

Матеріалы, поступившіе въ Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности.

Сводъ отзывовъ, полученныхъ отъ биржевыхъ комитетовъ и сельскохозяйственныхъ обществъ на записку Министерства Финансовъ по вопросу объ организациіи хлѣбной торговли.

Составленная Министерствомъ Финансовъ записка «Значеніе правильной организациіи хлѣбной торговли, условія, которымъ она должна удовлетворять, и мѣры къ постепенному введенію въ Россію организованной хлѣбной торговли» была послана на заключеніе 31 биржевому комитету и 139 экономическимъ и сельскохозяйственнымъ обществамъ различныхъ наименованій.

По настоящее время поступили отзывы на записку отъ 29 биржевыхъ комитетовъ¹⁾, 39 сельскохозяйственныхъ обществъ и 3 частныхъ лицъ (землевладѣльцевъ), а всего 71 отзывъ.

Преобладающее большинство поступившихъ отзывовъ 144, въ томъ числѣ 19 биржевыхъ комитетовъ и 25 сельскохозяйственныхъ обществъ²⁾ всецѣло присоединяется къ положеніямъ записки Министерства Финансовъ, считая постановку вопроса, которому посвящена записка, совершенно правильною, его разработку настолько полною и всестороннею, а предлагаемая запискою мѣра настолько цѣлесообразною, что засимъ остается мѣсто лишь для частичныхъ замѣчаній и дополненій, вызываемыхъ деталями вопроса или мѣстными особенностями и нуждами.

Изъ остальныхъ учрежденій—13³⁾ (въ томъ числѣ 5 бир-

жевыхъ комитетовъ, 7 сельскохозяйственныхъ обществъ и 1 частное лицо), не высказываясь по существу вопроса во всей его совокупности, ограничиваются отдѣльными его частями, присоединяясь, въ общемъ, къ соотвѣствующимъ пунктамъ программы Министерства Финансовъ, съ тѣми или другими частичными дополненіями.

1 (московская хлѣбная биржа),—вполнѣ соглашаясь съ основными положеніями записки, развиваетъ свою программу практическихъ мѣропріятій, по отмѣченнымъ въ запискѣ нуждамъ хлѣбной торговли.

1 (с.-петербургская калашниковская биржа),—также вполнѣ присоединяясь къ основнымъ положеніямъ записки, считаетъ, однако, болѣе цѣлесообразнымъ сперва разрѣшить вопросъ объ общихъ нуждахъ всей вообще русской торговли и лишь затѣмъ перейти къ урегулированію собственно хлѣбной торговли.

2 (подольское и крюковское сельскохозяйственные общества)—съ запискою вообще согласны, но въ вопросѣ о нуждахъ сельскаго хозяйства развиваютъ особую точку зрѣнія.

8 4) (въ томъ числѣ 1 биржевой комитетъ, 5 сельскохозяйственныхъ обществъ и 2 частныхъ лица),—не вполнѣ раздѣляя основную точку зрѣнія записки, высказываютъ особые мнѣнія о ближайшихъ нуждахъ хлѣбной торговли и способахъ ихъ удовлетворенія, выдвигая на первый планъ интересы сельскаго хозяйства преимущественно предъ интересами торговли въ собственномъ смыслѣ.

1—(московскій биржевой комитетъ), ссылаясь на то, что хлѣбная торговля въ кругъ дѣятельности комитета не входитъ, присоединился къ совмѣстному обсужденію этого вопроса съ Императорскимъ московскимъ обществомъ сельскаго хозяйства.

1,—исходящій отъ недавно организованнаго учрежденія (виндавскій биржевой комитетъ), вовсе не считаетъ возможнымъ высказаться по существу вопроса.

¹⁾ Отзывы не доставили только два биржевыхъ комитета: симбирскій, открывшій свои дѣйствія едва въ декабрѣ минувшаго года, и астраханскій, почти не вѣдающій хлѣбной торговлей.

²⁾ Биржевые комитеты: борисоглѣбской хл. биржи, варшавскій, воронежской хл. б., елисаветградскій, кievскій, либавскій, нижегородскій, николаевскій, пермскій, перновскій, ревельскій, рижскій, ростовскій и Д., рыбнскій, самарскій, саратовскій, с.-петербургскій, томскій, царцынскій.

Сельскохозяйственные общества: богучарское, болховское, бугурусланскій отд. Императорскаго моск. о. с. х., сельскохозяйственное товарищество Варшавской губ., виленское, витебское, гродненское, донское, западно-сибирское, кашарское, кievское, кѣлецкое, Императорское лифляндское общепольное экономическое, луцкое, минское, могилевское, николаевско-слободской отд. Императорскаго моск. о. с. х., омскій отд. того же общества, псковское, россиенское, ставропольское, сельскохозяйств. товарищество Сѣдлецкой губ., общество сельскихъ хозяевъ Чистопольскаго уѣзда, шацкое, южно-русское общ. поощренія землед. и сельсхоз. промышленности.

³⁾ Биржевые комитеты: елецкій, казанскій, николаевско-слободской хл. биржи, одесскій, харьковскій.

Сельскохозяйственные общества: ефремовское, курляндское, лохвицкое, Императорское московское, новгородское, с.-х. о. «Самопомощь», орловское, уфимскій отд. Императорскаго моск. о. с. х.

Землевладѣлецъ Витебской губ. Гулькевичъ.

⁴⁾ Орловскій биржевой комитетъ.

Сельскохозяйственные общества: великолукское, полтавское, уманско-липовецкое, харьковское, щигровское.

Землевладѣльцы: Великолукскаго уѣзда—Титовъ и Рыльскаго уѣзда—Рушницъ.

Какъ видно уже изъ этой общей характеристики, поступившіе въ Особое Совѣщаніе отзывы на записку Министерства Финансовъ, по ихъ отношенію къ основнымъ положеніямъ записки, могутъ быть раздѣлены на двѣ главныя категоріи:

1) Мнѣнія учреждений, въ общемъ, стоящихъ на точкѣ зрѣнія записки Министерства Финансовъ и лишь дополняющихъ или расширяющихъ предложенную въ ней схему мѣропріятій, направленныхъ къ устраненію существующихъ недостатковъ хлѣбной торговли. Таковы отзывы почти всѣхъ биржевыхъ комитетовъ и преобладающаго большинства сельскохозяйственныхъ обществъ.

2) Мнѣнія тѣхъ учреждений (весьма немногихъ, однако), которыя, въ большей или меньшей степени, противопоставляютъ интересы хлѣбной торговли интересамъ сельскаго хозяйства и склоняются къ мысли о желательности правительственной, земской или сельскохозяйственной нормировки дѣла продажи хлѣба.

Болѣе детальное изложеніе сущности поступившихъ отзывовъ приводится ниже въ порядкѣ заключительной программы записки Министерства Финансовъ.

Торговля освѣдомленности.

Въ вопросѣ о необходимости возможно широкой освѣдомленности, какъ основнаго условія правильной хлѣботорговой организаціи, въ поступившихъ отзывахъ усматривается полное единодушіе; если не всѣ изъ высказавшихся учреждений касаются этого вопроса, то единственно по той причинѣ, что считаютъ относящіеся сюда положенія записки Министерства Финансовъ безспорными и намѣчаемыя въ этой области мѣры — необходимыми и цѣлесообразными.

Изъ числа мѣропріятій, направленныхъ къ улучшенію освѣдомленности, первое мѣсто въ отзывахъ отводится развитію и усовершенствованію почтовыхъ, телеграфныхъ и телефонныхъ сообщеній.

Почта и телеграфъ.

Недостаточное развитіе почтово-телеграфной службы считается одной изъ наиболѣе чувствительныхъ нуждъ хлѣбной торговли, требующихъ неотложнаго упорядоченія. Многіе, даже крупныя торговые пункты въ настоящее время лишены почтово-телеграфныхъ учреждений (с.-петербургскій и воронежскій биржевые комитеты). Необходимо болѣе широкое оборудованіе страны почтовыми и телеграфными учреждениями общаго типа; упорочныя почтовые учреждения при волостяхъ считаются для цѣлей хлѣбной торговли недостаточными (пермскій б. к.). При выборѣ пунктовъ для устройства новыхъ почтово-телеграфныхъ учреждений особое вниманіе должно быть обращено на торговое значеніе даннаго пункта: всѣ сколько-нибудь значительныя торговые пункты должны быть снабжены почтовыми и телеграфными учреждениями (московская хлѣбная биржа, харьковскій б. к., царичинскій б. к., бугурусланскій отдѣлъ Императорскаго московскаго о. с. х., донское общ. с. х., с.-х. о. Сѣдлецкой губ.). Порядокъ открытія почтово-телеграфныхъ учреждений долженъ быть по возможности упрощенъ. Насколько вынѣшній порядокъ мало отвѣчаетъ интересамъ хлѣбной торговли, видно, напр., изъ того, что царичинскій б. к. три года безуспѣшно ходатайствуетъ объ открытіи почтово-телеграфнаго отдѣленія при царичинской биржѣ. По мнѣнію общ. с. х. Чистопольскаго уѣзда, для распространенія и улучшенія почтово-телеграфныхъ и телефонныхъ сообщеній, необходимо предоставить возможно большую свободу частнымъ предпринимателямъ.

Будущая доходность учрежденія, при рѣшеніи вопроса объ открытіи новыхъ учреждений, не должна играть роли (борисоглѣбская хл. б.). Инициативу открытія новыхъ учреждений желательно предоставить обществамъ и даже частнымъ лицамъ, но главную долю расходовъ по устройству почтово-телеграфныхъ учреждений должна нести казна, въ виду того, что ей принадлежатъ и доходы отъ почтово-теле-

графныхъ операцій (бугурусланскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х.). Еще цѣлесообразнѣе было бы все устройство и содержаніе вновь открываемыхъ учреждений относить на счетъ правительства (пермскій б. к.), по крайней мѣрѣ, сельскія общества должны быть избавлены отъ участія въ расходахъ на содержаніе почтово-телеграфныхъ учреждений, въ виду значительнаго сокращенія ихъ ресурсовъ со времени введенія винной монополіи (тамъ же).

Для улучшенія техники почтово-телеграфнаго дѣла, желательно увеличеніе служебнаго персонала въ почтово-телеграфныхъ учрежденияхъ, повышеніе его окладовъ, предоставленіе мѣстнымъ начальствамъ этихъ учреждений большей самостоятельности, увеличеніе числа проводовъ и аппаратовъ (воронежская хл. б.), введеніе усовершенствованныхъ аппаратовъ, ускоряющихъ передачу телеграммъ (подольское о. с. х.), улучшеніе состава низшихъ телеграфныхъ чиновъ (лохвицкое о. с. х.), увеличеніе часовъ пріема и выдачи корреспонденціи (с.-петербургскій б. к.), пріемъ ночныхъ телеграммъ на всѣхъ станціяхъ (елисаветградскій б. к.). Существующія формальности въ почтовыхъ операціяхъ должны быть, по возможности, упрощены; между прочимъ, желательно дальнѣйшее развитіе операцій почтовыхъ переводовъ, въ смыслѣ ея удешевленія (с.-петербургскій б. к.) и повышенія предѣльной нормы для переводимыхъ суммъ (воронежская хл. б.); для пунктовъ заготовки хлѣба необходимо повысить предѣлъ переводовъ на время заготовочныхъ операцій (рыбинскій б. к.); желательно упорядоченіе пересылки подъ бандеролью зерновыхъ пробъ, съ гарантіей доставки ихъ въ неприкосновенномъ видѣ. Доставка корреспонденціи должна производиться съ болѣею скоростью (с.-петербургскій б. к.), для этой цѣли почта должна отправляться, по крайней мѣрѣ, съ нѣсколькими скорыми поѣздами (болховское о. с. х.) или даже на всѣхъ поѣздахъ и пароходахъ (ростовскій б. к.). Желательно ввести въ практику такъ называемыя почтовые порученія, широко распространенныя заграницею, гдѣ почта производитъ такіа операціи, какъ взысканіе по векселямъ и долговымъ обязательствамъ, протестъ векселей, взысканіе по счетамъ и т. п. (калашиковская хл. б.). Желательно установить сроки для доставки простыхъ телеграммъ (елисаветградскій б. к.), съ денежною отвѣтственностью казны за просрочку (лохвицкое о. с. х.); было бы полезно также и установленіе срочныхъ писемъ, съ особою приплатою (елисаветградскій б. к.). Во избѣжаніе кружныхъ направленій, почтовые учреждения должны быть связаны гужевою доставкою съ ближайшими желѣзнодорожными станціями (болховское с.-х. о.). Вообще, степень доступности почтово-телеграфныхъ учреждений для населенія могла бы быть повышена включеніемъ почтовыхъ и телеграфныхъ операцій въ число обязанностей желѣзнодорожныхъ учреждений (бугурусланскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х., кievское о. с. х.); всѣ желѣзнодорожныя станціи и развѣзды должны принимать и доставлять частныя телеграммы и заказную корреспонденцію (борисоглѣбская хл. б.); по всѣмъ родамъ почтовой корреспонденціи пріемъ и выдача могли бы быть возложены на начальниковъ желѣзнодорожныхъ станцій (кievское о. с. х. и болховское о. с. х.); эти обязанности слѣдуетъ распространить и на волостныя правленія, причемъ желательно ввести институтъ сельскихъ почталіоновъ (кievское о. с. х.). Весьма существеннымъ для хлѣбной торговли недочетомъ телеграфнаго дѣла считается недозволеніе пользоваться шифрами и кодами (с.-пб. б. к., московскій б. к., Императорское московское о. с. х.); такъ какъ содержаніе депешъ вообще, при настоящихъ условіяхъ, не остается въ тайнѣ, то желательно предоставленіе права отправлять шифрованные депеши, хотя бы для фирмъ, пользующихся за плату условнымъ адресомъ (с.-петерб. б. к.). Желательно болѣе прямое телеграфное сообщеніе крупныхъ торговыхъ центровъ съ Америкой, въ чемъ особенно нуждается Одесса (одесскій б. к.).

Весьма единодушно высказывается пожеланіе пониженія дѣйствующихъ почтовыхъ и телеграфныхъ тарифовъ (харь-

ковскій бирж. к., царицынскій б. к., московская хл. б., воронежская хл. б., подтавское о. с. х., уфимскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х.), хотя срочность сообщеній и цѣнится выше пониженія тарифовъ (лохвицкое о. с. х.). По отношенію къ телеграфному тарифу требуется уменьшеніе послонной таксы и полная отмена дополнительнаго сбора въ 15 коп. съ каждой телеграммы (тамъ же). Размѣръ послонной платы могъ бы быть опредѣленъ въ 2 коп. по обычнымъ телеграммамъ и 3 коп. для телеграммъ съ оплаченнымъ отвѣтомъ (царицынскій б. к.). Въ крайнемъ случаѣ, пониженіе телеграфнаго тарифа желательно хотя бы только для сношеній по хлѣбной торговлѣ (ставропольское о. с. х.), или для сношеній биржевыхъ комитетовъ со своими агентами и корреспондентами (рыбинской б. к.); торговые телеграммы должны имѣть предпочтеніе предъ частными (тамъ же). Желательно пониженіе тарифа на ночныя телеграммы,—что способствовало бы уменьшенію дневной работы аппаратовъ къ выгодѣ для торговыхъ сообщеній (одесскій б. к.).

Вообще, почта и телеграфъ должны искать своего дохода не въ экономіи эксплуатаціонныхъ расходовъ, а въ срочности функционированія и въ зависящемъ отъ нея расширеніи своихъ операций (с.-х. тов. Сѣдлецкой губ.).

Телефоны.

Для расширенія телефонной сѣти наиболѣе цѣлесообразно было бы предоставить устройство телефоновъ частной предпримчивости, на началахъ свободной конкуренціи (с.-пб. б. к., царицынскій б. к., пермскій б. к.), но можно было бы удовлетвориться хотя бы передачею права на устройство телефонныхъ сѣтей въ городахъ—городскимъ управленіямъ, а въ уѣздахъ—земствамъ (елецкій б. к.). Насколько нынѣшній порядокъ не соответствуетъ потребностямъ торговой жизни, видно изъ того, что, напр., въ Ельцѣ полный комплектъ абонентовъ семь лѣтъ ожидаетъ отвѣта на заявленіе о необходимости устройства правительственнаго телефона (тамъ же). Впрочемъ, при устройствѣ земскихъ поуѣздныхъ телефонныхъ сѣтей, матеріальное содѣйствіе правительства признается желательнымъ (полтавское о. с. х.). Желательно также и развитіе междугородныхъ телефонныхъ сообщеній (киевское о. с. х.). Пониженіе дѣйствующаго тарифа и въ телефонномъ дѣлѣ считается необходимымъ условіемъ развитія сообщеній (московская и воронежская хл. б., пермскій б. к.). Въ частности, курляндское о. с. х. ходатайствуетъ объ отменѣ сбора въ 75 руб., взимаемаго съ каждой центральной телефонной станціи въ губерніи въ пользу почтово-телеграфнаго вѣдомства: рыбинскій б. к. считаетъ необходимымъ соединеніе Рыбинска телефономъ съ С.-Петербургомъ, важнѣйшими пунктами Маринской системы и Волги, а пока ходатайствуетъ о разрѣшеніи частнымъ лицамъ пользованія правительственнымъ телефономъ, соединяющимъ нѣкоторые участки Маринской системы.

Независимо отъ общаго мѣръ по улучшенію почтовыхъ, телеграфныхъ и телефонныхъ сообщеній, необходима спеціальная организація для обезпеченія заинтересованнымъ учрежденіямъ и лицамъ срочной торговой освѣдомленности, путемъ возможно быстрой и дешевой передачи по телеграфу или телефону настроенія и цѣны на руководящихъ хлѣбныхъ рынкахъ (николаевскій б. к.). Въ этихъ видахъ желательно скорѣйшее осуществленіе организуемаго при повременныхъ изданіяхъ Министерства Финансовъ «торгово-телеграфнаго агентства» (харьковскій б. к.). Для этой цѣли могло бы также служить особое бюро при хлѣботорговомъ отдѣлѣ Министерства Финансовъ, которое рассылало бы телеграммы о настроеніи и цѣнахъ, для выдачи изъ почтово-телеграфныхъ учрежденій, за плату, заинтересованнымъ лицамъ (уфимскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х.). Въ болѣе общей формѣ высказываетъ одностороннее пожеланіе бугурусланскій отдѣлъ Императорскаго московскаго о. с. х.,—чтобы «Министерство Финансовъ, черезъ своихъ агентовъ, сообщало всѣ данныя о цѣнахъ на хлѣбные продукты» и вообще, отвѣ-

чало на всѣ запросы заинтересованныхъ учрежденій. Ту же роль могли бы играть справочныя бюро при учрежденіяхъ, не заинтересованныхъ въ хлѣбной торговлѣ, какъ, напр., при губернскихъ и уѣздныхъ земскихъ управахъ (полтавское о. с. х.). Рыбинскій б. к. считаетъ полезнымъ учрежденіе въ торговыхъ пунктахъ особыхъ выборныхъ «старостъ» изъ торговцевъ, на которыхъ лежала бы обязанность сообщать цѣны и другія свѣдѣнія заинтересованнымъ учрежденіямъ. Распространеніе хлѣбныхъ биржъ признается однимъ изъ важныхъ способовъ расширенія торговой освѣдомленности (воронежская хл. б.). Наконецъ, представляется желательнымъ изданіе спеціальнаго печатнаго органа, посвященнаго нуждамъ хлѣбной торговли (спб. б. к.) и вообще развитіе торговой прессы (лохвицкое о. с. х., общ. с. х. Чистопольскаго уѣзда).

Помимо организаціи спеціальныхъ учрежденій, значительное улучшеніе въ дѣлѣ торговой освѣдомленности могло бы быть достигнуто и частными мѣрами, съ помощью существующихъ учрежденій, на которыя должно быть возложено обязательство сообщать свѣдѣнія, которыми они располагаютъ, нуждающимся въ томъ учрежденіямъ. Такъ, земствамъ должно быть вѣнчено въ обязанность сообщать еженедѣльно биржамъ по районамъ цѣны на хлѣба по состоявшимся продажамъ, для опубликованія въ биржевыхъ бюллетеняхъ; завѣдывающіе элеваторами и зернохранилищами должны ежемѣсячно увѣдомлять биржевые комитеты о наличности зерна по сортамъ; сельскохозяйственные союзы должны быть обязаны сообщать биржамъ свѣдѣнія о запасахъ, банки и коммерческія агентства желѣзныхъ дорогъ—о назначеніи въ продажу заложенныхъ хлѣбовъ (харьковскій б. к.). Желѣзнодорожныя управленія должны сообщать биржевымъ комитетамъ свѣдѣнія о размѣрѣ погрузокъ и запасовъ хлѣба на желѣзнодорожныхъ складахъ (борисоглѣбская хл. б.). Вообще, очень важно, чтобы биржи прежде всего поставлялись въ извѣстность соотвѣствующими учрежденіями о запасахъ, видахъ на урожай, спросѣ на хлѣбъ, цѣнахъ и т. п.; всѣ эти свѣдѣнія биржевые комитеты будутъ публиковать, содѣйствуя тѣмъ освобожденію производителей отъ эксплуатаціи со стороны частныхъ посредниковъ (харьковскій б. к.). Наиболѣе цѣлесообразно было бы по возможности ежедневное полученіе биржевыми комитетамъ свѣдѣній о прибытіи грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, объ экспортѣ хлѣбныхъ грузовъ, о видимыхъ запасахъ, подвозахъ на базары и пр., а въ частности, для с.-петербургскаго биржевого комитета—и свѣдѣній о прибытіи и движеніи хлѣбныхъ грузовъ по Маринской системѣ (с.-петерб. б. к.). Особенно настоятельно необходимымъ представляется своевременное опубликованіе желѣзными дорогами свѣдѣній о сложеніи отвѣтственности за срочную доставку хлѣбныхъ грузовъ (тамъ же). Ростовскій на-Дону биржевой комитетъ, высказываясь въ томъ же смыслѣ, выражаетъ лишь желаніе, чтобы эти учрежденія были обязаны сообщать статистическія данныя о движеніи хлѣбныхъ грузовъ по запросамъ биржевыхъ комитетовъ. Съ другой стороны, одесскій б. к. предлагаетъ установить регулярное сообщеніе биржевыми комитетами, по телеграфу, начальникамъ желѣзнодорожныхъ станцій въ хлѣбородныхъ районахъ—цѣны на хлѣба въ торговыхъ центрахъ; эти сообщенія могли бы вывѣшиваться на станціяхъ для свѣдѣнія заинтересованныхъ лицъ.

Сельскохозяйственная статистика.

Очень важное значеніе въ вопросѣ о нуждахъ торговой освѣдомленности придается недостаткамъ нынѣшней постановки сельскохозяйственной статистики. Высказавшіяся по этому вопросу учрежденія съ большимъ единодушіемъ развиваютъ въ своихъ отзывахъ точку зрѣнія, вполне сходную со взглядомъ записки Министерства Финансовъ. Необходима правильная организація собиранія статистическихъ данныхъ объ урожаѣ, запасахъ и движеніи хлѣбныхъ цѣнъ (царицынскій б. к.), а также ихъ своевременное опубликованіе (елецкій б. к.). Неудовлетворительность нынѣшней постановки дѣла доказывается тѣмъ, что въ практической жизни никто не руководится ни

данными центрального статистического комитета, ни данными отдела сельскохозяйственной статистики Министерства Земледелия. Елецкий комитет указывает, между прочим, на статистическую организацию собирания сведений о урожаях «Торгово-Промышленной Газетой», которая ему представляется поставленной на правильных началах.

Реформа нынешней организации сельскохозяйственной статистики могла бы быть осуществлена путем объединения существующих статистических учреждений в одно центральное (киевское о. с. х.), имеющее строго научный характер и поставленное вне зависимости от того или другого ведомства (полтавское о. с. х., Императорское лифляндское общепольное эконом. общ.). На местах центральному статистическому учреждению соответствуют губернские или областные статистические бюро, в которых сосредоточивается собирание и разработка статистических данных по общим программам, установленным центральным учреждением (киевское с.-х. о.). Местные статистические учреждения должны иметь в своем составе представителей земств, сельскохозяйственных обществ и биржевых комитетов (там же). Существующие земские статистические учреждения должны быть включены в общеперскую статистическую организацию (пермский б. к.) или даже поставлены в ее основание (лохвицкое о. с. х.). Вообще, местную статистическую организацию в целях сообщения и разработки первичного статистического материала всего удобнее было бы поручить земствам (московская хл. б., московский б. к., пермский б. к., харьковский б. к., елисаветградский б. к., Императорское московское о. с. х., полтавское с.-х. о.), которые, однако, должны быть снабжены для этого необходимыми средствами (полтавское с.-х. о.) и возможно широкими полномочиями для организации дела (Императорское московское о. с. х. и московский б. к.); взаимные обязательства организовать статистику урожая, с земских статистиков следует снять обязанности по общему делу, страховым операциям и т. п. (елисаветградский б. к.). При этом на земства могла бы быть возложена обязанность сообщать статистические данные об урожае биржевым комитетам (харьковский б. к.). Кроме земств, к организации местной статистики могут быть привлечены и сельскохозяйственные общества (с.-х. товарищ. Сидленкой губ.). Вообще желательно привлечение местных сельскохозяйственных сил к собиранию первичных статистических данных (пермский б. к.), но на таких началах, которые обуславливали бы деятельность местных статистиков внутренними интересами, а не служебной обязанностью или принуждением (Императорское московское о. с. х. и московский б. к.). В качестве меры, которая может дать правительственным статистическим учреждениям богатый материал и подготовить для них опытный персонал, с.-петербургский б. к.) рекомендует разрешение частным конторам и лицам собирать статистические данные; елисаветградский б. к. находит необходимым привлечь корреспондентов по сельскохозяйственной статистике с помощью значков и денежного вознаграждения: последнее должно выдаваться тому лицу, на котором лежит обязательное сообщение данных по волости. Для регистрации хлебных привозов тот же комитет считает полезным учредить во всех торговых пунктах специальные хлебные рынки. По мнению одесского б. к., обычное опубликование статистических данных соответствующими учреждениями недостаточно для торговой осведомленности: необходимо все сведения о урожаях, ценах, фрахтах, движении грузов — вывешивать на железнодорожных станциях, в почтово-телеграфных учреждениях, на базарах и т. п. Тот же комитет считает необходимым условием для правильной постановки сельскохозяйственной статистики периодические съезды статистиков — областные и общеперские. Скептически относятся к возможности организовать, при настоящих условиях, достоверную статистику — великолукское о. с. х., по мнению которого препятствием к этому служат: безграмотность населения, географические и климатические причины,

недостаток хорошо подготовленных статистиков, наконец, невозможность иметь точные данные по тем программам и в те сроки, какими обыкновенно руководятся статистические учреждения.

Железные дороги.

Вопрос об упорядочении наших путей сообщения вообще и железнодорожного грузового движения, в частности, является центральным пунктом преобладающего большинства полученных отзывов и по единодушному признанию коснувшихся этого вопроса учреждений, — составляет одно из самых больших мест нынешнего строя хлебной торговли. По выражению комитета воронежской хлебной биржи, при нынешнем неудовлетворительном состоянии железнодорожного транспорта, хлебная торговля лишена возможности «удовлетворять своим основным принципам: строгой правильности, расчету и аккуратному исполнению срочных договоров»; существующие железнодорожные порядки тормозят правильное развитие хлебной торговли, являясь нерядко причиною не только крупных убытков, но и совершенного разорения известного числа хлебных торговцев; пока не будет урегулирована эта сторона дела, трудно думать о солидной организации хлебной торговли (там же). В том же смысле высказывается полтавское и киевское сельскохозяйственные общества, либавский и рижский биржевые комитеты. По мнению последнего, теперь хлеботорговое дело, вследствие несправной и ненадежной перевозки грузов, является своего рода азартом, и в этом именно нужно видеть причину устранения от хлебной торговли солидных элементов, уступающих свое место элементам сомнительным, которых не страшит потеря ни капитала, ни торговой репутации.

С этой точки зрения, приведение в порядок существующих железнодорожных линий некоторым учреждениям представляется важнее даже дальнейшего расширения рельсовой сети (елецкий б. к.). Меры по улучшению техники железнодорожного движения, по мнению воронежской хлебной биржи, должны быть поставлены в первую очередь и лишь потом можно перейти к расширению железнодорожной сети и усилению ее провозоспособности. Расширение сети рекомендуется лишь там, где оно исходит из фактических потребностей грузового движения; «все внимание должно быть обращено на достаточное снабжение железнодорожными путями тех местностей, где грузовое движение достигло максимального напряжения» (полтавское о. с. х.). Существующие железнодорожные линии крайне нуждаются в усилении и рациональном развитии: в то время как в других государствах служащие экспорту линии постепенно усиливаются в направлении к портам, достигая наибольшего развития у самого порта, у нас двухколейные магистральные линии прерываются однокольными участками, приемоспособность портовых станций не соответствует грузовому движению по связанным с ними дорогам; в виду этого необходимо прежде всего уравнивать отдельные участки железных дорог между собою снабжая однокольные участки, лежащие между двухколейными, вторым путем; необходимо расширение железнодорожных станций на передаточных пунктах и в портах, оборудование последних надлежащими сооружениями для немедленного разгрузки прибывающих грузов» (рижский б. к.). Устройство новых подъездных путей без соответствующего усиления магистральных линий может только еще больше затруднить грузовое движение на последних, к ущербу для хлебной торговли (сиб. б. к., щигровское о. с. х.). Особенно желательно устройство вторых магистралей на линиях, связанных с портами (борисоглебская хл. б.).

Большинство же учреждений, наоборот, признавая нынешнее оборудование страны железнодорожными путями весьма недостаточным, высказывается за дальнейшее планомерное расширение железнодорожной сети, как проведением новых магистралей, так и снабжением их второстепенными рельсовыми путями. По мнению с.-петербургского б. к., постройка

новых магистралей является тем более необходимою, что некоторые нынешние магистрали, даже и при усилении их, оказываются недостаточно провозоспособными. Новые железнодорожные линии должны проводиться преимущественно в районах, недостаточно обслуживаемых железнодорожными путями в настоящее время (одесский б. к., болховское и меленковское с.-х. общества). Проложение новых железнодорожных линий выгодно отражается на сельском хозяйстве, уменьшая расходы по доставке хлебных грузов на станции и повышая, в связи с этим, местные цены (киевское о. с. х.). Хлебная торговля нуждается в соединении всех крупных хлебных центров ветвями с общою сетью железных дорог (казанский б. к.).

В частности, особенно настоятельным представляется облегчение николаевской железной дороги путем проведения другой, более южной, магистрали, напр., С.-Петербург — Вязьма, так как строящаяся северная дорога снимет с николаевской только незначительную часть ее грузов, — а именно сибирские грузы (с.-п.б. б. к.). Ливавский б. к. указывает на необходимость усилить магистрали, ведущие к балтийским портам и западной границе, вторыми путями; особенно нуждается в этом либаво-роменская дорога от Калкуна, ибо в Калкунах и Радзивиловичах к ней примыкают линии с крупным грузовым движением. На недостаточное развитие железнодорожной сети жалуются подольское о. с. х. Недостаточное оборудование железнодорожными путями отмечается в Ставропольской губернии, особенно в ее центральной части; считаются необходимыми следующие новые линии: 1) Ставрополь — с. Петровское с ветвями до ст. Воронцовской (царицынской ж. д.), с. Дивного и с. Прасковей; 2) Прасковей — ст. Незлобная владикавказской ж. д. (ставропольское о. с. х.). Население Курляндской губернии, по мнѣнию интенсификации местного сельского хозяйства и увеличения производства хлеба, также все более нуждается в оборудовании губернии железными дорогами (курляндское о. с. х.). Для населения Пермской губернии необходима постройка линии Пермь — Курган, которая будет обслуживать земледельческие уезды губернии и даст выход к портам местного и сибирскому хлебу (пермский б. к.). Уфимская губерния нуждается в проведении линий: Москва — Казань — Кыштым, Оренбург — Sterлитамак — Уфа, Мелекесь — Бугульма — Уфа, которыми будет достигнуто полное оборудование губернии железными путями (уфимский отд. Императорского московского о. с. х.). За последнюю линию, Мелекесь — Бугульма — Уфа, высказывается также и бугурусланский отд. Императорского московского о. с. х.; кроме того, по его мнению, необходим второй путь на самаро-златоустовской железной дороге и продление кротовской ее ветви до р. Камы, с переустройством в ширококолейную. Меленковское уездное земское собрание ходатайствует о скорейшем проведении линии Москва — Муром — Казань. Ефремовский уезд нуждается в прямом сообщении с Москвою от ст. Узловая сызрано-вяземской ж. д., чем будет отвлечена часть грузов от московско-курской и сызрано-вяземской дорог (ефремовское с.-х. о.). Общество сельских хозяев Чистопольского уезда считает необходимым сооружение линии Чистополь — Бугульма — Бугуруслан и Казань — Чистополь — Сергиевск — Кротовка, с соединением их в Чистополь, как узловым пунктом.

Техника движения.

Улучшение техники железнодорожного грузового движения многими учреждениями ставится в зависимость от общей организации железнодорожного управления. Дефектами этой стороны железнодорожного дела, по мнению рижского б. к., парализуется и самое усиление железнодорожной сети. Такое крупное зло нашей хлебной торговли, как периодические осенние залежи, большею частью объясняется недостатком подвижного состава и недостаточною провозоспособностью дорог, но, по мнению некоторых учреждений, стоит в связи

и с недостаточно рациональною организацией грузового движения на железных дорогах (уманско-липовецкое с.-х. о., ревельский б. к.). Для упорядочения железнодорожного хозяйства необходим (елецкий б. к.) организованный контроль над действиями железнодорожных управлений. Необходимость фактического правительственного контроля особенно ощущается в последнее время, в виду практикуемых железными дорогами злоупотреблений, крайне вредных для хлебной торговли, как, напр., отвлечение хлебных грузов с естественного пути на отдаленные кружные линии (рижский б. к.). Одним из способов улучшения распорядительности железнодорожных управлений могло бы быть учреждение при них особых советов, с участием представителей хлебной торговли, которое обеспечило бы живую связь железных дорог с торговлей и своевременное удовлетворение ее нужд и желаний в деле железнодорожных сообщений (там же). Императорское московское о. с. х. и московский б. к. также высказались за местные комитеты при железных дорогах, для представительства и защиты интересов сельских хозяев и грузоотправителей. По мнению лохвицкого о. с. х., надзор за соблюдением железными дорогами срочности и очереди в грузовом движении мог бы быть предоставлен земствам. Царицынский б. к. рекомендует учреждение особого центрального органа, с участием представителей сельского хозяйства и хлебной торговли с специальною функцией — исследования причин хлебных залежей и изыскания способов к их устранению. Аналогичное пожелание высказывают Императорское московское о. с. х. и московский б. к.

Одною из наиболее опутительных нужд грузового движения является обеспечение срочности доставки; в этом отношении хлебная торговля поставлена в крайне невыгодные условия. Практикуемое железными дорогами произвольное сложение с себя ответственности за срочную доставку грузов представляется, по мнению комитета калашниковской х. б., совершенно ненормальным; если хлеботорговцы не в праве слагать с себя обязательства предъ покупателями или сельскими хозяевами за неприбывший в срок товар, то и железные дороги должны в этом отношении подчиняться общим законам. Того же мнения придерживается либавский б. к., настаивая на точном соблюдении железными дорогами договоров перевозки — в отношении сроков и целостности товара. Ответственность железных дорог за срочность доставки хлебных грузов должна быть обеспечена (богучарское и донское об. с. х.) и даже усилена (с.-п.б. б. к.); исключение допустимо лишь для временных задержек, не зависящих от железнодорожной администрации (воронежская х. б.). С другой стороны, по мнению щигровского о. с. х., безусловная ответственность может быть возложена на железные дороги только после надлежащего оборудования сети и упорядочения техники грузового движения.

Ускорение передвижения хлебных грузов могло бы быть достигнуто с помощью увеличения подвижного состава железнодорожной сети и повышения его грузоподъемности (харьковский б. к., рижский б. к., царицынский б. к., московская и воронежская х. б., бугурусланский отд. Императорского московского о. с. х., харьковское о. с. х.); усиление подвижного состава желательно хотя бы только на линиях, ведущих к портам (полтавское о. с. х.). В частности, уфимский отд. Императорского московского о. с. х. указывает на необходимость увеличения подвижного состава самаро-златоустовской ж. д. С другой стороны, одесский б. к. хотя и ожидает от этого значительных улучшений в транспорте хлебных грузов, в виду того, что их наплыв наблюдается в течение трех-четырех месяцев, в остальное же время года подвижной состав будет свободен.

Скорость движения хлебных грузов также могла бы быть увеличена против нынешних норм суточного пробега (спб. б. к., московская и воронежская х. б., полтавское, харьковское и болховское с.-х. о.).

Изъ другихъ способовъ обезпеченія срочной доставки хлѣбныхъ грузовъ, комитетъ воронежской хл. б. рекомендуетъ заблаговременно снабжать усиленнымъ подвижнымъ составомъ тѣ пункты, гдѣ предвидится особенно значительный наплывъ хлѣбныхъ грузовъ. Николаевскій б. к., въ качествѣ общаго правила, предлагаетъ направлять хлѣбъ въ ближайшій естественный портъ и лишь при большомъ скопленіи хлѣба, затрудняющемъ правильный транспортъ, давать хлѣбу другое направление; этимъ путемъ, по мнѣнію комитета, достигается экономія въ пробѣгѣ вагоновъ, гораздо болѣе выгодная для желѣзныхъ дорогъ, нежели тарифная выручка. Волховское с.-х. о., по словамъ котораго, хлѣбная торговля несетъ, большіе убытки отъ медленности доставки хлѣбныхъ грузовъ и отъ просрочекъ даже въ обыкновенное время, не говоря уже о періодѣ залежей, предлагаетъ установить для грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ въ теченіе всего года, двойственный тарифъ, съ болѣе высокими ставками въ осенніе мѣсяцы; тогда, по мнѣнію общества, перевозка этихъ грузовъ преимущественно происходила бы въ періодъ удешевленнаго тарифа, чѣмъ была бы облегчена срочная доставка хлѣбныхъ грузовъ въ осенніе мѣсяцы. Щигровское о. с. х. также считаетъ цѣлесообразною мѣрою введеніе двойныхъ тарифовъ, повышенныхъ въ періодъ наплыва грузовъ и пониженныхъ въ періодъ слабого движенія, причемъ въ послѣднемъ случаѣ тарифъ могъ бы быть доведенъ до стоимости храненія грузовъ; то же общество, указывая, что сибирская реализація урожая обуславливается, главнымъ образомъ, нуждою производителей въ деньгахъ, считаетъ наиболѣе цѣлесообразными мѣрами противъ наплыва хлѣбныхъ грузовъ всякія льготы по уплатѣ срочныхъ взносовъ, напр., отсрочку продажи заложенныхъ имѣній. Съ этой же точки зрѣнія, одесскій б. к. не ожидаетъ особенной пользы и отъ двойственнаго тарифа для хлѣбныхъ грузовъ, — пониженнаго весной, повышеннаго осенью, — который рекомендуется въ качествѣ мѣры противъ хлѣбныхъ залежей.

Вредъ, наносимый хлѣбной торговлѣ неустройствами желѣзнодорожнаго грузового движенія, усиливается недостаточнымъ оборудованіемъ желѣзнодорожной сѣти приспособленіями для храненія хлѣбныхъ грузовъ. Въ этомъ отношеніи отзывы торговыхъ и сельскохозяйственныхъ учреждений носятъ исключительный, по своему единодушію, характеръ. Всѣ съ особенною настойчивостію жалуются на крупныя матеріальныя потери, наносимыя грузоотправителямъ этимъ дефектомъ желѣзнодорожнаго хозяйства, особенно чувствительнымъ во время осенняго наплыва хлѣбныхъ грузовъ. «Громадное число станцій, предназначенныхъ для храненія большихъ количествъ хлѣба, не удовлетворяетъ своему назначенію, такъ какъ во все не предохраняетъ его во время его долгаго лежанія, въ виду очереди отправки, отъ неблагоприятныхъ атмосферическихъ вліяній» (московская хл. б.). Убытки, которые терпитъ Россія на иностранныхъ рынкахъ отъ неупорядоченности экспортной хлѣбной торговли, много ниже тѣхъ потерь, которыя несетъ производитель русскаго хлѣба отъ «полнаго отсутствія мало-мальски сноснаго оборудованія страны въ смыслѣ храненія и транспорта хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ» (полтавское о. с. х.). Эти потери представляются для заинтересованныхъ лицъ и учреждений тѣмъ болѣе тягостными, что грузоотправители уплачиваютъ желѣзнымъ дорогамъ спеціальныя сборы въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда за устройство станціонныхъ приспособленій для храненія хлѣбныхъ грузовъ. «Если бы образовавшіяся отъ этого взиманія суммы тратились соотвѣтственно своему назначенію, то, конечно, указанные выше недостатки не имѣли бы мѣста» (московская хл. б.).

Изъ такой постановки вопроса естественно вытекаютъ и предлагаемыя въ стывахъ мѣры къ упорядоченію этой стороны желѣзнодорожнаго хозяйства. Сборъ въ $\frac{1}{5}$ к. съ пуда долженъ быть обращенъ на оборудованіе товарныхъ станцій крытыми платформами и другими приспособленіями для храненія хлѣбныхъ грузовъ (харьковскій б. к., ростовскій н/Д. б. к., воронежская хл. б., уфимскій отд. Императорскаго

московскаго о. с. х.), причемъ сборъ этотъ долженъ быть сдѣланъ обязательнымъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ (ростовскій н/Д. б. к., Императорское московское о. с. х. и московскій б. к.). Во избѣжаніе несоотвѣстнаго расходованія этого сбора желѣзнодорожными управленіями, можно было бы сосредоточить поступления суммъ по сбору въ Министерствѣ Путей Сообщенія, подчинивъ ихъ расходованіе наблюденію Государственнаго Контроля на общихъ основаніяхъ (болховское с.-х. о.). Та же цѣль могла бы быть достигнута усиленіемъ общаго правительственнаго контроля надъ эксплуатаціей желѣзныхъ дорогъ (борисоглѣбская хл. б.) или установленіемъ, въ той или другой формѣ, общаго контроля надъ расходованіемъ сбора. Подобный контроль могъ бы выразиться въ учрежденіи особыхъ комитетовъ изъ мѣстныхъ хлѣботорговцевъ, землевладѣльцевъ и лицъ желѣзнодорожной администраціи, съ спеціальнымъ назначеніемъ — завыдывать капиталомъ, образуемымъ изъ сбора въ $\frac{1}{5}$ к. (уфимскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х.), или только для наблюденія за тѣмъ, чтобы размѣръ и качество устраиваемыхъ желѣзными дорогами приспособленій для храненія хлѣбныхъ грузовъ отвѣчали потребностямъ и нуждамъ грузоотправителей (ростовскій н/Д. б. к.). Для того, чтобы оборудованіе желѣзнодорожныхъ станцій складочными помѣщеніями могло быть произведено возможно быстрѣе, наиболѣе цѣлесообразнымъ средствомъ представляется капитализація сбора въ $\frac{1}{5}$ к. съ пуда въ формѣ спеціальнаго желѣзнодорожнаго займа, съ погашеніемъ и уплатою процентовъ изъ ежегодныхъ поступленій отъ сбора (Императорское московское о. с. х., ростовскій н/Д. б. к., царцынскій б. к., томскій б. к. и западно-сибирское о. с. х.). Независимо отъ того, желательнаго установленіе отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за порчу хлѣбныхъ грузовъ въ размѣрѣ дѣйствительной потери грузоотправителя (рыбинскій б. к.).

Въ частности бугурусланскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х. указываетъ на особенно настоятельную нужду въ оборудованіи складочными помѣщеніями, ощущаемую на самаро-златоустовской желѣзной дорогѣ.

Кромѣ неудовлетворительныхъ условій храненія хлѣбныхъ грузовъ, интересамъ хлѣбной торговли вредятъ, по отзывамъ многихъ учреждений, и нѣкоторыя другія стороны нынѣшняго порядка желѣзнодорожнаго грузового движенія. Крупные убытки грузоотправителямъ приносятъ излишне высокія нормы провѣса и растери хлѣбныхъ товаровъ при перевозкѣ. Дѣйствительная убыль никогда не можетъ достигнуть установленныхъ нормъ — 1% при перевозкѣ розсыпью, $\frac{1}{2}\%$ въ мѣшкахъ, 2% для кукурузы (одесскій б. к., спб. б. к., ростовскій н/Д. б. к., харьковскій б. к., московская хл. б., воронежская хл. б., борисоглѣбская хл. б.). Вообще, утечка и усышка при перевозкѣ хлѣбовъ наблюдается только въ лѣтніе мѣсяцы и то не свыше $\frac{1}{2}\%$ (московская хл. б.). Между тѣмъ, непомерно крупный размѣръ допускаемой траты даетъ поводъ къ небрежному обращенію съ хлѣбными грузами и даже къ хищеніямъ со стороны низшихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ (воронежская хл. б., борисоглѣбская хл. б.). Поэтому желательнаго уменьшеніе нынѣшнихъ нормъ растери хлѣба до возможно низкаго предѣла. Такимъ предѣломъ харьковскій и либавскій б. к. считаютъ $\frac{1}{2}\%$, а по мнѣнію с.-петербургскаго, одесскаго, томскаго и ростовскаго н/Д. биржевыхъ комитетовъ нормы растери хлѣба могутъ быть совершенно отменены, съ установленіемъ полной отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за цѣлостъ перевозимыхъ грузовъ; такая система уже осуществлена на практикѣ юго-западными желѣзными дорогами, установившими у себя отвѣтственность по отправкамъ въ Кенигсбергъ и Данцигъ за полный вѣсъ — пудъ за пудъ (спб. б. к.). О необходимости установленія отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за цѣлостъ хлѣбныхъ грузовъ говорить также донское о. с. х., ссылаясь на постоянныя недостатки товара, вынуждающія сельскихъ хозяевъ иногда предпочитать гужевою способъ желѣзнодорожной перевозкѣ. Потери грузоотправителей усиливаются отъ недостаточнаго оборудованія желѣзнодорожныхъ станцій вѣсами и необязательностью взвѣ-

шиванія грузовъ при сдачѣ получателю. Желательно, чтобы каждый вагонъ хлѣба проходилъ черезъ желѣзнодорожные вѣсы, независимо отъ требованія получателя (спб. б. к.). Наконецъ, необходимо упростить порядокъ составленія актовъ о недостаткѣ груза, а также ускорить выдачу вознагражденія за недостачу, хотя бы въ отдѣльных случаяхъ, при извѣстныхъ личныхъ гарантіяхъ со стороны получателей (тамъ же).

Вообще, дѣйствующая система расчета желѣзныхъ дорогъ со своими кліентами во многомъ требуетъ исправленія въ интересахъ правильной постановки хлѣбной торговли. Такъ, представляется необходимымъ принять мѣры къ возможному уменьшенію, такъ называемыхъ «переворотъ» при таксировкѣ грузовъ (воронежская хл. б.). Самое понятие «переворота» въ коммерческихъ отношеніяхъ слѣдуетъ считать ненормальнымъ; между тѣмъ, взиманіе провозной платы съ переворотами противъ дѣйствительной стоимости вошло въ практику желѣзнодорожной администраціи. Взысканіе переворотовъ и удовлетвореніе другихъ претензій грузоотправителей связано съ такими затрудненіями, что создался цѣлый классъ посредниковъ между желѣзными дорогами и ихъ кліентами, живущій исключительно желѣзнодорожными исками (калашниковская хл. б.). Тѣмъ не менѣе, даже этотъ сложный порядокъ удовлетворенія претензій грузоотправителей предпочтительнѣе того теченія, которое наблюдается въ послѣднее время въ судебной практикѣ, подъ влияніемъ сенатскихъ рѣшеній, клонящихся къ уменьшенію отвѣтственности желѣзныхъ дорогъ за причиненные грузоотправителю убытки. До сихъ поръ въ подобныхъ дѣлахъ обязанность доказать неосновательность претензіи лежала на желѣзныхъ дорогахъ, и права грузоотправителя были, такимъ образомъ, достаточно охранены; въ послѣднее же время Сенатъ переноситъ бремя доказательства на истца, что для послѣдняго, въ большинствѣ случаевъ, недостижимо. Такая тенденція не только можетъ повести къ увеличенію несправностей и упущеній въ дѣлѣ перевозки грузовъ, но можетъ имѣть послѣдствіемъ отказъ банковъ отъ учета дубликатовъ накладныхъ, что нанесетъ хлѣбной торговлѣ крупный ущербъ. Необходимо, поэтому, сохранить въ силѣ циркуляръ б. департ. ж. д. отъ 17 декабря 1895 г. № 21265, коимъ станціи отправленія вмѣняются въ обязанность проверять вѣсъ груза безъ особаго требованія отправителя и отвѣчать за всякую обнаруженную на станціи назначенія недостачу товара (либавскій б. к.). Въ случаяхъ просрочки доставленія грузовъ, желательно обязать дороги, подъ большимъ штрафомъ, уплачивать причитающуюся за просрочку пеню при выдачѣ груза, независимо отъ требованія получателя (болховское с.-х. о.).

Далѣе, многимъ учрежденіямъ представляются несправедливыми дѣйствующія основанія расчета за храненіе хлѣбныхъ грузовъ въ вагонахъ до выгрузки. Практикуемое нынѣ, въ качествѣ одного изъ средствъ борьбы съ залежами, сокращеніе сроковъ безплатнаго храненія грузовъ—стѣснительно и несправедливо, такъ какъ задержка въ выгрузкѣ нерѣдко происходитъ по винѣ желѣзныхъ дорогъ (спб. б. к.). Сроки льготнаго храненія должны быть увеличены (болховское с.-х. о., рыбинскій б. к.). Размѣръ уплачиваемой получателемъ пени за просрочку полученія грузовъ долженъ быть пониженъ, хотя бы до размѣра пени, уплачиваемой желѣзными дорогами при просрочкѣ доставки грузовъ (тамъ же) или до размѣра, принятаго элеваторами (борисоглѣбская хл. б.). За пониженіе пени, хотя бы послѣ пятидневной просрочки, высказывается и комитетъ воронежской хлѣбной биржи. Прогрессивное нарастаніе пени, въ зависимости отъ срока храненія, должно быть вовсе отменено (болховское с.-х. о.).

Изъ другихъ нуждъ хлѣбной торговли, относящихся къ области общихъ условий, которыми обставлено передвиженіе хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, считаются настоятельными слѣдующія. Необходимо установить болѣе строгое соблюденіе очереди при погрузкѣ и отправкѣ (воронежская хл. б.), но для грузовъ, идущихъ въ районы, пострадавшіе отъ неурожая, погрузки могутъ производиться внѣ очереди

(лохвицкое о. с. х.). Необходимо предоставить грузоотправителямъ право примѣнять, до отправки товара, станціи назначенія, чѣмъ, до извѣстной степени, могутъ быть ослаблены неблагопріятныя послѣдствія продолжительнаго выжиданія очереди отправки (воронежская хл. б.). Въ тѣхъ же видахъ, желательно предоставить грузоотправителямъ право, кромѣ того, замѣнять одни, заявленные на очередь, хлѣбные грузы, другими (бугурусланскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х.). Необходимо упростить формальности, установленныя для случаевъ утраты накладныхъ или ошибочной засылки ихъ не по мѣсту назначенія, такъ какъ теперь, благодаря этимъ формальностямъ, происходитъ продолжительная задержка грузовъ на станціяхъ назначенія, приносящая крупные убытки товаровладѣльцамъ (воронежская хл. б.).

Необходимо уменьшать станціонные сборы за нагрузку, выгрузку и взвѣшиваніе грузовъ до дѣйствительной стоимости этихъ операцій,—не выше 3 руб. съ вагона (орловскій б. к.). Вообще дополнительные желѣзнодорожные сборы могли бы быть значительно сокращены и требуютъ спеціальнаго пересмотра въ этомъ смыслѣ (одесскій б. к.). Желательно увеличеніе числа рабочихъ часовъ на товарныхъ станціяхъ; въ разгаръ грузового движенія станціи должны работать безъ перерыва (рыбинскій б. к.). Необходимо упростить порядокъ выдачи грузовъ: именныя грузы выдавать безъ предъявленія дубликатовъ, принимать отъ товарополучателя залоги безъ нотаріальнаго заявленія; нынѣшній сложный порядокъ, въ виду краткости назначеннаго для полученія срока, причиняетъ торговлѣ значительныя затрудненія (одесскій б. к.). Наконецъ, комитетъ воронежской хл. биржи требуетъ устраненія возможности погрузки хлѣба въ вагоны, перевозившіе сильно пахнущій товаръ, какъ соленая рыба и т. п.

Тарифы.

Въ отношеніи къ дѣйствующимъ желѣзнодорожнымъ тарифамъ въ отзывѣхъ тѣхъ, сравнительно немногихъ, учреждений, которые высказались по этому поводу, усматривается два главныхъ теченія: одно характеризуется отрицательнымъ отношеніемъ къ основному принципу дифференціальнаго тарифовъ; другое, не возражая противъ этой стороны дѣла, имѣетъ въ виду, главнымъ образомъ, отношеніе тарифныхъ ставокъ къ хлѣбнымъ цѣнамъ, находя существующую провозную плату вообще слишкомъ высокою. Къ первой категоріи относятся, главнымъ образомъ, мнѣнія сельскохозяйственныхъ обществъ тѣхъ районовъ, интересы которыхъ, по ихъ мнѣнію, были нарушены установленіемъ дифференціальнаго тарифовъ, а именно—районовъ, производство которыхъ, находившее выгоды отъ сбыта въ крупныхъ потребительныхъ центрахъ, встрѣтилось съ конкуренціею зерна изъ болѣе отдаленныхъ мѣстностей. По мнѣнію болховскаго и ефремовскаго с.-х. общ., дифференціальныя тарифы являются одною изъ главныхъ причинъ экономическаго упадка центральныхъ губерній, обусловивъ собою рѣзкое паденіе хлѣбныхъ цѣнъ на мѣстныхъ рынкахъ; необходимо отказаться отъ системы «создавшей новую географію и выбившей изъ колеи вѣками установившіяся отношенія» (болховское с.-х. о.). Въ томъ же смыслѣ высказываются и сельскохозяйственныя общества западнаго района и Привислинскаго края. Признавая дифференціальныя тарифы цѣлесообразными въ интересахъ хлѣбнаго экспорта, эти общества не считаютъ ихъ отвѣчающими интересамъ внутренней торговли, особенно въ періоды сельскохозяйственнаго кризиса и пониженія хлѣбныхъ цѣнъ (с.-х. тов. Сѣдлецкой губ., гродненское о. с. х.). Вредное дѣйствіе дифференціальнаго тарифовъ для сельскаго хозяйства Привислинскаго края сказалось въ томъ, что эта система обусловила приливъ къ мѣстнымъ рынкамъ зерна изъ внутреннихъ губерній, затруднивъ, въ то же время, передвиженіе мѣстныхъ грузовъ (тамъ же). Не менѣе неблагопріятно отозвалась эта система на мѣстной мукомольной промышленности, такъ какъ уравниеніе тарифа на муку съ тарифомъ на зерно вызвало приливъ къ мѣстнымъ рынкамъ высокосортной муки изъ внут-

реннихъ губерній, съ которою не могли конкурировать сорта мѣстнаго производства (с.-х. тов. Сѣдлецкой губ., кълецкое о. с. х.). Тѣ же затрудненія испытываютъ мукомолы Юго-Западнаго края отъ конкуренціи восточныхъ губерній (уманско-линовецкое с.-х. о.). По мнѣнію гродненскаго о. с. х., неблагоприятныя послѣдствія дѣйствующей тарифной системы могли бы быть устранены, если бы льготныя условія предоставлялись только грузамъ, направляющимся непосредственно въ порты, для вывоза за границу, и не распространялись на грузы, идущіе до промежуточныхъ станцій.

Изъ биржевыхъ комитетовъ противъ системы дифференціального тарифа высказывается только орловскій б. к., усматривая въ немъ стимулъ къ усиленію экспортной торговли, въ ущербъ внутреннимъ рынкамъ, и настаивая на необходимости установленія одинаковыхъ поверстныхъ ставокъ на всякое разстояніе. Болѣе подробно точка зрѣнія орловскаго комитета изложена ниже, при очеркѣ общихъ взглядовъ на отношеніе между внутреннею и экспортною хлѣбною торговлею, выраженныхъ въ отзывахъ о запискѣ Министерства Финансовъ.

Съ другой стороны, царцынскій б. к. признаетъ общій дифференціальный тарифъ вполне удовлетворительнымъ, высказывая лишь пожеланіе, чтобы въ отдельныхъ случаяхъ допускались исключительные пониженные тарифы. По мнѣнію одесскаго б. к., дифференціальный тарифъ въ принципѣ экономически правиленъ, но не выгоденъ для мѣстностей близкихъ къ отпускнымъ центрамъ; комитетъ находитъ желательнымъ пониженіе тарифовъ, особенно на малыхъ и среднихъ разстояніяхъ—до 300 и 600 верстъ. С.-петербургскій б. к. высказывается за упрощеніе дѣйствующихъ тарифовъ путемъ изданія таблицъ кратчайшихъ разстояній, а также объединенія различныхъ дополнительныхъ сборовъ, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, полагаетъ, что вообще желѣзнодорожные тарифы не должны значительно превышать стоимости водяного сообщенія, — иначе, при неупорядоченности нашего водяного транспорта, оба способа сообщенія будутъ связаны съ невыгодами для хлѣбной торговли. По мнѣнію ростовскаго в/Д. б. к. желательно общее пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, какъ лучшее средство конкуренціи съ другими производящими странами на международномъ рынкѣ. Въ томъ же смыслѣ высказывается либавскій б. к. Вугуруслаискій отд. Императорскаго моск. о. с. х. также находитъ желательнымъ пониженіе тарифа на провозъ къ главнымъ пунктамъ сбыта, считая, сверхъ того, необходимымъ специальный пониженный тарифъ при паденіи хлѣбныхъ цѣнъ въ урожайные годы. Особенную точку зрѣнія развиваетъ комитетъ борисоглѣбской хлѣбной биржи, по мнѣнію котораго, тарифныя ставки во внутреннемъ сообщеніи должны быть, въ интересахъ внутреннихъ потребительныхъ рынковъ, понижены по сравненію съ вывознымъ тарифомъ, а сверхъ того, специальное пониженіе тарифовъ представляется, по мнѣнію комитета, необходимымъ на разстояніи до 1,120 верстъ. Далѣе всѣхъ въ этомъ направленіи идетъ уфимскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х., который считаетъ необходимымъ, для развитія желѣзнодорожной перевозки хлѣбныхъ грузовъ, пониженіе желѣзнодорожнаго тарифа до стоимости водяного транспорта, принимая во вниманіе соотвѣтствующіе накладные расходы. Комитетъ николаевской хлѣбной биржи на Волгѣ также считаетъ желательнымъ уравненіемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ рѣчными фрахтами, которое дастъ возможность производителямъ сбывать хлѣбъ въ портовые рынки во всякое время и ослабитъ ихъ зависимость отъ мѣстныхъ покупателей. Въ смыслѣ желательности пониженія дѣйствующихъ тарифовъ высказались также рыбинскій б. к. и лохвицкое о. с. х. Противъ пониженія дѣйствующихъ тарифовъ высказывается харьковское о. с. х.—съ своей особенной точки зрѣнія, находя, что, при настоящемъ строѣ хлѣбной торговли, пониженіе тарифовъ послужило бы въ пользу лишь хлѣботорговцевъ, а не сельскихъ хозяевъ.

Изъ другихъ пожеланій въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ, болѣе частичнаго и мѣстнаго характера, имѣются слѣдующія. Либавскій б. к. считаетъ нынѣшнюю тарифную систему неблагоприятною для балтійскихъ портовъ, особенно для Либавы, которая поставлена въ невыгодное положеніе сравнительно съ Кенигсбергомъ и Данцигомъ; это положеніе ухудшается еще и другими преимуществами германскихъ портовъ: русскія желѣзныя дороги отвѣчаютъ передъ грузополучателями въ этихъ портахъ за полный вѣсъ грузовъ, накладные расходы не такъ велики, какъ въ Либавѣ. Полтавское о. с. х., въ интересахъ мѣстныхъ производителей, считаетъ желательнымъ пониженіе стоимости провоза хлѣбныхъ грузовъ по южнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Харьковскій б. к. находитъ необходимымъ пониженный тарифъ на провозъ посѣвныхъ сѣмянъ, съ ограниченіемъ размѣровъ груза 200 пудами. Такую тарифную льготу считаетъ полезною и подольское о. с. х. Харьковское о. с. х. высказывается за пониженіе, хотя бы временное, тарифа на провозъ кукурузы, въ цѣляхъ расширенія ея запасекъ. Далѣе, считается желательнымъ пониженіе тарифа отъ Рыбинска до С.-Петербурга, въ виду того, что нынѣшній исключительный тарифъ Рыбинскъ-Рига даетъ Ригѣ значительныя преимущества предъ Петербургомъ, угнетая хлѣбную торговлю петербургскаго рынка (спб. б. к.). Противъ подобныхъ исключительныхъ тарифовъ высказывается и ревельскій б. к., усматривая въ нихъ одну изъ причинъ неравномѣрнаго распредѣленія хлѣбныхъ грузовъ, которые отлекаются отъ своихъ естественныхъ направленій. Желательно также распространеніе общаго тарифа на портовую вѣтвь с.-петербургскаго порта, въ виду значительнаго движенія по ней хлѣбныхъ грузовъ и сравнительно небольшого ея протяженія (спб. б. к.). Аналогичное пожеланіе высказываетъ перновскій б. к. по отношенію къ узкоколейной линіи Валкъ-Перновъ, которая въ настоящее время изолируетъ въ тарифномъ отношеніи перновскій портъ отъ общей желѣзнодорожной сѣти, къ ущербу для мѣстной торговли. Царицынскій б. к. находитъ желательнымъ, въ интересахъ средняго и нижняго Поволжья, исключительный пониженный тарифъ для провоза грузовъ отъ Царицына до Новороссійска и Ростова в/Д. Ростовскій б. к. говоритъ о необходимости упраздненія дѣйствующихъ нынѣ на владикавказской дорогѣ специальныхъ повышенныхъ тарифовъ.

Существенное разногласіе отмѣчается также и по отношенію къ специальнымъ тарифамъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, каковы навигаціонные тарифы. Большая часть высказавшихся по этому вопросу учрежденій усматриваетъ крупныя неудобства въ раннемъ прекращеніи дѣйствія навигаціонныхъ тарифовъ, настаивая на возможномъ отдаленіи этого срока. С.-Петербургскій б. к. находитъ, что прекращеніе навигаціонныхъ тарифовъ къ 15 сентября, то есть во время наибольшей ихъ важности для хлѣбной торговли, вносить въ торговлю элементъ азарта, случайности: отправители прибѣгаютъ ко всевозможнымъ мѣрамъ для скорѣйшей отправки грузовъ въ Рыбинскъ, а такъ какъ желѣзная дорога фактически не въ состояніи перевезти все количество грузовъ до 15 сентября, то значительная часть ихъ остается не отправленными, роняя цѣны; совпаденіе этого момента съ появленіемъ на рынкахъ хлѣба новаго урожая и съ главными продажами его за границу еще болѣе удручаетъ хлѣбную торговлю: невыгодныя послѣдствія ранняго прекращенія дѣйствія навигаціонныхъ тарифовъ особенно чувствительно отражаются на интересахъ с.-петербургскаго порта. На этомъ основаніи с.-петербургскій комитетъ считаетъ необходимымъ продленіе дѣйствія навигаціонныхъ тарифовъ, если не до закрытія навигаціи, то, по крайней мѣрѣ, до 15 октября, а казанскій б. к. отдалаетъ этотъ срокъ до 1 ноября.

Къ совершенно противоположному выводу, хотя изъ тѣхъ же посылокъ, приходитъ николаевскій б. к., по мнѣнію котораго навигаціонные тарифы, заставляя землевладѣльцевъ и хлѣботорговцевъ спѣшить съ доставкою хлѣбныхъ грузовъ къ портамъ ранней осенью, когда желѣзныя дороги и безъ того

завалены хлѣбомъ, искусственно способствуютъ увеличенію залежей и въ концѣ концовъ не достигаютъ своей цѣли, а потому должны быть вовсе уничтожены по всей Россіи. Вредъ навигаціонныхъ тарифовъ заключается, по мнѣнію комитета, еще и въ томъ, что они парализуютъ каботажную перевозку. Въ видѣ общаго пожеланія, аналогичную мысль высказали Императорское моск. общ. с. х. и московскій б. к., полагающіе, что желѣзнодорожные тарифы, особенно навигаціонные, должны быть такъ построены, чтобы не препятствовать развитію рѣчной перевозки и каботажа.

Другую группу специальныхъ тарифовъ составляютъ завозные тарифы; въ этой области высказываются пожеланія распространенія завозныхъ тарифовъ на продукты переработки зерна, въ чемъ усматривается средство къ равномерному передвиженію этого рода грузовъ и своевременному направленію ихъ въ тѣ пункты, гдѣ въ нихъ ощущается, по условіямъ рынка, надобность, — а слѣдовательно, и къ развитію мукомольной промышленности (московская хл. б., царцынскій б. к.). Особенное значеніе имѣла бы эта мѣра, по мнѣнію комитета московской хлѣбной биржи, для московскаго рынка, давая возможность торговцамъ быстро слѣдовать за спросомъ. Въ общемъ, завозный тарифъ считается одною изъ очень важныхъ для хлѣбной торговли льготъ, которую желательно было бы распространить возможно шире: такъ, комитетъ борисоглѣбской хл. б. находитъ необходимымъ распространить права завозныхъ складовъ на всякія складочныя помѣщенія частныхъ лицъ въ полосы желѣзнодорожнаго отчужденія. Но товарищество сельскихъ хозяевъ Варшавской губерніи высказывается противъ завозныхъ тарифовъ, какъ дающихъ выгоды немногимъ торговцамъ, въ ущербъ сельскимъ хозяевамъ.

Далѣе, интересы мукомольной промышленности требуютъ, по мнѣнію елисаветградскаго б. к., распространенія перемолочнаго тарифа на внутреннія сообщенія; этимъ будетъ расширенъ районъ закупокъ паровыхъ мельницъ, а слѣдовательно, улучшены условія ихъ дѣятельности; вмѣстѣ съ тѣмъ, отвлеченіе части зерна отъ портовыхъ къ внутреннимъ рынкамъ облегчитъ передвиженіе хлѣбныхъ грузовъ.

Подѣздные пути.

Выше было отмѣчено, что упорядоченіе техники грузового движенія и оборудованіе, сообразно съ требованіями торговли, существующихъ магистралей нѣкоторыми учрежденіями относится къ болѣе настоящимъ нуждамъ, чѣмъ проведеніе новыхъ линій и устройство подѣздныхъ путей. Есть и такія учрежденія, по мнѣнію которыхъ значеніе подѣздныхъ путей вообще преувеличено, такъ какъ перевозка хлѣбныхъ грузовъ къ желѣзнымъ дорогамъ производится преимущественно зимою, когда и грунтовые дороги достаточно хороши (щигровское и великолукское о. с. х.). Огромное же большинство отзывовъ сходится во всякомъ случаѣ въ признаніи большого экономическаго значенія подѣздныхъ путей и настоятельной необходимости возможно широкаго оборудованія ими страны. Царицынскій б. к. устройство подѣздныхъ путей считаетъ одинаково важнымъ съ развитіемъ основной рельсовой сѣти. Ростовскій в/Д. б. к. ставитъ сооруженіе подѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ въ число наиболѣе серьезныхъ нуждъ страны. По мнѣнію донскаго общества сельскаго хозяйства, планомѣрно построенная сѣть подѣздныхъ путей дастъ возможность производителямъ перевозить хлѣбъ въ теченіе всего года, а, слѣдовательно, будетъ способствовать задержкѣ зерна въ мѣстахъ производства, лучшей его очисткѣ, болѣе равномерному питанію грузами путей сообщенія и рынковъ, обезпечивая этимъ для производителей и большую устойчивость цѣны.

Вопросъ о томъ, каковы должны быть подѣздные пути — рельсовые или шоссейные, разрѣшается одними учрежденіями въ смыслѣ сообразованія съ мѣстными условіями, въ зависимости отъ которыхъ та или другая система можетъ оказаться выгоднѣе или удобнѣе (сиб. б. к.); другіе отдають предпочтеніе шоссейнымъ какъ болѣе дешевымъ (Императорское мос-

ковское общество сельскаго хозяйства и московской б. к.). При осуществленіи сѣти подѣздныхъ путей для того или другаго района, къ участію въ выработкѣ плана сѣти должны прилекаться мѣстныя силы (кіевское общество сельскаго хозяйства). Что касается расходовъ по устройству подѣздныхъ путей, то къ этому также слѣдуетъ привлекать мѣстныя средства, при участіи городовъ, земствъ, фабрикантовъ и заводчиковъ, акціонерныхъ компаній, причѣмъ магистральныя желѣзнодорожныя линіи должны выработать самыя льготныя условія для устройства и эксплуатаціи рельсовыхъ подѣздныхъ путей, а расширеніе сѣти шоссейныхъ дорогъ могло бы быть произведено съ помощью отчисленія части желѣзнодорожныхъ доходовъ, съ установленіемъ специальныхъ сборовъ за пользованіе дорогами (тамъ же). Нѣкоторые учрежденія возлагають устройство подѣздныхъ путей всецѣло на земства (харьковскій б. к., уфимскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х., пермскій б. к.), которыя должны расходовать свои дорожныя капиталы исключительно на эту потребность (харьковскій б. к.); для скорѣйшаго оборудованія страны шоссейными путями представляется цѣлесообразнымъ средствомъ выдача земствамъ безпроцентныхъ ссудъ подъ дорожный капиталъ (уфимскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х.). Другія учрежденія находятъ необходимымъ, въ виду важности вопроса, возможно широкое содѣйствіе правительства, какъ выясненіемъ потребности въ томъ или другомъ мѣстномъ пути, такъ и предоставленіемъ частнымъ предпринимателямъ средствъ къ осуществленію намѣченнаго предпріятія (кіевскій б. к.). Вугурусланскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х. находитъ желательнымъ предоставленіе частнымъ обществамъ и предпринимателямъ постройки подѣздныхъ путей, съ правомъ взиманія платы за проѣздъ, въ размѣрѣ, окупающемъ стоимость сооруженія и расходы по ремонту. с.-петербургскій б. к. находитъ, что скорѣйшее оборудованіе страны подѣздными путями во многомъ зависитъ отъ помощи правительства, которая могла бы выразиться выдачей ссудъ съ льготными условіями погашенія или, въ случаяхъ признанія за новыми путями государственнаго значенія, принятіемъ на счетъ казны части расходовъ по сооруженію. По мнѣнію же вугурусланскаго отд. Императорскаго московскаго о. с. х., дорожныя сооруженія, имѣющія государственное и общественное значеніе, какъ, напр., почтовые дороги и подѣздные пути, должны всецѣло лежать на средствахъ государства.

При устройствѣ желѣзнодорожныхъ подѣздныхъ путей необходимо придерживаться нормальной колеи для избѣжанія расходовъ по перегрузкѣ (одесскій б. к.). Въ виду затруднительности скорого и полнаго оборудованія страны подѣздными путями, слѣдуетъ устроить въ большомъ числѣ между станціями платформы для погрузки хлѣба: это значительно уменьшитъ нужду въ устройствѣ новыхъ подѣздныхъ путей (елисаветградскій б. к.); въ томъ же смыслѣ высказывается и царцынскій б. к.

Въ частности, особенно настоятельная потребность въ широко развитіи сѣти подѣздныхъ путей ощущается въ Юго-Западномъ краѣ, въ виду отсутствія тамъ земскихъ учрежденій (кіевское о. с. х., кіевскій б. к.). Пермская губернія также сильно нуждается въ оборудованіи подѣздными путями къ узловымъ желѣзнодорожнымъ станціямъ и крупнымъ пристанямъ (пермскій б. к.). Уфимская губернія испытываетъ нужду въ проведеніи подѣздного пути къ самаро-златоустовской желѣзной дорогѣ, а именно отъ Стерлитамака къ Шаfranову (уфимскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х.). О необходимости улучшенія подвозныхъ путей къ пристанямъ говоритъ казанскій б. к.

Въ тѣсную связь съ вопросомъ о подѣздныхъ путяхъ ставится улучшеніе грунтовыхъ дорогъ, которое также считается одною изъ наиболѣе настоятельныхъ нуждъ страны (ростовскій на Дону б. к.). По мнѣнію рыбинскаго б. к., грунтовые дороги важнѣе рельсовыхъ подѣздныхъ путей, такъ какъ онѣ выгоднѣе для крестьянскаго населенія; въ виду исключительнаго значенія грунтовыхъ дорогъ, забота о

нихъ, по мнѣнію комитета, должна лежать на правительствѣ, которое одно обладаетъ средствами облегчить въ этомъ отношеніи зависимость производителя отъ метеорологическихъ условій. Но, по мнѣнію многихъ учреждений, для успѣха дѣла наиболее цѣлесообразнымъ является обращеніе къ содѣйствію мѣстныхъ силъ. Киевское о. с. х. считаетъ необходимымъ «изъять содержаніе проселочныхъ и почтовыхъ дорогъ изъ вѣдѣнія крестьянскихъ и полицейскихъ учреждений, переложивъ теперешнюю натуральную повинность въ денежную и образовавъ для завѣдыванія дорожнымъ дѣломъ спеціальныя учреждения, по образцу земскихъ губерній. Уманско-липовецкое с. х. о. также находитъ нужнымъ, для приведенія въ порядокъ грунтовыхъ дорогъ, «особый мѣстный исполнительный органъ, съ участіемъ заинтересованнаго населенія». По мнѣнію бугурусланскаго отд. Императорскаго московскаго о. с. х., участіе въ расходахъ по сооруженію или улучшенію дорогъ должны принимать правительственныя и общественныя учреждения, а также и частныя лица, въ особенности если дѣло идетъ объ опредѣленныхъ путяхъ, въ сооруженіи которыхъ эти учреждения и лица предпочтительно заинтересованы. Вообще же, для улучшенія дорожной части желательно болѣе широкое субсидированіе правительствомъ земствъ, и притомъ безъ процентовъ (тамъ же). Съ другой стороны, харьковское о. с. х. полагаетъ, что повсемѣстное замощеніе проселочныхъ дорогъ невыполнимо, въ виду его дороговизны, и что оборудованіе страны сѣтью мѣстныхъ зернохранилищъ, требуя менѣе значительныхъ расходовъ, явится достаточнымъ коррективомъ для устраненія вліянія бездорожья.

Водные пути.

Въ вопросѣ объ упорядоченіи внутреннихъ водныхъ сообщеній сельскохозяйственныя и торговыя учреждения, болѣею частью, стоятъ на точкѣ зрѣнія записки Министерства Финансовъ, высказываясь за возможно широкое развитіе водныхъ путей, столь важныхъ, по своей дешевизнѣ, для хлѣбной торговли, и за примѣненіе направленныхъ къ этой цѣли мѣропріятій. Одно болховское о. с. х. сомнѣвается въ цѣлесообразности гидротехнической системы улучшенія рѣчного судоходства, считая недостаточно выясненными причины обмеленія нашихъ рѣкъ.

Организация надзора за рѣчнымъ хозяйствомъ, въ формѣ особыхъ коллегіальныхъ учреждений изъ мѣстныхъ дѣятелей, признается, въ общемъ, желательною и цѣлесообразною. Нѣкоторое разногласіе отмѣчается по вопросу о завѣдываніи этимъ дѣломъ. По мнѣнію «Императорскаго лифляндскаго общепользнаго экономическаго общества», въ мѣстныхъ комитетахъ, завѣдывающихъ рѣчными бассейнами, должны имѣть соотвѣтственное представительство интересы сельскаго хозяйства и промышленности; пермскій б. к. находитъ, что мѣстный рѣчной комитетъ долженъ состоять изъ пароходовладѣльцевъ и представителей «общественно-хозяйственныхъ учреждений»; полтавское о. с. х. рекомендуетъ заботу объ улучшеніи водныхъ путей передать земствамъ. Императорское московское о. с. х. и московскій б. к., не касаясь состава комитетовъ, высказываютъ пожеланіе, что бы они были «самостоятельными и заинтересованными органами», на подобіе комитета донскихъ гирлъ. Въ томъ же смыслѣ высказывается великолукское о. с. х.

Изъ частичныхъ мѣропріятій въ этой области рекомендуется улучшеніе судоходства по Днѣпру, для чего, кромѣ постепеннаго урегулированія фарватера, считается необходимымъ условіемъ устраненіе днѣпровскихъ пороговъ (киевское общество сельскаго хозяйства). Одесскій б. к. также указываетъ на необходимость расчистки Днѣпра отъ Александровска до Каховки, съ болѣе цѣлесообразнымъ оборудованіемъ нижнеднѣпровскихъ пристаней; нуждается въ расчисткѣ, по его мнѣнію, и Днѣстръ отъ Могилева, съ днѣстровскимъ лиманомъ. Саратовскій б. к. придаетъ большое значеніе въ дѣлѣ улучшенія условій хлѣбнаго снабженія проекту соеди-

ненія Волги съ Дономъ посредствомъ канала, высказывая убѣжденіе, что крупныя затраты на это предпріятіе покроются выгодами его для внутрѣнной и экспортной хлѣбной торговли, уфимскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х. указываетъ на настоятельную нужду для мѣстнаго сельскаго хозяйства въ улучшеніи судоходства по р. Бѣлой, а также въ признаніи судоходной рѣки Уфы, съ распространеніемъ на нее землечерпательныхъ и очистныхъ работъ. Пермскій б. к. указываетъ на необходимость улучшенія судоходства по Камѣ, путемъ устройства соотвѣствующихъ гидротехническихъ сооружений. С.-Петербургскій б. к. перечисляетъ недостатки маринской системы, настоятельно требующіе упорядоченія (см. приложение). Тотъ же комитетъ считаетъ необходимымъ болѣе широко утилизировать тихвинскую систему, которая, при надлежащемъ устройствѣ, могла бы значительно облегчить какъ маринскую систему, такъ и рыбнско-бологовскую вѣтвь московско-виндаво-рыбинской ж. д. (см. приложение). На недостаткахъ маринской системы останавливается также рыбнскій б. к., указывая на необходимость болѣе внимательнаго надзора за ея сооружениями; управленіе системой, по мнѣнію комитета, желательно реорганизовать въ смыслѣ участія мѣстныхъ дѣятелей, причемъ маринская система должна составить особую единицу, а завѣдываніе ею должно быть сосредоточено въ Рыбинскѣ. Курляндское общество сельскаго хозяйства находитъ полезнымъ принять мѣры къ улучшенію условій передвиженія хлѣбныхъ грузовъ въ предѣлахъ Курляндской губерніи, для чего требуется лишь исправить фарватеръ р. Аа, общающей сдѣлаться прекраснымъ воднымъ путемъ на протяженіи 90 верстъ отъ Риги до Митавы.

Съ вопросомъ объ упорядоченіи рѣчного судоходства близко соприкасается вопросъ о страхованіи судовъ и грузовъ, который считается однимъ изъ болѣешихъ мѣстъ воднаго транспорта. По отзыву рыбнскаго б. к., страховыя преміи, по своему высокому размѣру, очень тяжело ложатся на хлѣбную торговлю и связанное съ нею судоходство. Но еще болѣе вредное вліяніе оказываетъ монополизация страхового дѣла въ рукахъ объединенныхъ страховыхъ обществъ, которыя присвоили себѣ право опредѣлять типы судовъ, степень ихъ грузоподъемности и даже порядокъ буксировки, совершенно не сообразуясь съ интересами хлѣбной торговли и судопромышленности. Всѣ мѣры урегулировать отношенія между страховыми обществами и судовладѣльцами были, по словамъ комитета, испробованы, и теперь представляется лишь два выхода изъ нынѣшняго ненормальнаго положенія: учрежденіе обществъ взаимнаго страхованія судовъ и грузовъ, — встрѣчающее, однако, препятствія въ отсутствіи инициативы и недостаткѣ средствъ, — или допущеніе иностранныхъ страховыхъ обществъ къ производству страховыхъ операцій на русскихъ водныхъ путяхъ. Съ большою подробностью на томъ же вопросѣ останавливается с.-петербургскій б. к., мнѣніе котораго приводится особо, въ приложеніи.

Оборудываніе коммерческихъ портовъ.

По вопросамъ портоваго благоустройства отзывы высказавшихся учреждений присоединяются къ общимъ заключеніямъ записки Министерства Финансовъ. Лишь пунктъ о привлеченіи частной инициативы и частныхъ капиталовъ къ оборудованію портовъ встрѣтилъ несочувствіе Императорскаго московскаго о. с. х., которое высказалось противъ участія въ портовомъ оборудованіи частной предпріимчивости изъ опасенія нежелательной въ столь важномъ дѣлѣ монополіи. Полтавское и лохвицкое о. с. х., высказываясь въ общей формѣ за необходимость болѣе рациональнаго оборудованія южно-русскихъ портовъ, ставятъ эту мѣру въ связь съ содѣйствіемъ русскому судоходству въ цѣляхъ расширенія русскаго торговаго флота.

Болѣе детальныя указанія на нужды коммерческихъ портовъ далъ николаевскій б. к., по мнѣнію котораго необходимо: приспособить и расширить портовыя желѣзнодорожныя

станция и вѣтви для безостановочной переработки максимальнаго числа вагоновъ, пропускаемаго дорогою; приспособить и расширить порты для безостановочной одновременной нагрузки пароходовъ; уменьшить таможенные и другія формальности при приемѣ и отпускѣ пароходовъ, уменьшить накладные расходы въ портахъ; содержать на счетъ общихъ суммъ ледаколы для безплатнаго пользованія ими; установить мѣстонахождение таможи и рѣчной дистанціи въ самомъ портѣ. Елецкій б. к. считаетъ необходимымъ, для удовлетворенія потребностей торговли, оборудованіе всѣхъ портовъ по типу новороссійскаго.

Частичныя пожеланія, связанныя съ мѣстными условіями, высказали николаевскій и одесскій б. к., которые указываютъ на текуція нужды мѣстныхъ портовъ, а с.-петербургскій б. к. настаиваетъ на неотложной необходимости переустройства новаго порта въ С.-Петербургѣ; эти указанія приводятся далѣе, въ приложеніи.

Кромѣ вѣдшихъ отпускныхъ портовъ, по мнѣнію нѣкоторыхъ учреждений, требуютъ къ себѣ вниманія и внутреннія гавани, состояніе которыхъ не удовлетворяетъ нуждамъ хлѣбной торговли. Рыбинскій б. к. указываетъ на необходимость расширенія и упорядоченія рыбинской гавани, недостаточное оборудованіе которой крайне затрудняетъ какъ зимовку хлѣбныхъ грузовъ, прибывающихъ въ Рыбинскъ осеннимъ рейсомъ, такъ и своевременное отправление ихъ изъ Рыбинска весною. Въ виду отсутствія у рыбинскаго городского управленія необходимыхъ для этого средствъ, биржевой комитетъ считаетъ возможнымъ улучшеніе рыбинской гавани только при условіи безпроцентной правительственной ссуды.

Биржевое устройство.

За мѣропріятіями, направленными къ улучшенію техники грузового движенія, на ближайшую очередь по важности выдвигается вопросъ о мѣстной торговой организаціи, улучшеніе и развитіе которой преобладающимъ большинствомъ ко-
снующихся этого вопроса учреждений признается за одно изъ основныхъ условій правильно поставленной хлѣбной торговли. Желательность упроченія и развитія мѣстныхъ биржъ, какъ основной ячейки хлѣботорговой организаціи, въ принципѣ признается всѣми, за исключеніемъ нѣкоторыхъ сельскохозяйственныхъ обществъ, стоящихъ въ этомъ случаѣ на особой точкѣ зрѣнія. Биржевымъ учреждениямъ и, въ частности, хлѣбнымъ биржамъ, по мнѣнію большинства отзывовъ, должна принадлежать руководящая роль въ правильно-организованной хлѣбной торговлѣ. Въ отношеніи условій, необходимыхъ для возникновенія биржъ и для упроченія ихъ вліянія на хлѣбную торговлю, мнѣнія высказавшихся учреждений не такъ единодушны. Въ то время, какъ воронежская хлѣбная биржа находитъ необходимымъ учрежденіе хлѣбныхъ биржъ во всѣхъ центрахъ оптовой хлѣбной торговли, с.-петербургскій и кievскій бирж. комитеты полагаютъ, что возникновеніе новыхъ биржъ должно быть результатомъ мѣстной потребности, мѣстной инициативы, и заботы правительства въ этомъ отношеніи должны ограничиваться простымъ содѣйствіемъ возникновенія биржъ и предоставленіемъ имъ средствъ и способовъ для успѣшнаго выполненія своихъ задачъ. Для развитія биржевой организаціи необходимы, по мнѣнію многихъ биржевыхъ комитетовъ, коренныя перемены въ нынѣшнемъ строѣ биржевыхъ учреждений. Недостаточность развитія биржевой дѣятельности объясняется, по мнѣнію одесскаго б. к., отсутствіемъ преимуществъ биржевыхъ сдѣлокъ передъ не-биржевыми, между тѣмъ, какъ расходы, связанныя съ участіемъ въ биржевой организаціи, очень велики. Такъ, промысловый налогъ, дополнительный и процентный сборы отъ прибылей, связанныя съ биржевыми сдѣлками, представляются непомерно высокими (елисаветградскій б. к.). Другими причинами, затрудняющими развитіе биржевой организаціи, являются—недостаточная авторитетность биржевыхъ комитетовъ и недостатокъ средствъ для выполненія лежащихъ на нихъ функций. По мнѣнію комитета московской хл. б., необ-

ходимо обставить дѣятельность биржъ такими условіями, при которыхъ онѣ пользовались бы большимъ вліяніемъ и авторитетомъ какъ въ торговой средѣ, такъ и въ правительственныхъ учрежденіяхъ, а для этого желательно: 1) чтобы рѣшенія биржевыхъ арбитражныхъ комиссій были приравнены въ отношеніи принудительности исполненія, къ рѣшеніямъ третейскихъ судовъ, съ выдачею исполнительныхъ листовъ по подсудности; 2) чтобы биржевые комитеты имѣли право и власть подчинять своему надзору всѣ мѣста, гдѣ производится крупная хлѣбная торговля, объявляя ихъ мѣстами биржевой торговли; 3) биржевая организація должна принимать, чрезъ своихъ уполномоченныхъ, участіе въ сужденіяхъ казенныхъ палатъ о торговыхъ оборотахъ и процентѣ нормальной прибыли отъ торговыхъ предпріятій. Въ томъ же смыслѣ высказывается комитетъ с.-петербургской калашниковской хлѣбной биржи, указывая на рядъ затрудненій, съ которыми въ настоящее время связано учрежденіе и дѣятельность торговыхъ организацій, каковы—комитеты торговли и мануфактуръ и биржи; дѣятельность биржъ, по мнѣнію комитета, стѣснена вѣдшими условіями и отсутствіемъ денежныхъ средствъ, а кромѣ того, и общимъ характеромъ этихъ учреждений, на которыя правительство возлагаетъ многія сложныя и ответственныя обязанности, считая ихъ представителями мѣстныхъ торговыхъ интересовъ, въ то время какъ биржевые комитеты не въ силахъ объединить въ общей организаціи все торгующее купечество, часть котораго всегда работаетъ за предѣлами биржевого общества. Въ видахъ объединенія торговаго класса на болѣе правильныхъ началахъ, комитетъ калашниковской биржи предлагаетъ замѣнить биржевую организацію новыми торгово-промышленными союзами, на основаніи разработаннаго имъ проекта, который приводится далѣе, въ приложеніи.

По мнѣнію елецкаго б. к., также представляется необходимымъ расширеніе компетенціи биржевыхъ обществъ и комитетовъ по упорядоченію хлѣбной торговли путемъ арбитражей, браковки, надзора за качествомъ экспортируемаго хлѣба и т. п. Въ томъ же смыслѣ высказывается и николаевскій б. к., который полагаетъ, что въ существующей формѣ арбитражныя комиссіи биржевыхъ комитетовъ не достигаютъ цѣли, и что необходимо сдѣлать ихъ рѣшенія обязательными какъ для сторонъ, такъ и для суда; въ этихъ видахъ комитетъ считаетъ необходимымъ предоставить арбитражнымъ комиссіямъ слѣдующія права: 1) рѣшенія ихъ до суммы 300 р. являются окончательными, а свыше 300 руб. могутъ быть обжалованы въ биржевой комитетъ; 2) въ обоихъ случаяхъ судебныя инстанціи выдаютъ, на основаніи рѣшенія, по требованію сторонъ, исполнительныя листы; 3) въ случаѣ нежеланія одной изъ сторонъ явиться въ арбитражную комиссію, производится принудительный арбитражъ. Далѣе, комитетъ считаетъ полезнымъ участіе биржевыхъ комитетовъ, въ лицѣ своихъ представителей, въ засѣданіяхъ городскихъ думъ и земскихъ собраніяхъ, въ интересахъ правильнаго разрѣшенія вопросовъ, имѣющихъ значеніе для мѣстной торговли. Но главнымъ средствомъ для организаціи возможно большаго числа биржевыхъ комитетовъ, николаевскій комитетъ считаетъ принудительное расширеніе состава биржевыхъ обществъ: необходимо, по его мнѣнію, обязать всѣ учрежденія и всѣхъ лицъ, платящихъ гильдію или выбирающихъ промысловыя свидѣтельства I и II разряда, быть членами биржевого общества съ платой отъ 10 до 50 р. въ годъ, смотря по разряду промысловаго налога и въ зависимости отъ мѣстныхъ условій; лишь при установленіи обязательнаго сбора, биржевые комитеты будутъ представлять все купечество, а не отдѣльные кружки торговцевъ, и выполненіе лежащихъ на биржевой организаціи задачъ, связанныхъ съ крупными административными расходами, будетъ обеспечено достаточными поступленіями. Съ другой стороны, комитетъ воронежской хл. б. необходимымъ условіемъ прочной и устойчивой организаціи биржъ считаетъ участіе въ ней лишь солидныхъ элементовъ мѣстной торговли, съ устраненіемъ тѣхъ ненадежныхъ элементовъ, которые теперь препятствуютъ про-

веденію направленихъ къ улучшенію хлѣбной торговли мѣръ; эти ненадежные элементы—мелкіе скупщики и коммисіонеры, для отстраненія которыхъ отъ хлѣбной торговли комитетъ предлагаетъ значительно понизить размѣръ выдаваемыхъ банками и желѣзнодорожными агентствами ссудъ подъ дубликаты накладныхъ. Другимъ средствомъ упроченія хлѣбныхъ биржъ, по мнѣнію того же комитета, могли бы быть извѣстныя льготы, облегчающія биржамъ ихъ функціи,—напр., предоставление льготнаго телеграфнаго тарифа, разрѣшеніе функционировать въ праздничные дни. Наконецъ, ростовскій п/Д. б. к. указываетъ на необходимость изданія нормальнаго биржевого устава и инструкціи о биржевыхъ маклерахъ; при этомъ, маклерство должно быть объявлено свободной профессіей, занятіе которою обуславливается лишь разрѣшеніемъ биржевого комитета или другого соответствующаго торгово-промышленнаго учрежденія. Введеніе регистраціи торговыхъ сдѣлокъ, по крайней мѣрѣ съ зерномъ, являлось бы, по мнѣнію комитета, одною изъ неотложныхъ мѣръ, находящихся на ближайшей очереди. Общ. с. хоз. Чистопольскаго уѣзда высказываетъ пожеланіе, чтобы биржи давали возможность свободнаго къ нимъ доступа для полученія свѣдѣній о цѣнахъ, движеніи хлѣбной торговли и статистическихъ данныхъ въ этой области.

Для улучшенія матеріальныхъ условій биржевой дѣятельности, по мнѣнію елисаветградскаго б. к., необходимо понизить промысловый налогъ, увеличивъ число его градаций, и прогрессивный гербовый сборъ замѣнить простымъ. Далѣе, такъ какъ биржи, для выполненія своихъ функцій, не могутъ довольствоваться одними членскими взносами, то желательно установить поудный сборъ въ пользу биржи съ привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ или начислять для этой цѣли опредѣленный процентъ, взыскиваемый при взиманіи промысловаго налога. Въ пользу установленія извѣстнаго сбора съ товаровъ, какъ необходимаго источника средствъ для биржевыхъ управленій, высказываются также одесскій и елецкій биржевые комитеты.

Въ частности, либавскій б. к. указываетъ на свое затруднительное положеніе, въ виду отказа города отъ выдачи комитету субсидій, за изытіемъ портоваго управленія изъ городскихъ дѣлъ; крупные расходы, которые комитетъ несетъ на благоустройство мѣстнаго порта, по мнѣнію комитета, даютъ ему право на субсидію отъ портоваго управленія. Одесскій б. к. отмѣчаетъ важное значеніе Одессы въ общемъ строѣ русской хлѣбной торговли, которое требуетъ учрежденія въ Одессѣ хлѣбной биржи; предположенія комитета о началахъ организаціи и дѣятельности биржи, въ связи съ мѣстными условіями,—приводятся въ приложеніи. Общ. с. хоз. Чистопольскаго уѣзда, считая развитіе биржи вообще насущною потребностью, ходатайствуетъ объ учрежденіи биржи въ Чистопольѣ.

По вопросу о составѣ комитетовъ хлѣбныхъ биржъ высказывается, между прочимъ, еще с.-петербургскій б. к., находящій необходимымъ включить въ составъ биржъ с.-петербургскаго рынка и другихъ портовыхъ рынковъ со сходными условіями торговли такъ называемыхъ «привозителей», т. е. лицъ, занимающихся привозомъ къ порту хлѣбныхъ грузовъ; равнымъ образомъ, въ составъ хлѣбныхъ биржъ подлежатъ включенію, по мнѣнію комитета, биржевые маклера. Великолукское о. с. х. высказываетъ желаніе, чтобы въ биржевыхъ собраніяхъ участвовали въ равномъ числѣ и на равныхъ правахъ съ торговцами представители сельскохозяйственной промышленности.

Какъ было указано выше, нѣкоторое скептическое отношеніе къ биржевой организаціи проявилось лишь со стороны немногихъ сельскохозяйственныхъ обществъ. Такъ, Императорское московское о. с. х., къ которому и въ этомъ случаѣ, какъ по всѣмъ остальнымъ вопросамъ, присоединился московскій биржевой комитетъ, сочувственно относясь къ идеѣ развитія биржевой организаціи, выразило, однако, пожеланіе, чтобы при этомъ объединеніе торговцевъ не повело за собою моно-

полизациі хлѣбныхъ цѣнъ. Подобныя же опасенія высказываются подольскимъ и лохвицкимъ обществами, причемъ послѣднее выразило желаніе, чтобы торговая организація не встрѣчала со стороны правительства поощренія и чтобы за ихъ дѣятельностью былъ установленъ контроль со стороны правительства и земства. Кіевское о. с. х. «признаетъ значеніе за развитіемъ биржевой дѣятельности, хотя и не видя въ условій, при которыхъ возможно было бы вліять на болѣе правильную дѣятельность хлѣбныхъ биржъ». Уфимскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х., считая Уфу, въ качествѣ хлѣбнаго рынка, маловажнымъ пунктомъ, признаетъ устройство въ этомъ городѣ хлѣбной биржи преждевременнымъ.

Изъ приведеннаго выше мнѣнія ростовскаго п/Д. б. к. видно, что дѣйствующая регламентація торговой жизни не всѣми торговыми учрежденіями признается достаточною и отвѣчающею потребностямъ торговой практики. Въ гораздо болѣе широкой постановкѣ это же мнѣніе встрѣчается въ отзывахъ двухъ столичныхъ учреждений—с.-петербургскаго биржевого комитета и комитета калашниковской хлѣбной биржи. С.-Петербургскій б. к. находитъ желательнымъ скорѣйшій пересмотръ дѣйствующаго торговаго законодательства и изданіе болѣе соответствующаго интересамъ и потребностямъ современной торговли новаго торговаго устава; вмѣстѣ съ тѣмъ, комитетъ признаетъ настоятельно необходимымъ «узаконеніе формъ торговыхъ сдѣлокъ, а также собраніе, разработку и разъясненіе представителями торговли существующихъ на практикѣ торговыхъ обычаевъ», къ чему и самъ, съ своей стороны, уже приступилъ. Болѣе подробно останавливается на этомъ вопросѣ комитетъ калашниковской биржи, который недостаткамъ торговаго законодательства придаетъ такое значеніе, что удовлетвореніе этой потребности ставить во главу тѣхъ мѣропріятій, въ которыхъ нуждается какъ хлѣбная, такъ и всѣ другія отрасли торговли. Существующій торговый уставъ, по мнѣнію комитета, совершенно не отвѣчаетъ тѣмъ требованіямъ, какимъ долженъ удовлетворять торговый кодексъ; содержащіяся въ немъ узаконенія частью устарѣли, частью касаются второстепенныхъ вопросовъ торговой жизни, но вовсе не упоминаютъ объ основныхъ понятіяхъ торговыхъ отношеній: то же можно сказать объ обще-гражданскихъ узаконеніяхъ, регулирующихъ ту или другую сторону торговой жизни; торговые обычаи также еще ожидаютъ разработки и кодификаціи. Въ виду этого, комитетъ находитъ неотложнымъ созданіе новаго торговаго кодекса, въ основу котораго были бы положены всѣ главные начала торговаго оборота. Подробное изложеніе условій, которымъ долженъ удовлетворять такой кодексъ, по мнѣнію комитета калашниковской хлѣбной биржи, приводится особо въ приложеніи.

Одной изъ сторонъ хлѣботорговой техники, а именно—вопроса о срочной торговлѣ, касается с.-петербургскій б. к., по мнѣнію котораго, необходимо принять мѣры къ устраненію изъ торговой практики сдѣлокъ спекулятивнаго характера, при которыхъ имѣется въ виду лишь уплата разницы, безъ фактическаго выполненія обязательства. Такія сдѣлки очень вредно отзываются на хлѣбной торговлѣ во многихъ отношеніяхъ, но особенно по своему вліянію на цѣны. Устранить это нежелательное явленіе можно, по мнѣнію комитета, узаконеніемъ во всѣхъ хлѣбныхъ сдѣлкахъ права продавца сдать, а покупателя потребовать сдачи товара, отказавшись отъ предлагаемыхъ разницъ. Что касается сдѣлокъ на сроки, связанныхъ съ дѣйствительнымъ товаромъ, то такія сдѣлки, по мнѣнію комитета, необходимы и желательны, и обойтись безъ нихъ въ хлѣбной торговлѣ нельзя. Въ смыслѣ запрещенія спекулятивныхъ срочныхъ сдѣлокъ на разницу высказывается и подольское о. с. х.

Сельскохозяйственные союзы.

Рядомъ съ пожеланіями развитія торговыхъ организацій, необходимымъ условіемъ для упорядоченія хлѣбной торговли считается распространеніе и расширеніе дѣятельности органи-

зації сільськогосподарського характеру. Почти всі висказані по цьому вопросу учреждения, исходя из убѣжденія въ необходимости подъема энергій и самодѣятельности сільськогосподарської среды, какъ одного изъ главныхъ путей къ подъему ея экономическаго (благосостоянія, съ полнымъ единодушіемъ признають необходимымъ возможное облегченіе условий для возникновенія всякаго рода сільськогосподарственныхъ союзовъ и устраненіе формальностей, нынѣ затрудняющихъ ихъ распространеніе. Наиболѣе цѣлесообразнымъ средствомъ для этого считается изданіе нормальнаго устава, опредѣляющаго общія основы существованія и дѣятельности различныхъ сільськогосподарственныхъ организацій, согласно которому, затѣмъ, подобныя организаціи — союзы, товарищества, общества и т. п. — могли бы учреждаться по частной инициативѣ, простымъ явочнымъ порядкомъ (киевское общество сільскаго хозяйства, Императорское ливонское общепольное экономическое общество, борисоглбская хл. б.). По мнѣнію кievскаго б. к., одного устраненія формальностей, связанныхъ съ учрежденіемъ сільськогосподарственныхъ союзовъ, недостаточно: желательно болѣе активное содѣйствіе правительства, въ формѣ возможно широкаго матеріальнаго воспособленія союзамъ, которое могло бы дать имъ возможность учреждать опытные поля и станціи, устранивать склады земледѣльческихъ машинъ и т. п. Отъ матеріальныхъ средствъ союзовъ, по мнѣнію моголевскаго о. с. х., зависитъ и ихъ значеніе.

Но если въ принципѣ оживленіе организованной работы представителей сільскаго хозяйства вызываетъ общее сочувствіе, то въ оцѣнкѣ значенія сільськогосподарственныхъ союзовъ и въ опредѣленіи сферы ихъ дѣятельности наблюдается коренное разногласіе между большинствомъ учреждений и нѣкоторыми сільськогосподарственными обществами, основанное на томъ принципиальномъ различіи точекъ зрѣнія, о которомъ было упомянуто въ началѣ настоящаго свода поступившихъ отзывовъ.

Въ сільськогосподарственной средѣ отмѣчается довольно рѣзко выраженная тенденція противопоставлять интересы производителей хлѣба интересамъ хлѣботорговцевъ, какъ посредствующихъ элементовъ между производителями и потребителями. Тенденція эта отразилась и въ отзывахъ нѣкоторыхъ, правда немногихъ, сільськогосподарственныхъ обществъ по кореннымъ вопросамъ организаціи хлѣбной торговли. Такая организація, которая объединяла бы въ себѣ всѣ заинтересованныя въ хлѣбной торговлѣ группы населенія, по мнѣнію этихъ обществъ, недостижима (киевское, полтавское и харьковское общества с. хоз.), ибо цѣлью идеальной хлѣботорговой организаціи является наивысшая экспортная цѣна хлѣба при наивысшей выручкѣ производителя (харьковское о. с. х.), а различные категоріи посредниковъ-хлѣботорговцевъ стремятся къ уменьшенію этой выручки въ свою пользу и не склонны поступаться своими интересами ради интересовъ производителя (харьковское и полтавское о. с. х.). Нынѣшній строй хлѣбной торговли служитъ преимущественно интересамъ торговца, оставляя производителя почти беззащитнымъ въ борьбѣ противъ сплоченныхъ элементовъ хлѣбнаго рынка, на пользу которыхъ преимущественно и будутъ де служить всѣ вводимыя въ хлѣбную торговлю улучшенія (крюковское о. с. х.). Изъ группъ, участвующихъ въ операціяхъ хлѣбной торговли, производители являются самою отсталою, малокультурною и разбѣденною группою, а потому отношенія ея къ остальнымъ группамъ не могутъ имѣть характера свободной конкуренціи и сводятся къ экономическому подчиненію производителей болѣе сильнымъ группамъ (уманско-липовецкое с.-х. о.). Между тѣмъ, убытки, причиняемые сбитыми цѣнами на хлѣбъ, имѣютъ рѣшающее значеніе для всей страны (крюковское о. с. х.), — а потому, для упорядоченія хлѣбной торговли необходимы прежде всего мѣропріятія, направленные къ поднятію экономическихъ силъ производителей (крюковское и уманско-липовецкое о. с. х.) и къ прекращенію ихъ зависимости отъ хлѣботорговцевъ, которая и является главною причиною оскуднѣнія земледѣльцевъ (моголевское о. с. х.).

Выраженная въ этихъ отзывахъ точка зрѣнія на отношенія между связанными хлѣбною торговлею интересами съ достаточно ясною опредѣляетъ какъ тѣ мнѣнія, которыя могли быть высказаны упомянутыми сільськогосподарственными обществами по поводу предложенныхъ въ запискѣ Министерства Финансовъ мѣръ для улучшенія условий сбыта сільськогосподарственныхъ продуктовъ, такъ и характеръ тѣхъ предположеній и пожеланій, съ которыми эти общества выступаютъ съ своей стороны.

Такъ какъ одною изъ главныхъ причинъ тяжелаго положенія производителей является ихъ неорганизованность и отсутствіе необходимыхъ условий для возникновенія сільськогосподарственныхъ организацій, то главнымъ условіемъ для правильной хлѣбной торговли представляется возможно широкое объединеніе производителей въ спеціальныя союзы, которые могли бы «смѣло и стойко выдерживать борьбу, при полномъ содѣйствіи правительства, со всѣми понижателями цѣнъ» (крюковское о. с. х.). Только союзы могутъ прекратить тяжелую зависимость производителя отъ торговца (моголевское о. с. х.). «Полная организація сільскихъ хозяевъ въ общества по селамъ и уѣздамъ», «захватывая все больше и больше хлѣбную торговлю въ свои руки», сдѣлается посредническимъ звеномъ между производителемъ и потребителемъ, установитъ прямое общеніе съ иностранною торговою агентурою (уманско-липовецкое с.-х. о.) и будетъ дѣятельнымъ помощникомъ правительства во всѣхъ отрасляхъ хозяйственной дѣятельности, а въ томъ числѣ и въ руководствѣ хлѣбною торговлею (крюковское о. с. х.). Положеніе производителя можетъ быть улучшено только при его непосредственномъ участіи, въ лицѣ сільськогосподарственныхъ союзовъ, въ международной хлѣбной торговлѣ (харьковское о. с. х.). Вообще, сільськогосподарственная организація должна быть противомѣсомъ торговой, и если на первое время сільськогосподарственныя товарищества будутъ въ состояніи выполнять лишь несложныя функціи, то современемъ они выработаютъ и организацію коллективнаго сбыта сільськогосподарственныхъ продуктовъ (с.-х. топ. Сѣдлецкой губ.). Во всякомъ случаѣ, торговля на внутреннихъ рынкахъ должна сосредоточиться въ рукахъ сільськогосподарственныхъ союзовъ (подольское о. с. х.). Въ связи съ такой постановкой вопроса одни изъ защитниковъ этой теоріи предлагаютъ земскую организацію хлѣбной торговли, другіе — союзъ сільськогосподарственныхъ обществъ для торговли хлѣбомъ, третьи — правительственную хлѣботорговую организацію.

Остальные общества рассматриваютъ вопросъ приблизительно въ рамкахъ записки Министерства Финансовъ, ограничивая задачи сільськогосподарственныхъ союзовъ организаціей храненія хлѣба на мѣстахъ и равномернаго сбыта его на рынокъ при наиболѣе благоприятныхъ для производителя условіяхъ. Въ этихъ видахъ, считается необходимымъ содѣйствіе правительства по устройству союзами мѣстныхъ зернохранилищъ, по выдачѣ ссудъ подъ ломбардируемое зерно.

Изъ биржевыхъ комитетовъ наиболѣе широко трактуется вопросъ о сільськогосподарственныхъ союзахъ рыбинскій комитетъ. Организація хлѣбныхъ торговцевъ, говоритъ онъ, несомнѣнно, должна быть уравновѣшена и дополнена такимъ же союзомъ производителей зерна; въ интересахъ самой же торговли — возможно широкое распространеніе сільськогосподарственныхъ союзовъ, благотворная роль которыхъ въ дѣлѣ техническаго подъема сільскаго хозяйства и удобнѣйшаго храненія и сбыта зерна не подлежитъ сомнѣнію. Только при наличности организованнаго союза сільскихъ хозяевъ, хлѣбная торговля получитъ возможность вліять на производство указаніемъ необходимыхъ ей видовъ и сортовъ зерна, сообразно требованіямъ внутреннего и заграничнаго спроса, и предлагать на рынкахъ хлѣбъ болѣе высокаго качества и цѣнности. Поэтому, комитетъ считаетъ желательнымъ самое широкое матеріальное содѣйствіе союзамъ со стороны правительства для болѣе успѣшнаго выполненія ихъ задачъ. По мнѣнію елецкаго биржевого комитета, развитіе сільськогосподарственныхъ союзовъ желательно, главнымъ образомъ, въ цѣляхъ поднятія сільсько-

хозяйственной культуры, стоящей у нас так низко; союзы же для сбыта хлеба, как указала практика, являются, по мнению комитета, непрочным и шатким предприятием, как всякое дело, основанное исключительно на кредитѣ.

Способы, предлагаемые для успешной массовой организации сельских хозяйств, сводятся преимущественно къ материальной поддержкѣ въ той или другой формѣ. Необходимо «снабдить имѣющіе образоваться союзы средствами на культурныя мѣропріятія», издавъ, въ дополненіе къ нормальному уставу, особые нормальные бюджеты сельскохозяйственных обществ (крыковское о. с. х.). Субсидированіе сельскохозяйственных организаций необходимо для того, «чтобы мелкаго производителя-крестьянина запереть къ общему труду» (уманско-липовецкое с.-х. о.). Для привлеченія сельских хозяйств въ союзы необходимы, хотя бы временно, непосредственныя выгоды участникамъ союзовъ, въ формѣ, напр., субсидій и льготныхъ условий для устройствъ зернохранилищъ, или въ видѣ скидки съ тарифа при перевозкѣ принадлежащаго союзамъ хлеба; послѣдняя льгота могла бы сильно способствовать росту сельскохозяйственныхъ союзовъ и дать имъ возможность сразу развить свои операціи (харьковское о. с. х.).

Практическая форма сельскохозяйственныхъ организаций, въ представленіи высказавшихся по этому вопросу учреждений, большею частью, совпадаетъ съ предположеніями записки Министерства Финансовъ, причемъ нѣкоторые учрежденія придаютъ организации сельскохозяйственныхъ союзовъ тѣ или другіе оттѣнки, въ зависимости отъ своихъ взглядовъ на ихъ задачи. По мнѣнію харьковского о. с. х., легче и скорѣе всего было бы организовать союзы при участіи и содѣйствіи земства, — сперва уѣздные союзы, объединенные губернскимъ хлебо-торговымъ бюро, а затѣмъ — союзы порайонные. Подольское о. с. х. также считаетъ необходимою губернскую организацию сельскохозяйственныхъ союзовъ, которая дастъ имъ возможность поставить свои предпріятія на болѣе широкихъ и выгодныхъ началахъ; такіе губернскіе союзы или товарищества могли бы организовать продажу сѣмянъ, удобреній, земледѣльческихъ орудій, содержать опытныхъ руководителей, управлять сѣтью элеваторовъ. Для общаго руководства дѣятельностью всѣхъ товариществъ служили бы ежегодныя сѣзды ихъ представителей и постоянное центральное учрежденіе.

Градацію сельскохозяйственныхъ союзовъ по району дѣятельности считаетъ необходимою и рыбинскій б. к., по мнѣнію котораго средняя единица сельскохозяйственной организации могла бы быть приурочена къ уѣзднымъ земствамъ, а мелкая — къ волости или къ мелкой земской единицѣ, если таковая будетъ учреждена. Одесскій б. к., полагаетъ, что, по мѣстнымъ условіямъ, районы сельскохозяйственныхъ союзовъ не могутъ совпадать съ административными дѣленіями и, что поэтому вопросъ о районѣ союзовъ требуетъ особаго обсужденія; въ осуществимости уѣздныхъ союзовъ комитетъ сомнѣвается въ виду того, что многіе землевладѣльцы не живутъ въ своихъ имѣніяхъ.

Большимъ недостаткомъ союзной организации подольское о. с. х. считаетъ отсутствіе въ ней мѣста для крестьянскаго элемента. По мнѣнію общества, необходимо стремиться къ полному объединенію крупныхъ и мелкихъ производителей въ одной общей организации и, съ этою цѣлью, привлекать къ участію въ союзахъ лучшія единицы изъ крестьянской среды, избѣгая формировація особыхъ крестьянскихъ товариществъ. Для облегченія участія крестьянъ въ союзахъ, можно было бы для нихъ понизить размѣръ паевого взноса, съ сохраненіемъ всѣхъ правъ, кромѣ голоса, а право голоса предоставить тому изъ крестьянъ, кто явится, по довѣренности, представителемъ суммы взносовъ, равныхъ полному паю. Полтавское о. с. х. и пермскій б. к. находятъ естественнымъ, при данныхъ условіяхъ, неучастіе крестьянскаго элемента въ общей организации хлебной торговли, но считаютъ это ея слабою стороною.

Пермскій б. к., исходя изъ взгляда, что сознательное объ-

единеніе производителей на почвѣ общихъ интересовъ требуетъ извѣстнаго уровня умственнаго развитія, которымъ не обладаетъ главный производитель русскаго хлеба — крестьянинъ, высказываетъ сомнѣніе въ самой возможности широкаго развитія сельскохозяйственныхъ союзовъ.

Изъ другихъ учреждений, вполне сочувственно относящихся къ идеѣ сельскохозяйственныхъ союзовъ, но не увѣренныхъ въ ихъ осуществимости въ тѣхъ рамкахъ, какія намѣчены запискою Министерства Финансовъ, одесскій б. к. сомнѣвается въ возможности осуществленія сѣти союзныхъ зернохранилищъ. Очевъ пессимистически настроено по отношенію къ данному вопросу каширское о. с. х., по отзыву котораго организация товариществъ для сбыта продуктовъ и для устройствъ зернохранилищъ или элеваторовъ, какъ выяснилось изъ опыта, не подѣ силу сельскимъ хозяевамъ и притомъ отрываетъ ихъ отъ своего прямого дѣла; такого рода задачи требуютъ спеціальнаго знакомства съ дѣломъ и крупныхъ капиталовъ. Императорское московское о. с. х. и омскій отдѣлъ того же общества, признавая важность объединенія производителей хлеба, вообще сомнѣваются въ осуществимости у насъ широкой сельскохозяйственной организации. Уманско-липовецкое о. с. х. считаетъ необходимымъ условіемъ ея осуществленія распространеніе сельскохозяйственныхъ и коммерческихъ знаній.

Сѣзды биржевыхъ дѣятелей.

Отзывы по поводу проектируемыхъ запискою Министерства Финансовъ сѣздовъ биржевыхъ дѣятелей и представителей сельскохозяйственныхъ союзовъ, въ зависимости отъ указаннаго выше различія исходныхъ точекъ у различныхъ группъ, участвующихъ въ хлебной торговлѣ, представляютъ тѣ же оттѣнки, какъ и мнѣнія о развитіи и задачахъ сельскохозяйственныхъ организаций. Противъ желательности учрежденія такихъ сѣздовъ принципиальныя возраженія дѣлаютъ лишь единичныя учрежденія, о которыхъ особо и будетъ сказано ниже; да и возраженія этихъ учреждений направлены главнѣйше противъ предположенной организации сѣздовъ. Большинство же высказавшихся спеціально по этому вопросу учреждений сочувственно относится къ идеѣ періодическихъ сѣздовъ, находя въ нихъ цѣлесообразное и вполне осуществимое средство единенія производителей и хлеботорговцевъ съ цѣлью выясненія нуждъ хлебной торговли и разработки мѣропріятій для ея упорядоченія, въ виду чего и высказываетъ желаніе скорѣйшаго осуществленія первыхъ областныхъ сѣздовъ (с.-петербургскій б. к., николаевскій б. к., рыбинскій б. к., ревельскій б. к., орловскій б. к., томскій б. к., либавскій б. к., нарицынскій б. к., пермскій б. к., борисоглебская хл. б., воронежская хл. б., виленское о. с. х., уфимскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х., курляндское о. с. х., западно-сибирское о. с. х.). Нѣкоторые учрежденія высказываютъ лишь частичныя пожеланія относительно состава и организации сѣздовъ, присоединяясь, въ общемъ, ко взгляду записки. Въ частности, с.-петербургскій б. к. указываетъ на желательность организации прибалтійскаго областного сѣзда, съ участіемъ представителей этого комитета, привозителей и перевозчиковъ хлебныхъ грузовъ по Волгѣ и Мариинской системѣ; пермскій б. к. высказывается за устройство въ Перми областного сѣзда для камско-уральскаго района; виленское о. с. х., въ виду особыхъ экономическихъ условій сѣверо-западнаго края, считаетъ необходимымъ особый областной сѣздъ для этого района. Николаевскій б. к., указывая на рядъ условій, свойственныхъ исключительно хлебной торговлѣ портовыхъ городовъ, предлагаетъ, кромѣ областныхъ сѣздовъ, учредить на одинаковыхъ съ ними основаніяхъ сѣзды представителей биржевыхъ комитетовъ портовыхъ городовъ; на эти сѣзды могло бы быть возложено урегулированіе всѣхъ вопросовъ, сопряженныхъ съ экспортомъ; портовые сѣзды должны имѣть своихъ представителей на всероссійскомъ сѣздѣ. Одесскій б. к. высказываетъ пожеланіе, чтобы были организованы также и между-

народные съезды, ибо они могут способствовать разрешению многих важных для русской хлебной торговли вопросов.

В отношении деталей организации съездов высказаны следующие пожелания: рыбинский б. к., вполне одобряя напечатанную запискою Министерства Финансов программу съездов, считает, однако, нежелательным стеснять деятельность съездов излишнею регламентациею, так как живой обмен мнений может заставить съезд расширить программу обсуждаемых вопросов. Весьма многими сельскохозяйственными обществами указывается на то, что в съездах недостаточно будут представлены интересы крестьянского населения, составляющего главную массу сельских хозяйств-производителей. В этих видах, считается необходимым привлечение к участию в съездах представителей земства, которое, стоя близко к сельскому населению, может блюсти интересы местного земледелия в наиболее широком смысле слова (полтавское о. с. х., киевское о. с. х., бугурусланский отд. Императорского московского о. с. х., богучарское о. с. х., меленковское уездное земство). Щигровское о. с. х. вообще находит желательным, в интересах производителей, участие в съездах выборных представителей губернских уездных земств. Уманско-липовецкое с.-х. о. высказывает пожелание, чтобы хлеботорговые съезды были организованы при сельскохозяйственных обществах, как особые их отделения.

Изъ учреждений, взгляды которых на значение и функции съездов расходятся в подробностях с заключенными записки, Императорское московское общество с. х., совместно с московским б. к., признавая желательным учреждение съездов в принципе, высказались против обязательности участия в них представителей сельскохозяйственных союзов, из опасения, что съезды не в состоянии будут осуществлять свои пожелания, и, следовательно, участие в них для сельских хозяйств будет обременительно. Великолукское о. с. х., наоборот, из опасения ущерба для интересов сельских хозяйств, считает необходимым, чтобы последние участвовали в съездах в равном числе с торговцами. По мнению ревельского б. к., обсуждение нужд хлебной торговли происходило бы успешнее и скорее, при условии отдельных съездов для торговцев и для сельских хозяйств. Новгородское с.-х. общество «Самопомощь» находит, что некоторые пункты предполагаемой организации съездов представляются стеснительными для самостоятельности участвующих в хлебной торговле элементов; к таким пунктам общество относит ограничение состава съездов лишь представителями бирж и сельскохозяйственных союзов, сложный порядок разрешения съездов и устанавливаемых ими сборов. Киевский б. к. полагает, что съезды только тогда будут отвечать своему назначению и явятся живыми органами правильной хлеботорговой организации, если они будут открыты для всех заинтересованных в деле лиц; съезды же, состоящие лишь из представителей бирж и сельскохозяйственных союзов, независимо от своей малочисленности, рискуют превратиться в замкнутые канцелярии. Вместе с тем, киевский б. к. и киевское о. с. х. высказываются против предоставления съездам права устанавливать известное обложение для покрытия своих издержек, причем комитет полагает, что такая мера противоречила бы необходимому условию всякого торгового дела — стремлению к уменьшению накладных расходов, а сельскохозяйственное общество находит, что вообще право обязательного обложения не должно предоставляться частным организациям и союзам. Совершенно излишним признает съезды елецкий б. к., не предвидящий от них практической пользы; по мнению комитета, при настоящих условиях, для упорядочения хлебной торговли вполне достаточною силою являются биржевые комитеты, как местные исполнительные органы, осуществляющие предначертания центральных органов управления; необходимо только расширить компетенцию биржевых комитетов.

Особое место в этой группе учреждений занимают те сельскохозяйственные общества, которые, как уже было ука-

зано выше, принципиально не считают осуществимым единение хлеботорговцев и производителей в одной общей организации. Киевское о. с. х., отчасти примыкая к приведенному выше взгляду киевского б. к., считает полезными общедоступные съезды заинтересованных в хлебной торговле лиц для обмена мыслей и выяснения текущих нужд хлеботорговой практики, но в той форме, в какой съезды проектируются запискою Министерства Финансов, усматривает даже известную опасность для сельского хозяйства, ибо участие в них сельских хозяйств может носить лишь случайный характер, и, следовательно, съезды не будут вполне компетентными представителями местных сельскохозяйственных интересов; при таких условиях решения их, неизбежно, будут односторонними, а между тем, исходя от учреждения, вызванного к жизни с специальными целями, эти решения могут оказывать влияние на направление правительственных мероприятий. Лохвицкое о. с. х. также признает вообще важность съездов заинтересованных в деле хлебной торговли лиц, но считает нужным отметить, что смешанные съезды представителей противоположных интересов имеют всегда ничтожные результаты. По мнению полтавского о. с. х., съезды могут принести пользу только тогда, когда Россия будет достаточно оборудована для дела хлебной торговли; до тех же пор съезды бесполезны, тем более, что в них не примет участия главный производитель хлеба — крестьянин; поправка, вводимая, в этих видах, обществом, в организацию съездов, на случай их осуществления, упомянута выше.

Наконец, особняком в вопросе о съездах стоит мнение комитета калашниковской хл. биржи, который и в этом случае находит необходимым расширить рамки вопроса, перенеся его на почву общеперских нужд всей торговли и промышленности вообще. По мнению комитета, при нынешней недостаточности местных торговых организаций областные съезды не могут дать желаемого представительства местным интересам; для хлебной торговли такие съезды не дадут ожидаемых результатов в виду того, что лишь незначительная часть существующих бирж занимается исключительно хлебной торговлей, остальные же сосредоточивают в своих операциях самые разнообразные товары, смотря по району. В виду этого комитет усматривает первоначальную стадию объединения существующих организаций во Всероссийском съезде биржевых деятелей, который и выработает общую программу занятий для областных съездов, на основании выяснившихся, при обмене мыслей, общих нужд отечественной торговли и промышленности. Следующую стадию после этого предварительного съезда должен составлять Всероссийский съезд всех вообще представителей торгового и промыслового. Предлагаемая комитетом калашниковской биржи программа предварительного съезда приводится в приложении.

Элеваторы и зернохранилища.

Уже из приведенных выше отзывов по поводу недостатков железнодорожного транспорта вытекает, что оборудование страны складочными учреждениями считается одною из главнейших нужд правильно организованной хлебной торговли, и что в этом отношении в настоящее время и хлебная торговля, и сельское хозяйство испытывают весьма существенные неудобства. Еще с большею определенностью высказываются в этом смысле как торговцы, так и сельскохозяйственные организации в своих отзывах по вопросу о значении для страны планового устройства сети элеваторов и зернохранилищ: в общей постановке вопроса о необходимости для хлебной торговли системы складочных учреждений без разногласия разрешается в утвердительном смысле. Но в дальнейшей разработке вопроса высказанные мнения отличаются значительным разнообразием, в зависимости от исходных точек зрения на задачи элеваторов и зернохра-

нилищ и на относительную важность тѣхъ требованій, какія могутъ быть къ этимъ учреждениямъ предъявлены при настоящихъ условіяхъ. Въ связи съ этимъ въ различныхъ отзывахъ видоизмѣняется и самое понятіе «плановѣрности», какъ необходимаго условія, которому должна удовлетворять сѣть складочныхъ учреждений.

Если, вообще говоря, въ интересахъ хлѣбной торговли считаются полезными и необходимыми различныя категоріи складочныхъ учреждений, отъ зернохранилищъ простѣйшаго типа до элеваторовъ наиболѣе сложной конструкціи, въ зависимости отъ торговаго значенія даннаго пункта, то вопросъ о томъ, какой типъ зерновыхъ складовъ представляется въ настоящее время наиболѣе необходимымъ, большинствомъ высказавшихся по этому поводу учреждений рѣшается въ смыслѣ предпочтенія мелкихъ мѣстныхъ зернохранилищъ съ простѣйшими функціями, связанныхъ съ желѣзнодорожными путями сообщенія. Въ этомъ смыслѣ высказываются: полтавское, харьковское, донское, лохвицкое общества с.х.оз., борисоглѣбская хл. биржа, с.-петербургскій, харьковскій, николаевскій, орловскій биржевые комитеты. Стоимость храненія зерна въ такихъ зернохранилищахъ должна быть возможно удешевлена, и при этомъ условіи они успѣшно будутъ служить ломбардированію зерна на мѣстахъ производства, сдерживая наплывъ хлѣбныхъ грузовъ; особенно стала чувствоваться потребность въ дешевыхъ зернохранилищахъ въ послѣдніе годы, послѣ измѣненія порядка взиманія окладныхъ сборовъ, когда предложеніе зерна въ осенніе мѣсяцы стало значительно болѣе сдержаннымъ (спб. б. к.). Подобныя же учрежденія для храненія зерна необходимы на пристаняхъ у водныхъ путей (томскій б. к. и западно-сибирское о. с. х., богучарское о. с. х.).

Зернохранилищами должны быть оборудованы всѣ желѣзнодорожныя станціи (харьковскій б. к.), но особенно необходимы они, конечно, на тѣхъ станціяхъ, которыя связаны съ крупными мѣстами производства, базарными пунктами и т. п. (ніколаевскій б. к.). Омскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х. считаетъ излишнимъ устройство зернохранилищъ на каждой станціи, рекомендуя сѣть складочныхъ учреждений по участкамъ, съ тѣмъ, чтобы станціи принимали хлѣбъ лишь въ количествѣ, соответствующемъ свободному мѣсту въ ближайшемъ зернохранилищѣ; такою системою, по мнѣнію отдѣла, были бы устранены многія недоразумѣнія, особенно по соблюденію очереди отправки грузовъ.

Задачею мелкихъ зернохранилищъ, связанныхъ съ сѣтью путей сообщенія, является, прежде всего, дешевое храненіе хлѣбныхъ грузовъ, затѣмъ — операціи по выдачѣ ссудъ подъ зерно (ніколаевскій б. к.). Зернохранилища, связанныя съ ссудной операціей, являются лучшимъ регуляторомъ грузового движенія и цѣнъ, устраняя необходимость въ посредничествѣ и повышая вырчку производителя (полтавское о. с. х.). Далѣе, работая на ограниченный районъ, мелкія зернохранилища могли бы успѣшно практиковать обезличеніе принимаемаго ими груза (донское о. с. х.). Вообще широкое устройство станціонныхъ зернохранилищъ есть первый шагъ въ дѣлѣ организаціи транспорта хлѣбныхъ грузовъ (полтавское о. с. х.) и безотлагательная потребность хлѣбной торговли (харьковское о. с. х.). Въ тарифномъ отношеніи желѣзнодорожныя зернохранилища должны пользоваться правами завозныхъ складовъ (подольское о. с. х.).

Слѣдующую категорію необходимыхъ для организованной хлѣбной торговли складочныхъ учреждений составляютъ элеваторы болѣе сложнаго типа, которыми должны быть снабжены пункты крупнаго торговаго значенія, какъ узловыя станціи, пункты перегрузки, порты и т. п. Элеваторы весьма благотворно вліяютъ на хлѣбную торговлю, уменьшая накладные расходы по выгрузкѣ, храненію, по погрузкѣ на пароходы, содѣйствуя повышенію качества зерна путемъ его очистки и сортировки (ніколаевскій б. к.). Впрочемъ, въ опѣнкѣ преимущественнаго значенія той или другой стороны дѣятельности элеваторовъ и вмѣстѣ съ тѣмъ и въ опредѣленіи наиболѣе нуждающихся въ элеваторахъ пунктовъ, отзы-

вы высказавшихся по этому поводу учреждений нѣсколько расходятся. По мнѣнію цариченскаго б. к. главное значеніе имѣютъ элеваторы, какъ аппараты, облегчающіе и удешевляющіе очистку и сортировку зерна, и такъ какъ полное оборудованіе страны элеваторами есть дѣло далекаго будущаго, то на ближайшую очередь слѣдуетъ поставить устройство элеваторовъ въ пунктахъ наибольшаго передвиженія хлѣба по внутреннимъ путямъ и въ пунктахъ экспорта хлѣба за границу. Въ томъ же смыслѣ высказывается с.-петербургскій б. к., полагающій, что элеваторы имѣютъ главную цѣлью удешевленіе перегрузки и другихъ манипуляцій съ хлѣбомъ, а потому должны устраиваться въ пунктахъ передачи грузовъ съ водныхъ путей на желѣзныя дороги и обратно, а также въ портахъ. Особенное значеніе портовымъ элеваторамъ придаетъ полтавское о. с. х., ставя имъ въ заслугу, помимо быстрой перегрузки хлѣба изъ вагоновъ въ пароходы, возможность быстро и удобно составить партію хлѣба, соответствующую запроданному на срокъ по извѣстной пробѣ товару. Съ другой стороны, одесскій б. к. особенно настаиваетъ на томъ, что хлѣбная торговля нуждается не столько въ сложныхъ элеваторахъ, предназначенныхъ для обезличиванія зерна, сколько просто въ хорошо оборудованныхъ механическими приспособленіями зернохранилищахъ. Еще далѣе идетъ ревельскій б. к., придающій элеваторамъ значеніе только какъ складочнымъ помѣщеніямъ, паравъ съ «частными амбарами».

Вообще, большая часть высказавшихся учреждений исключаетъ изъ операцій элеваторовъ обезличеніе и классификацію зерна. Главною причиною такого ограниченія функцій элеваторовъ является большое разнообразіе культивируемыхъ въ Россіи сортовъ зернового хлѣба (борисоглѣбская хл. б., ревельскій б. к.); въ этомъ смыслѣ плодотворно функционировать элеваторы могутъ лишь въ странахъ съ болѣе однообразною культурою, производящей немного сортовъ хлѣба, легко приводимыхъ къ опредѣленнымъ типамъ (донское о. с. х.); у насъ же этому препятствуетъ весь нынѣшній строй земледѣлія: дробность владѣній, дурная обработка крестьянскихъ полей, засоренность сѣмянъ, наконецъ — отсутствіе необходимой связи между сельскимъ хозяйствомъ и хлѣбной торговлей, въ цѣляхъ соответствія производства спросу, путемъ вытѣса соответствующаго условіямъ почвы и климата односортнаго зерна, требуемаго международнымъ рынкомъ (либавскій б. к.). При существующихъ условіяхъ нѣкоторыми учреждениями классификація зерна считается даже нежелательною: нынѣ каждый элеваторъ свободно распоряжается поступающимъ зерномъ, очищаетъ его собственными средствами, составляетъ пробы соответственно желаніямъ своихъ постоянныхъ покупателей и вырываетъ поэтому за свой товаръ наивысшую цѣну (либавскій б. к.). Одесскій б. к. находитъ, что сохраненіе разнообразія сортовъ нашего оригинальнаго хлѣба можно считать даже желательнымъ въ интересахъ нашей промышленности и торговли. Впрочемъ, для нѣкоторыхъ сортовъ ржи, для ячменя и кукурузы обезличеніе, по мнѣнію комитета, представляется возможнымъ. Николаевскій б. к. признаетъ необходимымъ перейти къ обезличенію хотя бы такъ называемой «сборки» сырыхъ хлѣбовъ, не имѣющихъ того разнообразія сортовъ, которое наблюдается въ пшеницѣ; такое обезличеніе, по мнѣнію комитета, вполнѣ возможно и обѣщаетъ выгоды какъ хлѣбной торговлѣ, облегчая составленіе большихъ партій, выдачу варрантовъ и сертификатовъ, такъ и самимъ элеваторамъ, содѣйствуя болѣе полной утилизаціи закрововъ. Лохвицкое о. с. х. также высказывается за устройство элеваторовъ по типу американскихъ, съ обезличеніемъ зерна; того же мнѣнія, повидимому, держится полтавское о. с. х., полагающее, что правильно организованная хлѣбная торговля, съ установленіемъ хлѣбныхъ марокъ и классификаціи зерна, достигнута только путемъ развитія сѣти элеваторовъ и зернохранилищъ. Общество с. х. Чистопольскаго уѣзда считаетъ необходимымъ распространеніе элеваторовъ по типу новороссійскаго.

Въ частности, особенная нужда въ оборудованіи элеваторами отмѣчается—въ Николаевѣ, гдѣ существующій элеваторъ уже не удовлетворяетъ потребностямъ мѣстнаго оборота хлѣбныхъ грузовъ (полтавское общ. сельск. хоз.); въ Царицынѣ, который, служа средоточіемъ массоваго передвиженія хлѣбныхъ грузовъ изъ степной полосы на Волгу, располагаетъ лишь примитивными приспособленіями для очистки, просушки и сортировки зерна (царицынскій б. к.); въ Либавѣ необходимъ только силосный элеваторъ, безъ приспособленія для обезличенія зерна, но снабженный рядомъ складовъ-зернохранилищъ общаго пользованія (либавскій б. к.); одесскій портъ нуждается въ хорошо оборудованныхъ зернохранилищахъ (одесскій б. к.); въ Рыбинскѣ недостатокъ перегрузочныхъ приспособленій чрезмѣрно увеличиваетъ накладные расходы грузоотправителей (с.-петербургскій б. к.). Желѣзнодорожныя зернохранилища считаются особенно настоятельно необходимыми на станціяхъ самаро-златоустовской ж. д. (бугурусланскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х.).

Вопросъ о средствахъ и способахъ къ развитію сѣти элеваторовъ и зернохранилищъ различныхъ типовъ практически разрѣшается большею частью въ томъ же смыслѣ, какъ и вопросъ объ оборудованіи желѣзныхъ дорогъ приспособленіями для храненія, т. е. отнесеніемъ расходовъ на счетъ сбора въ $\frac{1}{5}$ к. съ пуда перевозимыхъ хлѣбныхъ грузовъ, который съ этою цѣлью утилизируется или непосредственно (полтавское, богучарское, лохвицкое о. с. х.), или съ помощью капитализаціи въ формѣ займа (с.-петербургскій б. к., томскій б. к. и западно-сибирскій отд. Императорскаго московскаго о. с. х.).

Болѣе сложнымъ представляется вопросъ объ организаціи устройства складочныхъ учреждений и завѣдыванія ими. И въ отношеніи зернохранилищъ простѣйшихъ типовъ, и въ особенности по поводу дорогихъ портовыхъ сооружений во многихъ отзываютъ выступаетъ не только отмѣченная уже выше нѣкоторая профессиональная исключительность сельскохозяйственныхъ обществъ, но и вообще особая точка зрѣнія на элеваторы и ихъ роль въ общей организаціи хлѣбной торговли.

По мнѣнію полтавскаго о. с. х., устройство станціонныхъ зернохранилищъ не слѣдуетъ предоставлять ни частнымъ лицамъ, ни даже сельскохозяйственнымъ союзамъ, ибо тогда сѣть зернохранилищъ будетъ развиваться неравномѣрно, а пользованіе ими будетъ доступно лишь крупнымъ производителямъ хлѣба, крестьяне же, для которыхъ устройство союзовъ затруднительно, останутся во власти скупщиковъ и ссыпщиковъ хлѣба. Наиболѣе цѣлесообразно предоставить оборудованіе станцій зернохранилищами желѣзнымъ дорогамъ, для которыхъ эта задача тѣмъ ближе, что отъ упорядоченія транспорта хлѣбныхъ грузовъ выиграютъ не только кліенты желѣзныхъ дорогъ, но и сами дороги; завѣдываніе же зернохранилищами необходимо предоставить земствамъ,—и только при этомъ условіи станціонныя зернохранилища будутъ функционировать правильно, въ равной мѣрѣ удовлетворяя интересамъ и крупныхъ, и мелкихъ производителей. Лохвицкое о. с. х. ограничивается лишь предоставленіемъ земству права контроля и наблюденія надъ дѣятельностью станціонныхъ зернохранилищъ.

Въ отношеніи элеваторовъ еще съ большей опредѣленностью высказываются пожеланія, чтобы дѣятельность ихъ была поставлена въ условія, исключаяція одностороннее и вредное для сельскаго хозяйства направленіе. По мнѣнію харьковскаго о. с. х., только желѣзнодорожные элеваторы, въ качествѣ регуляторовъ хлѣбнаго движенія, приносятъ извѣстную пользу сельскому хозяйству и хлѣбной торговлѣ, а потому могутъ быть оставлены на существующихъ основаніяхъ. Что касается элеваторовъ, не находящихся на службѣ желѣзнодорожнаго транспорта, то ихъ правильное функционированіе можетъ быть обеспечено только сельскими хозяевами, какъ единственно въ томъ заинтересованными; элеваторы, принадлежащіе частному капиталу, могутъ легко обратиться въ орудіе угнетенія сельскаго хозяина, ибо элеваторныя компаніи всегда проявляютъ тенденцію слиться съ хлѣботорговыми

организаціями въ ущербъ интересамъ земледѣлія. Поэтому элеваторы, какъ и мѣстныя зернохранилища, по мнѣнію харьковскаго общества, должны быть предметомъ вѣдѣнія правительственныхъ или общественныхъ органовъ и ни въ какомъ случаѣ не могутъ быть предметомъ частныхъ предпріятій; для осуществленія элеваторной организаціи должны быть предоставлены средства въ распоряженіе общественныхъ органовъ или сельскохозяйственныхъ союзовъ; въ пользованіе тѣхъ же органовъ должны быть отданы и существующіе казенные элеваторы, которые при настоящихъ условіяхъ мало служатъ интересамъ хлѣбной торговли. Въ томъ же смыслѣ высказывается и уманско-липовецкое с.-х. о., полагающее, что постройку и завѣдываніе элеваторами должны взять на себя сельскохозяйственные союзы, при содѣйствіи со стороны правительства въ формѣ ссуды въ размѣрѣ $\frac{3}{4}$ стоимости элеваторовъ. Еще далѣе въ томъ же направленіи идетъ подольское о. с. х., по мнѣнію котораго элеваторы и зернохранилища всѣхъ категорій должны находиться въ рукахъ производителей въ лицѣ сельскохозяйственныхъ союзовъ: въ настоящее время сельскіе хозяева мало пользуются желѣзнодорожными складочными учрежденіями именно по винѣ желѣзнодорожныхъ управленій, которыя игнорируютъ интересы производителей; коммерческія агентства функционируютъ совместно съ хлѣботорговцами-посредниками, которые, главнымъ образомъ, и получаютъ выгоду отъ зернохранилищъ; поэтому устройство желѣзнодорожныхъ зернохранилищъ должно быть предоставлено сельскохозяйственнымъ союзамъ; на постройку мелкихъ мѣстныхъ и крупныхъ желѣзнодорожныхъ зернохранилищъ союзамъ должны выдаваться правительственные ссуды. Лохвицкое о. с. х. и по отношенію къ элеваторамъ ограничивается требованіемъ земскаго контроля надъ ихъ дѣятельностью, но устройство элеваторной сѣти всецѣло возлагаетъ на правительство.

Изъ торговыхъ организацій, высказавшихся по этому вопросу, николаевскій б. к. также указываетъ на необходимость контроля надъ дѣятельностью элеваторовъ, во избѣжаніе монополизациі въ рукахъ элеваторныхъ компаній хлѣбной торговли, въ этихъ видахъ желательно, по мнѣнію комитета, совершенно выдѣлить элеваторы и ихъ функціи изъ вѣдѣнія желѣзныхъ дорогъ, оставивъ за послѣдними лишь подвозку хлѣба къ элеваторамъ; само собою разумѣется, что торговля хлѣбомъ за свой счетъ должна быть элеваторамъ запрещена. Ревельскій б. к., находя, что и въ настоящее время въ дѣятельности нашихъ элеваторовъ встрѣчаются неправильности, вредящія сельскому хозяйству и торговлѣ, также признаетъ желательнымъ установленіе болѣе строгаго надзора за элеваторами. По вопросу о желѣзнодорожныхъ зернохранилищахъ елисаветградскій б. к. также высказался за выдѣленіе ихъ изъ сферы вѣдѣнія желѣзнодорожныхъ управленій. Постройка станціонныхъ складовъ, по мнѣнію комитета, должна быть возложена на особые коллегіальныя учрежденія изъ выборныхъ представителей земства, биржевыхъ и сельскохозяйственныхъ обществъ. Такимъ комитетамъ могли бы быть выдаваемы ссуды для постройки складовъ, съ погашеніемъ изъ суммъ сбора въ $\frac{1}{5}$ к.

Уже изъ изложенныхъ отзываютъ можно видѣть, что идея мелкихъ мѣстныхъ зернохранилищъ, устраиваемыхъ сельскохозяйственными организаціями для храненія и ломбардированія принятаго непосредственно отъ производителей зерна, вообще встрѣчаетъ въ сельскохозяйственной средѣ сочувственное отношеніе, но въ практической разработкѣ принимаетъ разнообразныя формы—отъ установленія контроля мѣстныхъ сельскихъ хозяевъ надъ дѣятельностью желѣзнодорожныхъ и правительственныхъ складочныхъ учрежденій до полной передачи всей сѣти зернохранилищъ и элеваторовъ различныхъ категорій въ руки сельскохозяйственныхъ союзовъ. Средину между этими крайностями занимаютъ мнѣнія, близкія къ предположеніямъ записки Министерства Финансовъ. Нѣкоторыя изъ высказавшихся по этому поводу учрежденій придаютъ идѣю мѣстныхъ зернохранилищъ упрощеннаго типа особенное зна-

чение, въ связи съ желѣзнодорожнымъ транспортомъ, причѣмъ основою дѣятельности такихъ зернохранилищъ и вмѣстѣ объясненіемъ придаваемого имъ значенія представляется кредитная операція. По мнѣнію болховского с.-х. о., недостатокъ мелкаго сельскохозяйственнаго кредита съ особенною силою ощущается производителями и является главною причиною, толкающею ихъ въ руки скупщиковъ; удовлетворить эту нужду можно съ помощью сельскихъ, волостныхъ или приходскихъ зернохранилищъ съ безпроцентной выдачей ссудъ подъ сложенное зерно; постройка такихъ зернохранилищъ и завѣдываніе ихъ операціями могутъ быть возложены на земства, сельскохозяйственные товарищества и общества, а средства на постройку амбаровъ и на кредитныя операціи дать казна въ формѣ безпроцентныхъ займовъ, источникомъ для покрытія которыхъ могло бы служить обложение вывозимаго за границу хлѣба. Богучарское о. с. х., по тѣмъ же соображеніямъ, находитъ необходимымъ мелкія зернохранилища для ссыпки крестьянскаго хлѣба, устраиваемыя сельскими обществами на земскія ссуды, причѣмъ земства должны организовать выдачу ссудъ подъ мелкія партіи, для облегченія крестьянамъ реализаціи урожая. Ставропольское о. с. х. также проектируетъ устройство сельскихъ зернохранилищъ, съ очисткой, сортировкой и классификаціей хлѣба, а главное—съ выдачею ссудъ производителямъ-зерновладельцамъ изъ средствъ Государственнаго банка; изъ сельскихъ зернохранилищъ хлѣбъ сосредоточивается въ земскихъ элеваторахъ, которые устраиваются при главнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ и также включаютъ въ свои операціи ссуды подъ принятый хлѣбъ изъ средствъ Государственнаго банка. Крюковское с.-х. о. также видитъ одну изъ коренныхъ нуждъ сельскаго хозяйства въ отсутствіи мелкаго кредита, которое побуждаетъ производителя выбрасывать на рынокъ массы хлѣба, необходимаго для собственнаго продовольствія и для обмененія, съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи вновь покупать его съ огромными потерями; убытки, причиняемые такимъ ненормальнымъ порядкомъ сельскому хозяйству, неисчислимы, ибо, помимо прямыхъ матеріальныхъ потерь для производителя, обусловливаемыхъ пониженіемъ цѣнъ въ періоды наплыва хлѣба на рынки и повышеніемъ ихъ въ періоды обратныхъ закупокъ производителями на продовольственные и сѣменные нужды,—потери эти усиливаются еще рискомъ получить для посѣва несоответствующее мѣстнымъ условіямъ зерно, накладными расходами по перевозкѣ продаваемаго и затѣмъ возвращаемаго обратно хлѣба и т. п.; помочь въ этомъ случаѣ могло бы устройство за счетъ правительства упрощенныхъ зернохранилищъ на мѣстахъ для храненія временно изъятаго отъ хозяевъ продовольственнаго и сѣменнаго хлѣба, подъ который могли бы выдаваться мѣстными союзами, при участіи правительственныхъ агентовъ, ссуды. Во всѣхъ базарныхъ пунктахъ должны быть устроены зернохранилища элеваторнаго типа, съ выдачей, на тѣхъ же основаніяхъ, ссудъ подъ обезличенное зерно. Въ томъ же смыслѣ высказывается меленковское уѣздное земство, прибавляя, что обезличеніе въ послѣднемъ случаѣ должно быть принудительнымъ, а выдача ссудъ—немедленная и въ возможно широкихъ размѣрахъ. Въ пользу организаціи сельскохозяйственныхъ зернохранилищъ, связанныхъ съ кредитными операціями, высказывается сельскохоз. тов. Сѣдленкой губ., между прочимъ отмѣчая, что наплывъ хлѣба на рынки,

а слѣдовательно, и нужда въ мѣстныхъ зернохранилищахъ, возрастаетъ по мѣрѣ распространенія въ средѣ сельскихъ хозяйствъ паровыхъ молотилокъ.

Изъ торговыхъ учреждений даннаго вопроса коснулся ростовскій на/Дону б. к., отзывъ котораго въ общемъ совпадаетъ съ приведенными мнѣніями сельскохозяйственныхъ организацій. Заботы о храненіи зерна, по мнѣнію комитета, должны начинаться у первоисточника,—самаго мелкаго производителя, который не обладаетъ средствами для сооруженія соответственныхъ зернохранилищъ; для этой цѣли необходимы сельскія или хотя бы волостныя зернохранилища простѣйшаго типа, при условіи возможно дешевой платы за храненіе и возможно льготной выдачи ссудъ подъ принятое зерно; отъ этихъ зернохранилищъ могли бы прокладываться подѣздныя пути къ ближайшимъ станціямъ или пристанямъ; развитіе такихъ зернохранилищъ могло бы повліять на сокращеніе числа мелкихъ скупщиковъ, а, сверхъ того, могло бы положить начало обезличенію хлѣба.

Въ болѣе узкихъ рамкахъ представляетъ себѣ функціи мѣстныхъ зернохранилищъ харьковский б. к., проектирующій устройство, въ отдаленныхъ отъ желѣзныхъ дорогъ торговыхъ центрахъ, зернохранилищъ для мелкихъ землевладѣльцевъ и крестьянъ, желающихъ ломбардировать хлѣбъ для выжиданія выгодныхъ условій продаж; при зернохранилищахъ организуются очистительныя станціи для обязательнаго обезличиванія сѣрыхъ хлѣбовъ.

Въ качествѣ представителя такого района, населеніе котораго производитъ меньше хлѣба, чѣмъ потребляетъ, и гдѣ, слѣдовательно, появленіе хлѣба на рынкахъ осенью является вынужденнымъ и обязательно ведетъ за собою обратныя покупки весною, выступило орловское с.-х. о. Въ этомъ случаѣ производители еще въ большей мѣрѣ нуждаются въ организаціи мелкаго кредита, наиболѣе цѣлесообразною формою которой общество считаетъ «хлѣбозалоговые ломбарды». Такіе ломбарды уже учреждаются мѣстнымъ земствомъ, но оборудованіе губерніи ими въ потребной мѣрѣ, по одному на волость, не можетъ быть достигнуто безъ помощи кредита изъ государственнаго казначейства. Въ качествѣ потребителя привознаго хлѣба мѣстное населеніе страдаетъ отъ высокихъ цѣнъ на хлѣбъ, особенно въ неурожайные годы; регуляторомъ цѣнъ могли бы, по мнѣнію орловскаго общества, служить государственныя зернохранилища для приобрѣтенія хлѣба въ урожайные годы и выпуска его на рынокъ въ годы неурожая. Новгородское с.-х. о. «Самопомощь» также останавливается на тяжеломъ положеніи районовъ, населеніе которыхъ продаетъ хлѣбъ, необходимый для собственнаго продовольствія. Не считывая въ этомъ случаѣ на самостоятельность мелкихъ землевладѣльцевъ и крестьянъ, общество считаетъ цѣлесообразнымъ средствомъ земскую организацію комиссіонной хлѣбной торговли. Земскія управы могли бы осенью принимать хлѣбъ съ выдачею 60—70% оцѣнки и разсчитываться послѣ продажи весною по установившимся цѣнамъ. Для этой цѣли желательно открытіе земству кредита на устройство простѣйшихъ зернохранилищъ и на закупки хлѣба, установленіе для земскихъ ссудъ пониженнаго % и удлинненныхъ сроковъ и освобожденіе отъ гербоваго сбора мелкихъ обязательствъ по ссудамъ и комиссіонной продажѣ, напр., до 50 руб.

(Продолженіе слѣдуетъ).