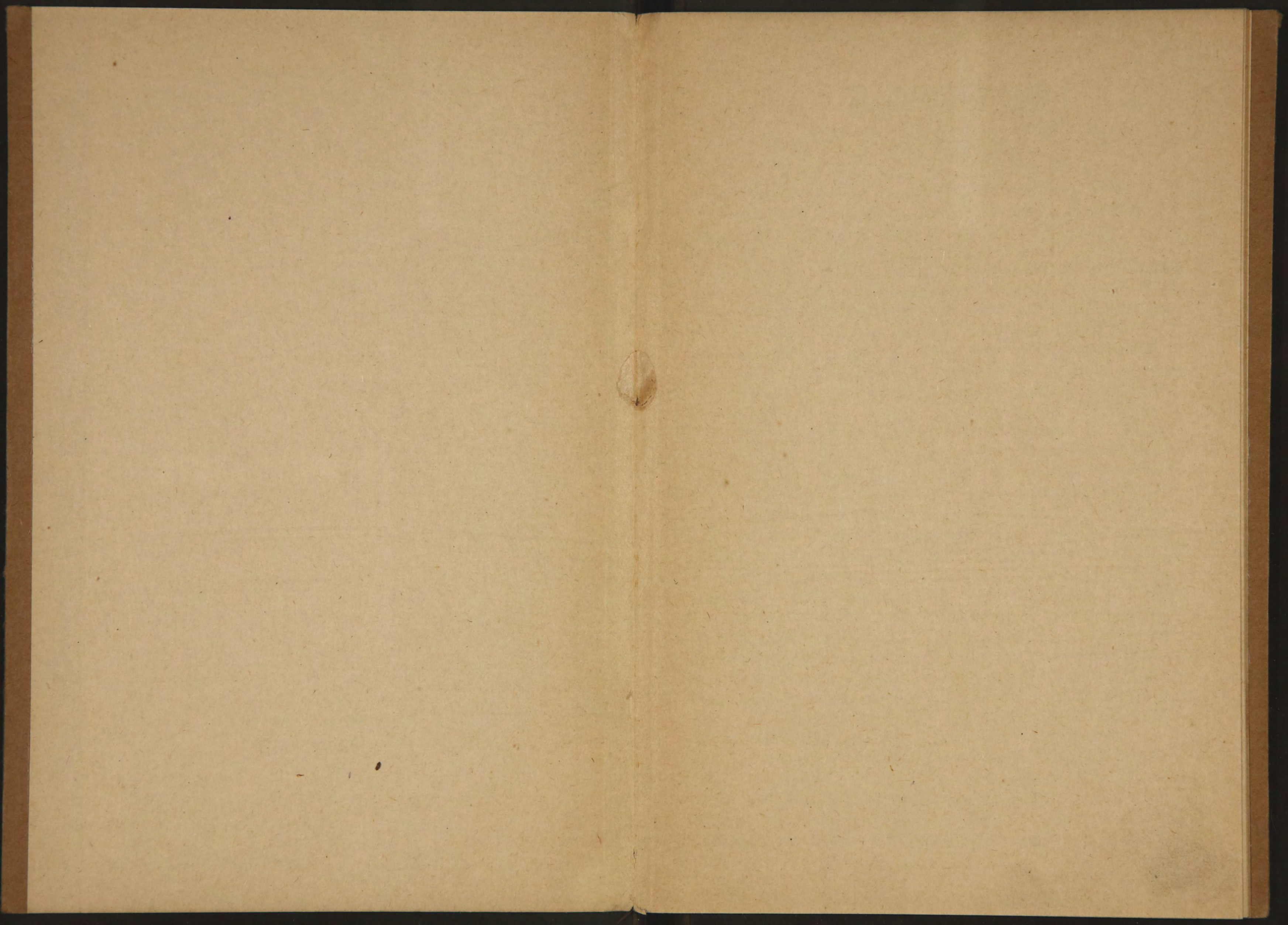
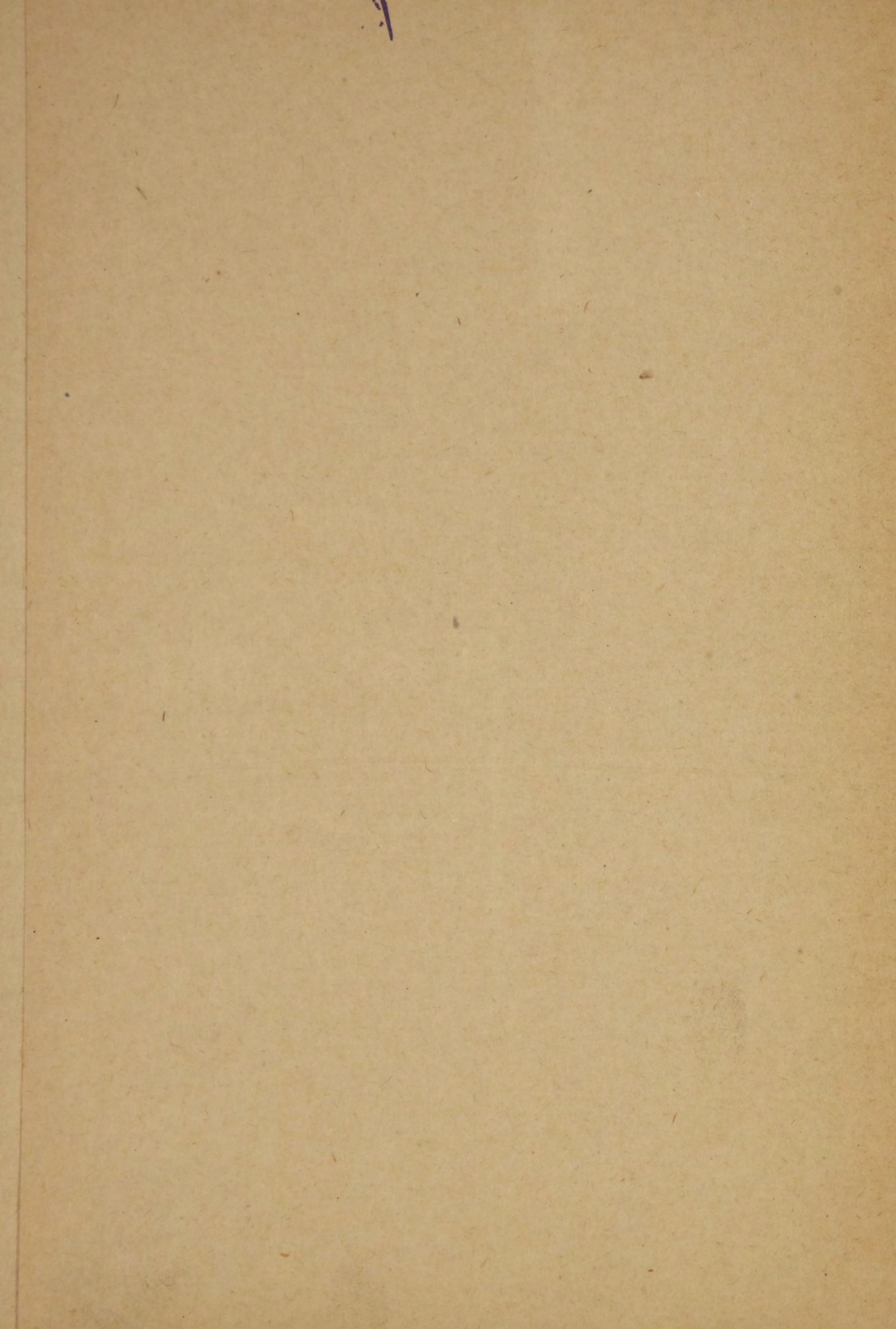


12991.





12491.

Короленко С.



ДОКЛАДЪ

о необходимости шоссированныхъ подъездныхъ путей сообщенія, въ связи съ хлѣбной промышленностью, и средствахъ къ ихъ сооруженію.

Въ виду того, что Россію, по роду производства продуктовъ, слѣдуетъ назвать, по преимуществу, страной земледѣлія, вопросъ о хлѣбной торговлѣ долженъ быть разсматриваемъ, какъ самый важный и существенный вопросъ государственной жизни. Никакая тягость трудовъ и затратъ, касающихся регулированія хлѣбной торговли Россіи, какъ экспортной, такъ и внутренней, не должна казаться непроизводительной, или излишней.

77424

Сравнивая цѣны, платимыя на всемирныхъ рынкахъ, съ цѣнами на хлѣбъ, по которымъ покупается онъ у земледѣльцевъ Россіи, мы не можемъ не замѣтить громадной разницы въ этихъ цѣнахъ. Такъ напр., въ августѣ мѣсяцѣ 1887 г. въ Марселѣ стояла средняя цѣна на пшеницу 1 руб. 26 коп. (кредитн.), въ то же время, при хорошемъ состояніи грунтовыхъ дорогъ, платили земледѣльцамъ, при усиленномъ подвозѣ, на ближайшемъ рынкѣ въ г. Екатеринославѣ, около 80 коп. и на мѣстахъ производства около 70 коп. за пудъ. Въ декабрѣ мѣсяцѣ того же года, при цѣнѣ въ Марселѣ по 1 р. 31 коп. за пудъ той же пшеницы, т. е. на 5 коп. дороже, при полной распутицѣ, платили земледѣльцамъ въ Екатеринославѣ до 1 руб. за пудъ, а на мѣстахъ производства скупицами покупалась въ громадныхъ количествахъ та же пшеница по 45 — 50 к. за пудъ; за эту цѣну приходилось отдавать хлѣбъ преимущественно крестьянамъ и мелкимъ землевладѣльцамъ.

Въ этомъ примѣрѣ рельефно выразилось вліяніе состоянія грунтовыхъ дорогъ на цѣны на хлѣбъ. При хорошей дорогѣ, а вслѣдствіе этого и усиленномъ подвозѣ на внутренніе хлѣбные рынки, въ г. Екатеринославѣ платили $63\frac{1}{2}\%$, а на мѣстахъ производства $55\frac{1}{2}\%$ цѣнъ марсельскаго рынка. При полномъ

38

Сиб. 1888

же бездорожья, въ томъ же Екатеринославѣ, платили $76\frac{1}{3}\%$, а на мѣстахъ производства всего $34\frac{1}{3}\%$ марсельскихъ цѣнъ.

Буда-же идетъ эта разница, отъ 56 до 86 коп. на пудъ, какъ не на покрытіе издержекъ по покупкѣ и доставкѣ хлѣба и на непомѣрно большіе барыши скупщиковъ и кулаковъ. Кромѣ того, нельзя не замѣтить страшныхъ колебаній въ цѣнахъ при покупкѣ на мѣстахъ производства, колебаній, доходящихъ иногда до 40—50% стоимости продукта, при цѣнахъ, на всемірныхъ рынкахъ стоящихъ безъ видимыхъ измѣненій на тѣ же продукты.

Подобная разница въ цѣнахъ на одинъ и тотъ же продуктъ на внутреннихъ и всемірныхъ рынкахъ, а также колебанія цѣнъ на внутреннихъ рынкахъ до половины стоимости продукта—всецѣло ложатся бременемъ на благосостояніе земледѣлія въ странѣ.

Въ хлѣбной торговлѣ мы должны намѣтить два совершенно различные процесса: 1) купля—продажа и 2) транспортировка этого громоздкаго товара. Не вступая въ подробное разсмотрѣніе перваго процесса, о неправильности постановки котораго много было и писано и говорено, приступимъ къ болѣе подробному разсмотрѣнію втораго процесса—о транспортировкѣ хлѣбныхъ грузовъ, составляющаго сущность моего доклада, безъ разсмотрѣнія котораго, нельзя правильно поставить вопросъ объ аномаліяхъ въ процессѣ купли—продажи.

Страна земледѣльческая, какъ Россія, производя хлѣбъ, который составляетъ матеріаль громоздкой и сравнительно малоцѣнный, должна, обязательно, обладать всѣми приспособленіями (по примѣру С. Америки) для возможно дешевой и удобной перевозки главнаго продукта своего производства. Приспособленія эти крайне необходимы для того, чтобы перевозка не ложилась большимъ накладнымъ расходомъ на цѣну продукта, иначе производители продукта, при малоцѣнности его, не въ состояніи окупать расходовъ по производству,—на что въ настоящее время уже раздаются жалобы повсемѣстно въ Россіи и вслѣдствіе чего, является положительный кризисъ для землевладѣнія и земледѣлія вообще.

Мнѣ кажется, небезызвѣстно всѣмъ, что время хлѣбныхъ закупокъ совершенно сообразуется съ состояніемъ нашихъ

первобытныхъ грунтовыхъ подъездныхъ путей къ внутреннимъ хлѣбнымъ рынкамъ и желѣзнодорожнымъ станціямъ, которыя въ настоящее время представляютъ изъ себя тѣ же рынки.

Подтверженіе этого обстоятельства можно найти, почти въ каждомъ номерѣ газетъ, какъ напр.: «Новое Время». «Вольскъ 13 ноября 1888 г. Вслѣдствіе дурныхъ дорогъ привозъ хлѣба прекратился. Волга очистилась».

Это значитъ: естественный путь для транспортировки грузовъ открылся, но грузы не подвозятъ вслѣдствіе дурнаго состоянія подъездныхъ путей.

При открытіи пути для экспорта продуктовъ, этихъ продуктовъ нельзя подвезти и воспользоваться хорошей цѣной, которую торговецъ можетъ смѣло предложить, надѣясь немедленно отправить купленный имъ продуктъ по назначенію, а нужно ждать установленія дорогъ и тогда, быть можетъ, по минованіи надобности въ предлагаемомъ продуктѣ, сбыть его за цѣну, какую пожелаютъ дать скупщики. Эта цѣна, обязательно, должна быть сравнительно низкой, т. к. товаръ, не слѣдующій немедленно по мѣсту назначенія, требуетъ расходовъ по его храненію и уплаты % на затраченный, на неопредѣленное время, капиталъ.

Вычисленіе же этихъ расходовъ очень произвольно и можетъ выразиться въ видѣ половины стоимости продуктовъ, какъ это большею частью и бываетъ. Это и составляетъ причину значительнаго колебанія цѣнъ на хлѣбные продукты на внутреннихъ рынкахъ.

Легко замѣтить, что цѣны на внутреннихъ рынкахъ бываютъ соотвѣтственными цѣнамъ всемірныхъ рынковъ только поздней весной и лѣтомъ, когда, при хорошемъ состояніи подъездныхъ путей, подвозъ можетъ производиться по мѣрѣ экспорта продуктовъ.

Осенью же на югѣ Россіи, а зимою на сѣверѣ Россіи цѣны баснословно падаютъ на внутреннихъ рынкахъ вслѣдствіе того, что пользуясь временнымъ сноснымъ состояніемъ подъездныхъ путей, всѣ, имѣющіе хлѣбъ, стараются вывезти его и продать по какой бы то ни было цѣнѣ.

При такомъ вынужденномъ, единовременномъ подвозѣ рынки

переполняются предложеніемъ, заваливаются хлѣбомъ магазины и желѣзно-дорожныя станціи, на которыхъ хлѣбъ, вслѣдствіе недостатка помѣщеній, складывается на открытомъ воздухѣ, подвергаясь какъ метеорологическимъ невздамъ, такъ и всякого рода хищеніямъ; при этомъ цѣны, предлагаемыя за продукты, падаютъ почти до половины нормальной стоимости. Подобными обстоятельствами, съ большою выгодною для себя, пользуются различнаго рода скупщики и торгаша.

Ежегодно мѣсяцами, а иногда и полугодіями у насъ въ Россіи не бываетъ никакихъ путей сообщенія къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ и пристанямъ и въ силу этого никакихъ подвозовъ, такъ что, бѣдныя вообще подвижнымъ составомъ, наши желѣзныя дороги не работаютъ по цѣлымъ мѣсяцамъ и значительныя ихъ передвижныя средства пребываютъ въ бездѣйствіи, а пристани и порты бываютъ наполнены пароходами и разными судами, предлагающими за самый ничтожный фрахтъ свои услуги для перевозки. Въ то же время на заграничныхъ рынкахъ спросъ на хлѣбные продукты стоитъ хорошій и цѣны предлагаются высокія и притакихъ-то, повидимому, благопріятныхъ условіяхъ случается, что земледѣльцы не знаютъ куда дѣвать своихъ продуктовъ, не имѣя возможности вывезти по бездорожью, заваливаютъ ими даже жилыя помѣщенія и при нуждѣ сбываютъ ихъ, на мѣстѣ, за ничтожныя цѣны, разнымъ скупщикамъ.

Мнѣ кажется, что при хорошихъ подъѣздныхъ путяхъ постепенность и непрерывность подвоза хлѣбныхъ грузовъ оказали бы громадное вліяніе на установку болѣе дешевыхъ тарифовъ и фрахтовъ. Само собою разумѣется, что желѣзнымъ дорогамъ, пароходамъ и судамъ было бы выгоднѣе транспортировать по недорогой цѣнѣ грузъ постоянно, чѣмъ дорого брать и имѣть работу временно.

Хлѣбъ, какъ предметъ постояннаго потребленія, казалось, долженъ бы поступать на всемірные рынки равномерно, по мѣрѣ необходимости въ немъ. При такихъ условіяхъ цѣны на продуктъ не могли бы зависѣть отъ произвола торговцевъ, или временнаго, вынужденнаго обстоятельствами (какъ бездорожье), переполненія рынка. Торговецъ, зная, что онъ можетъ всегда, по мѣрѣ надобности, достать въ извѣстномъ районѣ необходимое

для него количество зерновыхъ продуктовъ, обязательно дать производителю высшую цѣну, т. к. при такой покупкѣ небольшими, сравнительно, партіями, онъ затрачиваетъ меньшій капиталъ и даетъ послѣднему возможность быстрѣе оборачиваться. Торговецъ долженъ меньше бояться колебанія цѣнъ на хлѣбныхъ рынкахъ за короткое время правильной доставки продукта, чѣмъ, при одновременной закупкѣ годовыхъ порцій, зная, что продукты попадутъ нескоро на рынки потребленія.

Для возможныхъ нынѣ въ Россіи хлѣбныхъ операций нужны громадныя и медленно оборачивающіеся капиталы. При медленныхъ оборотахъ капитала въ нынѣшней хлѣбной торговлѣ, всякій, нежелающій терпѣть убытки или не получать достаточныхъ %о, обязанъ имѣть въ виду: непрочность покупаемыхъ хлѣбныхъ продуктовъ, храненіе ихъ и разнаго рода усушки и рассыпки, колебанія цѣнъ на рынкахъ а также случайности вродѣ гніенія и хищенія цѣлыхъ партій хлѣба на станціяхъ.

Въ виду всего этого хлѣбный торговецъ обязательно долженъ разсчитывать на то, чтобы при всякихъ невзгодахъ товаръ все таки достигъ рынка потребленія по минимальной, статистической, или предполагаемой имъ, цѣнѣ.

Поэтому онъ обязанъ, оберегая себя, давать производителямъ цѣну значительно ниже дѣйствительной. Этимъ же объясняется и то обстоятельство, что при болѣе правильномъ и постепенномъ подвозѣ хлѣбныхъ продуктовъ въ весенніе и лѣтніе мѣсяцы, когда никто не торопится ожидая распутицы, покупателями предлагаются цѣны сравнительно высокія по отношенію къ заграничнымъ, т. к. купленный продуктъ безъ задержки препровождается на рынки потребленія.

При возможности же постоянной, по мѣрѣ надобности, покупки хлѣбныхъ продуктовъ необходимость подобныхъ гадательныхъ выкладокъ и расчетовъ подаетъ сама собою, рискъ становится ничтожнымъ и затрачиваемый капиталъ менѣе значительнымъ и болѣе подвижнымъ. При громадныхъ заготовкахъ только очень крупныя капиталы могутъ самостоятельно участвовать въ хлѣбной торговлѣ, вслѣдствіе большихъ расходовъ по постоянному содержанію конторъ и агентовъ, работающихъ лишь временно, что отзывается тяжело даже на крупныхъ закупкахъ.

Мелкіе же капиталисты подобныхъ накладныхъ расходовъ

не выносить вовсе и поэтому не могут самостоятельно вести хлѣбную торговлю при настоящемъ положеніи вещей.

При непрерывныхъ же закупкахъ, немедленныхъ отправахъ и быстромъ оборотѣ капитала и болѣе мелкіе капиталисты могли бы принять самостоятельное участіе въ хлѣбной торговлѣ и накладные расходы не отзывались бы на нихъ такъ тяжело; кромѣ того, при уменьшеніи риска и величины капитала неизбежно явилась бы конкуренція, которая оказала бы большую услугу производителямъ продуктовъ земледѣлія.

Не характерно ли явленіе такого рода, что хлѣбные продукты такихъ 6-ти губерній, каковы: Харьковская, Екатеринославская, Херсонская, Таврическая, земля войска Донскаго и Кубанская область, закупаются, почти исключительно и совершенно произвольнымъ цѣнамъ, двумя фирмами братьевъ Дрейфусъ, такъ что при случающихся временныхъ пріостановкахъ въ закупкахъ этими конторами, продать хлѣбъ оказывается, безусловно, некому, исключая торгашей-скупщиковъ, получившихъ на югѣ характерное названіе спекулянтовъ, которые, въ свою очередь, въ благопріятное время, перепродаютъ скупленный ими за полъ-цѣны товаръ тѣмъ же двумъ фирмамъ Дрейфусовъ.

Недостатокъ въ удобныхъ подъѣздныхъ путяхъ сообщенія, отражаясь менѣе тягостно на хозяйствахъ сѣверной Россіи, — производящихъ менѣе экспортнаго хлѣба и имѣющихъ болѣе постоянныя зимы и санный путь, — губительно дѣйствуетъ на хозяйства южной Россіи, дающія почти всю массу экспортнаго хлѣба.

На югѣ Россіи обыкновенно дождливая осень и гнилая зима превращаютъ грунтовые дороги, при глинисто-черноземной почвѣ, въ невылазную топь, или невообразимую колоть, что дѣлаетъ невозможнымъ какія бы то ни было передвиженія.

Въ эти времена года отъ дождей бываетъ такая грязь, о которой самая пылкая фантазія городского жителя не можетъ составить себѣ яснаго представленія. Колеса телѣгъ буквально врѣзываются въ растворившуюся, подобно тѣсту почву, на 4—6 и 8 вершковъ, при чемъ липкая грязь не отстаётъ отъ колесъ, а наоборотъ, все прилипаетъ и прилипаетъ къ нимъ до того, что послѣ нѣсколькихъ оборотовъ колесо представляетъ

изъ себя сплошной кругъ грязи, доходящій до 6—8 вершковъ толщины, причемъ, конечно, колеса перестаютъ вертѣться. По такой дорогѣ не только одной парѣ лошадей, или даже воловъ, но и нѣсколькимъ парамъ не подь силу становится везти телѣгу. И эта густая грязь, изрытая колеями, при наступленіи мороза затвердѣваетъ до крѣпости камня и дорога вслѣдствіе кочковатостей дѣлается совершенно непроѣздной до наступленія оттепели, за которой опять слѣдуетъ невылазная грязь. Разумѣется, что при подобномъ состояніи путей сообщеній ни одинъ земледѣлецъ, будь онъ крестьянинъ или крупный землевладѣлецъ, не имѣетъ физической возможности везти свой хлѣбъ для продажи въ городъ, а слѣдовательно ему нужно рассчитывать на продажу хлѣба только ранней осенью, когда дороги еще годны для проѣзда или же весною, послѣ окончанія посѣвовъ, когда грунтовые дороги приходятъ въ хорошее состояніе на болѣе долгое время, хотя и въ эти времена года случайный дождь прерываетъ всякія сообщенія на цѣлыя недѣли.

Признавая вполне удобной и рациональной доставку хлѣбныхъ грузовъ весною, считаю необходимымъ замѣтить, что ни землевладѣлецъ, ни крестьянинъ, тотъ и другой, за весьма рѣдкими исключеніями, не могутъ воспользоваться этимъ временемъ для продажи и доставки хлѣба, не обладая оборотными капиталами, чтобы покрыть всѣ расходы по обработкѣ продуктовъ и прожить зиму, не прибѣгая къ продажѣ этихъ продуктовъ. Не можетъ же крестьянинъ, ссылаясь на бездорожье и недосугъ, перестать оплачивать повинности, а землевладѣлецъ прекратить выдачу заработанной платы рабочимъ.

А потому, земледѣльцу необходимо хотя часть, а подчасъ, и всѣ свои продукты продать въ теченіе осени и зимы. При такомъ экономическомъ положеніи дѣлъ, не имѣя возможности надѣяться на доставку поздней осенью или зимою, земледѣлецъ поставленъ въ неизбѣжность, во что бы то не стало, продать свой хлѣбъ ранней осенью. Это обстоятельство вынуждаетъ хлѣбопашца начать вывозку продуктовъ по мѣрѣ молотбы, въ ущербъ послѣдней и даже въ ущербъ своевременному посѣву озимыхъ хлѣбовъ.

Постоянно бываетъ, что хлѣбъ еще не весь свезенъ со степи, а уже цѣлые обозы тянутся въ городъ для продажи

свѣжевымолоченнаго хлѣба и въ случаѣ неожиданнаго ненастья и продолжительныхъ дождей, какъ это было въ 1887 году, хлѣбъ остается въ копнахъ въ степи и погибаетъ.

Невозможно въ точности исчислить потерь, претерпѣваемыхъ землевладѣльцами и крестьянами, происходящихъ отъ такой братковременной и форсированной продажи и доставки продуктовъ на рынки; не говоря уже о паденіи цѣнъ до половины вслѣдствіе запруженія продуктами рынковъ, крестьянинъ, торопясь доставкой хлѣба, вынужденъ забросить свои обязательныя работы по земледѣлію какъ посѣвъ озими, такъ и обработку почвы для посѣва будущаго года. Землевладѣлецъ же, за рѣдкимъ исключеніемъ, не рѣшаясь пріостановить текущихъ занятій по земледѣлію, ищетъ подводчиковъ для доставки своего хлѣба между тѣми же крестьянами, которые, забрасывая свое хозяйство, возятъ свой хлѣбъ.

Такого рода стеченія обстоятельствъ необычайно поднимаютъ плату за доставку грузовъ и нерѣдко она доходитъ до $\frac{1}{2}$ коп. съ пудо-версты, что, при болѣе или менѣе значительныхъ разстояніяхъ доводитъ прибыль землевладѣльца чуть ли не до нуля. Такъ напр. въ этомъ году, въ сентябрѣ, при цѣнѣ на ячмень около 3-хъ руб. на рынкѣ за 10-ти-пудовую четверть, на разстояніи 60-ти верстъ приходилось платить до 2 руб. 25 коп., что при урожаѣ 100 пуд. съ десятины составило бы 7 руб. 50 коп. валоваго дохода съ десятины, когда обработка ея обходится до 20 рублей.

Подобными аномаліями экономическое состояніе землевладѣльца ставится въ безвыходное положеніе. Если же землевладѣлецъ послѣдуетъ примѣру крестьянъ, забросивъ своевременность обработки почвы и ея обѣмненіе, начнетъ доставлять хлѣбъ своими перевозочными средствами, то онъ приготовитъ свою гибель недоборами въ урожаяхъ.

Такія непроизводительныя усилія и затраты на перевозку хлѣба, отзываясь тяжело на крестьянскихъ хозяйствахъ, имѣющихъ менѣе накладныхъ расходовъ, безусловно губятъ хозяйства землевладѣльческія, ведущіяся дорогимъ и небрежнымъ наемнымъ трудомъ и отягощенныя, почти повсемѣстно въ Россіи, поземельными долговыми обязательствами.

Кто-же изъ земледѣльцевъ не рѣшится собственными или на-

емными средствами доставить ранней осенью свои продукты на рынки, тому грозитъ неменѣе печальная участь: нуждаясь въ деньгахъ, онъ будетъ вынужденъ продать хлѣбъ мѣстному скупщику или, если это крестьянинъ, — то кулаку или шинкарю, уже, обязательно, за цѣну не болѣе половинной, существующей въ данное время на рынкахъ. А при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ занять необходимыя деньги за высокіе 0% , доходящіе при крестьянскихъ займахъ до $5 - 6\%$ въ мѣсяць.

Ежегодно, во время бездорожья, скупается шинкарями и т. п. лицами у крестьянъ, въ большихъ количествахъ, пшеница по $40 - 45$ коп. за пудъ, при цѣнѣ, стоящей въ ближайшемъ городѣ, около одного руб. за пудъ. При урожаяхъ же до 100 пуд. съ десятины потеря земледѣльца съ посѣвной десятины доходитъ при этомъ до $55 - 60$ руб. Эти цифры лучше всего могутъ иллюстрировать бѣдственное положеніе земледѣлія, зависящаго безусловно отъ недостатка удобныхъ подъездныхъ путей...

Всѣ эти невзгоды не имѣли бы мѣста при удобныхъ путяхъ сообщенія; какъ землевладѣлецъ, такъ и крестьянинъ, не опасаясь за состояніе дорогъ, могли бы, не прерывая текущихъ занятій по земледѣлію, во время дождей, при которыхъ и пахать немыслимо, а также въ зимнее время — доставлять свой хлѣбъ исподволь на рынки, причемъ рабочій скотъ, находящійся въ это время безъ дѣла, могъ бы быть употребленъ для перевозки продуктовъ и этимъ самымъ, окупалъ бы свое содержаніе за время, свободное отъ полевыхъ работъ. Эта двойная выгода въ значительной степени возвысила бы доходность съ земледѣлія.

Это же самое бездорожье въ значительной степени парализуетъ, если не вовсе убиваетъ, начинъ технической обработки произведеній сельскаго хозяйства на мѣстѣ, т. е. въ имѣніяхъ. Каждый изъ сельскихъ хозяевъ отлично понимаетъ значеніе отрубей, жмыховъ и другихъ отбросовъ при переработкѣ зерна въ муку, масло и проч.

Но какъ сельскому хозяину начать переработку и вести ее правильно для утилизованія этихъ отбросовъ, когда онъ цѣлыми мѣсяцами не можетъ ни отсылать ничего изъ своихъ продуктовъ на рынки, ни получать необходимаго въ нѣкоторыхъ мѣстахъ минеральнаго топлива.

Между тѣмъ, эти продукты технической переработки требуются на рынки постепенно, по мѣрѣ ихъ потребленія, и доставка ихъ должна быть организована правильно, тогда только города могли бы продовольствоваться продуктами, обрабатываемыми въ селахъ, не нуждаясь въ продуктахъ обширныхъ техническихъ заведеній, находящихся въ городахъ для переработки сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, которые теперь работаютъ на городское и, къ прискорбію, даже на сельское населеніе.

При организаціи обработки на мѣстѣ сельскихъ продуктовъ и правильной доставки ихъ на рынки, мы можетъ быть, и добились бы завѣтной нашей мечты—вывозить за границу, подобно Австріи и С. Америкѣ, неисключительно сырье, въ видѣ хлѣба въ зернѣ, а муку, крупу, масло и вообще зерно въ обработанномъ видѣ, т. е. вывозили бы, преимущественно, углеродистыя соединенія, которыя никакимъ образомъ не могутъ истощать почву страны.

Мнѣ кажется, что только при такомъ широкомъ и разностороннемъ развитіи технической обработки хлѣба въ селахъ и вообще на мѣстахъ производства продукта, городскіе техническіе заводы большихъ размѣровъ, обладающіе оборотными большими капиталами, не находя сбыта продуктамъ своего производства въ отечественныхъ городахъ и селахъ, какъ это происходитъ теперь, обязательно будутъ искать сбыта своихъ произведеній на заграничныхъ рынкахъ, и этимъ, не обижая себя, доставятъ государству неисчислимыя богатства кормовыхъ веществъ, въ видѣ отбросовъ отъ производствъ, которые, при существующемъ порядкѣ вещей, вывозятся съ зерномъ за границу; притомъ не только даромъ, но даже съ приплатою тарифовъ и фрахтовъ за излишній вѣсъ.

При настоящемъ же состояніи путей сообщенія даже городскіе гиганты технической обработки хлѣба не могутъ правильно вести своихъ производствъ, такъ какъ перерабатывая значительныя количества хлѣба въ сутки (отъ 1000 до 5000 и болѣе пуд.) они не могутъ заготовлять запасовъ на очень продолжительное время и имѣютъ амбары для запасовъ не болѣе какъ на мѣсяць или два; потребный хлѣбъ, какъ лучшаго качества, закупаютъ большею частью у крупныхъ землевладѣльцевъ на различные сроки доставки. Вслѣдствіе же бездорожья,

бывающаго по 4 мѣсяца подрядъ, какъ напр. въ 1887 г. случаи постоянныхъ задержекъ въ доставкѣ закупленнаго хлѣба, причиняють значительные убытки мукомоламъ, крупчатицамъ, пивоварамъ и проч., заключающіеся въ томъ, что не имѣя возможности останавливать работы, вслѣдствіе отсутствій подвоза, они вынуждены бывають, имѣя въ будущемъ закупленный хлѣбъ, покупать еще хлѣбъ у скупщиковъ въ ихъ городскихъ магазинахъ и переплачивать за продуктъ дурнаго качества по рублю и даже по два руб. на четверть. Цѣны эти скупщики поднимають произвольно, зная, что вслѣдствіе отсутствія путей, подвезти хлѣбъ невозможно.

Вообще цѣны на хлѣбъ въ городахъ совершенно соотвѣтствуютъ состоянію дорогъ: грязь невылазная, хлѣбъ повышается до 3-хъ руб. на четверть; становятся дороги удобопрѣздными, хлѣбъ падаетъ въ цѣнѣ баснословно.

Кромѣ колебаній цѣнъ на хлѣбъ, совершенно такимъ же колебаніямъ подвергаются и цѣны на фуражъ и другіе жизненные, сельскіе продукты, необходимые для города. Такъ напр. сѣно, за которое въ деревнѣ не даютъ и по 10-и коп. за пудъ, въ городѣ поднимается до 50—60 коп. за пудъ, да притомъ не всегда еще его бываетъ достаточно. Разница эта выражается не въ копѣйкахъ, а въ пятерной цѣнѣ продукта. Между тѣмъ, при хорошей дорогѣ доставка продукта стоила бы не дороже 3—4 коп. за пудъ. Совершенно такое же явленіе наблюдается и по отношенію къ другимъ продуктамъ. Такъ, птица, стоящая въ деревнѣ 30 коп., во время бездорожья, въ городѣ стоитъ 1 р. 50 к. При установившейся же хорошей дорогѣ и вслѣдствіе этого обильномъ подвозѣ, та-же птица продается въ городѣ ниже своей стоимости въ деревнѣ, чѣмъ, разумѣется, пользуются всевозможные скупщики и торгаши. Въ хорошую погоду скупщики покупають за безцѣнокъ всѣ продукты и затѣмъ, при испортившихся путяхъ, продають городскимъ жителямъ тѣже продукты по тройной, четверной цѣнѣ.

Развитіе потребленія и спроса въ деревняхъ на мучные мануфактурные, бакалейные и черно-бакалейные товары вызвало явленіе въ деревняхъ лавочекъ, а въ селахъ даже цѣлыхъ рядовъ магазинововъ. Но бездорожье дѣлаетъ то, что лавочки и магазины или остаются безъ товаровъ, или же лавочники, во время грязи, повы-

шаютъ цѣны на товары вдвое и втрое, зная, что никто не рѣшится по бездорожью самъ ѣхать въ городъ за необходимыми покупками.

Подобная зависимость отъ дорогъ отзывается очень неблагоприятно какъ на производителяхъ, такъ и на потребителяхъ горожанамъ и сельскихъ жителяхъ, пользуется же барышами классъ кулаковъ, являющійся паразитами въ экономической жизни государства.

Изъ всего вышеизложеннаго мы видимъ, что почти главнымъ и единственнымъ тормазомъ развитія благосостоянія земледѣльцевъ, (неимѣющихъ исключительнаго счастья жить вблизи желѣзно-дорожныхъ путей) и урегулированія хлѣбной торговли, а также торговли вообще, — это отсутствіе дорогъ, неподдающихся вліянію стихій и служащихъ подъѣздными путями къ рынкамъ или желѣзнодорожнымъ станціямъ.

Проектируемые способы къ устраненію аномалій, происходящихъ въ хлѣбной торговлѣ и вслѣдствіе этого низкихъ цѣнъ, предлагаемыхъ земледѣльцамъ за продукты, — въ видѣ постройки элеваторовъ — хлѣбныхъ складовъ, а главное усиленіе подвижныхъ составовъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, не поведутъ, мнѣ кажется, къ желаемымъ результатамъ, такъ какъ всѣ эти мѣры могутъ лишь тогда принести дѣйствительную пользу, когда подвозъ грузовъ къ мѣстамъ отправления будетъ не вынужденный — единовременный, всѣми силами населенія, а постепенный и разновременный.

Невозможно, да и нѣтъ цѣли строить громадныя зданія для элеваторовъ-магазиновъ, въ которыхъ бы одновременно помѣщался весь урожай прилежащаго къ нимъ района. Это потребовало бы страшныхъ затратъ, которыя, само собою разумѣется, разложились бы на тѣхъ же земледѣльцевъ, а земледѣльцы, какъ теперь, вслѣдствіе недостатка путей сообщенія, такъ и тогда обирались бы скупщиками.

Если же подобныя сооруженія будутъ размѣровъ несверхъ-естественныхъ, а обыкновенныхъ, то получится только та разница, что теперь хлѣбъ лежитъ въ мѣшкахъ около станцій, а тогда будетъ лежать около элеваторовъ-магазиновъ.

Что же касается понужденія желѣзно-дорожныхъ обществъ держать такое количество подвижнаго состава, чтобы, не смо-

тря ни на какой единовременный подвозъ хлѣба всѣми силами страны, онѣ бы имѣли возможность отвозить его безъ задержекъ, то это требованіе, мнѣ кажется, крайне нелогичнымъ.

Для громаднаго подвижнаго состава нужно затратить большія деньги и содержать большой штатъ прислуги, что такъ же стоитъ не дешево, между тѣмъ, все это будетъ направлено къ той цѣли, чтобы перевезти въ теченіе какого нибудь мѣсяца, усиленнаго подвоза, экспортируемый хлѣбъ, а остальные мѣсяцы всѣмъ этимъ большимъ затѣямъ придется оставаться въ бездѣйствіи и пожирать безъ того незначительные доходы желѣзныхъ дорогъ, что обязательно поведетъ къ ихъ банкротству. Такое усиленное, временное движеніе грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ можетъ отозваться еще болѣе пагубно на хлѣбной торговлѣ, разъ, хлѣбными грузами загромождаются портовые города, какъ теперь желѣзнодорожныя станціи, потому что, навѣрное, иностранцы, для одного мѣсяца подвозки, не станутъ создавать цѣлыя торговыя флотиліи.

При устройствѣ же подъѣздныхъ путей и настоящаго подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ будетъ достаточно для постепенной перевозки продуктовъ сельскаго хозяйства къ портамъ; приэтомъ устройство небольшихъ станціонныхъ элеваторовъ, давшихъ бы возможность перевозить хлѣбъ въ ссыпную безъ мѣшковъ и ихъ неизбѣжныхъ спутниковъ — крючниковъ, дало бы, разумѣется, значительное сокращеніе въ накладныхъ расходахъ по перевозкѣ.

Изъ всего вышеизложеннаго ясно, что отсутствіе подъѣздныхъ путей и вообще исправныхъ дорогъ является въ Россіи бичемъ земледѣлія и тормазомъ какъ промышленности, такъ и торговли страны.

Постоянно неисчислимыя усилія тратятся населеніемъ страны, непроизводительно, на борьбу съ неисправностями путей сообщенія и разоряютъ его; между тѣмъ, если бы хоть незначительная часть этихъ усилій направлена была на обрабатывающую промышленность, то это, несомнѣнно, значительно подняло бы уровень благосостоянія всего населенія и всей государственной жизни страны.

Невозможно также отвергать вліянія дорогъ на цивилиза-

цію страны, на повышеніе умственнаго и нравственнаго развитія населенія.

Однимъ словомъ, нужно признать безусловную необходимость приведенія нашихъ грунтовыхъ путей сообщенія въ состояніе удобопрѣздное и ненарушаемое стихійными явленіями.

Признавъ необходимость хорошихъ дорогъ и подѣздныхъ путей для всей Россіи, въ особенности для юга Россіи, который качествомъ грунта и гнилыми зимами поставленъ въ исключительное положеніе, — слѣдуетъ разсмотрѣть какой родъ дорогъ можетъ быть примѣненъ и какими средствами обладаетъ страна для реализированія подобныхъ дорожныхъ сооруженій.

Мнѣ кажется, что при общемъ низкомъ уровнѣ технической подготовки въ русскомъ народѣ, при его пагубномъ „авось“, самыми удобными, безопасными и дешевыми подѣздными путями будутъ шоссированныя дороги, а не желѣзныя, или желѣзноконныя. Кромѣ того послѣднія будутъ стоить громаднхъ денегъ, которыхъ у насъ нѣтъ.

Не имѣя подъ руками подробной геологической и почвенной карты Россіи, нельзя утверждать съ точностію, но приблизительно можно предположить, что почти въ каждомъ уѣздѣ найдется матеріалъ потребный для постройки шоссе, т. е. камень и песокъ. Это еще болѣе говоритъ въ пользу именно шоссированныхъ путей сообщенія, такъ какъ матеріалы эти могутъ быть получены или даромъ, или за ничтожную плату.

Кромѣ дешевизны матеріаловъ и постройки, мнѣ кажется, что перевозка сельскихъ продуктовъ гужемъ по хорошей шоссированной дорогѣ на незначительныя разстоянія будетъ быстрѣе и болѣе по сердцу крестьянину, везущему на рынокъ свои продукты своей же рабочей силой, чѣмъ перевозка этихъ продуктовъ по рельсовымъ путямъ, съ платою за провозъ какъ груза, такъ и самага себя. При перевозкѣ по рельсовымъ путямъ время, затраченное на нагрузку и выгрузку продуктовъ, при сравнительно незначительномъ разстояніи (до 300 верстъ) поглощаетъ быстроту самой перевозки, а на разстояніи меньше этой нормы доставка гужемъ бываетъ гораздо быстрѣе.

Шоссейною дорогою можетъ пользоваться во всякое время всякій, имѣющій вола или лошадь; между тѣмъ, рельсовыми пу-

тями могутъ пользоваться только тѣ, кто имѣетъ деньги и то въ извѣстные часы дня.

Насколько же наши земледѣльцы чувствуютъ недостатокъ въ деньгахъ, на столько они, сравнительно, богаты животными двигателями, которые необходимы имъ для хозяйства. Пользуясь же ихъ силами для перевозки своихъ продуктовъ, земледѣльцы не только избѣгаютъ платы за провозъ, но даже выигрываютъ матеріально, такъ какъ работа животныхъ окупается тѣмъ, что продукты на рынкахъ продаются по болѣе высокой цѣнѣ, чѣмъ дома.

Все вышеизложенное прямо указываетъ на шоссировку путей, какъ на самый выгодный и удобный способъ устройства дорогъ.

Я не нахожу необходимымъ немедленное шоссированіе всѣхъ проселочныхъ дорогъ потому, что это потребовало бы слишкомъ большихъ затратъ; но будь, на первое время каждый уѣздъ хотя въ двухъ-трехъ направленіяхъ прорѣзанъ шоссе, т. е. будь шоссированы хотя большія транзитныя дороги, которыхъ на уѣздъ насчитывается не болѣе двухъ-трехъ, то торговля земледѣльческими продуктами, сразу приняла бы у насъ другой оборотъ и всѣ ея неправильности были бы уничтожены въ корнѣ.

Масса земледѣльцевъ, живущихъ въ окружности такого шоссе имѣла бы обезпеченный способъ доставки своего хлѣба и другихъ продуктовъ, именно въ то время, когда идутъ непрерывные дожди, т. е. время, когда никакія полевые работы не производятся, такъ какъ въ грязь даже пахать нельзя. Остальные земледѣльцы, находясь, всетаки, не въ очень далекомъ (10—15 вер.) разстояніи отъ шоссе, могли бы превозмочь, хотя съ горемъ пополамъ, неудобства дороги до ближайшаго шоссе и, затѣмъ уже, быть обезпеченными въ доставкѣ своихъ продуктовъ.

Что же касается осуществленія проекта шоссированія нашихъ подъѣздныхъ путей сообщенія, то прежде чѣмъ приступить къ обсужденію способовъ ихъ постройки, не мѣшаетъ обратиться къ горькому и поучительному опыту сооруженія шоссе, на земскій счетъ, въ Новомосковскомъ уѣздѣ Екатеринославской губерніи.

Разсматривая отчетъ по этой постройкѣ, мы замѣчаемъ, что самымъ главнымъ препятствіемъ къ осуществленію шоссе, на отпущенныя губернскимъ земствомъ скудныя средства, явились цѣны на подвозъ матеріаловъ. Земляныя работы обошлись въ ничтожную сумму, камень былъ купленъ баснословно дешево (по 2 руб. за куб. саж.), но когда дѣло коснулось перевозки камня, сравнительно на ничтожное разстояніе (7 вер.), то первыя куб. саж. камня были перевезены по 19 руб. за саж., затѣмъ подводчики подняли цѣну до 30 руб. и въ настоящее время за перевозку той же куб. саж. подводчики требуютъ уже по 50 руб., угрожая, въ противномъ случаѣ, повысить цѣну до 100 руб., понимая, что остановить постройку начатаго шоссе невозможно.

Чѣмъ окончится постройка этого злополучнаго шоссе, — дѣло будущаго, но теперь уже цѣны за подвозку камня совсѣмъ сбили земство съ правильнаго расчета и оно поставлено въ необходимость платить стакнувшимся подводчикамъ все, чего только они пожелаютъ. Земство, видя свое безпомощное положеніе, отдавало по дорогой цѣнѣ съ подряда евреямъ (какъ народу наиболѣе пронырливому) поставку камня и брало залого съ нихъ; но послѣдніе, попробовавши поговорить съ подводчиками и доставивши нѣсколько кубовъ, бросили залого и отказались отъ подряда.

Разсматривая въ подробностяхъ исполненіе работъ по сооруженію шоссе, мы намѣчаемъ двѣ категоріи расходовъ: 1) постоянный, т. е. неподвергающійся никакимъ случайнымъ колебаніямъ — покупка камня, грабарскія работы, разбивка камня и самая настилка шоссе и 2) расходъ, подвергающійся произвольнымъ колебаніямъ, это — подвозка матеріаловъ.

Если признана будетъ необходимымъ постройка шоссированныхъ подъѣздныхъ путей сообщенія, то, несмотря на дешевизну расходовъ постоянныхъ, первой категоріи, подвозка матеріаловъ можетъ сдѣлать постройку шоссе неосуществимой вслѣдствіе баснословной дороговизны.

Такъ, если подводчики берутъ страшныя цѣны, до 50 руб. за куб. саж., за подвозъ матеріаловъ на разстояніи до 10-ти верстъ, а для одной версты шоссе необходимо минимумъ 124 куб. саж., на сумму около 6,200 руб., то что же они должны

брать за подвозку тѣхъ-же матеріаловъ на разстояніи 50—60 и 80 верстъ и во что обойдется одна верста постройки шоссе, когда только одна перевозка матеріаловъ будетъ стоить, по всей вѣроятности, до 20 тыс. руб.

Полагаю, что подобныя денежныя затраты не подь силу и даже немислимы ни для земства, ни для правительства.

При такомъ положеніи вопроса о постройкѣ подъѣздныхъ путей, въ которомъ играетъ главную роль баснословная дороговизна подвозки строительныхъ матеріаловъ, справедливо было-бы обратиться за помощью къ перевозочнымъ средствамъ тѣхъ-же землевладѣльцевъ и земледѣльцевъ, для благосостоянія которыхъ необходимы хорошіе подъѣздные пути.

77424 Не нуждается въ доказательствахъ то положеніе, что всякому землевладѣльцу и земледѣльцу не составитъ ни труда ни убытка поработать своими перевозочными средствами, для общей и своей пользы, два дня въ году въ свободное время отъ полевыхъ работъ, а подобная помощь доставить громадныя перевозочныя средства, которыя могутъ съ избыткомъ покрыть надобность въ подводахъ для подвозки матеріаловъ, потребныхъ для постройки шоссированныхъ подъѣздныхъ путей.

Для самаго же производства постройки дорогъ, предполагаемая къ шоссированію линіи должны быть раздѣлены на участки и къ каждому такому участку причисляется извѣстный районъ, населеніе и перевозочныя средства котораго исполняютъ работы по доставкѣ необходимыхъ матеріаловъ для шоссе. Въ виду же того обстоятельства, что матеріаль, потребный для постройки, можетъ находиться даже за нѣсколько десятковъ верстъ отъ строящагося участка, то привлеченныя перевозочныя средства, для этого участка, несправедливо и обременительно было бы засылать на дальнее разстояніе. А потому, передвиженіе матеріала должно производиться перекладнымъ способомъ, при содѣйствіи перевозочныхъ средствъ другихъ участковъ.

При чемъ разстояніе перевозки средствами каждаго участка не должно превышать 20—25 верстъ, въ виду того, чтобы каждый обыватель, привлеченный къ перевозкѣ, своими средствами, могъ бы исполнять эти работы вблизи своей осѣдлости, безъ покупки фуража и провіанта.

Нельзя не признавать пользы отъ постройки шоссированныхъ

подъездныхъ путей для всего населенія, но самой существенной она явится для имѣющихъ *чѣмъ и что* перевозить по этимъ путямъ. Въ виду этого, мнѣ кажется, что обложеніе перевозочныхъ средствъ населенія предлагаемой натуральной повинностью для устройства дорогъ, будетъ налогомъ справедливымъ и умѣстнымъ, такъ какъ привлекутся люди, имѣющіе дѣйствительную надобность въ подъездныхъ путяхъ сообщенія для сбыта своихъ продуктовъ, которые они добываютъ при помощи того же обложеннаго повинностью скота. Въ этомъ случаѣ, налогъ падаетъ совершенно равномерно, сообразно съ пользованіемъ предметомъ, для котораго созданъ налогъ, такъ какъ количество перевозимыхъ продуктовъ сельскаго хозяйства прямо пропорціонально имѣющемуся рабочему скоту.

Разъ вопросъ о неопредѣленныхъ и баснословныхъ тратахъ, необходимыхъ при перевозкѣ строительныхъ матеріаловъ для постройки шоссе, будетъ разрѣшенъ подобнымъ образомъ, то остальные расходы по постройкѣ шоссе составятъ цифру болѣе или менѣе опредѣленную, которая выяснится при разсмотрѣніи самаго устройства шоссе.

Для того, чтобы достигнуть желаемыхъ выгодъ отъ шоссировки подъездныхъ путей совсѣмъ не требуется ихъ дѣлать большой ширины, на подобіе бывшихъ шоссированныхъ государственныхъ трактовъ, а полагаю достаточной для ихъ шириной 6 арш., чтобы подводы могли свободно развѣзжаться.

Насыпи, при этомъ, должны лишь сообразоваться съ уровнемъ мѣстности и предѣлами, опредѣленными для каждаго грунта, подъема поверхностныхъ водъ, вслѣдствіе волосности, чтобы вода не достигала щебеночнаго слоя. Подобныя насыпи требуютъ расхода на одну версту не болѣе 600 руб. Затѣмъ, при постройкѣ придется употребить на полотно дороги слой песку въ три верш. и щебня тоже до 3 верш., причемъ потребуется каждаго по 62 куб. саж. на одну версту.

Необходимый песокъ, я думаю, земство можетъ пріобрѣсти даромъ; что же касается камня, то онъ долженъ, смотря по мѣстности, обходиться отъ 5 до 10 руб. за куб. саж. въ глыбахъ; затѣмъ, битые его въ щебень, разсыпка и утрамбовка должны стоить около 14 руб. за куб. саж. А всего на одну версту (за 62 куб. саж.) затратится около 1500 руб.

Постройка, или перестройка необходимыхъ мостиковъ, техникъ и присмотръ за работами не могутъ обойтись дороже 400 руб. на версту. Слѣдовательно, всего потребуется денежной затраты на одну версту до 2500 руб.

Подобный расходъ на постройку одной версты шоссе можетъ быть еще посильнымъ населенію, если будетъ пропорціонально разложенъ на земельную собственность и на торговые и промышленные капиталы. Такимъ образомъ, издержки по постройкѣ шоссе лягутъ исключительно на имущіе классы населенія, самая же постройка дастъ бѣднѣйшимъ классамъ, во время весенней, осенней и зимней безработицы, опредѣленные заработки въ видѣ грабарскихъ работъ, битья камня, его разсыпки и утрамбовки.

Вопросъ о постройкѣ подъѣздныхъ путей сообщенія проектированнымъ способомъ былъ возбужденъ мною въ Новомосковскомъ уѣздномъ земскомъ собраніи, но, согласно существующимъ законамъ, дорожная натуральная повинность строго опредѣлена, и вопросъ о подобной натуральной повинности выходитъ изъ компетенціи земскихъ собраній; обложеніе же, въ предлагаемой мною формѣ, можетъ быть установлено только въ законодательномъ порядкѣ. Въ этомъ случаѣ, такой законъ будетъ непримѣрнымъ, такъ какъ еще въ 1836 г. 21 мая французскимъ правительствомъ былъ изданъ законъ о проселочныхъ дорогахъ „Loi sur les chemins vicinaux“; при чемъ облагались работою до 3-хъ дней въ году какъ все населеніе, отъ 18 до 60 лѣтняго возраста, такъ и всѣ его передвижныя средства.

Кромѣ того, облагалось то-же населеніе еще извѣстною платою на дорожныя сооруженія въ размѣрѣ до 5 сантимовъ съ души. Отбываніе повинности натуральнымъ путемъ разрѣшалось замѣнить опредѣленнымъ заранее денежнымъ взносомъ. Результатомъ этого закона была постройка 500,000 верстъ шоссе сированныхъ дорогъ.

Законъ о проектируемомъ обложеніи перевозочныхъ средствъ населенія двухдневной работою желателенъ у насъ не въ видѣ условной формы, разрѣшающей земствамъ пользоваться подобнаго рода обложеніями, а въ видѣ безусловной обязательной повинности. Кромѣ того, желательно, чтобы инициативу по постройкѣ подъѣздныхъ путей взяло на себя Правительство по-

тому, что земства никогда не рѣшатся на подобный шагъ, боясь новыхъ обложеній, да и трудно довести разнородные элементы, составляющіе земскія собранія, до единодушнаго рѣшенія по этому вопросу. Въ этомъ случаѣ, только непреклонная воля правительства можетъ безъапелляціонно всѣхъ заставить придти на собственное спасеніе. Земство же должно быть привлечено, какъ исполнительный органъ правительственной инициативы; причемъ, предположенія о распредѣленіи работы, такъ и обложеніе повинностью по участкамъ должны быть выработываемы ежегодно земскими собраніями.

Исключительная цѣль моего доклада выразить нужды населенія, живущаго далеко отъ столицы—центра управленія страной; мѣры же, предлагаемыя для устройства путей, составляютъ лишь личный мой взглядъ, — взглядъ неспеціалиста, а сельскаго хозяина, быть можетъ, ошибочный въ основаніи и, навѣрное, съ неточностями въ техническихъ вычисленіяхъ, на что я прошу смотрѣть снисходительно. Возбуждаемый же мною вопросъ при обсужденіи, быть можетъ, вызоветъ проекты устройства путей болѣе раціональные и точные, чѣмъ мною предложенный, но это только послужитъ къ благу населенія. Вообще вопросъ о путяхъ сообщенія въ Россіи достоинъ всесторонняго разсмотрѣнія Императорскимъ Вольнымъ Экономическимъ Обществомъ, какъ вопросъ экономической жизни народа, неразрывно связанный съ жизнью государства.

С. А. Короленко.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 15 Декабря 1888 года.

Типографія Товарищества „Общественная Польза“, Б. Подъяч., № 39.

