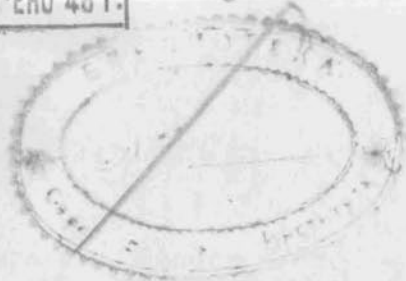


227543

ПРОБЕ ЕНО 48 г.



ОТЧЕТЪ

САРАТОВСКАГО

БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА

за 1909—1910 годъ.



САРАТОВЪ.

Типо-литографія Т-ва Г. Х. Шельгорнъ и К^о.
1911.

О Г Л А В Л Е Н І Е

	Страницы.
Составъ Биржевого Комитета	3
Составъ Арбитражной Комиссіи, ревизіонной и биржевые маклера	4
Общій обзоръ дѣятельности Биржевого Комитета за отчетный годъ	4
Вступленіе С. Я. Гурьянова въ должность биржевого маклера	9
Засѣданіе Биржевого Комитета по вопросу о соединеніи Южной Сибири съ Европейской Россіей	9
Засѣданіе Комитета о принятіи участія въ торжествѣ открытія Саратовскаго Императорскаго Университета 6 декаб. 1909 г.	10
Засѣданіе Комитета объ организациі сбора пожертвованій въ ознаменованіе открытія Университета въ Саратовѣ и избраніи депутаціи	11
Избраніе П. М. Рѣпина представителемъ Комитета на 2-й Съѣздъ Судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна въ Н.-Новгородѣ. 10 декабря 1910 г. . . .	12
Избраніе А. А. Добровольскаго представ. Комитета для участія въ Комиссіи о соединеніи рельсов. путемъ Южной Сибири съ Европ. Россіей . . .	12
Торжественное открытіе Императорскаго Саратовскаго Университета и участіе въ немъ представителей Бирж. О-ва 6 декаб. 1909 г.	12
Привѣтственный адресъ Импер. Сар. Университ. отъ имени Биржевого О-ва	13
Засѣданіе Бирж. Ком. о пожертвованіи мѣстными Отдѣл. Банковъ: Азово-Донск. Коммерч., Волжско-Камск. Ком., Русскаго для внѣш. Торг., Русск. Торг.-Пром. и Сѣвернаго 5000 руб. для учрежденія ихъ имени стипендіи при Саратов. Университетѣ	13
Засѣданіе Бирж. Комитета по вопросу о развитіи комиссіонной дѣятельности банковъ	13
Отвѣтъ Биржевого Комитета Совѣту Съѣзд. предст. бирж. торг и сельск. хоз. на вопросъ о развитіи комиссіон. дѣятельности банковъ	15
Совѣщаніе судовладѣльцевъ при Биржѣ 29 декабря 1909 г. по вопросу о загражденіи размытой Покровской плотины	15
Избраніе предсѣд. Бирж. Комитета Ф. П. Шмидтъ на IV Всероссийскій Съѣздъ предст. биржев. торг. и сельск. хоз. 21 января 1910 г. и въ засѣданіе Комитета Управл. Внутрен. Водныхъ Путей и шоссейныхъ дорогъ 28-го января 1910 г., а также уполномоч. въ послѣднее А. Ф. Волкова. . . .	18
Засѣданіе Бирж. Комитета по вопросу 24-му програм. занятій СХІІ-го Общ. Тариф. Съѣзда объ установленіи порядка взвѣшиванія хлѣбныхъ грузовъ, сдаваемыхъ желѣзными дорогами въ элеваторы и принимаемыхъ отъ нихъ	18
Объ улучшеніи породы пивовареннаго ячменя въ Саратовской губерніи . . .	19
Засѣданіе Бирж. Комитета по вопросу изданнаго обязательн. постановленія Городской Думы объ обезпеченіи норм. отдыха служащ. въ торг. заведен., складахъ и конторахъ	20
Засѣданіе Бирж. Комитета по вопросу о сохраненіи дѣйствующей по зак. 1907 года разницы тарифа на зерно и переработ. изъ зерна продукты и объ уравниеніи тарифа на зерно и переработ. продукты	20

Совѣщаніе представителей торговли по вопросу о пересмотрѣ опубликованнаго 17 января 1909 г. обязательн. постан. Саратов. Город. Думы объ обезпеч. норм. отдыха служащ. въ торг. завед., складахъ и конторахъ.	22
Засѣданіе Бирж. Комитета по тому же вопросу	24
Ходатайство Бирж. Комитета передъ Нач. Казан. Окр. П. С. объ оставленіи въ Саратовѣ землечерпат. машины „Волжская 20“ для окончанія работъ по расчисткѣ Ильинской гряды	26
Избраніе Ф. П. Шмидтъ на 13-й Общ. Тариф. Съѣздъ въ СПб. по пересмотру нѣкоторыхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ	27
Соображеніе Бирж. Комитета по вопросу объ измѣненіи обязат. постан. Саратовской Город. Думы	27
Засѣданіе Бирж. Комитета по вопросу о введеніи на Саратовской Биржѣ правилъ биржевой торговли	31
Заявленіе мѣстныхъ хлѣб. торговцевъ о регулированіи хлѣбной торговли на базарахъ	31
Частное совѣщаніе 12 апрѣля 1910 года при Биржѣ съ участіемъ Биржев. Комитета по вопросу объ установленіи сборовъ въ пользу городовъ съ перевозимыхъ по воднымъ путямъ грузовъ	32
Очередное годовичное Общее Собраніе 25 апрѣля 1910 года	40
Выраженіе благодарности Бирж. О-ва А. А. Добровольскому за участіе его въ Комиссіи о новыхъ жел. дор.	47
Продолж. засѣданія Комитета по вопросу о введеніи на Саратов. Биржѣ правилъ биржевой торговли	47
Избраніе депутаціи въ С.-Петербургъ для поддержанія ходатайства Биржевого О-ва о направленіи Семипалатинской жел. дор. на Мартукъ-Уральскъ	48
Докладная записка о нуждахъ судоходства, поданная г. Министру Путей Сообщенія	48
Телеграфное ходатайство Бирж. Комитета передъ Нач. Каз. Окр. Путей Сообщ. о назначеніи землечерпат. машины для углубленія нижней части Городского канала	51
Отказъ въ ходатайствѣ Комитета о присылкѣ землечерпательной машины	51
Засѣданіе Бирж. Комитета по обсужденію доклад. записки Минист. Торг. и Пром. о выработкѣ мѣропріятій, направленныхъ къ улучшенію условій экспорта нашего хлѣба за границу и заключеніе его по данному вопросу	52
Избраніе А. Ф. Волкова представит. Комитета на 137 Общ. Тариф. Съѣздъ 27-го октября 1910 года	62
Отчетъ о дѣятельности представителя Саратов. Бирж. Комитета А. Ф. Волкова въ С.-Петербургѣ	62
IV-й Всероссийскій Съѣздъ предст. биржевой торговли и сельск. хозяйства	62
Совѣщаніе при Министерствѣ Финансовъ представ. частныхъ банковъ о выданныхъ ссудахъ подъ хлѣбъ урожая 1909 года	67
Совѣщаніе при Министер. Торг. и Пром. по дѣламъ хлѣбнаго экспорта	68
Совѣщаніе о хлѣбной торговлѣ при Министер. Торг. и Промышленности	70
Совѣщаніе при Департаментѣ желѣзно-дорож. Дѣлъ М-ва Финансовъ о хлѣбныхъ тарифахъ	75
Мукомольное производство по докладу маклера И. А. Залетова	129
Хлѣбная торговля (по докладу И. А. Залетова)	130
Очеркъ рыбной, лѣсной торговли и пароходнаго дѣла за 1910 годъ (по докладу маклера Н. С. Чикирова)	135

III.

	Страницы.
Очеркъ торговли нефтяными продуктами (по докладу С. И. Барцева) . . .	139
Торговля желѣзомъ (по докладу маклера И. А. Залетова) . . .	141
Торговля каменнымъ углемъ	142
Кирпичное производство и торговля за 1909—1910 годъ (по докладу маклера С. Я. Гурьянова)	142
Бакалейная торговля (по докладу С. Я. Гурьянова)	144
Кассовый отчетъ	145
Смѣта прихода и расхода денежныхъ суммъ	153
Списокъ членовъ Биржевого Общества	157
Вѣдомость прибывшимъ и отправленнымъ грузамъ съ Саратовской пристани въ навигацію 1910 года	163
Вѣдомости о количествѣ купленныхъ хлѣбовъ разными фирмами	167
Таблица о привозѣ хлѣбовъ на базарахъ.	
Таблица цѣнъ на хлѣбные товары.	

ОТЧЕТЪ

Саратовскаго Биржевого Комитета

за время съ 1-го ноября 1909 по 1-е ноября 1910 года.

Въ отчетномъ году въ составъ Биржевого Общества входило 105 человѣкъ, изъ которыхъ платили взносъ по первому разряду (25 руб. согласно постановленію Общаго Собранія отъ 17 декабря 1900 года) — 63 человѣка и по второму (15 руб. въ годъ) — 102 человѣка.

Затѣмъ посѣщали Биржу по входнымъ годовымъ билетамъ — 20 человѣкъ.

Кромѣ того было выдано — 58 билетовъ на временное посѣщеніе Биржи.

На входъ въ 1-й и 2-й биржевые залы было продано 1586 билетовъ.

Наконецъ на входъ въ третій биржевой залъ было продано билетовъ: годовыхъ — 1, полугодовыхъ — 3, временныхъ — 165 и разовыхъ — 3200.

Въ составѣ Биржевого Комитета въ отчетномъ году находились:

Предсѣдатель Федоръ Петровичъ Шмидтъ.

Заступающій мѣсто предсѣдателя Александръ Ивановичъ Шумилинъ.

Старшины:	{	Сергѣй Ивановичъ Барцевъ,
		Эмануиль Эмануиловичъ Борель,
		Фокей Ивановичъ Ивановъ,
		Василій Александровичъ Красулинъ,
		Алексѣй Васильевичъ Окомелковъ,

Кандидаты къ нимъ:

Викторъ Павловичъ Кирюхинъ,
Иванъ Ивановичъ Рейнеке,
Иванъ Андреевичъ Бендеръ,
Исаакъ Соломоновичъ Левковичъ,
Дмитрій Васильевичъ Тихомировъ.

Въ составъ Арбитражной Комиссіи входили слѣдующія лица:
Предсѣдатель Александръ Ивановичъ Шумилинъ.

Члены: { Сергѣй Ивановичъ Барцевъ,
Иванъ Андреевичъ Бендеръ,
Осипъ Ивановичъ Галактіоновъ,
Фокей Ивановичъ Ивановъ,
Илья Афанасьевичъ Медвѣдевъ,
Алексѣй Васильевичъ Окомелковъ,
Александръ Кондратьевичъ Рейнеке,
Павелъ Михайловичъ Рѣпинъ,
Митрофанъ Семеновичъ Степашкинъ,
Петръ Алексѣевичъ Терпуговъ,
Иванъ Никитичъ Худобинъ,
Иванъ Петровичъ Цыковъ,
Василій Поликарповичъ Чистяковъ.

Составъ Ревизіонной Комиссіи: О. И. Галактіоновъ, М. С. Степашкинъ и Б. Н. Шатовъ.

Биржевые маклера: С. Я. Гурьяновъ, И. А. Залетовъ и Н. С. Чикировъ.

Представителями Биржевого Общества въ Городскія раскладочныя по дополнительному промысловому налогу присутствія на четырехлѣтіе съ 1910 по 1914 годъ были избраны: Н. А. Агафоновъ, П. П. Борисовъ-Морозовъ, В. П. Кирюхинъ и А. К. Рейнеке.

Представителями Биржевого Общества въ Общемъ Присутствіи Казенной Палаты по государственному дополнительному промысловому налогу на четырехлѣтіе съ 1908 по 1912 г. были избраны: А. И. Горсковъ и П. М. Рѣпинъ.

Общій обзоръ дѣятельности Биржевого Комитета за отчетный годъ.

Въ дѣятельности Биржевого Комитета за отчетный 1909—1910 биржевой годъ, помимо повседневной работы, которая протекала у всѣхъ на глазахъ и о которой поэтому распространяться здѣсь было бы излишне, необходимо отмѣтить нѣсколько моментовъ болѣе общаго и важнаго значенія, когда труды Биржевого Комитета были направлены на проведеніе въ жизнь предположеній и усовершенствованій, при условіи осуществленія которыхъ, по мнѣнію Биржевого Комитета, единственно возможно дальнѣйшее нормальное развитіе торговли и промышленности какъ города Саратова такъ и всего Саратовскаго района.

Въ этомъ отношеніи на первсе мѣсто необходимо поставить труды Биржевого Комитета по вопросу о проведеніи Южно-Сибирской

желѣзной дороги и направленіи ея отъ Семипалатинска на Мартукъ-Уральскъ. Сознвая огромное значеніе, которое можетъ имѣть Южная Сибирь въ дѣлѣ снабженія мѣстныхъ мукомольныхъ мельницъ и маслобойныхъ заводовъ сырыми продуктами, въ случаѣ неурожая хлѣбовъ въ Саратовской и прилегающихъ къ ней губерніяхъ, Биржевой Комитетъ не могъ не заинтересоваться занятіями комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, въ которой къ началу разсматриваемаго отчетнаго биржевого года былъ выдвинутъ на очередь вопросъ о необходимости соединенія Южной Сибири рельсовымъ путемъ съ Европейской Россіей. По возвращеніи въ срединѣ ноября 1909-го года председателя Биржевого Комитета изъ С.-Петербурга имъ были переданы въ Биржевой Комитетъ матеріалы по вопросу о проведеніи Южно-Сибирской магистрали. Въ виду того, что эти матеріалы имѣлись въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и подлежали разсмотрѣнію ея въ недалекомъ будущемъ, Биржевой Комитетъ призналъ необходимымъ безотлагательно заняться выясненіемъ своей точки зрѣнія относительно направленія Южно-Сибирской желѣзной дороги. Придя къ заключенію, что изъ всѣхъ проектовъ соединенія Южной Сибири рельсовымъ путемъ съ Европейской Россіей интересамъ Саратовскаго района наиболѣе соотвѣтствовало бы проведеніе Южно-Сибирской магистрали отъ Семипалатинска на Мартукъ-Уральскъ, Биржевой Комитетъ въ началѣ декабря 1910 года уполномочилъ инженера А. А. Добровольскаго, живущаго въ С.-Петербургѣ, быть его представителемъ въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Благодаря компетентности А. А. Добровольскаго въ вопросахъ желѣзнодорожнаго строительства, проектъ проведенія Уральско-Семипалатинской желѣзнодорожной линіи получилъ энергичную серьезную защиту и такимъ образомъ интересы Саратовскаго района въ вопросѣ о направленіи Южно-Сибирской желѣзной дороги были надлежащимъ образомъ поддержаны. Уже въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1910 года Биржевой Комитетъ имѣлъ возможность выступить въ годичномъ общемъ собраніи, послѣ того какъ А. М. Масленниковъ ознакомилъ собраніе съ работами, происходившими въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, съ предложеніемъ принять слѣдующую резолюцію: „Саратовское Биржевое Общество, признавая необходимымъ соединеніе рельсовымъ путемъ Южно-Сибирскихъ степей съ г. Саратовомъ (Уральско-Семипалатинской ж. д.), перешивку узкой уральской желѣзнодорожной колеи на широкую и постройку моста черезъ Волгу у г. Саратова, такъ какъ только при этомъ условіи мукомольное и маслобойное производства Саратовскаго района по-

лучать возможность постоянно имѣть продукты для переработки въ необходимыхъ количествахъ и тѣмъ устранятся гибельныя для нихъ положенія, которыя приходилось этимъ производствамъ переживать въ послѣдніе годы при неурожаяхъ въ Саратовской и Самарской губерніяхъ, постановило: 1) возбудить черезъ Биржевой Комитетъ ходатайство въ надлежащихъ учрежденіяхъ и передъ должностными лицами о скорѣйшей постройкѣ указанной желѣзной дороги и желѣзнодорожныхъ сооружений Рязанско-Уральскаго общества и 2) просить Биржевой Комитетъ поддержать это ходатайство посылкой депутаціи въ г. С.-Петербургъ, въ составъ каковой предоставить Биржевому Комитету, по его усмотрѣнію, пригласить членовъ Саратовскаго Биржевого Общества“.

Эта резолюція единогласно была принята общимъ собраніемъ и тѣмъ твердо установлено было основаніе для дальнѣйшей дѣятельности Биржевого Комитета по вопросу о проведеніи Южно-Сибирской желѣзной дороги.

По примѣру прежнихъ лѣтъ Биржевой Комитетъ и въ отчетномъ году не мало своего вниманія удѣлилъ Волгѣ и въ особенности городскому каналу. Неуклонно преслѣдуя идею о выправленіи русла Волги у Саратова и о возстановленіи транзитнаго хода черезъ Старорѣчье, въ сознаніи безконечной важности разрѣшенія этой задачи для правильного торгово-промышленнаго развитія г. Саратова, Биржевой Комитетъ, цѣною продолжительныхъ и настойчивыхъ ходатайствъ добился къ началу отчетнаго года частичной расчистки Ильинской гряды, представляющей серьезнѣйшее естественное препятствіе къ улучшенію состоянія городского канала. Работами землечерпательницы „Волжская 20-я“ къ концу навигаціи 1909-го года былъ прорытъ сквозной ходъ черезъ Ильинскую гряду. Однако въ виду неудовлетворительности достигнутыхъ при этомъ результатовъ, не обезпечивавшихъ безопаснаго движенія судовъ черезъ Ильинскую гряду, Биржевой Комитетъ въ отчетномъ году снова ходатайствуетъ сначала передъ Начальникомъ Управленія Казанскаго Округа Путей Сообщенія, а затѣмъ передъ г. Министромъ Путей Сообщенія, при проѣздѣ его 24 іюня прошлаго года черезъ Саратовъ, о продолженіи землечерпательныхъ работъ на Ильинской грядѣ до окончательной ея уборки.

Вмѣстѣ съ тѣмъ въ отмѣченныхъ ходатайствахъ, Биржевой Комитетъ, выясняя значеніе правильныхъ и систематическихъ землечерпательныхъ работъ для надлежащаго улучшенія состоянія Саратовскаго городского канала, указывалъ на необходимость, въ цѣляхъ постоян-

наго обслуживанія канала, назначенія для него спеціальной землечерпательной машины, не связанной обязательностью работъ на транзитѣ. Однако ходатайства эти успѣхомъ не увѣнчались. Въ отвѣтъ, данномъ депутаціи Биржевого Комитета г. Министромъ Путей Сообщенія, былъ высказанъ взглядъ, что главнѣйшей задачей Вѣдомства Путей Сообщенія, въ отношеніи рѣчного судоходства является поддержаніе транзита на надлежащей по требованіямъ судоходства глубинѣ и что заботы по улучшенію подходовъ къ пристанямъ и городамъ, какъ имѣющія въ виду работы отнесенныя Вѣдомствомъ, вслѣдствіе недостаточности имѣющихся у него землечерпательныхъ машинъ на вторую очередь, слѣдуетъ возложить на мѣстное населеніе, ближе всѣхъ въ этомъ дѣлѣ заинтересованное. Съ этой точки зрѣнія г. Министръ Путей Сообщенія не нашелъ возможнымъ пойти на встрѣчу ходатайству Биржевого Комитета относительно командированія для постоянного обслуживанія Саратовскаго городского канала особой землечерпательной машины.

Такимъ образомъ не было своевременно предотвращено постоянное явленіе осенняго обмеленія городского канала, съ особою силою проявившееся въ минувшую навигацію, когда глубина нижней части канала въ районѣ Улешей въ началѣ августа упала до шести четвертей, и передъ мѣстными представителями судоходства, торговли и промышленности встала грозная опасность возможнаго прекращенія навигаціи по каналу въ то время, когда къ Саратовскимъ мельницамъ и нефтянымъ складамъ не было еще подвезено и половины предназначенныхъ для нихъ грузовъ.

Въ это тяжелое для мѣстной торговли и промышленности время Биржевой Комитетъ телеграфно ходатайствовалъ передъ Управленіемъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія о командированіи въ Саратовъ землечерпательной машины для расчистки хода въ Улешахъ. Но, въ виду не менѣе опаснаго въ это время положенія дѣлъ на транзитѣ, потребовавшаго усиленныхъ работъ, по поддержанію надлежащей глубины на перекатахъ, ходатайство Биржевого Комитета о присылкѣ землечерпательной машины для расчистки городского канала въ Улешахъ не было удовлетворено своевременно и хотя позднѣе землечерпательныя работы тамъ и начались, но, въ виду недостаточности времени, остающагося до закрытія навигаціи, къ успѣшнымъ результатамъ онѣ не привели.

Этимъ Биржевой Комитетъ и заканчиваетъ общій обзоръ своей дѣятельности въ ея наиболѣе важныхъ моментахъ за отчетный годъ.

Переходя къ хронологическому описанію своей дѣятельности за отчетный годъ, Биржевой Комитетъ долженъ отмѣтить слѣдующіе наиболѣе важные моменты:

Въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ Биржевой Комитетъ ходатайствовалъ передъ вѣдомствомъ Путей Сообщенія о расчисткѣ Ильинской гряды, представляющей одно изъ серьезнѣйшихъ препятствій для судоходства по городскому каналу. Наконецъ въ навигацію 1909 года при помощи землечерпательной машины „Волжская № 20“ въ Ильинской грядѣ была сдѣлана сквозная прорѣзь, хотя пока и небольшой ширины. Но этотъ успѣхъ по существу довольно скромный и важный лишь, какъ начало стоящей на очереди работы по приведенію въ судоходное, въ полномъ смыслѣ этого слова, состояніе городского канала, Биржевой Комитетъ нашелъ необходимымъ отмѣтить посылкою телеграммы на имя начальника Управленія Казанскаго Округа Путей Сообщенія слѣдующаго содержанія:

„Сегодня комиссія представителей торговли и промышленности Биржевого Общества осмотрѣла прорытую въ Ильинской грядѣ прорѣзь машиной номеръ двадцатый. Много лѣтъ Биржевое Общество ходатайствовало о расчисткѣ Ильинской гряды, наконецъ при Вашей практической опытности и выдающейся энергіи удалось устранить это главнѣйшее препятствіе для прохода судовъ вдоль городского берега. Хотя этотъ проходъ пока и небольшой ширины, но мы твердо надѣемся и вѣримъ, что въ ближайшемъ будущемъ съ Вашей помощью Ильинская гряда будетъ совершенно расчищена до уровня берега. Члены Биржевого Общества приносятъ поэтому Вашему Превосходительству искреннѣйшую благодарность за Ваши труды на пользу торговли и промышленности“.

Затѣмъ была послана телеграмма инженеру А. Е. Маркову, въ продолженіе ряда лѣтъ завѣдывавшему землечерпательными работами у Саратова. Въ ней Биржевой Комитетъ, вспоминая по поводу прорытія Ильинской гряды о А. Е. Марковѣ, какъ объ инициаторѣ и первомъ исполнителѣ работъ по созиданію Саратовскаго городского канала, выражаетъ увѣренность, что въ ближайшемъ будущемъ Саратовскій городской каналъ будетъ служить во всякое время навигаціи свободному проходу судовъ.

4-го ноября 1911 года были получены отъ инженеровъ В. Г. Клейбера и А. Е. Маркова отвѣтныя телеграммы, въ которыхъ они благодарили Биржевой Комитетъ за вниманіе.

7-го ноября 1909 года, по приведеніи къ присягѣ, вступилъ въ отправленіе обязанностей биржевого маклера при Саратовской Биржѣ Сергѣй Яковлевичъ Гурьяновъ.

Вступленіе С. Я. Гурьянова въ должность биржевого маклера.

20-го ноября 1909 года состоялось засѣданіе Биржевого Комитета, въ присутствіи предсѣдателя Ф. П. Шмидтъ, и старшинъ: С. И. Барцева, В. А. Красулина, А. В. Окомелкова, А. И. Шумилина и кандидатовъ въ старшины—В. П. Кирюхина и Д. В. Тихомірова.

Засѣданіе Биржевого Комитета по вопросу о соединеніи Южной Сибири съ Европейской Россіей.

Въ засѣданіи обсуждался вопросъ объ отношеніи Биржевого Комитета къ предположеніямъ о соединеніи Южной Сибири съ Европейской Россіей рельсовыми путями.

По этому поводу предсѣдателемъ былъ сдѣланъ докладъ относительно происходившихъ въ это время въ С.-Петербургѣ занятій комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Какъ выяснилось въ засѣданіяхъ этой комиссіи представителями Сибири по вопросу о соединеніи рельсовымъ путемъ Южной Сибири съ Европейской Россіей разбились на двѣ главныя группы, заявившія два разныхъ ходатайства. Одно теченіе отстаиваетъ необходимость связать Южную Сибирь съ великой Сибирской желѣзной дорогой черезъ Семипалатинскъ-Омскъ, другое,—имѣющее въ виду дать выходъ для сибирскихъ грузовъ на юго-западъ, высказывается за соединеніе Семипалатинска съ Уральскомъ.

По мнѣнію предсѣдателя интересы Саратова побуждаютъ примкнуть къ послѣдней группѣ. Несомнѣнно, соединеніе Саратова черезъ Уральскъ съ Семипалатинскомъ должно будетъ въ сильнѣйшей степени содѣйствовать торгово-промышленному развитію Саратова; въ частности много выиграетъ и Волжское судоходство, такъ какъ новая желѣзная дорога привлечетъ лѣтомъ на Волгу въ значительномъ количествѣ хлѣбные и другіе грузы, движущіеся на сѣверъ.

Указавъ далѣе, что Саратовскимъ Городскимъ Управленіемъ по этому вопросу представлено ходатайство о соединеніи Уральска со ст. Мартукъ Оренбургско-Ташкентской желѣзной дороги, предсѣдатель высказался за необходимость для поддержанія интересовъ Саратова въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ избрать представителя Биржевого Комитета, который бы принималъ участіе въ засѣданіяхъ указанной комиссіи.

По обмѣнѣ мнѣній, было постановлено: просить А. Ф. Волкова быть представителемъ Биржевого Комитета во всѣхъ учрежденіяхъ, имѣющихъ отношеніе къ вопросу о проведеніи новыхъ желѣзныхъ дорогъ.

О принятіи участія въ торжествѣ открытія Саратовскаго Университета 6 декабря 1909 года.

Въ томъ же засѣданіи Биржевого Комитета разсматривался вопросъ о принятіи участія въ торжествѣ открытія Саратовскаго Университета, имѣющаго быть 6 декабря 1909 года.

Было постановлено: созвать повѣстками всѣхъ членовъ Биржевого Общества, проживающихъ въ Саратовѣ, въ частное совѣщаніе 25 ноября 1909 года въ 12^{1/2} час. дня, предложить совѣщанію принять участіе въ торжествѣ путемъ принесенія привѣтственнаго адреса Университету, для чего избрать трехъ лицъ въ составъ депутаціи для его поднесенія.

25-го ноября 1909 года происходило частное совѣщаніе членовъ Биржевого Общества относительно принятія участія въ торжествѣ открытія Саратовскаго Университета.

По повѣсткамъ, разосланнымъ всѣмъ членамъ Биржевого Общества, проживающимъ въ Саратовѣ, въ совѣщаніе явилось около ста человекъ.

Совѣщаніе было открыто въ первомъ часу дня предсѣдателемъ Биржевого Комитета Ф. П. Шмидтъ, который объяснилъ, что въ засѣданіи Биржевого Комитета 20-го ноября 1909 года обсуждался вопросъ о принятіи участія въ торжествѣ путемъ принесенія привѣтственнаго адреса Университету черезъ особо избранную депутацію въ составѣ трехъ лицъ. Затѣмъ Ф. П. Шмидтъ просилъ присутствовавшихъ высказаться о томъ, кому поручить составленіе адреса и кого избрать въ депутацію.

Относительно составленія привѣтственнаго адреса Д. Е. Карноуховымъ было высказано пожеланіе, чтобы трудъ этотъ взялъ на себя Биржевой Комитетъ.

Ф. П. Шмидтъ, констатировавъ, что нѣтъ возраженій противъ предложенія Д. Е. Карноухова, предложилъ перейти къ обсужденію вопроса о выборахъ депутаціи, которая должна привѣтствовать Университетъ.

По этому вопросу были высказаны два мнѣнія. Д. Е. Карноуховъ настаивалъ на избраніи усиленнаго состава депутаціи и при томъ изъ рядовыхъ членовъ Биржевого Общества, въ виду того, что члены Биржевого Комитета будутъ приглашены къ участію въ торжествѣ, какъ должностныя лица.

И. С. Шапиро находилъ неприемлемымъ предложеніе объ усиленіи состава депутаціи, указывая на недостатокъ мѣста въ городскомъ театрѣ, гдѣ предположено устроить торжественный актъ и полагалъ, что слѣдуетъ ограничиться делегированіемъ трехъ представителей Биржевого Общества. Въѣстъ съ тѣмъ онъ высказался за предоставленіе Бирже-

вому Комитету права намѣтити по своему усмотрѣнію трехъ лицъ въ составъ депутаціи.

Вопросы о количествѣ депутатовъ и о томъ, избрать ли ихъ въ данномъ совѣщаніи или предоставить сдѣлать это Комитету были поставлены предсѣдателемъ на баллотировку.

Громаднымъ большинствомъ собраніе высказалось за делегированіе на торжество трехъ представителей Биржевого Общества и за предоставление Комитету права избранія ихъ.

Послѣ этого обсуждалось заявленіе, внесенное Ф. И. Малининымъ, не ограничиваться однимъ принесеніемъ адреса Университету, а выразить свое отношеніе къ столь важному для Саратова событію учрежденіемъ при Университетѣ стипендій имени биржевого общества, или ассигнованіемъ средствъ на устройство столовой для нуждающихся студентовъ.

По чисто формальнымъ соображеніямъ сложности возбужденнаго вопроса и неподготовленности собранія къ его разсмотрѣнію, Д. Е. Карноуховъ и И. С. Шапиро высказались противъ обсуждения предложенія Ф. И. Малинина въ данномъ совѣщаніи и за отложеніе его до общаго собранія.

Ф. И. Малининъ настаивалъ на обсужденіи своего предложенія и обратился къ предсѣдателю съ вопросомъ можно ли созвать общее собраніе въ ближайшемъ времени.

Ф. П. Шмидтъ разъяснилъ, что экстренное общее собраніе членовъ Биржевого Общества можно было бы созвать, но въ виду отсутствія у общества свободныхъ денежныхъ ресурсовъ оно едва ли что можетъ ассигновать на указываемыя Ф. И. Малининымъ цѣли. Съ своей стороны Ф. П. Шмидтъ признавалъ необходимымъ ознаменовать открытіе университета въ Саратовѣ добрымъ дѣломъ и предложилъ, какъ единственный способъ для полученія необходимыхъ для этого денежныхъ средствъ, поручить Биржевому Комитету открыть сборъ пожертвованій.

Въ виду выраженного совѣщаніемъ одобренія этого предложенія, оно подвергается голосованію и принимается собраніемъ единогласно.

Въ засѣданіи Биржевого Комитета 26-го ноября 1909 года, состоявшемъ подъ предсѣдательствомъ предсѣдателя Комитета Ф. П. Шмидтъ и въ присутствіи старшинъ С. И. Барцева, А. В. Окомелкова и кандидатовъ въ старшины—В. П. Кирюхина и Д. В. Тихомирова, первымъ разсматривался вопросъ объ организаціи, согласно желанію, выраженному частнымъ совѣщаніемъ 25 ноября 1909 года, сбора пожертвова-

Засѣданіе Биржевого Комитета объ организаціи сбора пожертвованій въ ознаменованіе открытія Университета въ Са-

ратовъ и избраніи ній на доброе дѣло въ ознаменованіе открытія Университета въ Саратовѣ. депутаціи для под- ратовъ.

несенія привѣтствен- По обмѣнѣ мнѣній, было признано необходимымъ для сбора по- наго адреса отъ име- жертвованій выпустить отъ имени Комитета особые подписные листы ни Биржевого О-ва и раздать эти листы всѣмъ членамъ Комитета и кандидатамъ къ нимъ, на торжественномъ а также и нѣкоторымъ членамъ Биржевого Общества. актѣ открытія Сара- Редакція заглавія подписныхъ листовъ была установлена слѣдую- товскаго Универси- щая: „подписной листъ для сбора пожертвованій на образованіе капи- тета. тала въ пользу недостаточныхъ студентовъ по назначенію общаго соб- ранія въ ознаменованіе открытія Саратовскаго Университета“.

Затѣмъ обсуждался вопросъ о лицахъ, которыя должны войти въ составъ депутаціи для принесенія привѣтственнаго адреса Саратовскому Университету въ торжественный день его открытія 6-го декабря 1909 года.

Въ депутацію были избраны: Ф. П. Шмидтъ, П. М. Рѣпинъ и И. Н. Худобинъ.

**Избраніе П. М. Рѣ-
пина представите-
лемъ Комитета на
2-й съѣздъ Судовла-
дѣльцевъ Волжскаго
бассейна въ Н.-Новг.
10 декабря 1909 г.**

Послѣ этого Биржевымъ Комитетомъ было заслушано извѣщеніе Совѣта Съѣздовъ судовладѣльцевъ Волжскаго бассейна о назначеніи на 10-е декабря 1909 года въ Нижнемъ-Новгородѣ второго съѣзда судовладѣльцевъ съ просьбой прислать на съѣздъ представителя Биржевого Комитета.

Было постановлено: просить П. М. Рѣпина принять на себя пред- ставительство интересовъ Биржевого Общества на упомянутомъ съѣздѣ.

**Избраніе А. А. Доб-
ровольскаго предста-
вителемъ Комитета
для участія въ ко-
миссіи о соединеніи
рельсовымъ путемъ
Южной Сибири съ
Европейской Россіей.**

1 декабря 1909 года Биржевымъ Комитетомъ было отправлено инженеру Анатолю Александровичу Добровольскому въ С.-Петербургъ уполномочіе на представительство интересовъ Саратовскаго Биржевого Общества въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ при обсужденіи вопроса о соединеніи рельсовымъ путемъ Южной Сибири съ Евро- пейской Россіей.

**Торжественное от-
крытіе Император-
скаго Саратовскаго
Университета и учас-
тіе въ немъ пред-
ставителей Биржево-
го О-ва 6 декабря
1909 года.**

6-го декабря 1909 года въ Саратовѣ торжественно было отпразд- новано официальное открытіе Императорскаго Саратовскаго Универ- ситета, приуроченное къ закладкѣ первыхъ университетскихъ зданій на Московской площади.

Въ чествованіи возникающаго храма науки принялъ участіе, мож- но сказать, весь городъ, какъ широкія массы населенія, такъ и прави- тельственныя и общественныя учрежденія и просвѣтительныя общества

Отъ имени Саратовскаго Биржевого Общества, на состоявшемся 6 декабря 1909 года въ помѣщеніи городского театра торжественномъ актѣ, депутаціей въ составѣ предсѣдателя Биржевого Комитета Ф. П. Шмидтъ и членовъ Биржевого Общества П. М. Рѣпина и И. Н. Худобина былъ переданъ ректору Императорскаго Саратовскаго Университета В. И. Разумовскому привѣтственный адресъ слѣдующаго содержания: „Императорскому Саратовскому Университету въ день открытія 6-го декабря 1909 года.

Въ торжественный день открытія Саратовскаго Университета Биржевое Общество приноситъ ему свое поздравленіе и горячія пожеланія успѣха и процвѣтанія на поприщѣ распространенія высшаго образованія. Вновь открываемому храму науки на грани Европейской и Азіатской Россіи предстоитъ великая миссія насажденія культуры на громадномъ пространствѣ и приобщеніе къ міровой цивилизаціи разнообразнаго населенія юго-востока.

Биржевое общество смотритъ на родной университетъ съ твердой надеждой, что онъ явится могучимъ піонеромъ въ изученіи всѣхъ сторонъ жизни и природныхъ богатствъ края и дастъ давно ожидаемыхъ здѣсь просвѣщенныхъ дѣятелей, которые создадутъ лучшія условія жизни и заложатъ твердое основаніе для развитія кипучей широкой промышленности и торговли“.

11 декабря 1909 года въ засѣданіи Биржевого Комитета, въ присутствіи предсѣдателя Ф. П. Шмидтъ, старшинъ: С. И. Барцева, В. А. Красулина, А. В. Окомелкова и А. И. Шумилина, предсѣдателемъ было доложено, что, въ ознаменованіе открытія Саратовскаго Университета, пять мѣстныхъ отдѣленій банковъ:— Азовско-Донскаго Коммерческаго, Волжско-Камскаго Коммерческаго, Русскаго для внѣшней торговли, Русскаго Торгово-Промышленнаго и Сѣвернаго, по уполномочію своихъ правленій, препроводили Биржевому Комитету пять тысячъ рублей для учрежденія стипендіи имени названныхъ банковъ при Саратовскомъ Университетѣ.

Было постановлено: выразить письменно благодарность банкамъ-жертвователямъ за ихъ даръ и сообщить имъ, что по вопросу объ учрежденіи стипендіи Биржевой Комитетъ войдетъ въ сношеніе съ Совѣтомъ Императорскаго Николаевскаго Саратовскаго Университета.

Въ томъ же засѣданіи Биржевого Комитета было рассмотрѣно предложеніе Совѣта Съѣздовъ представителей биржевой торговли и

Привѣтственный адресъ Императорскому Саратовскому Университету отъ имени Бирж. О-ва

Засѣданіе Биржевого Комитета по вопросу о пожертвованіи мѣстными отдѣленіями банковъ: Азов.-Донск. Коммерчesk., Волжско-Камск. Ком., Русскаго для внѣшней торговли, Русскаго Торгово-Промышлен. и Сѣвернаго 5000 руб. для учрежденія ихъ имени стипендіи при Саратов. Универ.

Засѣданіе Биржевого Комитета по

вопросу о развитіи
комиссіонной дѣя-
тельности банковъ.

сельскаго хозяйства дать заключеніе по возбужденному Московской хлѣбной биржей вопросу о чрезмѣрномъ развитіи комиссіонной дѣя-
тельности банковъ, переходящей во многихъ случаяхъ въ покупку и
продажу товаровъ банками за свой собственный счетъ.

Приступивъ къ разсмотрѣнію упомянутаго вопроса и имѣя въ ви-
ду, что съ нѣкоторыхъ сторонъ раздаются голоса о томъ, что банки,
подъ видомъ комиссіонной дѣятельности, занимаются покупкою и про-
дажею товаровъ за свой собственный счетъ, Совѣтъ Съѣздовъ пред-
ставителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства призналъ необ-
ходимымъ обратиться ко всѣмъ Биржевымъ Комитетамъ съ просьбой
сообщить отзывъ по нижеслѣдующимъ вопросамъ:

1. Извѣстно ли Комитету, что мѣстные банки или отдѣленія бан-
ковъ въ его районѣ получаютъ приказы на покупку или продажу то-
варовъ на комиссіонныхъ началахъ отъ постороннихъ лицъ.

2. Не занимаются ли указанные въ п. 1 банки или отдѣленія
банковъ, подъ видомъ комиссіонной торговли, покупкою или продажею
товаровъ за свой собственный счетъ и если занимаются, то въ какомъ
размѣрѣ и какими именно товарами и какая фирма придаетъ подоб-
наго рода сдѣлкамъ.

3. Если мѣстные банки или отдѣленія банковъ занимаются покуп-
кой или продажей товаровъ за свой собственный счетъ, то какимъ
образомъ отзывается на интересахъ мѣстной торговли подобная дѣя-
тельность банковъ, т. е. способствуетъ ли она развитію мѣстныхъ
торговыхъ предпріятій или же наоборотъ, приводитъ къ сокращенію
оборотовъ крупныхъ или мелкихъ торговцевъ.

4. Какіе банки занимаются покупкой и продажей товаровъ за
свой счетъ.

5. Не занимаются ли покупкой или продажей за свой счетъ ком-
мерческія агентства желѣзныхъ дорогъ, подъ видомъ ссудъ подъ това-
ры или подъ какимъ либо инымъ видомъ.

6. Въ какомъ размѣрѣ въ отношеніи къ мѣстнымъ цѣнамъ вы-
даются ссуды подъ дубликаты накладныхъ или подъ товаръ, находя-
щійся на складѣ, какъ банками, такъ и желѣзными дорогами.

Обсудивъ всесторонне представленные на его отзывъ вопросы,
Биржевой Комитетъ поручилъ своему предсѣдателю, въ соотвѣтствіи
съ соображеніями, высказанными въ засѣданіи Комитета, выработать
редакцію отвѣта на имя Совѣта Съѣздовъ представителей биржевой
торговли и сельскаго хозяйства.

17 декабря 1909 года на вопросы, предложенные Совѣтомъ Съѣздовъ, Биржевой Комитетъ далъ слѣдующій отвѣтъ:

На первый вопросъ—мѣстныя отдѣленія банковъ получаютъ отъ своихъ кліентовъ приказы на покупку и продажу товаровъ на комисіонныхъ началахъ.

На второй, третій и четвертый вопросы—что касается до покупки и продажи товаровъ банками за свой собственный счетъ, то операціи эти, если онѣ и существуютъ, такъ формально обставлены, что разоблачить ихъ не представляется возможнымъ въ виду существованія при сдѣлкахъ между банками и покупателями или продавцами третьихъ лицъ—комисіонеровъ.

Торговая дѣятельность банковъ по покупкѣ и продажѣ товаровъ за свой счетъ, несомнѣнно, вызываетъ оживленіе торговли того района, гдѣ она производится. На интересахъ же мѣстныхъ торговыхъ предпріятій она отражается неблагоприятно, такъ какъ въ лицѣ банковъ выступаетъ новый конкурентъ ихъ дѣятельности. Причемъ прогрессирующее развитіе указанныхъ торговыхъ операцій банковъ, по мнѣнію Комитета, въ концѣ концовъ можетъ вызвать опасеніе монополизаци всей торговли въ ихъ рукахъ.

Что касается до потребителей товаровъ, то отъ сосредоточенія торговли въ рукахъ банковъ они ничего не выиграютъ, такъ какъ накладные расходы по торговлѣ у послѣднихъ будутъ не меньшіе, чѣмъ въ существующихъ предпріятіяхъ, и вслѣдствіе этого, продажныя цѣны товаровъ едва ли могутъ понизиться.

На пятый вопросъ—о томъ, занимаются ли мѣстныя коммерческія агентства желѣзныхъ дорогъ также продажей и покупкой товаровъ за свой счетъ подъ видомъ ссудъ подъ товары, или подъ какимъ либо инымъ видомъ, Биржевой Комитетъ долженъ отвѣтить тоже, что и объ однородной дѣятельности мѣстныхъ отдѣленій банковъ.

На шестой вопросъ Биржевой Комитетъ затрудняется дать категорическій отвѣтъ въ виду того, что оцѣнка товаровъ при выдачѣ ссудъ подъ нихъ опредѣляется банками и желѣзными дорогами произвольно.

29 декабря 1909 года состоялось при Биржѣ частное совѣщаніе судовладѣльцевъ, съ участіемъ представителей хлѣбной биржи слободы Покровской и представителей вѣдомства Путей Сообщенія по вопросу о загражденіи размытой Покровской плотины.

Присутствовали: С. И. Барцевъ, В. В. Богословскій, И. Э. Борель, А. В. Окомелковъ, А. К. Рейнеке, К. К. Рейнеке, П. М. Рѣпинъ,

Отвѣтъ Биржевого Комитета Совѣту Съѣздовъ представ. биржевой торговли и сельск. хоз. на вопросъ о развитіи комисіонной дѣятельности банковъ.

Совѣщаніе судовладѣльцевъ при Биржѣ 29 декабря 1909 года по вопросу о загражденіи размытой Покровской плотины.

М. С. Степашкинъ, И. П. Шмидтъ, Р. Р. Боосъ, И. П. Масловъ, инспекторъ судоходства Н. А. Макалинскій и начальникъ Саратовскаго отдѣленія Казанскаго округа Путей Сообщенія Н. А. Антоновъ.

Совѣщаніе было созвано по инициативѣ Н. А. Антонова, который и предсѣдательствовалъ въ немъ.

Открывъ засѣданіе, Н. А. Антоновъ слѣлалъ сообщеніе о проектируемыхъ имъ работахъ по загражденію Покровскаго протока въ цѣляхъ уменьшенія количества землечерпательныхъ работъ, необходимыхъ для поддержанія входа въ Покровскую гавань. Въ настоящее время затонъ заносится пескомъ въ среднемъ въ теченіе 218 дней, при загражденіи же протока дамбой, имѣющей высоту 3 сажени отъ нуля, песокъ будетъ проникать въ затонъ въ среднемъ въ теченіе 62 дней. Большая же часть этого песка будетъ отлагаться передъ дамбой и будетъ содѣйствовать ея прочности. Въ интересахъ возможнаго удешевленія стоимости работъ по загражденію Н. А. Антоновъ находилъ наиболѣе цѣлесообразнымъ произвести это загражденіе въ сравнительно узкомъ мѣстѣ Покровскаго протока, отстоящемъ сажень на 400 ниже первоначальнаго пункта прорыва Покровской плотины.

Съ осуществленіемъ предполагаемыхъ имъ работъ будутъ достигнуты двѣ цѣли: огражденіе существующаго Покровскаго затона въ продолженіе большей части года отъ заноса пескомъ и образованіе новаго обширнаго, удобнаго и безопаснаго затона.

П. М. Рѣпинъ находилъ, что проектируемыя Н. А. Антоновымъ мѣропріятія имѣютъ сравнительно узкое значеніе и что слѣдуетъ вопросъ ставить шире и обсудить, не представляется ли возможнымъ возобновить полностью размытую нѣсколько лѣтъ тому назадъ Покровскую плотину. По мнѣнію П. М. Рѣпина Саратовскій Биржевой Комитетъ не можетъ отказаться отъ своей задачи направить сильную струю воды въ Старорѣчье, поэтому онъ съ своей стороны высказывается за возобновленіе Покровской плотины.

Мнѣніе П. М. Рѣпина встрѣтило поддержку среди другихъ участниковъ совѣщанія.

Возражали на него представители Покровской биржи Р. Р. Боосъ и И. П. Масловъ, выразившіе опасеніе, что возобновленіе Покровской плотины повлечетъ за собою отложеніе песковъ у Покровскаго берега, накопленіе которыхъ въ теченіе ряда лѣтъ грозитъ отклоненіемъ Волги отъ Покровской слободы, что несомнѣнно, не въ интересахъ Покровской биржи.

На это послѣдовали замѣчанія, что возобновленіе плотины не будетъ имѣть такихъ непріятныхъ послѣдствій, такъ какъ песокъ будетъ уноситься струей воды, бьющей въ плотину.

Однако главнымъ препятствіемъ къ осуществленію предположеній о возобновленіи размытыхъ частей плотины, по мнѣнію Н. А. Антонова является чрезвычайно значительная стоимость работъ по сравненію съ проектируемымъ имъ загражденіемъ Покровскаго протока. По его предварительнымъ вычисленіямъ на возобновленіе плотины до высоты въ корнѣ 4½ сажени потребуется 237 тысячъ рублей, проектируемое же имъ загражденіе Покровскаго протока обойдется въ 41 тысячу рублей.

Въ виду значительной стоимости работъ по возобновленію плотины, П. М. Рѣпинъ полагалъ, что въ данное время приходится остановиться на загражденіи Покровскаго протока, но при этомъ высказать пожеланіе, чтобы высота загражденія доходила до уровня береговъ (или точнѣе до уровня болѣе низкаго берега).

Предложеніе П. М. Рѣпина встрѣтило единодушное одобреніе.

Послѣ этого Н. А. Антоновымъ было предложено совѣщанію высказать свое мнѣніе о значеніи затона, который создастся въ результатѣ загражденія Покровскаго протока.

Совѣщаніе признало, что образованіе новаго затона въ виду недоступности и неудобности существующаго Покровскаго затона необходимо. Въ числѣ положительныхъ сторонъ, которыя будетъ имѣть проектируемый затонъ, совѣщаніе отмѣтило его близость къ Покровской слободѣ и Саратову, а также его обширность и безопасность при надлежащей прочности загражденія. Относительно служебной годности затона, какъ мѣста зимовки для судовъ, совѣщаніе нашло, что имъ можно будетъ пользоваться для постановки на зимовку негруженныхъ судовъ и для ремонта ихъ.

Въ заключеніе засѣданія, совѣщаніе, принимая во вниманіе, что промедленіе въ производствѣ работъ по загражденію Покровскаго затона вызоветъ увеличеніе расходовъ по такимъ работамъ вслѣдствіе непрекращающагося размыва Покровской плотины и продолжающагося расширенія протока и имѣя въ виду добавочные расходы на землечерпаніе затона, которыхъ придется произвести тѣмъ больше, чѣмъ позднѣе будетъ приступлено къ осуществленію проектируемаго загражденія, признало необходимымъ высказаться за ускореніе предполагаемыхъ работъ по загражденію Покровскаго протока и съ этой цѣлью постановило просить Саратовскій и Покровскій Биржевые Ко-

митеты обратиться къ Министру Путей Сообщенія съ надлежащими ходатайствами.

Избраніе Предсѣдателя Бирж. Комит. 18 января 1910 года въ засѣданіи Биржеваго Комитета, въ присутствіи заступающаго мѣсто предсѣдателя А. И. Шумилина, старшинъ: Ф. П. Шмидтъ на С. И. Барцева, Э. Э. Борель, В. А. Красулина и Ф. И. Иванова, было IV Всеросс. сѣздъ заслушано отношеніе Совѣта Сѣздовъ представителей биржевой торгов. и сельскаго хозяйства отъ 5-го декабря 1909 года съ просьбой назначить представителя Комитета въ засѣданіи IV всероссійскаго сѣзда названныхъ представителей, имѣющее быть 21 января 1910 г. въ помѣщеніи С.-Петербургской общей Биржи и отношеніе Управленія внутреннѣхъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ отъ 24-го декабря 1909 г. съ просьбой о назначеніи представителя въ имѣющее быть 28 января 1910 года засѣданіе Комитета Управленія внутреннѣхъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ по вопросу объ установленіи сборовъ за пользованіе Маріинскимъ воднымъ путемъ. также уполномочіе въ последнее А. Ф. Волкова.

Постановлено было: уполномочить предсѣдателя Биржеваго Комитета Ф. П. Шмидтъ быть представителемъ Комитета на IV всероссійскомъ сѣздѣ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства, а также въ засѣданіи Комитета Управленія внутреннѣхъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ, назначенномъ на 28 января 1910 г. по вопросу объ установленіи сборовъ за пользованіе Маріинскимъ воднымъ путемъ, кромѣ того, для участія въ названномъ засѣданіи Комитета Управленія внутреннѣхъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ уполномочить быть представителемъ Биржеваго Комитета А. Ф. Волкова.

Засѣданіе Бирж. Комитета по вопросу 24-му программы занятій CXII-го общаго тарифнаго сѣзда объ установленіи порядка взвѣшиванія хлѣбныхъ грузовъ, сдаваемыхъ желѣзными дорогами въ элеваторы и принимаемыхъ отъ нихъ. Въ засѣданіи Биржеваго Комитета 5 февраля 1910 года въ присутствіи предсѣдателя Ф. П. Шмидтъ, старшинъ: С. И. Барцева, В. А. Красулина, А. В. Окомелкова и кандидата въ старшины В. П. Кирюхина, были разсмотрѣны, согласно предложенія завѣдывающаго Саратовской городской станціей, представленные имъ матеріалы по вопросу 24-му программы занятій CXII-го общаго тарифнаго сѣзда объ установленіи порядка взвѣшиванія хлѣбныхъ грузовъ, сдаваемыхъ желѣзными дорогами въ элеваторы и принимаемыхъ отъ нихъ. По обмѣнѣ мнѣній, Биржевой Комитетъ пришелъ къ слѣдующему заключенію:

Принимая во вниманіе, что погрузка хлѣба въ вагоны всыпную производится изъ мѣшковъ, въ которыхъ хлѣбъ ожидаетъ на станціи очереди къ отправкѣ, что мѣшки эти, содержимостью отъ 2½ до 5 пудовъ въ зависимости отъ рода хлѣба, на самомъ дѣлѣ, всегда имѣютъ

полный вѣсъ, что этотъ полный вѣсъ всего груза вагона гарантированъ дорогѣ при взвѣшиваніи его на вагонныхъ вѣсахъ и имѣя въ виду, что установленный нынѣ размѣръ нормальной убыли хлѣба при передвиженіи груза по желѣзнымъ дорогамъ равняется 0,6, необходимо признать, что указанная норма убыли, за которую дороги не отвѣтственны, вполне покрываетъ всѣ потери въ вѣсѣ груза, происходящія какъ при передвиженіи хлѣба въ пути, такъ и при приѣмѣ его въ элеваторы и выгрузкѣ изъ таковыхъ, тѣмъ болѣе, что техническія усовершенствованія устройства элеваторовъ допускаютъ возможность уменьшенія распыла хлѣба до минимальныхъ размѣровъ, во всякомъ случаѣ укладываемыхся въ существующую норму убыли.

Такимъ образомъ, если и признать необходимость вторичнаго взвѣшиванія хлѣбныхъ грузовъ на автоматическихъ элеваторныхъ вѣсахъ, то все же условіями самого дѣла перевозки и храненія хлѣбныхъ грузовъ не вызывается надобность въ установленіи болѣе высокой нормы убыли, за которую дорога будетъ не отвѣтственна.

Въ томъ же засѣданіи было заслушано заявленіе члена Биржевого Общества Н. И. Копельманъ о необходимости въ интересахъ торговли и пивоваренной промышленности содѣйствія улучшенія породы ячменя, производимаго въ Саратовской губерніи, путемъ снабженія посѣвщиковъ сѣменами пивовареннаго ячменя.

При обсужденіи этого вопроса В. П. Кирюхинымъ было указано, что мѣры, способствующія приобрѣтенію крестьянами сѣмянъ пивовареннаго ячменя для посѣва могутъ имѣть успѣхъ и повести къ укрѣпленію въ мѣстной сельско-хозяйственной промышленности цѣнной породы пивовареннаго ячменя лишь въ томъ случаѣ, когда снабженіе производителей землевладѣльцевъ улучшенными сѣменами будетъ произведено въ возможно болѣе широкихъ размѣрахъ. Только въ этомъ случаѣ сѣмена пивовареннаго ячменя займутъ на рынкѣ первенствующее положеніе. При незначительности же поступленія на рынокъ такихъ сѣмянъ скупщики и спекулянты едва ли будутъ надлежащимъ образомъ расцѣнивать ихъ по сравненію съ общей массой остального ячменя, полученнаго изъ сѣмянъ мѣстнаго происхожденія. Въ результатъ такого предполагаемаго отношенія рынка у производителей можетъ пропасть всякое желаніе заниматься разведеніемъ пивовареннаго ячменя.

Было постановлено: принимая во вниманіе, что качество сѣмянъ мѣстнаго ячменя нисколько не улучшилось за время съ 1891 года, почему оно и считается плохимъ сортомъ пивовареннаго ячменя, что

Объ улучшеніи породы пивовареннаго ячменя въ Саратовск. губерніи.

вслѣдствіе отмѣченнаго качества мѣстнаго ячменя, требованія рынка на него уменьшаются, въ зависимости отъ чего сокращается и производство его въ Саратовской губерніи, имѣя въ виду, что ячмень могъ бы служить предметомъ значительнаго спроса на мѣстномъ рынкѣ для потребностей пивоваренія, какъ свидѣтельствуешь объ этомъ опытъ годовъ, предшествовавшихъ 1891 году, признать необходимымъ обратиться къ земству съ соотвѣтствующимъ ходатайствомъ.

**Засѣданіе Бирже-
вого Комитета по во-
просу изданнаго обя-
зательнаго постанов-
ленія Город. Думы
объ обезпеченіи норм.
отд. служ. въ торг.
завед., склад. и кон-
торахъ.**

16 февраля 1910 года состоялось засѣданіе Биржевого Комитета. Присутствовали: предсѣдатель Ф. П. Шмидтъ, старшины: С. И. Барцевъ, Ф. И. Ивановъ, В. А. Красулинъ, А. В. Окомелковъ, А. И. Шумилинъ и кандидаты въ старшины—В. А. Кирюхинъ и Д. В. Тихоміровъ.

Предсѣдателемъ было доложено объ образованіи при Саратовской Городской Думѣ особой комиссіи по пересмотру изданнаго въ январѣ 1909 года обязательнаго постановленія Думы объ обезпеченіи нормальнаго отдыха служащихъ въ торговыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ.

Было постановлено: созвать 18 февраля 1910 года въ 8 час. веч. при Биржѣ частное совѣщаніе мѣстныхъ торговцевъ.

**Засѣданіе Бирже-
вого Комитета по во-
просу о сохраненіи
дѣйствующей по за-
кону 1907 г. разни-
цы тарифа на зерно
и переработанные изъ
зерна продукты и объ
уравненіи тарифа на
зерно и переработ.
продукт.**

Затѣмъ было заслушано отношеніе Комитета Московской хлѣбной Биржи отъ 11 февраля 1910 года за № 106, въ которомъ онъ, указывая, что постановление 4-го Всероссийскаго съѣзда представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства о сохраненіи дѣйствующей по закону 1907 года разницы тарифа на зерно и переработанные изъ зерна продукты, принятой большинствомъ 19 противъ 15 голосовъ, не можетъ служить выраженіемъ мнѣній русскихъ мукомоловъ въ особенности, если принять во вниманіе, что на Всероссийскомъ съѣздѣ мукомоловъ вопросъ этотъ рѣшенъ въ противоположномъ смыслѣ, предлагаетъ: 1) просить совѣщаніе по тарифнымъ вопросамъ при Министерствѣ Финансовъ, имѣющее быть въ мартѣ с. г., о включеніи въ программу занятій вопроса объ уравненіи тарифа на зерно и переработанные продукты, 2) выступить на этомъ совѣщаніи съ мотивированнымъ письменнымъ ходатайствомъ объ уничтоженіи разницы, или, еще лучше, лично черезъ своего представителя и 3) увѣдомить Комитетъ Московской хлѣбной Биржи, будутъ-ли приняты Комитетомъ мѣры и какія именно съ указанной выше цѣлью.

При обсужденіи приведенныхъ предложеній Комитета Московской хлѣбной Биржи было высказано мнѣніе, что вопросъ объ уравненіи тарифа на зерно и переработанные изъ него продукты представляется

очень важнымъ для всего района Саратовской Биржи и что Саратовскій Биржевой Комитетъ раздѣляетъ по этому вопросу точку зрѣнія Комитета Московской хлѣбной Биржи.

Было постановлено: сообщить Московскому Комитету, что Саратовскій Биржевой Комитетъ солидаренъ съ нимъ во взглядѣ на данный вопросъ и что онъ признаетъ необходимостью совмѣстнаго и дружнаго выступленія всѣхъ Биржевыхъ Комитетовъ, заинтересованныхъ въ уравниеніи на зерно и перемолоченные продукты, съ надлежащимъ солидно обоснованнымъ ходатайствомъ въ предстоящемъ совѣщаніи по тарифнымъ вопросамъ при Министерствѣ Финансовъ, вмѣстѣ съ тѣмъ предложить Комитету Московской хлѣбной Биржи созвать въ Москвѣ предварительное совѣщаніе по разсматриваемому вопросу изъ представителей солидарно настроенныхъ Биржевыхъ Комитетовъ.

Въ заключеніе засѣданія предсѣдатель доложилъ, что въ программѣ занятій открывающейся 20 февраля сессіи Воронежскаго Порайоннаго Комитета внесенъ вопросъ объ отдѣленіи перевозочныхъ операций желѣзныхъ дорогъ отъ операций по храненію грузовъ и что по этому вопросу въ Саратовскій Биржевой Комитетъ поступила копія заявленія, направленнаго въ Воронежскій Порайонный Комитетъ представителями С.-Петербургскаго, Ревельскаго и Либавскаго Биржевыхъ Комитетовъ. Сообщивъ содержаніе этого заявленія, предсѣдатель предложилъ обсудить вопросъ объ отдѣленіи перевозочныхъ операций ж. д. отъ операций по храненію грузовъ и мотивированное мнѣніе Комитета по этому вопросу отправить Управленію дѣлами Воронежскаго Порайоннаго Комитета.

Изъ происшедшихъ послѣ этого обмѣна мнѣній выяснилось, что присоединяясь къ мнѣнію, выраженному по этому вопросу въ заявленіи представителей С.-Петербургскаго, Ревельскаго и Либавскаго Биржевыхъ Комитетовъ и раздѣляя ихъ соображенія, какъ общаго характера, такъ и относящіяся къ отдѣльнымъ статьямъ проекта, составленнаго по данному вопросу Центральнымъ Комитетомъ, Саратовскій Биржевой Комитетъ находитъ невозможнымъ въ условіяхъ настоящей дѣйствительности при отсутствіи на желѣзнодорожныхъ станціяхъ достаточнаго количества частныхъ складочныхъ помѣщеній, немедленно осуществить предполагаемое отдѣленіе перевозочныхъ операций ж. д. отъ операций по храненію грузовъ безъ значительныхъ, а можетъ быть, въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ непоправимыхъ потрясеній для всей отечественной торговой дѣятельности.

Кромѣ приведенныхъ соображеній, побуждающихъ отнести отрицательно къ проекту Центрального Комитета, Саратовскій Биржевой Комитетъ опасается, что исключеніе операций по храненію грузовъ изъ обязанностей желѣзныхъ дорогъ, связанныхъ съ ихъ перевозочной дѣятельностью, отразится на интересахъ отправителей грузовъ въ томъ отношеніи, что съ переходомъ къ новому порядку, желѣзныя дороги должны будутъ менѣе, чѣмъ въ настоящее время, заинтересованы въ возможно скорѣйшемъ отправленіи грузовъ. Нынѣ лежащая на желѣзныхъ дорогахъ отвѣтственность за своевременную доставку и за цѣлость грузовъ, принятыхъ къ перевозкѣ съ обождаемъ въ складѣ, заставляетъ ихъ воздѣйствовать на усиленіе скорости передвиженія грузовъ, какъ путемъ количественнаго увеличенія подвижнаго состава, такъ и путемъ качественного улучшенія условій перевозки. При переходѣ же операций по храненію грузовъ въ вѣдѣніе самихъ отправителей или же частныхъ предпринимателей, у желѣзныхъ дорогъ упадетъ, можно сказать, одинъ изъ главныхъ импульсовъ ихъ перевозочной дѣятельности.

Было постановлено: представить Управленію Дѣлами Воронежскаго Порайоннаго Комитета заключеніе Саратовскаго Биржевого Комитета по вопросу объ отдѣленіи перевозочныхъ операций ж. д. отъ операций по храненію грузовъ въ смыслѣ соображеній, высказанныхъ въ настоящемъ засѣданіи и въ соотвѣтствіи съ заявленіемъ по тому же вопросу представителей С.-Петербургскаго, Ревельскаго и Либавскаго Биржевыхъ Комитетовъ.

Совѣщаніе представителей торговли по вопросу о пересмотрѣ опубликованнаго 17 января 1909 г. обяз. пост. Сар. Гор. Думы объ обезпеченіи норм. отдыха служащ. въ торговыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ.

18 февраля 1910 года при Биржѣ происходило частное совѣщаніе представителей торговли по вопросу о пересмотрѣ опубликованнаго 17 января 1909 года обязательнаго постановленія Саратовской Городской Думы объ обезпеченіи нормальнаго отдыха служащихъ въ торговыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ.

Присутствовали: Предсѣдатель Биржевого Комитета Ф. П. Шмидтъ, П. Г. Бестужевъ, представитель Торговаго Дома Н-ки Боброва, И. М. Брыленко, М. И. Ивановъ, И. Н. Крашенинниковъ, Г. Т. Кузьминъ, И. Г. Мамонтовъ, Представитель Торговаго Дома Полозовъ, Цыликинъ, П. П. Тепловъ, и г. Хазовъ.

Открывъ засѣданіе, Ф. П. Шмидтъ сообщилъ, что задачей настоящаго совѣщанія является: выяснить недостатки дѣйствующаго обязательнаго постановленія Саратовской Городской Думы объ обезпеченіи нормальнаго отдыха служащихъ въ торговыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ и указать тѣ измѣненія, которыя слѣдуетъ внести въ него.

Затѣмъ П. Г. Бестужевъ ознакомилъ собравшихся съ положеніемъ настоящаго вопроса въ Городской Думѣ. Указавъ, что въ Городскую Управу поступило до 60 прошеній отъ разныхъ торговцевъ съ жалобами на тѣ или другіе недостатки обязательнаго постановленія о нормировкѣ торговаго дня и что въ виду этого Городской Думой избрана особая комиссія подъ его предсѣдательствомъ для пересмотра обязательнаго постановленія. П. Г. Бестужевъ предложилъ собравшимся высказаться относительно желательныхъ измѣненій въ дѣйствующемъ обязательномъ постановленіи.

Во время обсужденія было указано, что торговля на базарахъ изъ лавокъ по праздникамъ и воскресеньямъ вызываетъ много разныхъ неприяностей и недоразумѣній среди торговцевъ, между тѣмъ, прекращеніе таковой торговли едва ли сколько-нибудь отзовется на ихъ интересахъ; въ виду этого было выражено желаніе о полномъ запрещеніи торговли изъ лавокъ на базарахъ по праздникамъ и воскресеньямъ.

Предсѣдатель предложилъ обсудить также, не пострадаютъ ли отъ такого запрещенія торговли изъ лавокъ на базарахъ интересы пріѣзжихъ изъ уѣздовъ покупателей.

При обсужденіи выяснилось, что большого пріѣзда уѣздныхъ покупателей по праздникамъ въ настоящее время въ Саратовѣ не наблюдается въ виду того, что ограниченія, созданныя для торговли обязательнымъ постановленіемъ, стали общеизвѣстными.

Послѣ этого вопросъ о полномъ запрещеніи торговли изъ лавокъ на базарахъ по большимъ праздникамъ и воскресеньямъ былъ подвергнутъ голосованію.

Совѣщаніе единогласно высказалось за полное запрещеніе въ означенные дни торговли на базарахъ не только изъ лавокъ, но и со столиковъ для всѣхъ торговцевъ, имѣющихъ лавки.

Затѣмъ предсѣдатель обратилъ вниманіе совѣщанія на необходимость для булочныхъ и пекаренъ въ общихъ интересахъ всего городского населенія производства торговли рано утромъ и поздно вечеромъ.

Совѣщаніе признало, что торговля изъ булочныхъ и пекаренъ исполнѣ укладывается въ 12 часовую торговый день.

Послѣ этого по предложенію Предсѣдателя, совѣщаніе перешло къ постановленію разсмотрѣнію обязательнаго постановленія.

При этомъ выяснилось, что примѣчаніе второе къ ст. 8-й слѣдовало бы дополнить разрѣшеніемъ производить торговлю, согласно §§ 1-му и 4-му, въ послѣднее воскресенье передъ праздникомъ Рождества Христова.

Относительно § 14-го было высказано, что пока за отсутствием въ Саратовѣ вечернихъ школъ, онъ непримѣнимъ, но въ будущемъ, при исполненіи его требованій, могутъ встрѣтиться для торговцевъ затрудненія.

По поводу § 15-го совѣщаніе выразило пожеланіе, чтобы всѣ торговыя заведенія открывались и закрывались въ одно время.

Въ заключеніе засѣданія предсѣдатель отмѣтилъ полное умалчиваніе обязательнаго постановленія о торговлѣ на хлѣбномъ и сѣнномъ базарахъ и указалъ на необходимость регламентаціи такой торговли.

**Засѣданіе Бирже-
вого Комитета по во-
просу о пересмотрѣ
обязательнаго поста-
новленія Сар. Город.
Думы объ обезпече-
ніи нормальнаго от-
дыха служащихъ въ
торговыхъ заведен.,
складахъ и контор.**

По тому же вопросу о пересмотрѣ обязательнаго постановленія объ обезпеченіи нормальнаго отдыха служащихъ въ торговыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ 5-го марта 1910 года состоялось засѣданіе Биржевого Комитета, въ которомъ присутствовали: Предсѣдатель Ф. П. Шмидтъ, старшины: С. И. Барцевъ, Ф. И. Ивановъ, В. А. Красулинъ, А. В. Окомелковъ, А. И. Шумилинъ и кандидаты въ старшины: В. П. Кирюхинъ и Д. В. Тихомировъ.

Предсѣдателемъ было обращено вниманіе присутствовавшихъ на необходимость для Биржевого Комитета высказать свои соображенія относительно правилъ обязательнаго постановленія, для пересмотра котораго Саратовской Городской Думой избрана особая комиссія.

Ссылаясь на предшествовавшую работу двухъ частныхъ совѣщаній при Биржѣ представителей мѣстной торговли, выяснившихъ желательныя для торговцевъ измѣненія въ дѣйствующихъ правилахъ обязательнаго постановленія, предсѣдатель предложилъ Комитету обсудить вопросъ о необходимости увеличенія нормы торговаго дня въ Саратовѣ до 12 часовъ.

Въ возникшихъ послѣ этого преніяхъ, противниками увеличенія торговаго дня указывалось, что и въ настоящее время нѣкоторые магазины и лавки торгуютъ болѣе 11 часовъ, вслѣдствіе недостаточности надзора за исполненіемъ обязательнаго постановленія. Въ защиту же поставленнаго на обсужденіе предложенія были высказаны слѣдующія соображенія.

Одиннадцатичасовой торговый день, кромѣ Саратова, не введенъ ни въ одномъ городѣ, вездѣ принята максимальная норма, установленная закономъ. Сокращеніе торговли до 11 часовъ въ сутки лишило очень многихъ торговцевъ возможности справляться съ дѣломъ, вынудивъ ихъ оканчивать свою дѣятельность уже при закрытыхъ дверяхъ.

Затѣмъ предложеніе о необходимости увеличенія торговаго дня до 12 часовъ было подвергнуто баллотированію.

Большинствомъ голосовъ Биржевой Комитетъ высказался за увеличеніе торговаго дня до 12 часовъ.

При этомъ было принято слѣдующее постановленіе. Въ докладной запискѣ Биржевого Комитета Городской Думѣ относительно обязательнаго постановленія необходимо указать, что высказываясь за установленіе въ Саратовѣ 12-ти часоваго дня, Биржевой Комитетъ настаиваетъ на необходимости строгаго соблюденія правилъ обязательнаго постановленія и съ этою цѣлью предлагаетъ улучшить постановку дѣла надзора за исполненіемъ постановленія путемъ передачи функций надзора особо избраннымъ участковымъ попечителямъ, въ помощь которымъ могутъ быть присоединены представители торговли.

Послѣ этого предсѣдателемъ было предложено обсудить возникшій въ одномъ изъ упомянутыхъ двухъ частныхъ совѣщаній торговцевъ вопросъ о желательности уравнинія положенія всѣхъ служащихъ въ складахъ и конторахъ въ отношеніи продолжительности торговаго дня.

Разсмотрѣвъ параграфы 1 и 6-й обязательнаго постановленія и не видя основаній для раздѣленія служащихъ въ складахъ и конторахъ, носящихъ характеръ торгово-промышленной дѣятельности, на два разряда по продолжительности трудового дня, Биржевой Комитетъ призналъ необходимымъ единогласно высказаться за уравниніе въ указанномъ отношеніи занятій всѣхъ служащихъ въ складахъ и конторахъ, связанныхъ съ торгово-промышленной дѣятельностью и за установленіе также для нихъ двѣнадцатичасовой продолжительности трудового дня.

Предсѣдателемъ обращено вниманіе Биржевого Комитета на невозможность для торговцевъ пользоваться льготами, предоставленными имъ параграфомъ 4-мъ, въ виду опредѣленнаго указанія параграфа 15 го, что торговля можетъ производиться съ 1-го апрѣля по 1-е октября въ предѣлахъ отъ 6-ти часовъ утра до 8 час. вечера, а съ 1-го октября по 1-е апрѣля отъ 6-ти час. утра до 7-ми час. вечера.

Биржевой Комитетъ, принимая во вниманіе, что въ настоящее время увеличеніе продолжительности торговли, согласно параграфовъ 4-го и 15-го, можетъ происходить только за счетъ утреннихъ часовъ, между тѣмъ, какъ для торговцевъ цѣнна возможность болѣе поздней торговли въ нѣкоторые періоды года, постановилъ просить Городскую Думу о дополненіи параграфа 15-го указаніемъ, что въ періоды года, предусмотрѣнные въ параграфѣ 4-мъ, торговля можетъ производиться въ предѣлахъ съ 1-го апрѣля по 1-е октября отъ 6-ти часовъ утра до 10-ти часовъ вечера и съ 1-го октября по 1-е апрѣля отъ 6-ти часовъ утра до 9 часовъ вечера.

Въ заключеніе предсѣдателемъ было отмѣчено полное умалчиваніе обязательнаго постановленія о хлѣбныхъ базарахъ. Между тѣмъ, для упорядоченія зерновой хлѣбной торговли необходима подробная регламентація, какъ относительно времени, такъ и мѣста ея производства.

Въ результатѣ обсужденія обязательнаго постановленія Биржевымъ Комитетомъ было постановлено представить въ Городскую Думу свои соображенія относительно обязательнаго постановленія.

Ходатайство Биржевого Комитета передъ Начальникомъ Казанскаго Округа Пут. Сообщ. объ оставленіи въ Саратовѣ землечерпател. машины „Волжская 20“ для окончанія работъ по расчисткѣ Ильинской гряды.

Въ томъ же засѣданіи Биржевого Комитета 5-го марта 1910 года предсѣдателемъ было предложено ходатайствовать предъ Начальникомъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія объ оставленіи въ Саратовѣ землечерпательной машины „Волжская 20-я“ для окончанія работъ по расчисткѣ Ильинской гряды.

Постановлено: представить Начальнику Казанскаго Округа Путей Сообщенія означенное ходатайство.

Въ заключеніе засѣданія Биржевымъ Комитетомъ было выслушано сообщеніе А. В. Окомелкова объ открытіи въ Саратовѣ, согласно постановленія съѣзда представителей судоходства Волжскаго бассейна, отдѣленія совѣта съѣздовъ означенныхъ представителей и объ избраніи въ составъ присутствія его: П. М. Рѣпина, Н. Н. Первова и А. В. Окомелкова.

Въ исполненіе постановленія Биржевого Комитета отъ 5-го марта 1910 года на имя Начальника Казанскаго Округа Путей Сообщенія было отправлено слѣдующее ходатайство.

„Осенью минувшаго года землечерпательными работами машины „Волжская 20-я“ прорыть ходъ черезъ Ильинскую грядку и тѣмъ нѣсколько улучшена судоходность нижней части Саратовскаго городского канала, цѣнной для Саратова въ томъ отношеніи, что къ ней прилегаютъ всѣ мѣстныя паровыя мукомольныя мельницы и обширные склады мазута и керосина. При этомъ, въ виду недостаточности времени, имѣющагося въ распоряженіи машины „Волжская 20-я“, работы по расчисткѣ Ильинской гряды велись съ такимъ расчетомъ, чтобы успѣть до закрытія навигаціи 1909 года прорыть грядку во всю ея длину по теченію, хотя бы и недостаточно широко.

Несмотря на то, что указанная расчистка шла осенью успѣшно и нѣкоторыя суда тогда же воспользовались прорытымъ черезъ Ильинскую грядку ходомъ, но, вслѣдствіе его узости они подвергались большой опасности и безъ аварій попытки эти не окончились. Въ предстоящую навигацію такія аваріи будутъ неизбежны, въ особенности при болѣе низкомъ уровнѣ горизонта воды противъ прошлаго года;

поэтому и является крайне неотложнымъ завершение работъ по расчисткѣ Ильинской гряды и прорытіе въ ней хода, по крайней мѣрѣ, такой же ширины, какая поддерживается въ верхней части городского канала.

По мнѣнію Биржевого Комитета, окончательная расчистка Ильинской гряды лучше всего будетъ способствовать сохраненію судоходности городского канала въ Улешахъ, такъ какъ съ расширеніемъ русла канала, проходящаго черезъ Ильинскую гряду, въ него будетъ направляться болѣе сильная струя воды.

Въ виду изложеннаго Саратовскій Биржевой Комитетъ ходатайствуетъ объ оставленіи въ Саратовѣ на предстоящую навигацію землечерпательницы „Волжская 20-я“ до окончательной расчистки Ильинской гряды на достаточную ширину и о начатіи ею указанныхъ работъ немедленно по наступленіи возможности ихъ по состоянію горизонта воды.

Независимо отъ заявленнаго ходатайства, Биржевой Комитетъ имѣетъ честь просить Ваше Превосходительство о назначеніи для поддержанія достаточной глубины на всемъ протяженіи Саратовскаго городского канала спеціальной землечерпательной машины безъ командированія ея на транзитъ.

Биржевой Комитетъ проситъ не отказать о послѣдующемъ его увѣдомить.

11 марта 1910 года въ засѣданіи Биржевого Комитета, въ присутствіи: Предсѣдателя Ф. П. Шмидтъ, старшинъ: С. И. Барцева, Ф. И. Иванова, А. В. Окомелкова и А. И. Шумилина, было заслушано предложеніе предсѣдателя о необходимости командированія представителя Биржевого Комитета для участія въ занятіяхъ Совѣщанія по пересмотру нѣкоторыхъ тарифовъ на перевозку по Россійскимъ желѣзнымъ дорогамъ хлѣбныхъ грузовъ, имѣющаго открыться 17 марта 1910 года на 134-мъ Общемъ Тарифномъ Съѣздѣ въ С.-Петербургѣ.

Постановлено было: просить Ф. П. Шмидтъ быть представителемъ Комитета въ указанномъ совѣщаніи.

13 марта 1910 года Биржевой Комитетъ, согласно своему постановленію отъ 5 марта 1910 года, представилъ въ Саратовскую Городскую Думу на имя предсѣдателя комиссіи по пересмотру обязательнаго постановленія объ обезпеченіи нормальнаго отдыха служащихъ въ торговыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ слѣдующія свои соображенія о необходимости измѣненія въ правилахъ обязательнаго постановленія.

Избранію Ф. П. Шмидтъ на 13-й общій тарифн. съѣздъ въ С.-Петербургѣ по пересмотру нѣкоторыхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Соображеніе Биржевого Комитета по вопросу объ измѣненіи обязательнаго постановленія Сар. Город. Думы, представленное въ Город. Думу.

„Освѣдомившись объ избраніи Саратовской Городской Думой комисіи для пересмотра обязательнаго постановленія объ обезпеченіи нормальнаго отдыха служащихъ въ торговыхъ заведеніяхъ, складахъ и конторахъ и объ открытіи занятій этой комисіи, Саратовскій Биржевой Комитетъ, какъ представитель мѣстнаго торгово-промышленнаго класса, считаетъ своимъ долгомъ, основываясь на годичномъ опытѣ примѣненія правилъ указаннаго постановленія, представить нѣкоторыя свои соображенія по предмету, подлежащему разсмотрѣнію означенной комисіи.

Прежде всего Биржевой Комитетъ признаетъ необходимымъ категорически высказаться противъ существующаго сокращенія продолжительности времени торговли и связанныхъ съ торгово-промышленной дѣятельностью занятій служащихъ въ конторахъ и складахъ до 11 часовъ въ сутки, считая въ томъ числѣ 2 часа на принятіе пищи. Въ этомъ отношеніи Биржевой Комитетъ долженъ заявить, что годичный опытъ примѣненія разсматриваемаго обязательнаго постановленія съ несомнѣнностью доказалъ невозможность въ интересахъ всей мѣстной торговли оставаться при одиннадцатичасовомъ торговомъ днѣ. Вполнѣ выяснилось, что большинство торговцевъ при этой нормѣ продолжительности торговаго дня не въ состояніи управиться съ своимъ дѣломъ и вслѣдствіе этого многіе изъ нихъ оканчиваютъ свою дѣятельность при закрытыхъ дверяхъ.

Считая такое положеніе ненормальнымъ, Биржевой Комитетъ, высказываясь за сохраненіе для Саратова максимальной нормы торговаго дня, установленной закономъ 15 ноября 1906 года и принятой въ обѣихъ столицахъ и большей части другихъ городовъ, находитъ вмѣстѣ съ тѣмъ необходимымъ установить болѣе дѣйствительныя мѣры надзора за соблюденіемъ требованій обязательнаго постановленія. Въ этомъ отношеніи предшествующій опытъ приводитъ Биржевой Комитетъ къ убѣжденію въ необходимости врученія дѣла надзора особо избраннымъ участковымъ попечителямъ, какъ это и предусмотѣно статьей 11-й закона 15 ноября 1906 года. Такая постановка дѣла надзора, по мнѣнію Комитета, лучше всего могла бы способствовать распространенію въ средѣ торговцевъ сознанія важности строгаго исполненія правилъ обязательнаго постановленія, устраняя въ значительной степени возможности его нарушеній. Переходя затѣмъ къ разсмотрѣнію другихъ параграфовъ обязательнаго постановленія, Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ остановиться на параграфѣ 6-мъ. Параграфъ этотъ, по мнѣнію Комитета, слѣдовало бы совершенно вычеркнуть, а вмѣстѣ съ тѣмъ уничтожить и примѣчаніе 2-е къ параграфу 7.

Обязательное постановление, какъ это явствуетъ изъ §§ 1 и 6, различаетъ двѣ категоріи служащихъ въ конторахъ и складахъ. Къ одной категоріи отнесены служащіе, занятія коихъ, согласно выраженію § 1-го, связаны съ торгово-промышленной дѣятельностью и рабочий день коихъ уравнивается по продолжительности съ общеторговымъ днемъ. Вторую категорію составляютъ, согласно опредѣленія параграфа 6-го, лица, занимающіеся конторскимъ трудомъ отдѣльно отъ торговыхъ помѣщеній, имѣющіе отдѣльные торговые права. Продолжительность занятій этихъ лицъ сокращена противъ указанной въ параграфѣ 1-мъ нормы на 2 часа.

Между тѣмъ, законъ 15 ноября 1906 года различій, дѣлаемыхъ Саратовской Городской Думой между лицами, занятыми трудомъ въ складахъ и конторахъ, носящихъ характеръ торгово-промышленной дѣятельности, не знаетъ и говоритъ вообще безъ всякихъ подраздѣленій о занятіяхъ служащихъ въ конторахъ и складахъ, связанныхъ съ торгово-промышленной дѣятельностью, вполне уравнивая ихъ положеніе по отношенію къ продолжительности рабочего дня съ положеніемъ приказчиковъ въ торговыхъ заведеніяхъ.

Итакъ всякія подраздѣленія продолжительности времени занятій лицъ, служащихъ въ имѣющихся въ виду конторахъ и складахъ, не могутъ найти основаній въ законѣ, а также и въ практической мѣстной торгово-промышленной жизни своего объясненія.

Биржевой Комитетъ не можетъ понять, какими мотивами руководилась Городская Дума, признавъ параграфомъ 6-мъ положеніе лицъ, занимающихся конторскимъ трудомъ отдѣльно отъ торговыхъ помѣщеній, болѣе льготнымъ по сравненію съ положеніемъ лицъ, имѣющихъ однородныя же занятія, но подведенныхъ подъ дѣйствіе параграфа 1-го. Никакой существенной разницы въ трудѣ указанныхъ лицъ Биржевой Комитетъ не усматриваетъ, чисто же внѣшніе признаки, которыми руководствуется Городская Дума, раздѣляя служащихъ въ складахъ и конторахъ торгово-промышленнаго типа по двѣ категоріи, во всякомъ случаѣ недостаточны.

По изложеннымъ соображеніямъ Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ высказаться за полное уравниваніе продолжительности занятій для всѣхъ безъ исключенія служащихъ въ складахъ и конторахъ, носящихъ торгово-промышленный характеръ и за принятіе для такихъ занятій 12-ти часового рабочего дня, считая въ томъ числѣ 2 часа на обѣдъ.

Затѣмъ, въ предупрежденіе недоразумѣній, въ параграфѣ 8-мъ, по мнѣнію Биржевого Комитета, слѣдовало бы перечислить всѣ двенадцатье праздники, торговля по которымъ разрѣшается и то ограничительно лишь на базарахъ.

Дѣйствіе примѣчанія 2-го къ параграфу 8-му желательно было бы расширить указаніемъ, что ограниченія, предусмотрѣнные параграфомъ 8-мъ, не распространяются на послѣдній воскресный день передъ Рождествомъ.

Биржевой Комитетъ полагаетъ, что едва ли есть надобность въ мотивированіи этого вносимаго имъ дополненія, такъ какъ и безъ того представляется общеизвѣстнымъ, насколько дорога для торговцевъ возможность производить торговлю въ указанный воскресный день.

Затѣмъ, льготы, предоставленныя торговлѣ параграфомъ 4-мъ, необходимо было бы обезпечить дополненіемъ параграфа 15-го. Нынѣ, при требованіи этого параграфа объ обязательномъ закрытіи магазиновъ въ лѣтній періодъ не позднѣе 8 часовъ вечера и въ зимній не позднѣе 7 часовъ вечера, льготные добавочные два часа торговли предоставленные параграфомъ 4-мъ, не могутъ надлежащимъ образомъ быть использованы торговцами, такъ какъ увеличеніе продолжительности торговато дня можетъ произойти только за счетъ ранняго утренняго времени, когда покупателей почти совершенно еще нѣтъ.

Такимъ образомъ, признавая необходимость по роду торговой дѣятельности увеличенія торговаго дня на 2 лишнихъ часа въ извѣстные періоды года, Городская Дума должна предоставить торговцамъ возможность въ эти періоды закрывать свои магазины и лавки на два часа позднѣе обычнаго времени и въ этомъ смыслѣ дополнить параграфъ 15-й указаніемъ, что въ періоды года, обозначенные въ параграфѣ 4-мъ, допускается производить торговлю съ 1 апрѣля по 1 октября въ предѣлахъ отъ 6 час. утра до 10 час. вечера, а съ 1 октября по 1-е апрѣля въ предѣлахъ отъ 6 час. утра до 9 час. вечера.

Въ заключеніе Биржевой Комитетъ долженъ отмѣтить полное умолчаніе обязательнаго постановленія о торговлѣ на хлѣбномъ, сѣмянномъ (на Московской площади) и сѣнномъ базарахъ. Между тѣмъ и хлѣбная и сѣмянная торговля на этихъ базарахъ требуютъ извѣстной регламентаціи, какъ относительно времени открытія торга, каковое всего лучше можетъ быть установлено путемъ опроса заинтересованныхъ лицъ, такъ и въ смыслѣ опредѣленныхъ указаній, что торговля зерновымъ хлѣбомъ и сѣномъ разрѣшается только на отведенныхъ для этого площадяхъ, а отнюдь не въ улицахъ, дворахъ, заводахъ и мель-

ницахъ, какъ это практикуется въ настоящее время. Запрещеніе производства указанной торговли во всѣхъ перечисленныхъ мѣстахъ и назначеніе для этого опредѣленныхъ площадей съ точнымъ указаніемъ времени открытія и закрытія торго на этихъ хлѣбныхъ базарахъ, помимо упорядоченія хлѣбной торговли, создадутъ нормальныя условія, необходимыя для дальнѣйшаго развитія данной отрасли общей торговли.

Въ засѣданіи Биржевого Комитета 30 марта, въ присутствіи предсѣдателя Ф. П. Шмидтъ, старшинъ: С. И. Барцева, Э. Э. Борель, Ф. И. Иванова и А. И. Шумилина, въ числѣ другихъ дѣлъ обсуждался вопросъ о введеніи на Саратовской Биржѣ правилъ биржевой торговли.

По этому предмету, предсѣдатель, указавъ, что на многихъ биржахъ хлѣбная торговля урегулирована особыми правилами, высказалъ мысль о необходимости выработать правила хлѣбной торговли и для Саратовской Биржи.

Ф. И. Ивановъ и А. И. Шумилинъ находили желательнымъ имѣть свѣдѣнія отъ нѣкоторыхъ сосѣднихъ биржъ, напр. Воронежской о томъ, какъ нормирована у нихъ торговля масляничными сѣменами.

Было постановлено: навести справки, на какихъ биржахъ введены правила хлѣбной торговли и выписать эти правила изъ мѣстъ, гдѣ они имѣются.

Послѣ этого предсѣдателемъ было доложено о неблагопріятномъ результатѣ ходатайства Биржевого Комитета передъ Начальникомъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія объ оставленіи въ Саратовѣ землечерпательной машины „Волжская 20-я“ для окончанія расчистки Ильинской гряды и о назначеніи особой землечерпательной машины для нуждъ Саратовскаго городского канала.

1 апрѣля 1910 года Биржевой Комитетъ препроводилъ въ Городскую Управу слѣдующее заявленіе мѣстныхъ хлѣбныхъ торговцевъ объ урегулированіи хлѣбной торговли на базарахъ:

Засѣданіе Биржевого Комитета по вопросу о введеніи на Саратовской Биржѣ правилъ биржевой торговли.

Заявленіе мѣстныхъ хлѣбныхъ торговцевъ объ урегулированіи хлѣбной торговли на базарахъ.

Въ Саратовскую Городскую Управу

Саратовскихъ хлѣбныхъ торговцевъ.

З А Я В Л Е Н І Е.

Въ виду предстоящаго пересмотра особой комиссіей постановленій Саратовской Городской Думы о времени производства торговли въ лавкахъ, магазинахъ, базарахъ г. Саратова, мы, нижеподписавшіеся хлѣбные торговцы, позволяемъ себѣ обратить вниманіе Саратовской

Городской Управы на существенный пробѣлъ въ прежнихъ постановленіяхъ Городской Думы по указанному выше вопросу, а именно: въ постановленіяхъ Думы совершенно не предусмѣтѣно регулированіе времени покупки зерновыхъ хлѣбовъ и масляничныхъ сѣмянъ на хлѣбныхъ базарахъ г. Саратова.

Исходя изъ сказаннаго, мы, въ видахъ упорядоченія этой отрасли торговли, обращаемся въ Саратовскую Городскую Управу съ покорнѣйшей просьбой при пересмотрѣ прежнихъ постановленій Городской Думы о времени производства торговли въ торговыхъ учрежденіяхъ г. Саратова,—сдѣлать также постановленіе о времени покупки зерновыхъ хлѣбовъ (пшеницы, ржи, овса, ячменя, гороха, муки и т. п.) и маслячныхъ сѣмянъ на хлѣбныхъ базарахъ г. Саратова.

Съ своей стороны мы полагаемъ бы установить въ этой отрасли торговли слѣдующія положенія: въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ—съ 1-го апрѣля по 1-е октября производить покупку зерновыхъ хлѣбовъ отъ 7 часовъ утра до 5 час. пополудни, въ остальное же время года, т. е. съ 1-го октября по 1-е апрѣля отъ 7^{1/2} час. утра до 4 часовъ дня.

Кромѣ того, считаемъ крайне необходимымъ, чтобы обязательнымъ постановленіемъ Городской Думы была бы безусловно воспрещена покупка зерновыхъ хлѣбовъ на дворахъ и улицахъ г. Саратова и разрѣшена только на отведенныхъ для этого мѣстахъ.

Администр. по дѣламъ Торговаго Дома „Э. И. Борель“—Эм. Борель, по довѣренности администраціи по дѣламъ В. В. Богословскаго,—В. Богословскій, по довѣренности С. И. Степашкина—М. Степашкинъ, В. П. Кирюхинъ, Администраторъ по дѣламъ Н. В. Скворцова—В. Красулинъ, по довѣренности Луи Дрейфусъ и К^о—Н. Ламзинъ, Торговый Домъ И. И. Галанинъ съ Бр., П. П. Копѣйкинъ, по довѣренности И. С. Иванова—Ф. Ивановъ, А. Шумилинъ, В. Чистяковъ, Ф. Калашниковъ, В. Костринъ, К. Калашниковъ.

Частное совѣщаніе 12 апрѣля 1910 г. при биржѣ съ участіемъ Биржевого Комитета по вопросу объ установленіи сборовъ въ пользу городовъ съ перевозимыхъ по воднымъ путямъ грузовъ. Начальникомъ Саратовскаго Отдѣленія Казанскаго Округа Путей Сообщенія инженеромъ Н. А. Антоновымъ было создано при Биржѣ по вопросу объ установленіи сборовъ въ пользу городовъ съ перевозимыхъ по воднымъ путямъ грузовъ совѣщаніе съ участіемъ членовъ Биржевого Комитета, представителей Городского Управленія и Губернскаго Земства, судовладѣльцевъ, представителей мѣстной торговли и чиновъ Вѣдомства Путей Сообщенія.

Присутствовали: В. И. Алмазовъ, Н. А. Антоновъ, С. И. Барцевъ, П. Г. Бестужевъ, Э. Э. Борель, М. Ф. Волковъ, Г. Г. Дыбовъ, г. Зайковскій, Ф. Ю. Зацвилюховскій, В. П. Кирюхинъ, В. А. Красулинъ,

Л. С. Лебедевъ, Н. А. Макалинскій, П. М. Рѣпинъ, Д. В. Тихоміровъ, И. С. Шапиро, Ф. П. Шмидтъ, А. И. Шумилинъ, В. Я. Ямщиковъ.

Предсѣдательствовалъ въ совѣщаніи Н. А. Антоновъ.

Открывъ засѣданіе, Н. А. Антоновъ указалъ, что согласно распоряженія Правленія Казанскаго Округа Путей Сообщенія, имъ въ свое время было послано увѣдомленіе Биржевому Комитету, Городскому Управленію и Губернской Земской Управѣ, объ имѣющемся у него предположеніи устроить совѣщаніе по вопросу объ установленіи сборовъ въ пользу городовъ съ перевозимыхъ по воднымъ путямъ грузовъ, причемъ названнымъ учрежденіямъ было предложено имъ выяснитъ свое отношеніе къ вопросу и приготовить необходимые матеріалы для его совѣщанія.

Затѣмъ предсѣдатель совѣщанія заявилъ, что онъ считаетъ возможнымъ перейти къ дальнѣйшему обсужденію вопроса о предполагаемомъ введеніи сбора съ грузовъ лишь послѣ того, какъ совѣщаніе выскажется принципиально, что необходимость въ установленіи въ пользу города Саратова сборовъ съ привозимыхъ и отвозимыхъ по Волгѣ грузовъ существуетъ.

Въ возникшихъ по этому поводу преніяхъ можно было наблюдать два теченія. При этомъ представители Городского Управленія предварительно пытались совершенно отклонить обсужденіе принципиальнаго вопроса о степени необходимости предполагаемаго новаго обложенія, доказывая, что такое обсужденіе не входитъ въ компетенцію совѣщанія и что послѣднему надлежитъ лишь высказать свое мнѣніе о томъ, какое вліяніе на развитіе судопромышленности окажетъ установленіе сборовъ въ пользу городовъ съ перевозимыхъ по воднымъ путямъ грузовъ.

По существу же вопроса представители города настаивали на томъ, чтобы совѣщаніе признало введеніе этого новаго обложенія необходимымъ. При этомъ свою точку зрѣнія они мотивировали слѣдующимъ образомъ. Предполагаемый къ введенію сборъ назначается на оборудование и приведеніе въ надлежащій видъ подъѣздныхъ путей къ Саратовскимъ пристанямъ, а именно на устройство набережной, улучшеніе состоянія взвозовъ и устройство новыхъ съ отчужденіемъ для этой цѣли тамъ, гдѣ это потребуется, частныхъ владѣній. Такія мѣропріятія при настоящемъ стѣсненномъ положеніи городского бюджета безъ установленія проектируемаго сбора, городскимъ управленіемъ проведены быть не могутъ. Между тѣмъ современное состояніе берега, лишенное всякихъ культурныхъ удобствъ, тормазитъ развитіе, какъ судоходства,

такъ и торговли и промышленности города Саратова. Поэтому въ интересахъ всего мѣстнаго торгово-промышленнаго класса необходимо было бы высказаться въ пользу установленія сбора съ грузовъ. Что касается до расходованія этого сбора, то въ этомъ отношеніи Городское Управленіе признаетъ возможнымъ допустить широкое участіе Биржевого Комитета въ разрѣшеніи всѣхъ вопросовъ, относящихся какъ къ предмету необходимыхъ работъ, такъ и къ порядку ихъ исполненія.

Не возражая принципиально противъ установленія сбора съ привозимыхъ и отвозимыхъ по водному пути грузовъ, представители Биржевого Комитета, судовладѣльцы и представители мѣстной торговли и промышленности находили возможнымъ введеніе этого сбора въ Саратовѣ лишь при условіи обезпеченія судоходности городского канала и свободнаго подхода по нему къ пристанямъ, мельницамъ и складамъ. Опытъ устройства пристаней у Дегтярной площади съ замощеніемъ берега въ той мѣстности, стоившимъ Городскому Управленію около 80 тысячъ рублей, окончился полной неудачей, такъ какъ подходъ для судовъ къ пристанямъ черезъ нѣсколько лѣтъ былъ совершенно закрытъ и расходы по замощенію берега оказались непроизводительными. Сторонники этого взгляда полагали, что всякія затраты на устройство набережной и подъѣздныхъ путей къ пристанямъ будутъ цѣлесообразными лишь въ томъ случаѣ, если пребываніе пристаней въ мѣстахъ ихъ настоящаго расположенія будетъ гарантировано созданіемъ постоянного глубокаго и широкаго русла городского канала соотвѣтственно требованіямъ судоходства. Полное знакомство съ современнымъ состояніемъ канала исключаетъ увѣренность въ совершенной обезпеченности его въ отношеніи судоходности, такъ какъ возможность закрытія канала въ нижней его части для судовъ при значительномъ спадѣ воды существуетъ и въ текущую навигацію.

Участвовавшіе въ засѣданіи чины вѣдомства Путей Сообщенія вполне подтвердили приведенное мнѣніе о необезпеченности городского рукава въ отношеніи судоходности, при этомъ предсѣдатель совѣщанія указалъ, что Правленіе Казанскаго Округа Путей Сообщенія не обладаетъ средствами для обслуживанія въ одно и то же время и транзита и подхода къ городамъ, такъ какъ на весь плесъ Волги протяженіемъ въ 1600 верстъ имѣется лишь шесть землечерпательныхъ машинъ, т. е. количество, при мелководьѣ недостаточное даже для поддержанія требуемой глубины на перекатахъ.

Затѣмъ, считая вопросъ объ общихъ условіяхъ введенія въ Саратовѣ сбора въ пользу города съ привозимыхъ и отвозимыхъ по Волгѣ

грузовъ достаточно освѣщеннымъ, предсѣдатель совѣщанія предложилъ перейти къ обсужденію ряда вопросовъ, выясненіемъ которыхъ интересуется Департаментъ Внутреннихъ Водныхъ Путей и шоссейныхъ дорогъ, причѣмъ въ виду имѣющагося отвѣта Городского Управленія на эти вопросы, онъ полагалъ возможнымъ предоставить представителямъ города, если они пожелаютъ, сослаться на этотъ отвѣтъ.

На первый вопросъ: прилегаютъ ли подъѣздные пути къ пристанямъ исключительно въ предѣлахъ отведенныхъ городу земель, или же въ какой либо части своей они выходятъ за эти предѣлы и какъ велики, приблизительно, протяженія этихъ путей и стоимость ихъ устройства въ шоссированномъ или мощеномъ ихъ видѣ, отвѣтъ Городского Управленія былъ таковъ: „Пути къ пристанямъ идутъ въ предѣлахъ отведенныхъ городу земель, частью по мощеннымъ, частью по незамощеннымъ взвозамъ. Протяженіе этихъ взвозовъ 2700 погон. сажень“. Преній по этому вопросу не было.

Второй вопросъ: „въ томъ случаѣ, если Городское Управленіе выполнило за счетъ общихъ городскихъ средствъ устройство части, или всѣхъ указанныхъ въ п. 1-мъ подъѣздныхъ путей, то какъ велики затраченныя городомъ на сей предметъ средства и не предстоитъ ли городу необходимость произвести капитальное переустройство этихъ путей и имѣющихся на нихъ сооружений и какія на это потребуются издержки“ вызвалъ слѣдующій отвѣтъ Городского Самоуправленія: „изъ указаннаго числа замощенныхъ взвозовъ 2130 саж., замощеніе ихъ обошлось городу около 130000 рублей. Немощенныхъ взвозовъ 650 пог. саж. Какъ тѣ, такъ и другіе непригодны для правильнаго грузового движенія, вслѣдствіе своей крутизны: большая часть взвозовъ имѣетъ уклонъ отъ 0,08 до 0,15 саж.; тогда какъ для лошадиной тяги принять уклонъ 0,04 саж. Удлинить взвозы для уменьшія уклона не представляется возможнымъ, а потому необходимо устроить новые, пересѣкая кварталы и отчуждая земли у частныхъ владѣльцевъ. Такихъ взвозовъ необходимо сдѣлать пять, общей длиною въ 600 пог. саж., принимая ширину проѣзжей части и тротуаровъ въ 9 саж., получимъ площадь, необходимую для отчужденія, въ 5400 кв. саж., что считая по тридцати руб. за кв. саж., составитъ 162000 руб. Самое же устройство взвозовъ съ замощеніемъ, считая по 20 руб. кв. саж., будетъ стоить 108000 руб. Кромѣ подъѣздныхъ путей къ берегу, необходимо обустроить самый берегъ, какъ затопляемую часть во время весеннихъ водъ, такъ и незатопляемую, устроить мощенныя площади для склада товаровъ, замостить проѣзжія части, укрѣпить берегъ, дренировать почву и сдѣлать спуски съ не-

затопляемой части внизъ при разности высотъ въ пять сажень, иначе говоря, сдѣлать набережную. Набережную необходимо сдѣлать отъ Вольской до Валовой улицъ, т. е. на протяженіи 1300 пог. саж., при общей ширинѣ верхней и нижней площадокъ въ 30 саж., съ подпорными каменными стѣнками общей высотой до 7 саж. Считая приблизительно устройство погонной сажени такой набережной 1500 рублей, на всю набережную необходимо $1500 \times 1300 = 1950000$ руб. Всего же со взвозами $1950000 + 270000 = 2220000$ рублей

Затѣмъ въ возникшихъ по этому вопросу преніяхъ предсѣдателемъ совѣщанія было высказано мнѣніе, что городской каналъ слѣдуетъ разсматривать какъ своего рода подъѣздной путь. Въ виду же отсутствія достаточнаго количества землечерпательныхъ машинъ въ распоряженіи Правленія Казанскаго Округа Путей Сообщенія, желательно за счетъ предполагаемаго сбора съ грузовъ приобрести одну землечерпательную машину для нуждъ городского канала, что обойдется не дороже 200 тысячъ рублей.

Возражая на рѣчь предсѣдателя совѣщанія, представители города указали, что прежде чѣмъ принять рѣшеніе о приобретеніи землечерпательной машины для нуждъ городского канала, городъ долженъ имѣть въ виду, что понадобятся также средства для ежегодной эксплуатаціи снаряда, удовлетворить же такую нужду въ средствахъ можно будетъ только съ помощью займа, при томъ очень значительнаго. Въ виду этого они находятъ едва ли исполнимымъ предложеніе о приобретеніи землечерпательной машины за счетъ поступленій отъ сбора съ перевозимыхъ по Волгѣ грузовъ. Исходъ изъ тяжелаго положенія, въ которомъ въ настоящее время находится Саратовъ, представители города видѣли въ необходимости ходатайствовать предъ Правленіемъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія объ увеличеніи наличнаго количества землечерпательныхъ машинъ на нижнемъ плесѣ Волги.

На третій вопросъ: „какъ велико, приблизительно, количество перевозимыхъ въ городъ и вывозимыхъ изъ него воднымъ путемъ грузовъ и какіе предметы ввоза и вывоза“, Городекое Управленіе отвѣтило слѣдующее: „Общее число грузовъ, обращающихся на Саратовскихъ пристаняхъ, видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

Годы.	Прибыло.	Отправлено.
1904	76311256	14226812 пуд.
1905	61720918	12901033 „
1906	43234698	10540016 „
1907	46507741	9745671 „

Преобладающими грузами являются:

По привозу:

	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.
Мазуть	22832756	17827763	9000309	12859536
Дрова	8567955	7508950	7981227	7672266
Бревна	10528140	2186810	3270510	5295596
Пшеница	8299926	8510928	5418025	5785830
Камень бутовый . . .	1389450	240900	280500	1354000
Соль	3627653	3869415	2743764	743960
Каросинъ	10937990	7926677	465057	4977050
Желѣзо	1998697	970795	649331	787924
Масло минеральное. .	1047571	1168656	275261	737101
Рыбные товары . . .	555064	1036760	753042	310357
Сѣмя подсолнечное. .	998083	385215	110324	582862
Арбузы	387225	786300	1002990	559950

По вывозу:

Мука пшеничная . . .	7869109	8407900	6958104	5267240
Мука ржаная	1045125	827480	665843	524427
Масло подсолнечное . .	247976	191741	164780	210491

При обсужденіи третьяго вопроса въ совѣщаніи Н. А. Макалинскимъ указывалось, что свѣдѣнія Городского Управленія о грузооборотѣ Саратовскихъ пристаней представляются ему преуменьшенными противъ дѣйствительности.

Четвертый вопросъ: „какіе грузы и въ силу какихъ оправдываемыхъ мѣстными условіями и особенностями причинъ слѣдовало бы освободить отъ сбора съ грузовъ, привозимыхъ и вывозимыхъ по воднымъ путямъ, въ случаѣ его установленія“, вызвалъ отвѣтъ города, что должны быть облагаемы всѣ нагружаемые на пристаняхъ грузы, кромѣ воинскихъ и арестантскихъ и пассажирскаго багажа.

Отвѣтъ Городского Управленія на пятый вопросъ: „какія максимальныя ставки сборовъ для отдѣльныхъ категорій грузовъ могутъ быть признаны необременительными для мѣстной торговли и промышленности и сельскаго хозяйства и какъ велико въ зависимости отъ такихъ ставокъ можетъ быть поступленіе ежегоднаго сбора, гласить: „въ отношеніи обложенія сборовъ всѣ грузы, по мнѣнію Саратовскаго Городского Управленія, можно подраздѣлить на 7 категорій въ зависимости отъ цѣнности грузовъ и установить слѣдующія ставки: 2, 1, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{10}$, $\frac{1}{25}$, $\frac{1}{50}$ копѣйки съ пуда и по-штучно: 20 коп. съ круп-

227543



наго скота и 5 коп. съ мелкаго, 25 коп. съ пятерика дровъ и отъ $\frac{1}{2}$ до 5 коп. съ бревна.

Ожидаемая суммы сборовъ при указанныхъ ставкахъ около 39000 рублей“.

Затѣмъ относительно размѣра ставокъ возникли пренія. Представители Городского Управленія настаивали на сохраненіи предложенныхъ городомъ ставокъ въ предѣлахъ максимума 2 коп. и минимума въ $\frac{1}{50}$ коп. въ зависимости отъ груза, доказывая, что иначе отъ введенія сбора никакой пользы не будетъ.

Члены Биржевого Комитета и представители мѣстной торговли и промышленности находили выработанныя Городскимъ Управленіемъ ставки высокими и высказались за пониженіе минимальныхъ ставокъ съ $\frac{1}{50}$ до $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда.

Послѣ этого предсѣдатель совѣщанія предложилъ голосовать вопросъ: „находить ли совѣщаніе минимальныя ставки проектируемаго городского обложенія высокими“.

Значительнымъ большинствомъ, образовавшимся изъ представителей Биржевого Комитета, представителей мѣстной торговли и промышленности и делегата земства, совѣщаніе признало минимальныя ставки высокими.

Затѣмъ предсѣдатель совѣщанія просилъ перейти къ обсужденію шестого вопроса: „какія могутъ быть высказаны предположенія относительно порядка способа и условій взиманія сбора съ грузовъ, привозимыхъ и вывозимыхъ по воднымъ путямъ, а равно относительно участія торговаго сословія представителей пароходныхъ предпріятій, судовладѣльцевъ и другихъ плательщиковъ сбора въ наблюденіи за правильностью взиманія и расходованія сбора согласно назначенія“.

На этотъ вопросъ Городское Управленіе отвѣтило слѣдующее: „сборы съ привозимыхъ и отвозимыхъ по Волгѣ товаровъ должны, по мнѣнію Городского Управленія, производиться черезъ особо-уполномоченныхъ имъ лицъ, подъ надзоромъ и контролемъ Городской Управы, дѣйствующихъ на основаніи особо изданной и утвержденной Городской Думой инструкціи. На судовладѣльцевъ возлагается обязанность предъявлять этимъ лицамъ накладныя на отправляемые и выгружаемые товары; въ случаѣ отсутствія документовъ, количество грузовъ опредѣляется приблизительно агентами Городского Управленія, о чемъ составляются акты. Для надзора со стороны торговцевъ и судовладѣльцевъ за правильностью взиманія сборовъ мѣстнымъ Биржевымъ Комитетомъ избирается особая комиссія. Судовладѣльцы и гру-

зохозяева въ случаѣ недовольства дѣйствіями агентовъ Управы подаютъ жалобу въ означенную комиссію; постановленія комиссіи подаются въ Городскую Управу, которая приводитъ ихъ въ исполненіе, если не встрѣчаетъ къ нимъ препятствій, а въ случаѣ несогласія, въ опредѣленный срокъ вноситъ ихъ въ Думу съ своимъ заключеніемъ, причемъ послѣдняя дѣлаетъ по этимъ жалобамъ окончательное рѣшеніе. Что касается порядка расходованія суммъ, то въ этомъ отношеніи можно было бы остановиться на слѣдующихъ положеніяхъ: планъ работъ по обустройству пристаней и подъѣздныхъ къ нимъ путей вырабатывается Городской Управой по соглашенію съ мѣстнымъ Биржевымъ Комитетомъ и вносится на утвержденіе въ Городскую Думу.

Имѣя въ виду, что Городскимъ Управленіемъ уже затрачены крупныя суммы на обустройство взвозовъ, что удовлетворительное замощеніе всѣхъ улицъ города служить интересамъ торговли и промышленности, слѣдовало бы извѣстный процентъ сборовъ и всѣ остатки, не израсходованные на обустройство пристаней и взвозовъ, употреблять на замощеніе города. Такихъ остатковъ въ ближайшіе годы, въ виду предстоящихъ крупныхъ сооружений по обустройству пристаней и взвозовъ, впрочемъ, не будетъ.

Кромѣ того, по этому вопросу въ совѣщаніи было высказано мнѣніе, что правильная постановка дѣла взиманія новаго сбора должна состоять въ томъ, чтобы расходы на самую технику взиманія сбора были минимальныя, иначе введеніе новаго обложенія будетъ нецѣлесообразно.

Представитель города на это замѣтилъ, что способъ взиманія новаго сбора будетъ выработанъ Городскимъ Управленіемъ совмѣстно съ Биржевымъ Комитетомъ.

Наконецъ, отвѣтъ Городского Управленія на послѣдній седьмой вопросъ: „какія должны быть приняты мѣры для устраненія возможности неоднократнаго обложенія грузовъ въ тѣхъ располагающихъ и желѣзными дорогами и водными путями городахъ, гдѣ могутъ быть установлены сборы съ грузовъ, идущихъ какъ по воднымъ путямъ, такъ и по желѣзнымъ дорогамъ“, гласитъ: „въ случаѣ выгрузки товаровъ на Саратовскихъ пристаняхъ для дальнѣйшей отправки ихъ по желѣзной дорогѣ и обратно, владѣльцу, по его заявленію о томъ, можетъ быть выдаваемо удостовѣреніе въ томъ, что грузъ оплаченъ и обложенію при дальнѣйшей отправкѣ не подлежитъ.

Что касается товаровъ, привозимыхъ въ Саратовъ въ сыромъ видѣ для дальнѣйшей обработки (напримѣръ зерновой хлѣбъ для раз-

мола), то дальнѣйшее обложение переработаннаго фабриката является вполне справедливымъ, причемъ приняты ставки въ такихъ минимальныхъ цифрахъ, что онѣ не могутъ вредно отразиться на интересахъ мѣстной торговли и промышленности.

Послѣ этого предсѣдатель совѣщанія заявилъ о желательности выслушать дополнительныя указанія о томъ, какія еще обстоятельства должны быть приняты во вниманіе при установленіи предполагаемаго сбора съ грузовъ.

На это предложеніе въ совѣщаніи было сдѣлано указаніе на отсутствіе эксплоатаціи Саратовской береговой вѣтки Ряз.-Урал. желѣзной дороги, проложенной отъ весенней пристани до Краснаго Креста, вслѣдствіе чего полотно этой вѣтки приходитъ въ разрушеніе и, такимъ образомъ, вѣтка не только не способствуетъ облегченію передачи грузовъ съ воды на желѣзную дорогу и обратно, а напротивъ затрудняетъ такую передачу.

Въ заключеніе засѣданія совѣщаніе приняло слѣдующую резолюцію: обсудивъ вопросы, предложенные Управленіемъ внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ, совѣщаніе единогласно признало, что введеніе попуднаго сбора съ вывозимыхъ и привозимыхъ въ г. Саратовъ грузовъ, при условіи, что суммы этого сбора будутъ направлены городомъ въ интересахъ торговли и промышленности, не окажетъ вреднаго вліянія на судоходство.

Въ то же время совѣщаніе единогласно признало, что всѣ предположенныя затраты (за счетъ попуднаго сбора) на благоустройство пристаней будутъ целесообразны лишь при условіи обезпеченія должной глубины и ширины по всему протяженію Саратовскаго рукава. Начальникъ Саратовскаго Отдѣленія—Инженеръ Антоновъ.

Ф. Шмидтъ, Н. Макалинскій,
В. Ямщиковъ, А. Шумилинъ,
П. Бестужевъ, Ф. Зацвилюховскій,
С. Барцевъ, И. Шапиро,
Д. Тихомировъ, Г. Дыбовъ,
М. Волковъ, В. Кирюхинъ
и В. Красулинъ.

Очередное годовое
Общее Собраніе
25 апрѣля 1910 года.

25 апрѣля 1910 года происходило годовое общее собраніе членовъ Биржевого Общества.

Въ повѣсткѣ о годовомъ общемъ собраніи были намѣчены слѣдующіе предметы занятій: 1) разсмотрѣніе финансоваго отчета за 1908—1909 биржевой голъ и баланса на 1-е ноября 1909 года, 2) вы-

слушаніе доклада Ревизіонной Комиссіи, 3) разсмотрѣніе смѣты на 1909—1910 годъ, 4) выборы Ревизіонной Комиссіи, 5) избраніе членовъ Арбитражной Комиссіи, 6) выборы биржевого маклера, 7) выборы представителей Биржевого Общества въ городскія раскладочныя по промысловому налогу присутствія, 8) текущія дѣла.

Около часу дня предсѣдатель Биржевого Комитета Ф. П. Шмидтъ открылъ общее собраніе указаніемъ, что въ собраніе явилось 59 членовъ, т. е. болѣе одной трети всего состава членовъ Биржевого Общества и, такимъ образомъ, общее собраніе, согласно параграфа 17 устава Саратовской Биржи, должно считаться состоявшимся.

Затѣмъ предсѣдатель предложилъ общему собранію перейти къ исполненію программы занятій, означенной въ повѣсткѣ собранія.

Были заслушаны финансовый отчетъ за 1908—1909 биржевой годъ и балансъ на 1 ноября 1909 года.

Въ своемъ докладѣ къ финансовому отчету Биржевой Комитетъ констатировалъ, что приходъ за 1908—1909 годъ выразился въ суммѣ 7030 рублей 99 коп., расходовъ же произведено на 6451 руб. 29 коп., такимъ образомъ, за разсматриваемый годъ поступленія превысили расходы на 571 руб. 63 коп. Далѣе отмѣтивъ недополученіе 234 руб. 52 коп. аренды за буфетъ при Биржѣ, Биржевой Комитетъ предложилъ общему собранію сложить эту недоимку съ содержателей буфета въ виду выяснившагося вліянія на уменьшеніе платежеспособности ихъ, установленія сбора за входъ въ 3-й биржевой залъ, вызвавшаго значительное сокращеніе его посѣтителей. Возраженій не послѣдовало.

Затѣмъ предсѣдателемъ былъ прочитанъ докладъ Ревизіонной Комиссіи по обревизованію денежной отчетности Биржевого Комитета за разсматриваемый 1908—1909 годъ. Комиссія, признавъ веденіе денежной отчетности правильнымъ, въ заключеніе своего доклада предложила утвердить финансовый отчетъ за 1908—1909 годъ и балансъ на 1 ноября 1909 года.

По оглашеніи доклада Ревизіонной Комиссіи, въ виду того, что на поясненія, сдѣланныя Биржевымъ Комитетомъ къ отчету, возраженій со стороны общаго собранія не послѣдовало, предсѣдатель предложилъ собранію утвердить отчетъ закрытой баллотировкой.

Была заслушана прихода-расходная смѣта на 1909—1910 биржевой годъ.

Ожидаемая поступленія по смѣтѣ исчислены Биржевымъ Комитетомъ въ суммѣ 7570 руб., расходовъ же предположено произвести на сумму 7562 руб. 44 коп.

При разсмотрѣніи приходной смѣты одинъ изъ участниковъ собранія высказался за уничтоженіе платы за входъ въ 3-й биржевой залъ, подкрѣпляя свое предложеніе старыми доводами о важномъ значеніи свободнаго доступа въ третій залъ для цѣлей дѣлового общенія членовъ Биржевого Общества и посѣтителей зала—мелкихъ подрядчиковъ и торговцевъ.

Противъ этого было сдѣлано возраженіе, въ которомъ доказывалось, что сохраненіе входной платы для 3-го биржевого зала необходимо въ интересахъ его упорядоченія.

Предсѣдатель Биржевого Комитета пояснилъ, что именно этой мыслью объ упорядоченіи третьяго зала руководился Биржевой Комитетъ предлагая предыдущему общему собранію установить разсматриваемый сборъ; съ того времени взглядъ Комитета на этотъ предметъ не измѣнился.

Затѣмъ предсѣдатель предложилъ голосовать вопросъ: необходимо ли существующій сборъ за входъ въ третій залъ отмѣнить?

При голосованіи за отмѣну названнаго сбора былъ поданъ лишь одинъ голосъ.

Далѣе, при разсмотрѣніи расходной смѣты, одинъ изъ членовъ Биржевого Общества протестовалъ противъ чрезмѣрно рѣзкаго повышения вознагражденія секретарю, увеличеннаго съ 600 до 1200 рублей въ годъ.

По его мнѣнію, при обсужденіи вопроса объ увеличеніи жалованья секретарю необходимо считаться съ далеко неблестящимъ финансовымъ положеніемъ Биржевого Общества и съ практикой въ этой области другихъ биржъ.

Предсѣдатель указалъ на невозможность оставаться при прежнемъ размѣрѣ жалованья, получаемого секретаремъ, въ виду того, что размѣръ этотъ былъ установленъ очень давно и поэтому нынѣ не отвѣчаетъ ни условіямъ требуемой отъ секретаря работы, ни условіямъ стоимости содержанія въ Саратовѣ.

Затѣмъ, въ виду приведеннаго выше протеста противъ увеличенія жалованья секретарю, предсѣдатель предложилъ общему собранію голосовать смѣтныя назначенія, внесенныя на 1909—1910 годъ по статьямъ 7, 8 и 9 на вознагражденіе секретаря, биржевого старосты и конторщика.

Открытымъ голосованіемъ эти смѣтныя назначенія были приняты общимъ собраніемъ большинствомъ 58 голосовъ противъ одного.

Далѣе предсѣдатель обратилъ вниманіе общаго собранія на статью

17 „Страхованіе и налоги“, по которой на 1909—1910 годъ вмѣсто 100. рублей внесено Биржевымъ Комитетомъ 420 рублей. Указавъ, что приведенной суммой долженъ впредь опредѣляться размѣръ ежегоднаго расхода Биржевого Общества на уплату налоговъ по обложенію здания Биржи, предсѣдатель предложилъ высказаться всѣмъ имѣющимъ сдѣлать еще какія либо замѣчанія или возраженія по поводу смѣтныхъ назначеній, внесенныхъ Биржевымъ Комитетомъ.

По разсмотрѣніи смѣты, предсѣдатель просилъ заслушать докладъ объ ассигнованіи 1081 руб. 52 коп. на уплату недоимокъ, числящихся на недвижимомъ имуществѣ Биржевого Общества, каковой долгъ Биржевой Комитетъ полагалъ бы возможнымъ погасить изъ остатка по исполненію смѣты.

По выслушаніи упомянутаго доклада, собраніе единогласно постановило ассигновать просимую Комитетомъ сумму.

Послѣ этого былъ прочитанъ докладъ Биржевого Комитета объ избраніи Ревизіонной Коммисіи для предстоящаго въ свое время обревизованія денежной отчетности Биржевого Комитета за 1909 1910 биржевой годъ.

При обсужденіи этого доклада въ составъ Ревизіонной Коммисіи на 1909—1910 годъ были предложены прежніе ея члены: О. И. Галактионовъ, К. С. Степашкинъ и Б. Н. Шатовъ.

Открытымъ голосованіемъ общее собраніе избрало названныхъ лицъ членами Ревизіонной Коммисіи на новѣй годичный срокъ.

Слѣдующимъ было доложено предложеніе Биржевого Комитета избрать членовъ Арбитражной Коммисіи на 1910 годъ.

Собраніе высказалось за допущеніе къ баллотировкѣ всего прежняго состава Арбитражной Коммисіи, полагая возможнымъ обойтись безъ предварительнаго намѣчанія кандидатовъ путемъ подачи записокъ.

Далѣе былъ заслушанъ докладъ Комитета о необходимости открытія новой вакансіи биржевого маклера при Саратовской Биржѣ и объ избраніи на эту должность одного изъ пяти лицъ, подавшихъ прошенія о желаніи баллотироваться на должность маклера: Д. Е. Максющкина, В. Г. Насакова, М. Е. Носова, А. К. Рейнеке и А. П. Терпугова.

Въ виду отсутствія возраженій предсѣдатель заявилъ, что къ закрытой баллотировкѣ на должность маклера имъ будутъ допущены всѣ названныя пять лицъ.

Послѣднимъ былъ прочитанъ докладъ объ избраніи представителей Биржевого Общества въ 3 городскія раскладочныя по государственной



му промысловому налогу присутствія на новое четырехлѣтіе съ 1910 по 1914-й годъ.

Предсѣдателемъ было предложено намѣтить записками кандидатовъ для избранія въ названныя раскладочныя присутствія.

Пока писались записки, предсѣдателемъ были доложены вниманію общаго собранія слѣдующія текущія дѣла:

Отмѣтивъ важное экономическое значеніе для Саратова вопроса о направленіи проектируемой Семипалатинской желѣзной дороги на Мартукъ-Уральскъ, предсѣдатель довелъ до свѣдѣнія общаго собранія о трудахъ въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ по вопросу о соединеніи Южной Сибири съ Европейской Россіей инженера Анатоля Александровича Добровольскаго въ качествѣ представителя Саратовскаго Биржевого Комитета и предложилъ благодарить его.

Вслушавъ докладъ предсѣдателя, общее собраніе единогласнымъ постановленіемъ поручило Биржевому Комитету выразить благодарность отъ его имени А. А. Добровольскому за его энергичную защиту въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ проекта соединенія желѣзнодорожной линіей Семипалатинска съ Уральскомъ, осуществленіе коего признано Биржевымъ Обществомъ необходимымъ условіемъ, для развитія торгово-промышленной дѣятельности г. Саратова.

Затѣмъ предсѣдатель, отмѣтивъ заслуги А. М. Масленникова, въ качествѣ представителя Саратовскаго Городскаго Управленія, также отстаивавшаго въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ интересы г. Саратова, предложилъ выразить и ему благодарность отъ лица Биржевого Общества.

Общее собраніе почтило А. М. Масленникова вставаніемъ.

А. М. Масленниковъ, поблагодаривъ общее собраніе за столь высокую оцѣнку его трудовъ, призывалъ членовъ Биржевого Общества къ дальнѣйшей дружной и энергичной работѣ, необходимой для успѣха ходатайства о направленіи проектируемой Семипалатинской желѣзной дороги на Мартукъ-Уральскъ и въ заключеніе своей рѣчи предложилъ общему собранію принять слѣдующую резолюцію: „Саратовское Биржевое Общество, признавая необходимымъ соединеніе рельсовымъ путемъ южно-сибирскихъ степей съ г. Саратовомъ (Уральско-Семипалатинской ж. д.), перешивку узкой уральской желѣзнодорожной колеи на широкую и постройку моста черезъ Волгу у г. Саратова, такъ какъ только при этомъ условіи мукомольное и маслобойное производства Саратовскаго района получаютъ возможность постоянно имѣть продукты

для переработки въ необходимыхъ количествахъ и тѣмъ устранятся гибельныя для нихъ положенія, которыя приходилось этимъ производствамъ переживать въ послѣдніе годы при неурожаяхъ въ Саратовской и Самарской губерніяхъ, постановило: 1) возбудить черезъ Биржевой Комитетъ ходатайство въ надлежащихъ учрежденіяхъ и передъ должностными лицами о скорѣйшей постройкѣ указанной желѣзной дороги и желѣзнодорожныхъ сооружений Рязанско-Уральскаго Общества и 2) просить Биржевой Комитетъ поддержать это ходатайство посылкой депутаціи въ г. Петербургъ, въ составъ каковой предоставить Биржевому Комитету по его усмотрѣнію пригласить членовъ Саратовскаго Биржевого Общества.

Общее собраніе единогласно постановило принять предложенную резолюцію.

Послѣ этого предсѣдатель доложилъ общему собранію о положеніи дѣла сбора пожертвованій, открытаго Биржевымъ Комитетомъ, согласно пожеланія частнаго совѣщанія членовъ Биржевого Общества 25-го ноября 1909 года, для ознаменованія учрежденія университета въ Саратовѣ. Сообщивъ, что въ настоящее время собранная по подпискѣ сумма равняется 2191 руб., предсѣдатель предложилъ продолжать сборъ пожертвованій.

Общимъ собраніемъ предложеніе это было принято.

Затѣмъ были оглашены имена лицъ, предложенныхъ записками къ баллотировкѣ въ число представителей Биржевого Общества въ трехъ городскихъ раскладочныхъ по государственному промысловому налогу присутствіяхъ. Это были: П. П. Борисовъ-Морозовъ, А. И. Горсковъ, Алекс. К. Рейнеке, В. П. Кирюхинъ, В. А. Красулинъ, Н. В. Агафоновъ и В. П. Чистяковъ.

Въ заключеніе общаго собранія были подвергнуты закрытой баллотировкѣ: финансовый отчетъ за 1908—1909 биржевой годъ съ балансомъ на 1-е ноября 1909 года и прихода-расходная смѣта на 1909—1910 годъ и произведены выборы: Биржевого маклера, членовъ Арбитражной Комиссіи и представителей Биржевого Общества въ городскія раскладочныя по государственному промысловому налогу присутствія.

Финансовый отчетъ за 1908—1909 годъ съ балансомъ на 1 ноября 1909 года были утверждены большинствомъ 41 голоса противъ 2 при 16 воздежавшихся отъ голосованія.

Смѣта на 1909—1910 годъ была принята большинствомъ 41 голоса противъ одного при 17 воздержавшихся отъ голосованія.

Изъ пяти лицъ, баллотировавшихся на должность биржевого маклера, получили:

	Избир.	Неизбир.	Возд. отъ голоса.
Рейнеке Андрей Кондр.	27	16	16
Терпуговъ П. А.	27	16	16
Носовъ М. Е.	18	27	14
Насаковъ В. Г.	14	31	14
Максюшкинъ Д. Е.	8	36	15

Такимъ образомъ кандидатами на должность биржевого маклера должны считаться получившіе равное количество избирательныхъ голосовъ—Анд. К. Рейнеке и П. А. Терпуговъ, между которыми и должна быть произведена перебаллотировка въ ближайшемъ общемъ собраніи.

Въ составъ Арбитражной Комиссіи были избраны:

	Избир.	Неизбир.	Возд. отъ голоса.
Рейнеке Алекс К.	42	2	15
Степашкинъ М. С.	41	3	15
Чистяковъ В. П.	41	3	15
Цыковъ И. П.	40	3	16
Барцевъ С. И.	39	4	16
Окомелковъ А. В.	39	5	15
Шумилинъ А. И.	38	4	17
Худобинъ И. Н.	38	5	16
Рѣпинъ П. М.	38	6	15
Медвѣдевъ И. А.	38	6	15
Галактіоновъ О. И.	38	7	14
Ивановъ Ф. И.	36	5	18
Бендеръ И. А.	35	8	16
Терпуговъ П. М.	28	14	17

Представителями Биржевого Общества въ городскія раскладочныя по государственному промысловому налогу присутствія на четырехлѣтія съ 1910 по 1914 годъ были избраны:

	Избир.	Неизбир.	Возд. отъ голоса.
Рейнеке Алекс. К.	42	—	17
Красулинъ В. А.	40	—	19
Борисовъ-Морозовъ П. П.	39	2	18
Чистяковъ Вас. Пол.	39	3	17

Горсковъ Ал. Ив.	38	4	17
Кирюхинъ Вик. Павл.	35	6	18
Агафоновъ Ник. Вас.	33	9	17

По оглашеніи результатовъ баллотировки, общее собраніе было закрыто предсѣдателемъ.

Въ исполненіе постановленія годичнаго общаго собранія Биржевой Комитетъ отъ лица Биржевого Общества и отъ себя выразилъ благодарность инженеру Анатолію Александровичу Добровольскому за отзывчивость его къ мѣстнымъ инженерамъ и за энергичную защиту въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ проекта соединенія желѣзнодорожной линіей Уральска съ Семипалатинскомъ, осуществленіе коего признано Саратовскимъ Биржевымъ Обществомъ необходимѣйшимъ условіемъ для дальнѣйшаго развитія торгово-промышленной дѣятельности г. Саратова.

Въ засѣданіи Биржевого Комитета 10 мая 1910 года, въ присутствіи предсѣдателя Ф. П. Шмидтъ, старшинъ: С. И. Барцева, Э. Э. Борель, А. В. Окомелкова и А. И. Шумилина, по открытіи засѣданія, продолжалось обсужденіе вопроса о введеніи на Саратовской Биржѣ правилъ биржевой торговли.

Въ своей рѣчи по этому предмету предсѣдатель, указавъ, что регламентация торговли диктуется современнымъ состояніемъ торгово-промышленной дѣятельности, признавалъ неотложнымъ приступить къ выработкѣ проекта биржевыхъ правилъ.

Въ виду того, что Биржевой Комитетъ вполнѣ раздѣлялъ мнѣніе о необходимости введенія на мѣстной Биржѣ правилъ биржевой торговли, предсѣдатель предложилъ слѣдующій порядокъ работъ: для выработки проекта правилъ биржевой торговли избрать немногочисленную комиссію, въ составъ коей должны войти представители главнѣйшихъ отраслей мѣстной торговли и биржевые маклера, въ качествѣ матеріала предложить комиссіи выписанныя отъ разныхъ биржъ правила биржевой торговли выработки проекта правилъ, передать его на разсмотрѣніе особаго совѣщанія, созваннаго изъ представителей разныхъ отраслей мѣстной торговли и, наконецъ, принятый этимъ совѣщаніемъ проектъ правилъ предложить къ одобренію общему собранію членовъ Биржевого Общества.

Биржевой Комитетъ согласился съ предложеннымъ планомъ работъ и постановилъ избрать въ комиссію по выработкѣ правилъ биржевой торговли слѣдующихъ лицъ: отъ хлѣбной торговли—В. П. Кирюхина, отъ масличной торговли—В. И. Галанина и А. И. Шумилина,

Выраженіе благодарности Биржевого Общества А. А. Добровольскому за участіе его въ комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Продолженіе засѣданія Комитета по вопросу о введеніи на Саратовской Биржѣ правилъ биржевой торговли.

отъ нефтяной торговли—С. И. Барцева и представителя товарищества „Бр. Нобель“ и отъ банков—Я. А. Галяшкина и И. С. Шапиро.

Избраніе депутаціи въ С.-Петербургъ для поддержанія ходатайства Биржевого Общества о направленіи Семипалатинской желѣзной дороги на Мартукъ-Уральскъ.

Послѣ этого предсѣдатель, напомнивъ о постановленіи общаго собранія 25 апрѣля 1910 года: „возбудить черезъ Биржевой Комитетъ ходатайство въ надлежащихъ учрежденіяхъ и передъ должностными лицами о скорѣйшей постройкѣ Семипалатинской желѣзной дороги съ направленіемъ на Мартукъ-Уральскъ, о перешивкѣ узкой Уральской желѣзнодорожной колеи на широкую и о постройкѣ моста черезъ Волгу у г. Саратова и просить Биржевой Комитетъ поддержать эти ходатайства посылкою депутаціи въ г. С.-Петербургъ, въ составъ которой предоставить Биржевому Комитету по его усмотрѣнію пригласить членовъ Биржевого Общества“, предложилъ Биржевому Комитету, согласно приведеннаго постановленія общаго собранія, избрать составъ указанной депутаціи-комиссіи.

Биржевымъ Комитетомъ въ составъ депутаціи были избраны: Ф. П. Шмидтъ, А. И. Шумилинъ, П. М. Рѣпинъ и Я. А. Галяшкинъ.

Докладная записка о нуждахъ судоходства, поданная г. Министру Путей Сообщенія.

24 іюня 1910 года при проѣздѣ черезъ Саратовъ на Кавказъ г. Министра Путей Сообщенія, Биржевымъ Комитетомъ была представлена ему слѣдующая докладная записка о нуждахъ судоходства:

„Саратовское Биржевое Общество, привѣтствуя Ваше Высокопревосходительство въ своемъ родномъ городѣ, не можетъ не довести до Вашего вниманія о существеннѣйшихъ мѣстныхъ нуждахъ въ области водныхъ путей сообщенія.

Уже тридцать пять лѣтъ почти вопросъ о выправленіи русла Волги у Саратова и о возстановленіи транзитнаго хода черезъ старорѣчье представляетъ для Саратова жгучій общественно-экономическій интересъ.

Безвыходное положеніе, въ которомъ къ концу девяностыхъ годовъ минувшаго столѣтія оказался Саратовъ въ отношеніи судоходства, обратило на себя вниманіе Министерства Путей Сообщенія, признавшаго необходимымъ произвѣсти всестороннее изслѣдованіе условий и причинъ, вызвавшихъ отмѣченный кризисъ. Собранный такимъ путемъ матеріалъ поступилъ на разсмотрѣніе Инженернаго Совѣта. Обсудивъ этотъ матеріалъ 21 марта 1901 года, Инженерный Совѣтъ вынесъ слѣдующее постановленіе:

„Признавая, что потребности Саратова, какъ важнаго внутренняго Волжскаго торговаго порта, въ которомъ обращается болѣе $\frac{1}{4}$ части грузовъ всего Волжскаго транзита, наилучшимъ образомъ были бы удовлетворены образованіемъ сплошнаго хода по Старорѣчью внѣ за-

висимости отъ положенія коренного русла рѣки, распорядиться по Старорѣчью производствомъ землечерпательныхъ работъ съ цѣлью образованія по этому направленію сквозного хода, хотя бы ограниченной на первое время ширины. Одновременно, на основаніи результатовъ производящихъ изысканій, разработать и другія предположенія, какъ на примѣръ, закрытіе Тарханки незатопляемой дамбой и другія, могущія обезпечить поддержаніе глубины въ проектированномъ судовомъ ходѣ по Старорѣчью“.

Цитированное заключеніе Инженернаго Совѣта является поворотнымъ пунктомъ въ исторіи вопроса о возстановленіи полной судоходности Старорѣчья. Авторитетное мнѣніе столь компетентнаго учрежденія о возможности образованія сплошного хода по городскому рукаву Волги путемъ землечерпанія было подтверждено вскорѣ на опытѣ расчисткою канала, позволившей поставить пристани у городского берега и обезпечившей въ значительной степени подходъ къ этимъ пристанямъ и расположеннымъ вдоль городского рукава Волги мукомольнымъ мельницамъ и складамъ мазута и керосина. Достигнутые въ этомъ направленіи въ теченіе послѣднихъ восьми лѣтъ успѣхи нельзя не считать значительными, особенно, если принять во вниманіе произведенную осенью минувшаго года расчистку Ильинской гряды, являвшейся серьезнымъ препятствіемъ для регулированія нижней части канала.

Однако приведенная благопріятная оцѣнка результатовъ трудовъ по осуществленію предложеннаго Инженернымъ Совѣтомъ плана работъ по образованію сплошного судового хода по Старорѣчью, не лишаетъ Биржевое Общество возможности видѣть слабыя стороны въ этомъ дѣлѣ.

До сего времени изъ цѣлаго обдуманнаго во всѣхъ своихъ частяхъ плана утвержденныхъ Инженернымъ Совѣтомъ работъ у Саратова, осуществляется только одна его часть, а именно, землечерпаніе. Но и эти работы производятся, по мнѣнію Биржевого Общества, чрезвычайно медленно и недостаточно систематично. Были построены также по предначертанію того же Инженернаго Совѣта двѣ землечерпательныя машины для нуждъ Саратовскаго городского канала, но эти машины были взяты на транзитъ. Такимъ образомъ, городской каналъ, на всемъ его значительномъ протяженіи отъ приверха Старорѣчья до выхода на коренную Волгу, вслѣдствіе незначительности состава землечерпательныхъ снарядовъ, обслуживающихъ нижній плесъ Волги и занятыхъ главнымъ образомъ на транзитѣ, почти совершенно лишенъ землечерпательныхъ средствъ для его расчистки.

Раздѣляя взглядъ о преимущественномъ значеніи транзита въ отношеніи обезпеченія его своевременно землечерпательными машинами, Биржевое Общество полагаетъ, что и состояніе подходовъ къ городамъ и пристанямъ, тѣмъ болѣе такого признаннаго значенія, какъ Саратовъ, должно представлять не меньшій интересъ. Принимая же во вниманіе громадныя расходы, произведенныя до настоящаго времени Правительствомъ на разнаго рода работы, связанныя съ прорытіемъ городского канала, причемъ въ числѣ ихъ необходимо отмѣтить общественныя работы, организованныя правительствомъ для мѣстнаго населенія въ теченіе ряда неурожайныхъ годовъ, Биржевое Общество не можетъ не придти къ убѣжденію въ необходимости продолженія столь успѣшно начатаго дѣла по образованію сквознаго судового хода по Старорѣчью.

По мнѣнію Общества необходимо непрерывное производство землечерпательныхъ работъ въ каналѣ посредствомъ спеціально предназначеннаго для этой цѣли особаго землечерпательнаго снаряда. Настоящее состояніе канала не можетъ обезпечить безпрепятственнаго и безопаснаго плаванія по нему въ виду того, что какъ ширина, такъ и длина канала не соотвѣтствуютъ требованіямъ судоходства, какъ несогласованныя съ глубиной и шириной транзита. Въ особенности это необходимо сказать въ отношеніи той части канала, гдѣ залегаетъ Ильинская гряда. Какъ уже было упомянуто, минувшей осенью произведена была расчистка названной гряды, но въ виду спѣшности работъ, вслѣдствіе краткости срока, остававшагося до закрытія прошлагодней навигации, работы эти по уборкѣ гряды ограничились прорытіемъ прорѣзи незначительной ширины, поэтому и расчищенный ходъ черезъ гряду является далеко не безопаснымъ для судовъ.

Въ виду изложеннаго Саратовское Биржевое Общество имѣетъ честь ходатайствовать предъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ о назначеніи для нуждъ Саратовскаго городского канала особой землечерпательной машины для производства непрерывныхъ работъ по поддержанію въ каналѣ на всемъ его протяженіи отъ приверха Старорѣчья и до выхода на коренную Волгу глубины, согласованной съ глубиной транзита, а равно и для окончательной уборки Ильинской гряды.

При этомъ Саратовское Биржевое Общество не можетъ не отмѣтить того факта, что развитіе торговли и промышленности не только Саратова, но и прилегающаго къ нему района тормозится мелководьемъ подхода къ Саратовскимъ пристанямъ и испытываетъ въ этомъ отно-

шеніи значительныя затрудненія ежегодно въ теченіе послѣднихъ трехъ-четырехъ навигаціонныхъ мѣсяцевъ.

Навигація 1910 года, происходившая въ условіяхъ чрезвычайно низкаго горизонта водъ Волжскаго бассейна, въ особенности неблагоприятно сложилась для городского канала. Отсутствіе здѣсь необходимыхъ землечерпательныхъ работъ въ виду недостаточной обеспеченности транзита въ минувшую навигацію въ отношеніи поддержанія надлежащей глубины на перекатахъ, вызвало уже въ началѣ августа кризисъ судоходства по городскому каналу, выразившійся въ невозможности, въ виду мелководья въ Улешахъ, подвезти товары на мукомольныя мельницы и керосиновые склады.

Въ эту тяжелую для мѣстной торговли пору Биржевой Комитетъ 9 августа 1910 года обратился къ Начальнику Казанскаго Округа Путей Сообщенія съ слѣдующимъ телеграфнымъ ходатайствомъ:

„Вслѣдствіе поступившаго въ Биржевой Комитетъ заявленія владельцевъ промышленныхъ предпріятій и нефтяныхъ складовъ, расположенныхъ въ районѣ Улешей, о прекращеніи подхода къ этимъ пристанямъ, Биржевой Комитетъ свидѣтельствуетъ, что глубина нижней части Саратовскаго городского канала осталась не болѣе шести четвертей; поэтому доставка матеріаловъ на мельницы и керосина на склады совершенно прекращается. Между тѣмъ грузооборотъ въ теченіи августа и сентября представляетъ собою почти половину годового грузооборота. Озабочиваясь предотвращеніемъ этихъ грозящихъ мѣстной торговлѣ и промышленности осложненій, Биржевой Комитетъ проситъ посредствомъ землечерпанія довести нижнюю часть канала до глубины, соотвѣтствующей транзиту. Признавая, что перекаты нижняго плеса поддерживаются на достаточной глубинѣ, что паводки, совпавшіе въ Камѣ и верхней Волгѣ, вполне гарантируютъ устойчивость этой глубины транзита, Биржевой Комитетъ покорнѣйше проситъ назначить землечерпательницу съ ближайшихъ работъ, чтобы использовать благоприятное время для углубленія нижней части Саратовскаго городского канала, и о послѣдующемъ извѣстить Биржевой Комитетъ“.

Въ виду отсутствія въ это тяжелое для всей Волги время свободной землечерпательной машины, не занятой на транзитѣ, приведенное ходатайство Биржевого Комитета о командированіи землечерпательнаго снаряда для расчистки городского канала въ Улешахъ не было удовлетворено своевременно. Поступившая же позднѣе для указанныхъ работъ машина не могла уже въ сравнительно короткій, остающійся до закрытія навигаціи, промежутокъ времени произвести всѣ требуемыя

Телеграфное ходатайство Биржевого Комитета, посланное Начальнику Казанскаго Округа Путей Сообщенія, о назначеніи землечерпательной машины для углубленія нижней части Саратовскаго городского канала.

Отказъ въ ходатайствѣ Комитета о присылкѣ землечерпательной машины.

условіями состоянія канала работы. Въ виду этого значительное количество грузовъ вышеназванной категоріи остались не подвезенными въ Саратовъ.

**Засѣданіе Бирже-
вого Комитета по об-
сужденію докладной
записки Министерства
Торговли и Промыш-
ленности о выработ-
кѣ мѣропріятій, на-
правленныхъ на улуч-
шенію условій экспор-
та нашего хлѣба за
границу, и заключе-
ніе его по данному
вопросу.**

11 сентября 1910 года въ засѣданіи Биржевого Комитета, въ присутствіи предсѣдателя Ф. П. Шмидтъ, старшинъ: С. И. Барцева, Э. Э. Борель, Ф. И. Иванова, В. А. Красулина, А. И. Шумилина и кандидатовъ въ старшины В. П. Кирюхина и Д. И. Тихомірова по предложенію предсѣдателя была заслушана представленная на заключеніе Биржевого Комитета записка Министерства Торговли и Промышленности по вопросу о выработкѣ мѣропріятій, направленныхъ къ улучшенію условій экспорта нашего хлѣба за границу. Предварительно, однако, составленія окончательныхъ по этому предмету предположеній, представляется желательнымъ по нѣкоторымъ вопросамъ, тѣсно связаннымъ съ помянутой выше задачей, имѣть между прочимъ, мнѣнія учреждений, близко стоящихъ къ хлѣбному дѣлу и ставящихъ своею цѣлью заботу объ интересахъ сельскихъ хозяевъ. Въ виду этого Министерство Торговли и Промышленности покорнѣйше проситъ не отказать въ сообщеніи отвѣтовъ на поставленные ниже вопросы. При этомъ Министерство считаетъ необходимымъ высказать слѣдующія соображенія.

Въ настоящее время въ отношеніи большей части экспортируемаго зерна (ржи, овса, ячменя) сдѣлки совершаются по особымъ контрактамъ, которые раньше составлялись только иностранными фирмами, а теперь вырабатываются на особыхъ сѣздахъ, гдѣ принимаютъ участіе и русскіе торговцы хлѣбомъ. Такихъ контрактовъ много, но всѣ они могутъ быть сведены къ двумъ важнѣйшимъ видамъ: первый—англійскій контрактъ, второй—германо-нидерландскій. Въ этихъ контрактахъ опредѣляются: количество и качество продаваемого хлѣба, цѣна, способъ доставки и расплаты, права и обязанности покупателя и продавца. Большинство сдѣлокъ съ хлѣбомъ нашихъ южныхъ портовъ, откуда хлѣбъ везется за границу въ большомъ количествѣ, чѣмъ изъ другихъ портовъ, и гдѣ, къ сожалѣнію, наблюдаются случаи погрузки чрезмерно засоренныхъ партій зерна,—совершается по германо-нидерландскому контракту. Въ виду важности его для нашей вывозной торговли, необходимо привести нѣкоторыя данныя о его содержаніи.

Контрактъ опредѣляетъ предметъ сдѣлки, количество и родъ хлѣба, а равно цѣну, причемъ расходы по доставкѣ и страхованію груза относятся на счетъ продавца; на его же счетъ падаютъ и всѣ несчастія въ пути. Особенно подробно останавливается контрактъ на опредѣленіи качества зерна. Такъ, въ отношеніи засоренности устанавливается,

напр., для ржи нормальная, т. е. допускаемая къ сдачѣ покупателю по условленной цѣнѣ, засоренность посторонними примѣсями въ 3⁰/₀; кромѣ того, въ такой партіи можетъ быть до 7⁰/₀ пшеницы. Если въ партіи засоренность окажется болѣе значительной, то покупатель получаетъ вознагражденіе (бонификацію), т. е. уплачиваетъ меньше, чѣмъ договорено, по 1⁰/₀ съ покупной цѣны за каждый первый и второй процентъ засоренности, превышающей нормальную, и по 2⁰/₀ за каждый третій и четвертый процентъ ея. Если же засоренность еще выше, то цѣна понижается, сообразно приговору особаго арбитражнаго суда, рѣшенію котораго, по контракту, обѣ стороны обязаны подчиниться. И на ряду съ этимъ, если бы засоренность зерна оказалась менѣ противъ нормальной, контрактъ не обязываетъ покупателя платить какое либо вознагражденіе (обратную бонификацію) продавцу. Въ контрактѣ указывается также натурный вѣсъ зерна, причемъ, если окажется, что онъ ниже допускаемаго по контракту, то продавецъ принужденъ уплачивать покупателю нѣкоторое вознагражденіе, опредѣляемое или самимъ контрактомъ, или арбитражнымъ судомъ. Въ случаѣ же доставки зерна лучшей натуры, продавецъ не получаетъ отъ покупателя никакого вознагражденія.

Что касается арбитражныхъ судовъ, то суда эти всегда иностранные, причемъ, согласно, напр., англійскимъ контрактамъ, арбитры могутъ быть избираемы лишь изъ членовъ мѣстной хлѣботорговой ассоціаціи. Обстоятельство это отражается, конечно, крайне неблагоприятно на интересахъ русскаго продавца, такъ какъ арбитры обыкновенно поддерживаютъ сторону покупателя, принадлежащаго къ числу членовъ той же ассоціаціи, въ составъ коей они сами входятъ. Равнымъ образомъ, незначительная доля участія въ арбитражѣ отводится русскому продавцу и по другимъ контрактамъ, ставя его по отношенію къ иностранному покупателю въ столь же мало обезпеченное положеніе при разбирательствѣ спора въ арбитражномъ судѣ.

Затѣмъ рядъ сдѣлокъ и, между прочимъ, всѣ сдѣлки на пшеницу пока вовсе не нормируются контрактами, а ведутся такъ, что иностранный покупатель приобретаетъ отъ русскаго продавца хлѣбъ или по пробѣ или, чаще, на условіи доставить хлѣбъ, такъ называемый, хорошаго средняго качества. Однако данныя о среднемъ качествѣ экспортируемаго нами зерна, получаемыя на основаніи пробъ, выбираемыхъ въ русскихъ портахъ, при отгрузкѣ хлѣба, не принимаются, обыкновенно во вниманіе за границей въ пунктахъ его прибытія, и тамъ устанавливаются собственныя данныя о среднемъ качествѣ наше-

го хлѣба, каковое обстоятельство даетъ иностраннымъ покупателямъ возможность предъявлять къ качеству доставляемыхъ партій хлѣба болѣе строгія требованія, чѣмъ то слѣдовало бы на самомъ дѣлѣ по состоянію урожая.

Условія контрактовъ могутъ быть измѣнены только по обоюдному соглашенію сторонъ, и въ настоящее время на этотъ предметъ обращено особое вниманіе, причемъ зимою предполагается съѣздъ представителей иностранныхъ и русскихъ фирмъ, на которомъ будутъ разсмотрѣны предположенія относительно облегченія для нашего хлѣба этихъ условий, въ частности объ установленіи такъ называемой обратной бонификаціи.

Но какъ бы не разрѣшился этотъ вопросъ, несомнѣнно, что условія водворенія нашего хлѣба на иностранные рынки значительно улучшатся по мѣрѣ улучшенія качества этого хлѣба, высокаго по природѣ, но, къ сожалѣнію, нерѣдко понижающагося вслѣдствіе значительной засоренности.

Вотъ почему къ уменьшенію засоренности вывозимаго хлѣба должны быть принимаемы самыя рѣшительныя мѣры. Правда, иногда эта засоренность происходитъ только отъ того, что производство хлѣба ведется не вполне удовлетворительно, и въ результатъ умолота получается хлѣбъ, содержащій не только другіе хлѣба, но даже соръ. Но зачастую хорошій, вполне чистый хлѣбъ намѣренно смѣшивается съ плохими сортами и даже съ посторонними примѣсами.

Борьба съ засоренностью вывозимаго хлѣба озабочиваетъ какъ правительство, такъ и наши торговые круги. Въ этихъ цѣляхъ еще въ 1905 году былъ изданъ на 5 лѣтъ законъ объ установленіи при портовыхъ биржевыхъ комитетахъ контроля за вывозимыхъ зерномъ, нынѣ продолженный вновь на 5 лѣтъ. Сущность этого закона заключается въ томъ, что биржевымъ комитетомъ, съ разрѣшенія Министерства Торговли и Промышленности, дозволяется провѣрять степень засоренности хлѣба, путемъ отобранія пробъ и производства анализа, и между прочимъ, выдавать продавцу удостовѣренія (сертификаты) съ указаніемъ качества вывозимой партіи хлѣба. На расходы по такому контролю биржевые комитеты могутъ взимать до $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда вывозимаго зерна. Подобный контроль введенъ до настоящаго времени въ нижеслѣдующихъ портахъ: Николаевскомъ, Херсонскомъ, Феодосійскомъ, Бердянскомъ, Новороссійскомъ, Одесскомъ, Владивостокскомъ, Ростовскомъ на-Дону и Мариупольскомъ.

Основная цѣль правильного биржевого контроля за вывозимымъ зерномъ заключается въ томъ, чтобы создать болѣе благопріятныя условія для нашей экспортной торговли хлѣбомъ, содѣйствуя улучшенію качества вывозимаго зерна. Въ виду этого, казалось бы необходимымъ принять мѣры, съ одной стороны, къ тому, чтобы биржевой контроль за вывозимымъ хлѣбомъ получилъ по возможности повсемѣстное распространеніе, а съ другой—чтобы приемы и техника контроля были основаны на однородныхъ началахъ, съ допущеніемъ однако, въ правилахъ такого контроля тѣхъ особенностей для отдѣльныхъ мѣстностей, которыя вытекаютъ изъ своеобразныхъ условій даннаго района.

Переходя къ установленію тѣхъ основныхъ началъ, коимъ слѣдовало бы найти мѣсто въ упомянутыхъ выше правилахъ контроля за вывозимымъ хлѣбомъ, необходимо прежде всего остановиться на вопросѣ объ установленіи такъ называемой нормальной засоренности вывозимыхъ хлѣбовъ, т. е. такой, которая, принимая во вниманіе условія нашего сельскаго хозяйства, можетъ быть безъ труда достигнута при вывозѣ зерна, причемъ въ официальныхъ расцѣнкахъ хлѣбовъ цѣны показывались бы въ отношеніи хлѣба именно съ этою нормальною засоренностью.

Само собою разумѣется, что такая нормальная засоренность не можетъ быть тождественна для различныхъ портовъ, въ виду разнообразія условій производства хлѣбовъ отдѣльныхъ районовъ, тяготеющихъ къ такимъ портамъ. За симъ, такая нормальная засоренность едва ли можетъ быть установлена въ нормѣ, близкой къ нулю, такъ какъ такого хлѣба при нынѣшнихъ условіяхъ техники сельскаго хозяйства, наша страна еще не даетъ. Но съ другой стороны, норма эта не должна быть и чрезмѣрно высока, чтобы не только не поощрять засоренность зерна, но даже воздѣйствовать на стремленіе къ его очисткѣ. Въ этомъ отношеніи установленіе нормальной засоренности хлѣба для данной мѣстности могло бы находиться, по существующимъ примѣрамъ, внѣ зависимости отъ нормъ, принятыхъ заграничными контрактами. Такъ, несмотря на то, что по германо-нидерландскому контракту для портовъ Азовскаго моря установлена для ржи норма средней засоренности ея посторонними примѣсями въ 3⁰/₁₀₀, Бердянскій и Мариупольскій Биржевые Комитеты принимаютъ мѣры къ тому, чтобы довести ⁰/₁₀₀ засоренности вывозимаго изъ этихъ портовъ зерна до 2. Невыгоды отъ этого для русскихъ торговцевъ быть не можетъ, такъ какъ такой хлѣбъ, будетъ ли онъ проданъ по контракту или по пробѣ, всегда расцѣнивается выше. А затѣмъ не исключается возмож-

ность и того, что въ отношеніи нѣкоторыхъ хлѣбовъ (напримѣръ, ржи и пшеницы) въ послѣдствіи русскіе торговцы достигнуть включенія въ разсмотрѣнные выше контракты правила о вознагражденіи продавца за доставку менѣ засореннаго зерна.

Установленіе нормальной засоренности хлѣба важно въ смыслѣ болѣе или менѣ точнаго опредѣленія того основанія, по которому будутъ устанавливаться цѣны на нашъ хлѣбъ на міровомъ рынкѣ. Ясно, что съ этой точки зрѣнія желательно опредѣлить процентъ для нормальной засоренности настолько низкій, насколько это соотвѣтствуетъ естественной чистотѣ хлѣба района даннаго порта и не стѣснительно для обычнаго хода хлѣбной торговли. Но въ виду сравнительно большей засоренности крестьянскаго хлѣба, не должно препятствовать вывозу и тѣхъ партій, которыя заключаютъ большую противъ нормальной засоренность. Въ этихъ случаяхъ для продавца, если онъ при заключеніи сдѣлки обязался доставить хлѣбъ съ нормальной засоренностью, очевидно, явится необходимость уменьшить цѣну, сообразно, примѣрно, тому порядку, который указанъ и нынѣ въ германо-нидерландскомъ контрактѣ.

Но едва ли можетъ быть сомнѣніе, что не въ интересахъ засоренности вывозимаго хлѣба, ибо, независимо отъ общаго пониженія репутаціи русскаго хлѣба,—чрезмѣрно засоренный хлѣбъ можетъ быть вовсе не принятъ или же принятъ съ скидкой, несоотвѣтствующей проценту засоренности. Въ виду сего, возникаетъ вопросъ о необходимости установленія предѣльной нормы допустимой засоренности хлѣба, причемъ въ связи съ этимъ надлежитъ опредѣлить мѣры по отношенію къ хлѣбу засоренностью, превышающею этотъ предѣлъ. Между тѣмъ, факты указываютъ на то, что изъ нашихъ южныхъ портовъ вывозится хлѣбъ, въ которомъ иногда содержится до 15 и даже до 22% примѣсей*). Громадность вреда для нашей торговли отъ вывоза такого засореннаго хлѣба столь очевидна, что уже теперь многіе биржевые комитеты принимаютъ мѣры къ устраненію подобной засоренности. Мѣры эти различны. Такъ, Николаевскій Биржевой Комитетъ практически пришелъ къ признанію въ нѣкоторыхъ случаяхъ необходимости полнаго запрещенія вывоза чрезмѣрно засореннаго зерна. Въ другихъ комитетахъ (напримѣръ, въ Херсонскомъ) приходятъ къ мысли о цѣлесообразности привлеченія къ отвѣтственности лицъ, вывозящихъ непомѣрно засоренный хлѣбъ, причемъ среди карательныхъ мѣръ находятъ наибольшее примѣненіе лишеніе права пользоваться услугами

*) См. статистическія свѣдѣнія о Николаевск. хлѣбн. экспорт. 1909 г.

биржи, вплоть до исключенія изъ членовъ биржевого общества. Наконецъ, въ качествѣ одной изъ мѣръ, направленныхъ къ уменьшенію засоренности, практикуется отказъ въ выдачѣ продавцу удостовѣренія о качествѣ вывозимаго зерна (сертификата).

При оцѣнкѣ указанныхъ мѣръ необходимо считаться съ тѣмъ обстоятельствомъ, что невыдача сертификата не для всѣхъ продавцовъ является карою. Только тогда, когда безъ такого сертификата покупатель отказывается принять хлѣбъ, отказъ въ его выдачѣ представляется наказаніемъ для продавца. Но во многихъ случаяхъ иностранные покупатели не требуютъ вовсе отъ продавца сертификата. Поэтому, казалось бы, при разрѣшеніи вопроса о мѣропріятіяхъ противъ чрезмерной засоренности, выборъ могъ бы быть сдѣланъ только изъ двухъ первыхъ упомянутыхъ выше мѣръ. На болѣе подробномъ разсмотрѣніи ихъ слѣдуетъ остановиться.

Противники полного запрещенія вывоза слишкомъ засореннаго хлѣба указываютъ на невозможность стѣснять свободу торговли хлѣбомъ. По ихъ мнѣнію, нельзя запретить кому бы то ни было продавать даже сорный хлѣбъ, если на него находятся покупатели. Нельзя устанавливать извѣстный максимальный процентъ примѣсей къ вывозимому хлѣбу, потому что нерѣдко самая сдѣлка заключается съ обязательствомъ доставить хлѣбъ, повидимому, никуда негодный. Извѣстны случаи, когда русскій экспортеръ обязывался доставить въ Англію партію ячменя, содержащую 70% высѣвокъ. Партія эта предназначалась для корма скота и съ точки срънія торговли, конечно, не могла подвергаться запрещенію вывоза. Установленіе же процентныхъ нормъ засоренности хлѣба повело бы къ невозможности вывозить такую партію хлѣба, т. е. создало бы затрудненіе для торговли. Съ другой стороны несомнѣнно, что отправка за границу, подъ видомъ ячменя, партіи, представляющей собою на большую половину соръ, не можетъ способствовать распространенію за границей понятія о высокомъ качествѣ нашихъ хлѣбовъ. Случаи подобныхъ сдѣлокъ представляются исключительными и, если за границей нуждаются въ помянутой выше смѣси, никто не мѣшаетъ иностранному импортеру купить опредѣленное количество настоящаго ячменя и нужное количество высѣвокъ, а затѣмъ произвести смѣшеніе ихъ въ нужной пропорціи.

Но понятно, что при назначеніи предѣльной нормы засоренности хлѣба, которой идетъ уже запрещеніе вывозить хлѣбъ, необходимо считаться съ естественной засоренностью нашихъ крестьянскихъ хлѣбовъ, чтобы чрезмерно низкими предѣльными процентными нормами

засоренности не повредить сбыту производимаго крестьянами зерна. Въ цѣляхъ опредѣленія въ различныхъ мѣстностяхъ Россіи размѣровъ естественной засоренности крестьянскихъ хлѣбовъ по указаніямъ Министерства Торговли и Промышленности, будетъ произведено въ ближайшемъ будущемъ подробное обслѣдованіе.

Что же касается вопроса о привлеченіи къ отвѣтственности лицъ, грузящихъ для вывоза засоренный сверхъ указанной предѣльной нормы хлѣбъ, то таковая могла бы быть установлена или въ порядкѣ административномъ (т. е. путемъ кары, налагаемой биржевымъ комитетомъ) или въ порядкѣ уголовномъ, причемъ въ этомъ послѣднемъ случаѣ наказаніе могло бы быть опредѣлено, какъ за фальсификацію, понимая подъ послѣдней намѣренное примѣшиваніе къ зерну какъ негодныхъ, такъ и годныхъ, постороннихъ веществъ.

Засимъ, надлежитъ остановиться на вопросѣ о томъ, не слѣдуетъ ли сдѣлать обязательную для биржевыхъ комитетовъ выдачу, на основаніи правилъ о контролѣ, упомянутыхъ удостовѣреній о качествѣ вывозимаго зерна (сертификаты). Какъ уже сказано, нѣкоторые биржевые комитеты и теперь выдаютъ сертификаты (напр. Николаевскій, Херсонскій); другіе же находятъ эту мѣру излишней вслѣдствіе того, между прочимъ, что вывозимое изъ этихъ портовъ (напримѣръ Бердянска, Мариуполя) зерно пользуется хорошей репутаціей и принимается иностранными покупателями безъ сертификата, самая выдача котораго является уже, какъ бы слѣдствіемъ недовѣрія къ экспортеру зерна. Къ тому же до настоящаго времени нашимъ сертификатамъ иностранные импортеры не придають безспорнаго значенія и несмотря на ихъ представленіе, привлекають русскихъ продавцевъ къ невыгодному для нихъ арбитражному суду. Признавая основательными нѣкоторые изъ приведенныхъ доводовъ противъ выдачи сертификатовъ, нельзя однако, не отмѣтить, что при вывозѣ хорошаго качества хлѣба, сертификаты—лучшее доказательство добросовѣстности продавца; непризнаніе же ихъ безспорности иностранными покупателями—вопросъ времени, который можетъ быть разрѣшенъ при нѣкоторой настойчивости, въ недалекомъ будущемъ, въ нашу пользу.

Вообще говоря, признаніе заграничными покупателями обязательной силы за сертификатами составляетъ одну изъ задачъ, которыя стоятъ передъ нами на очереди при предстоящемъ пересмотрѣ контрактовъ.

Среди другихъ задачъ надлежитъ отмѣтить: во 1-хъ, необходимость введенія въ существующіе контракты положенія относительно

вознагражденія продавца, если имъ доставленъ товаръ, лучший противъ предлагаемаго по контракту; во 2-хъ, усиленіе въ арбитражныхъ судахъ представительства русскихъ торговцевъ и удешевленіе стоимости арбитража; наконецъ, въ 3-хъ, распространеніе силы измѣненныхъ контрактовъ на сдѣлки съ пшеницей.

На основаніи приведенныхъ общихъ соображеній, Министерство Торговли и Промышленности покорнѣйше проситъ Комитетъ не отказывать дать отвѣты на нижеслѣдующіе вытекающіе изъ нихъ вопросы.

1. Желательно ли, въ интересахъ русской хлѣбной торговли и возможно ли установленіе для отдѣльныхъ районовъ нормальной засоренности, примѣнительно къ которой могла бы опредѣляться на данномъ рынкѣ цѣна на хлѣбъ.

2. Если возможна,—какой нормальный процентъ засоренности могъ бы быть принятъ для хлѣбовъ района данного общества:

	Въ экономическомъ хлѣбѣ.		Въ крестьянскомъ хлѣбѣ.	
	‰ хлѣбной примѣси (зеренъ другихъ хлѣбовъ, цѣлыхъ или ломаныхъ).	‰ сорной примѣси (песка, сорной травы и т. п.). *	‰ хлѣбной примѣси.	‰ сорной примѣси.
Въ озимой пшеницѣ	—	—	—	—
Въ яровой пшеницѣ	—	—	1	2
Во ржи	—	—	1	1
Въ овсѣ	—	—	3	2
Въ ячменѣ	—	—	2	2

3. Желательно ли установленіе сверхъ того предѣльной засоренности для вывозимыхъ за границу хлѣбовъ.

4. Если желательно,—то какой предѣльный процентъ засоренности могъ бы быть установленъ для ближайшаго къ обществу района по каждому хлѣбу отдѣльно.

5. Въ случаѣ установленія предѣльнаго размѣра засоренности, какія мѣры должны быть принимаемы по отношенію къ хлѣбу съ болѣе-шей засоренностью:

- а) совершенное воспрещеніе вывоза такого хлѣба, или
- б) привлеченіе лицъ, грузящихъ для вывоза засоренный свѣрхъ указаннаго предѣла хлѣбъ, къ уголовной карѣ, какъ за искусственную порчу товара.

6. Слѣдуетъ ли обязать всѣ портовые Биржевые Комитеты ввести у себя контроль за вывозимымъ хлѣбомъ или надлежитъ предоставить введеніе такого контроля усмотрѣнію Биржевыхъ Комитетовъ.

7. Желательно ли обязать Биржевые Комитеты, чтобы, при контролѣ вывозимаго за границу зерна, каждая партія сопровождалась удостовереніемъ о качествѣ зерна (сертификатомъ)?

Сообщая о вышеизложенномъ, по порученію Министра Торговли и Промышленности, Отдѣлъ Торговли покорнѣйше проситъ Биржевой Комитетъ доставить свое заключеніе по существу поставленныхъ выше вопросовъ въ возможно непродолжительномъ времени. Къ сему Отдѣлъ считаетъ долгомъ присовокупить, что полученные отзывы, по сводкѣ ихъ, будутъ представлены на разсмотрѣніе особаго совѣщанія по вопросу объ упорядоченіи условій нашей экспортной торговли хлѣбомъ.

Ознакомившись съ содержаніемъ записки и вполнѣ раздѣляя приводимыя въ ней соображенія о необходимости въ интересахъ нашей хлѣбной торговли бороться съ засоренностью поступающаго на рынокъ зернового хлѣба, Биржевой Комитетъ, въ вопросѣ о руководящихъ началахъ, которыя должны лечь въ основаніе правилъ для контроля за качествомъ обращающагося въ торговлѣ хлѣба, находилъ необходимымъ признать слѣдующія положенія.

Контролю органовъ надзора долженъ подлежать хлѣбъ, поступающій на рынокъ большими партіями; на этомъ основаніи слѣдуетъ освободить отъ такого контроля хлѣбъ, привозимый на базаръ крестьянами, полагая, что естественный законъ спроса и предложенія съ теченіемъ времени повліяетъ на распространеніе и въ этой области установившихся въ хлѣбной торговлѣ извѣстныхъ требованій относительно качества товара.

Далѣе, въ вопросѣ объ опредѣленіи нормальной засоренности хлѣба, Биржевой Комитетъ находилъ цѣлесообразнымъ признать, что процентъ сорной примѣси въ хлѣбѣ слѣдуетъ установить однообразный для всѣхъ мѣстностей; опредѣленіе же процента хлѣбной примѣси можно было бы предоставить районамъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, Биржевой

Комитетъ не нашелъ возможнымъ дѣлать какія либо различія между экономическимъ и крестьянскимъ хлѣбомъ и устанавливать для послѣдняго пониженныя требованія при оцѣнкѣ его качества въ отношеніи засоренности, полагая, что введеніе въ биржевыя правила, регулирующія хлѣбную торговлю извѣстнаго района, указанія на обязанность покупателя вознаградить продавца за болѣе высокое достоинство проданнаго хлѣба, съ содержаніемъ примѣси меньше нормальнаго можетъ въ достаточной степени гарантировать рынокъ отъ обращенія на немъ зерна низкаго качества.

Переходя къ вопросамъ, поставленнымъ въ запискѣ Министерства Торговли и Промышленности, Биржевой Комитетъ постановилъ:

1. Признать желательнымъ и возможнымъ въ интересахъ русской хлѣбной торговли установленіе для отдѣльныхъ районовъ нормальной засоренности, примѣнительно къ которой могла бы опредѣляться на данномъ рынкѣ цѣна на хлѣбъ. Нормальной засоренностью хлѣба считать естественное присутствіе въ немъ въ опредѣленныхъ размѣрахъ хлѣбной и сорной примѣсей. При этомъ подъ хлѣбной примѣсью слѣдуетъ разумѣть зерна другихъ хлѣбовъ, цѣлыя, или ломанныя, подъ сорной же примѣсью—песокъ, землю, сѣмена сорныхъ травъ, въ томъ числѣ куколь и т. п.

2. Для района Саратовской Биржи принять слѣдующій нормальный процентъ засоренности хлѣбовъ:

	% хлѣбн. примѣси.	% сорной примѣси.
въ яровой пшеницѣ	1	2
во ржи	1	1
въ овсѣ	3	2
въ ячменѣ	2	2

Примѣчаніе. Озимая пшеница въ районѣ Саратовской Биржи въ торговлѣ не обращается.

3. Признать также желательнымъ установленіе предѣльной засоренности для вывозимыхъ за границу хлѣбовъ.

4. Предѣльный процентъ засоренности вывозимыхъ за границу хлѣбовъ для района Саратовской Биржи могъ бы быть установленъ путемъ добавленія по одному проценту къ опредѣленной уже величинѣ нормальной засоренности каждаго хлѣба.

5. Признать, что наиболѣе цѣлесообразной мѣрой по отношенію къ хлѣбу съ большей засоренностью является совершенное запрещеніе вывоза такого хлѣба.

6. Для этого слѣдуетъ обязать всѣ портовые Биржевые Комитеты ввести у себя контроль за вывозимымъ хлѣбомъ.

7. Признать желательнымъ обязать Биржевые Комитеты, чтобы при контролѣ вывозимаго за границу хлѣба, каждая партія сопровождалась удостовѣреніемъ о качествѣ зерна (сертификатомъ).

Избраніе А. Ф. Волкова представителемъ Комитета на 137-й Общій Тарифный Сѣздъ 27 октября 1910 г. 23 октября 1910 года Биржевой Комитетъ уполномочилъ А. Ф. Волкова быть представителемъ на 137-мъ Общемъ Тарифномъ Сѣздѣ для участія въ разсмотрѣніи въ засѣданіи 27 октября 1910 года вопроса о пересмотрѣ дѣйствующихъ навигаціонныхъ тарифовъ на перевозку всякихъ грузовъ, кромѣ хлѣбныхъ и нѣкоторыхъ другихъ.

ОТЧЕТЪ

о дѣятельности представителя Саратовскаго Биржевого Комитета А. Ф. Волкова въ С.-Петербургѣ

съ 1-го ноября 1909 г. по 1-е ноября 1910 г.

Четвертый Всероссійскій Сѣздъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства.

IV Всероссійскій Сѣздъ представителей Биржевой Торговли и Сельскаго Хозяйства засѣдалъ въ С.-Петербургѣ съ 21 по 26 января 1910 года.

Послѣ привѣтственныхъ рѣчей Сѣздъ перешелъ къ распредѣленію занятій по секціямъ и одновременно было постановлено просить В. И. Тимирязева быть представителемъ Сѣзда въ Лондонѣ на открывающейся 2 февраля 1910 г. конференціи для пересмотра англійскихъ контрактовъ по хлѣбной торговлѣ съ Россіей.

По вопросу объ *увеличеніи числа членовъ Государственнаго Совѣта отъ торговли и промышленности*, Сѣздъ, полагая, что торговля и промышленность недостаточно представлены въ Государственномъ Совѣтѣ, выразилъ пожеланіе объ увеличеніи числа выборныхъ членовъ Государственнаго Совѣта отъ нѣкоторыхъ Биржевыхъ Комитетовъ и о томъ, чтобы выборы производились отдѣльно отъ торговли и промышленности. Принято также пожеланіе о томъ, чтобы званіе члена Государственнаго Совѣта не совмѣщалось съ платными должностями на службѣ у отдѣльныхъ биржевыхъ комитетовъ, дабы представить избранныкамъ возможность свободной защиты общихъ интере-

совъ торговли и промышленности, а не отдѣльныхъ районовъ или биржевыхъ комитетовъ.

По вопросу о желательныхъ *измѣненіяхъ въ почтово-телеграфномъ дѣлѣ* Съѣздъ принялъ рядъ положеній, изъ которыхъ слѣдуетъ отмѣтить лишь пожеланіе объ установленіи болѣе дешеваго почтового тарифа для международныхъ сношеній и удешевленій внутренняго почтового и телеграфнаго тарифа, объ увеличеніи числа почтово-телеграфныхъ учреждений въ странѣ и облегченіи условій ихъ открытія по ходатайствамъ общественныхъ учреждений, объ удешевленіи и упорядоченіи телефоннаго сообщенія и о разрѣшеніи отправки за границу пробъ зерна въ запечатанныхъ посылкахъ по тому же тарифу, какъ и въ открытомъ видѣ.

По вопросу объ *управленіи коммерческими портами* Съѣздъ вынесъ слѣдующее постановленіе: 1. Современное управленіе коммерческими портами совершенно не соотвѣтствуетъ своему назначенію и является тормазомъ торговопромышленнаго развитія страны. 2. Второй Всероссийскій Съѣздъ Представителей Биржевой Торговли и Сел. Хозяйства уже выработалъ проектъ управленія коммерческими портами, который и является единственно удовлетворяющимъ надобностямъ торговли, промышленности и судоходства. Съѣздъ, освѣдомленный, что М-во Торг. и Промышл. тоже занято составленіемъ проекта управленія коммерческими портами, считаетъ нужнымъ подчеркнуть, что тотъ проектъ, который выработалъ Второй Всероссийскій Съѣздъ, является не только выраженіемъ пожеланій лицъ и учреждений, заинтересованныхъ въ развитіи торговли, промышленности и судоходства, но и вполне соотвѣтствуетъ постановкѣ коммерческихъ портовъ, принятой наиболѣе передовыми въ торгово-промышленномъ отношеніи странами, почему Съѣздъ подтверждаетъ свое настойчивое желаніе видѣть скорѣйшее осуществленіе и проведеніе въ жизнь упомянутаго проекта. 3. Принимая во вниманіе, что все дѣло развитія коммерческихъ портовъ въ смыслѣ ихъ оборудованія и управленія возможно только при предназначеніи портовыхъ сборовъ на ихъ нужды, Съѣздъ находитъ чрезвычайно важно ходатайствовать о сохраненіи этимъ портовымъ сборамъ ихъ спеціальнаго назначенія.

По вопросу о *свободныхъ (вольныхъ) гаваняхъ* Съѣздъ постановилъ произвести анкету среди биржевыхъ комитетовъ. Въ то же время рѣшено просить М-во Торг. и Промышленности не разрѣшать этого вопроса до слѣдующаго Съѣзда, если же Министерство не найдетъ возможнымъ откладывать разрѣшеніе этого вопроса, то ходатайствовать

о приглашеніи на совѣщаніе при Министерствѣ по этому вопросу представителей Биржевыхъ Комитетовъ.

По вопросу о предполагаемомъ Министерствомъ Юстиціи измѣненіи *порядка производства дѣлъ торговой подсудности* *). Съѣздъ призналъ необходимымъ, въ интересахъ правильнаго и скорого разрѣшенія споровъ, вытекающихъ изъ дѣлъ торговаго свойства, сохраненіе коммерческихъ судовъ въ качествѣ учреждений, совершенно самостоятельныхъ, на выборныхъ началахъ; вмѣстѣ съ тѣмъ Съѣздъ высказалъ пожеланіе о томъ, чтобы коммерческіе суды были преобразованы примѣнительно къ уставамъ 1864 г. съ необходимыми измѣненіями и дополненіями, вызываемыми особенностями торговыхъ и промышленныхъ правоотношеній.

По поводу выработаннаго Министерствомъ Торговли и Промышленности *проекта правилъ о фирмахъ* Съѣздъ постановилъ: 1) законъ долженъ распространяться лишь на новыя фирмы, а старыя имѣютъ право регистрироваться подъ прежними наименованіями; 2) что въ законѣ должна быть указана обязательность или необязательность регистраціи фирмы и, въ случаѣ обязательности, точно установить послѣдствія отказа регистрировать фирму; 3) что регистрація, хотя и должна быть пороюной, но имѣть силу для всей Имперіи; 4) что запрещеніе тождественности фирмъ должно быть отнесено лишь для однородныхъ по торговлѣ и промышленности предпріятій; 5) что ст. 10 проекта должна быть проредактирована съ яснымъ указаніемъ фирмъ объявленія старыхъ долговъ, обязательныхъ для новаго пріобрѣтателя фирмы, и ясно указать, что старый собственникъ фирмы отвѣчаетъ

*) Министерство Юстиціи вошло въ Совѣтъ Министровъ съ представленіемъ объ измѣненіи существующаго порядка производства дѣлъ торговой подсудности. Согласно предположеніямъ Министерства, существующіе въ С.-Петербургѣ, Москвѣ, Одессѣ и Варшавѣ коммерческіе суды и сословіе присяжныхъ стряпчихъ слѣдуетъ упразднить, а подвѣдомственные этимъ судамъ дѣла подчинить вѣдѣнію общихъ гражданскихъ судовъ по дѣйствующимъ для послѣднихъ правиламъ о подсудности. Къ дѣламъ торговаго свойства примѣняется вообще уставъ гражданского судопроизводства, съ нѣкоторыми лишь незначительными дополненіями и измѣненіями, которыя вызываются спеціальнымъ характеромъ этихъ дѣлъ.

Къ участію въ разрѣшеніи дѣлъ торговаго свойства предполагается допустить представителей отъ купечества на правахъ членовъ суда во всѣхъ тѣхъ окружныхъ судахъ, которые находятся въ городахъ, гдѣ существуютъ или будутъ открыты биржи. Присутствіе окружнаго суда для разсмотрѣнія торговыхъ дѣлъ съ членами отъ купечества должно состоять изъ трехъ членовъ отъ Правительства, въ томъ числѣ предсѣдательствующаго, и двухъ членовъ отъ купечества. На послѣднихъ не можетъ быть возлагаемо ни докладываніе дѣлъ въ засѣданіяхъ, ни изготовленіе судебныхъ постановленій въ окончательной формѣ. Въ одномъ и томъ же засѣданіи суда не могутъ присутствовать представители отъ купечества, состоящіе въ полномъ товариществѣ. Апелляціонное производство по торговымъ дѣламъ относится къ вѣдѣнію судебныхъ палатъ, на общемъ основаніи, безъ участія въ этихъ послѣднихъ представителей отъ купеческаго сословія, а кассационное—Правит. Сената, по гражданскому кассационному департаменту.

лишь за долги, имъ сдѣланные до момента передачи фирмы въ теченіе общей давности; 6) что ст. 12 должна быть согласована съ уставомъ гр. судопр. и что слово „незаконно“ не обнимаетъ всѣхъ случаевъ, когда пользующійся чужой фирмой обязанъ прекратить это пользование.

По вопросу *объ администраціяхъ* Съѣздъ выразилъ пожеланіе, чтобы законъ предоставилъ большій просторъ для урегулированія отношеній между кредиторами и неплатящимъ должникомъ и чтобы кредиторамъ была предоставлена возможность при посредствѣ администрацій ликвидировать дѣло на основаніи администраціоннаго акта.

По вопросу *объ измѣненіяхъ въ гербовомъ уставѣ* Съѣздъ высказываетъ пожеланіе о капитальномъ пересмотрѣ гербоваго устава и объ изложеніи его въ совершенно доступной и ясной редакціи, дабы устранить всякія недоразумѣнія въ примѣненіи его въ будущемъ.

Разсмотрѣвъ составленный Министерствомъ Торговли и Промышленности *проектъ о правилахъ для выпуска облигацій торгово-промышленными акціонерными обществами*, Съѣздъ принялъ его со включеніемъ измѣненій, предложенныхъ совѣщаніемъ по этому вопросу при С.-Петербургскомъ Биржевомъ Комитетѣ.

По вопросу *о сокращеніи числа праздничныхъ дней* въ Россіи Съѣздъ принялъ резолюцію о желательности сокращенія въ законодательномъ порядкѣ числа праздничныхъ дней въ Россіи, призналъ необходимымъ скорѣйшее разсмотрѣніе Законодательными Учрежденіями изданнаго Министерствомъ Торговли и Промышленности, въ порядкѣ 87 ст. осн. зак. закона отъ 15 ноября 1906 года, причемъ при разсмотрѣніи этого закона должны быть приняты во вниманіе интересы инославнаго населенія.

По вопросу о желательныхъ измѣненіяхъ въ *Маклерскомъ институтѣ* Съѣздъ принялъ резолюцію о желательности отмѣны существующихъ ограниченій по отношенію къ занятію должности маклера лицами дворянскаго и крестьянскаго сословія и о допущеніи къ занятію этой должности лицъ всѣхъ сословія. Выражено также пожеланіе о томъ, чтобы еврей-маклера были уравнены въ правахъ выѣзда изъ черты осѣдлости съ евреями-купцами 2-й гильдіи.

Оживленный обмѣнъ мнѣній вызвалъ вопросъ, поднятый Московской хлѣбной Биржей о *недостаточности матеріальныхъ средствъ у биржъ*. Предложеніе объ установленіи субсидій биржамъ отъ казны было встрѣчено несочувственно. Не предрѣшая вопроса о формахъ и объектахъ взиманія сбора, Съѣздъ призналъ, однако, что для суще-

ствованія всякой биржевой организаціи необходимо установленіе принудительнаго сбора.

По вопросу о *перевозкѣ крымской соли на судахъ иностраннаго флага* Совѣтъ принялъ резолюцію, въ которой говорится, что въ виду неувѣренности въ томъ, что проектируемая отмѣна льготъ (предоставленныхъ иностранному флагу примѣч. III къ ст. 165 Уст. Торг., изд. 1903 г.), сопряженная съ несомнѣннымъ повышеніемъ фрахтовъ на перевозку соли, не вызоветъ вмѣстѣ съ тѣмъ вздорожанія этого продукта первѣйшей необходимости, а также не отразится губительно на интересахъ солепромышленности, Съѣздъ высказывается противъ отмѣны указаннаго примѣчанія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Съѣздъ постановилъ просить Правительство объ изслѣдованіи причинъ повышенія цѣнъ на соль въ Прибалтійскомъ краѣ.

При разсмотрѣніи вопроса о *хлѣбныхъ тарифахъ* возникли продолжительныя пренія по вопросу о взаимоотношеніи тарифовъ на зерно и перемолочные продукты. Съѣздъ по этому вопросу не пришелъ къ единогласному рѣшенію. За сохраненіе существующихъ повышенныхъ на 10⁰/₀ тарифовъ на муку высказались при баллотировкѣ представители 19 биржевыхъ комитетовъ, за уравниеніе тарифовъ — представители 15 комитетовъ. Съѣздъ постановилъ просить Министерство Финансовъ обсудить въ ближайшемъ Тарифномъ Съѣздѣ мнѣнія обѣихъ противныхъ сторонъ.

По вопросу о *коммисіонной дѣятельности банковъ* на Съѣздѣ были высказаны различныя взгляды. Одни находили, что эта дѣятельность тормозитъ торговлю, другіе, наоборотъ, признавали крупныя заслуги банковъ въ дѣлѣ развитія дешеваго кредита. Съѣздъ принялъ резолюцію, указывающую на то, что банки уклоняются отъ первоначальныхъ задачъ финансированія торговли и промышленности въ сторону пріобрѣтенія правъ по торговлѣ за свой счетъ, что такая дѣятельность, не основываясь на прямыхъ текстахъ закона, развивается за счетъ вкладовъ и капиталовъ третьихъ лицъ, отданныхъ въ распоряженіе банка на другія цѣли, что продолженіе упомянутаго характера банковской дѣятельности ставитъ банки въ положеніе не сотрудниковъ торговли, а ихъ конкурентовъ, что это явленіе влечетъ за собою цѣлый рядъ неблагопріятныхъ послѣдствій, грозящихъ поколебать состояніе рынка и внести разстройство въ торговые дѣла, и потому Съѣздъ постановилъ просить Министерство Финансовъ поставить банкамъ на видъ, — чтобы ихъ операціи соотвѣтствовали утвержденнымъ уставамъ.

О мѣрахъ, могущихъ содѣйствовать успѣшной реализаціи урожая хлѣба, Съѣздъ призналъ, что неблагопріятныя условія ликвидаціи урожая кроются въ различныхъ неустройствахъ, въ числѣ которыхъ на первомъ планѣ стоитъ необорудованность нашихъ приемныхъ станцій и отпускныхъ портовъ, а также желѣзныхъ дорогъ. Настоятельно необходима правильная организація недорогого кредита подъ хлѣбъ путемъ выдачи ссудъ, но въ умѣренномъ размѣрѣ, во избѣжаніе спекуляціи, и развитіе мѣстныхъ кооперативныхъ учреждений мелкаго кредита.

Кромѣ того признано желательнымъ улучшеніе постановки у насъ *хлѣбной статистики* въ смыслѣ большей своевременности доставленія свѣдѣній объ урожаяхъ. Что касается проекта учрежденія хлѣбнаго банка, то Съѣздъ отнесся къ нему отрицательно. Постановлено, вмѣстѣ съ тѣмъ, ходатайствовать объ изданіи закона, уполномочивающаго Министра Финансовъ, по соглашенію съ Министромъ Торговли и Промышленности, разрѣшать Биржевымъ Комитетамъ выпускъ облигаціонныхъ займовъ, гарантированныхъ Правительствомъ, для улучшенія портовъ, устройства элеваторовъ и проч.

Въ виду предстоящаго появленія на рынкѣ хлѣба новаго урожая и въ связи съ закончившейся кампаніей 1909 года, а также замѣчаемымъ въ послѣднее время паденіемъ цѣнъ на хлѣбъ, Министромъ Финансовъ было созвано 8 мая 1910 года совѣщаніе представителей частныхъ банковъ съ участіемъ Директора Особой Канцеляріи по Кредитной Части и Управляющаго Государственнымъ Банкомъ. На этомъ совѣщаніи выяснилось, что затраты Государственнаго Банка по ссудамъ подъ хлѣбъ выражаются къ 1 мая суммой въ 33.403 тыс. руб. по ссудамъ, выданнымъ банкомъ непосредственно, и 2.199 тыс. руб., выданнымъ черезъ посредниковъ, а всего 35.602 тыс. руб., кромѣ выдачъ подъ дубликаты желѣзнодорожныхъ накладныхъ (2.563 т.) Государственнымъ Банкомъ еще въ мартѣ текущаго года былъ изданъ, въ предвидѣніи возможности обильнаго урожая, циркуляръ, разрѣшающій учрежденіямъ банка не требовать при отсрочкахъ ссудъ установленнаго правилами частичнаго погашенія, дабы не способствовать выбрасыванію хлѣба на рынокъ и не уронить цѣны. Министръ Финансовъ заявилъ, что онъ не видитъ основаній къ измѣненію политики Государственнаго Банка въ отношеніи хлѣбныхъ ссудъ. Кассовое положеніе банка настолько прочно, что Банкъ, при полной обеспеченности его интересовъ, не можетъ имѣть побудительныхъ причинъ требовать возврата выданныхъ имъ подъ хлѣбъ ссудъ по наступленіи ихъ сроковъ.

Совѣщаніе при Министрѣ Финансовъ представителей частныхъ банковъ о выданныхъ ссудахъ подъ хлѣбъ урожая 1909 года.

Что касается операций съ хлѣбомъ новаго урожая, то Министръ Финансовъ высказалъ, что практика послѣднихъ лѣтъ настолько выяснила отношеніе Банка къ этой операціи, и достигаемые результаты оказывались такъ благопріятны, что мѣнять что-либо въ этой области не представляется нужнымъ. Банкъ будетъ по прежнему свободно удовлетворять обращаема къ нему просьбы о ломбардированіи хлѣба подъ обычнымъ условіемъ общей кредитоспособности заемщиковъ и при осторожной опѣнкѣ предлагаемыхъ залоговъ. Точно также Банкъ приложитъ особыя старанія къ развитію посреднической операціи, привлекая къ этому дѣлу земства, учрежденія мелкаго кредита, общества на началахъ взаимности и т. п.

Что же касается положенія частныхъ банковъ по отношенію къ залоговой подѣ хлѣбъ операціи, въ совѣщаніи выяснилось, что общее количество ссудъ, выданныхъ крупнѣйшими частными банками, простирается до 87 милл. руб. Въ нѣкоторыхъ банкахъ операція достигаетъ сравнительно большихъ размѣровъ, зато въ другихъ она крайне незначительна, но всѣ представители банковъ единодушно заявили, что они считаютъ свои интересы обезпеченными не только при нынѣшнихъ цѣнахъ на хлѣбъ, но и въ случаѣ дальнѣйшаго ихъ пониженія.

Если средній размѣръ ссуды, выданной ими на пудъ хлѣба, и выше, чѣмъ въ Государственномъ Банкѣ, то, съ другой стороны, частные банки склонны придавать большое значеніе не только реальному обезпеченію, но и общей кредитоспособности заемщика. Посему банки стараются имѣть кліентами только вполне обезпеченныхъ лицъ, положеніе которыхъ не можетъ быть поколеблено неблагоприятной конъюнктурой одной компаніи. Засимъ представители частныхъ банковъ заявили, что они вполне раздѣляютъ соображенія Министра Финансовъ о нежелательности экзекуціонныхъ продажъ, которыя поражаютъ панику, роняютъ цѣну и тѣмъ только ухудшаютъ положеніе самихъ банковъ. Посему они готовы и будутъ слѣдовать политики Государственнаго Банка въ отношеніи хлѣбныхъ ссудъ, какъ прошлой, такъ и будущей кампаніи, сознавая, что она представляетъ наилучшее средство противъ спекулятивнаго пониженія хлѣбныхъ цѣнъ и наиболѣе соотвѣтствуетъ ихъ собственнымъ интересамъ и пользѣ всей страны.

Совѣщаніе при Министертвѣ Торговли и Промышленности по дѣламъ хлѣбнаго экспорта.

Совѣщаніе происходило 8 и 9 іюля 1910 года подѣ предсѣдательствомъ Товарища Министра т. с. П. И. Миллера.

Главнымъ вопросомъ совѣщанія было предложеніе объ установленіи наказуемости за вывозъ за границу чрезмѣрно засореннаго зерна. Вопросъ этотъ не новый, неоднократно онъ обсуждался, но всегда встрѣчалъ отрицательное къ себѣ отношеніе.

Тѣмъ не менѣе онъ опять поставленъ на очередь и сильно взволновалъ всѣхъ участниковъ хлѣбной торговли. На совѣщаніи были высказаны серьезныя опасенія, что введеніе такого закона о наказуемости за излишнюю засоренность сдѣлаетъ хлѣбную торговлю невозможною какъ разъ для болѣе честныхъ и солидныхъ фирмъ, и все дѣло хлѣбнаго экспорта можетъ очутиться въ рукахъ наименѣе благонадежныхъ элементовъ, способныхъ обходить всякіе законы. Степень засоренности вывозимыхъ хлѣбовъ устанавливается заграничными контрактами, по которымъ хлѣбъ продается или по запечатанному образцу или съ гарантіей максимальнаго процента засоренности. За отправку хлѣбовъ съ излишней засоренностью наши продавцы обязаны уплатить заграничнымъ покупателямъ опредѣленную контрагентомъ или посредствомъ арбитража бонификацію. Это чисто гражданскія отношенія, въ которыхъ нѣтъ мѣста уголовному элементу. Самый солидный экспортеръ, получивъ изъ внутреннихъ рынковъ партію засореннаго хлѣба и, не имѣя средствъ, ни времени для очистки, бываетъ вынужденъ погрузить ее за границу для исполненія срочнаго обязательства и несетъ уже при этомъ крупныя убытки на бонификаціяхъ въ пользу покупателя. За что же его еще подвергать уголовному наказанію. Если же недобросовѣстный экспортеръ умышленно будетъ фальсифицировать хлѣбъ съ цѣлью обмануть заграничнаго покупателя и въ послѣдствіи уклонится отъ уплаты разницы, то онъ и существующими законами карается за обманъ, а потому въ спеціальному законѣ для хлѣбной торговли надобности не встрѣчается.

По вопросу о введеніи обязательнаго контроля за вывозимымъ хлѣбомъ по примѣру Николаевской Биржи совѣщаніе также высказалось отрицательно. Представители балтійскихъ портовъ до сихъ поръ отказываются отъ установленія контроля за вывозимымъ хлѣбомъ, указывая на то, что изъ этихъ портовъ хлѣбъ вывозится въ чистомъ видѣ, а также на тотъ фактъ, что наибольшее число жалобъ заграничныхъ покупателей относится именно къ Николаевскому порту, гдѣ въ теченіе пяти лѣтъ дѣйствуетъ биржевой контроль.

Вопросъ объ учрежденіи въ заграничныхъ портахъ русскаго представительства для защиты интересовъ нашего хлѣбнаго экспорта также неоднократно уже обсуждался на Съѣздахъ представителей Биржевой Торговли и Сельскаго Хозяйства, которые высказались за его желательность. Въ совѣщаніи обсуждался лишь вопросъ о практическомъ его осуществленіи и о тѣхъ функціяхъ, которыя должны быть возложены на этихъ агентовъ. Большинство высказалось противъ возложе-

нія на нихъ функціи контроля нашего хлѣба при сдачѣ его заграничнымъ покупателямъ. Это очень сложное дѣло, требующее большихъ затратъ и сложной организаціи, въ настоящее время довольно удовлетворительно исполняется заграничными частными контрольными фирмами, взаимная конкуренція которыхъ между собою обезпечиваетъ лучшую защиту нашихъ интересовъ.

Совѣщаніе постановило поставить на очередь вопросъ о введеніи въ Германско-Нидерландск. контрактъ условія обратной бонификаціи въ пользу русскихъ экспортеровъ за отгрузку хлѣба лучше условленнаго качества, одинаковой съ бонификаціей въ пользу покупателей за худшее качество.

Передъ закрытіемъ совѣщаніе, по предложенію т. с. П. И. Миллера, обратилось къ представителю Главнаго Управленія Земледѣлія и Землеустройства, а также къ редактору періодическихъ изданій Министерства Финансовъ съ просьбою произвести черезъ посредство своихъ корреспондентовъ анкету о засоренности крестьянскихъ хлѣбовъ въ томъ видѣ, въ какомъ хлѣба эти поступаютъ для продажи на внутренніе рынки. Такая анкета представляется чрезвычайно важной и можетъ принести большую пользу въ дѣлѣ выясненія качества и засоренности нашихъ хлѣбовъ и взаимодѣйствія въ этомъ отношеніи портовыхъ внутреннихъ рынковъ.

Совѣщаніе о хлѣбной торговлѣ при Министерствѣ Торговли и Промышленности.

Подъ предсѣдательствомъ Министра Торговли и Промышленности С. И. Тимашева 11 сентября 1910 г. состоялось совѣщаніе объ обезпеченіи правильнаго хода хлѣбной торговли, въ которомъ принимали участіе представители вѣдомствъ, биржевыхъ комитетовъ, хлѣбной торговли и промышленности. Открывъ засѣданіе и обративъ вниманіе собравшихся на важность совѣщанія, С. И. Тимашевъ разъяснилъ, что общіе вопросы о нуждахъ нашей хлѣбной торговли разрабатываются въ Министерствѣ и послужатъ предметомъ особаго совѣщанія. Настоящее же совѣщаніе созвано съ цѣлью обсужденія вопросовъ текущей хлѣбной кампаніи и принятія мѣръ для удовлетворенія нуждъ даннаго момента. Съ этою цѣлью Министръ предложилъ обсудить вопросы по слѣдующей программѣ:

- 1) Выясненіе общаго положенія; 2) положеніе вопроса о перевозкахъ хлѣбныхъ грузовъ; 3) усиленіе пропускной способности коммерческихъ портовъ; 4) мѣропріятія въ области кредита подъ хлѣбъ; 5) покупка хлѣба интендантствомъ; 6) мѣропріятія по устройству зернохранилищъ: портовыхъ, желѣзнодорожныхъ, земскихъ, кооперативныхъ; 7) мѣропріятія противъ засоренности хлѣбовъ.

Продолжительный обмѣнъ мнѣній вызвало обсужденіе 1-го вопроса программы о выясненіи общаго положенія хлѣбной торговли. По

этому вопросу было указано, что правительственная политика о задержаніи хлѣба внутри страны, такъ усиленно проводившаяся въ прошлогоднюю хлѣбную кампанію, привела къ тому, что въ странѣ были удержаны огромные запасы прошлогодняго урожая, на которыхъ хлѣбная торговля и сельское хозяйство несутъ громадныя убытки вслѣдствіе сильнаго пониженія цѣнъ. Кромѣ того, запасы эти затрудняютъ реализацію новаго урожая, такъ какъ одновременно приходится продавать два урожая вмѣсто одного, а плохое качество хлѣбовъ новаго урожая заставляетъ спѣшить съ его реализаціею, что еще болѣе вліяетъ въ сторону пониженія цѣнъ. Въ дѣйствительности съ самаго начала текущей кампаніи подвезено къ портамъ и вывезено за границу гораздо больше хлѣба даже въ сравненіи съ прошлымъ годомъ. Между тѣмъ урожай этого года въ Россіи представляется довольно пестрымъ и во всякомъ случаѣ далеко ниже прошлогодняго. Кромѣ того, міровой урожай хлѣбовъ также значительно ниже прошлогодняго, имѣется незначительный недоборъ какъ въ странахъ производства, въ томъ числѣ и въ Сѣверной Америкѣ, такъ и въ странахъ потребленія, главнымъ образомъ во Франціи и Италіи. Поэтому высказано было предположеніе о возможномъ повышеніи цѣнъ даже въ сравненіи съ прошлогодними, въ особенности, если урожай въ странахъ южнаго полушарія окажется неудовлетворительнымъ. Во всякомъ случаѣ Россіи теперь принадлежитъ первая роль въ дѣлѣ міроваго снабженія и желательно, чтобы эта роль не была понижающею.

По 2-му вопросу о положеніи желѣзнодорожныхъ перевозокъ заслушано было сообщеніе представителя М-ва Путей Сообщенія о томъ, что перевозки текущей кампаніи совершенно неожиданно превзошли на 10% даже тѣ заданія, которыя были приняты Министерствомъ и исполнѣ соответствовали даннымъ наиболѣе значительныхъ прошлогоднихъ перевозокъ. Тѣмъ не менѣе на дорогахъ образовалось уже около 17.000 вагоновъ хлѣбныхъ залежей, которыя сами по себѣ не представляются опасными, но все-таки значительно превосходятъ прошлогоднія залежи за тотъ же періодъ времени. А такъ какъ въ прошломъ году залежи доходили до 80.000 вагоновъ, т. е. опасенія, что и въ этомъ году залежи могутъ принять очень большіе размѣры тѣмъ болѣе, что пропускная способность нашихъ портовъ затруднена накопленіемъ обильныхъ запасовъ прошлогодняго хлѣба. Кромѣ того, предсѣдатель Совѣта Сѣздовъ представителей промышленности и торговли Н. С. Авдаковъ указалъ, что при ближайшемъ будущемъ ожидаются усиленныя перевозки горно-заводскихъ грузовъ, которыя при наличіи

усиленныхъ хлѣбныхъ перевозокъ могутъ вызвать замѣшательство и еще больше затруднить положеніе дѣла. Также было указано на предстоящую перевозку свекловицы, на что, однако, представитель Министерства Путей Сообщенія замѣтилъ, что грузъ этотъ перевозится исключительно въ открытомъ подвижномъ составѣ, котораго въ мѣстахъ производства свекловицы имѣется достаточно, а потому никакого вліянія на перевозку хлѣбныхъ грузовъ это имѣть не можетъ.

Особое вниманіе было обращено на 3-й вопросъ—объ усиленіи пропускной способности нашихъ коммерческихъ портовъ. Этотъ вопросъ является наиболѣе жгучимъ, такъ какъ неблагоустройство нашихъ портовъ представляется исключительнымъ. Министръ Торговли и Промышленности доложилъ совѣщанію, что общій вопросъ о благоустройствѣ нашихъ портовъ вѣроятно скоро получить самое благоприятное разрѣшеніе, такъ какъ имъ внесенъ въ Государственную Думу законопроектъ о томъ, чтобы всѣ портовые сборы, составляющіе около 7 милл. рублей въ годъ, были представлены въ распоряженіе Министерства Торговли и Промышленности по Отдѣлу Торговыхъ Портовъ съ тѣмъ, чтобы, капитализируя эту сумму, былъ произведенъ единовременный заемъ приблизительно въ 70 милл. рублей для оборудованія нашихъ портовъ. Кромѣ того, возможны еще и дополнительные ежегодныя ассигнованія въ смѣтномъ порядкѣ. Также несомнѣнно, что по мѣрѣ усиленія затратъ на благоустройство портовъ спеціальныя сборы будутъ увеличены и, такимъ образомъ, образуется спеціальныи фондъ для радикальнаго оборудованія нашихъ портовъ.

На первую очередь Министръ выдвигаетъ оборудованіе Петербургскаго и Одесскаго портовъ. Что же касается настоящаго совѣщанія, то желательно выяснитъ, какія мѣропріятія можно принять съ цѣлью улучшенія положенія въ данный моментъ въ портахъ и содѣйствія къ увеличенію ихъ пропускной способности. Въ этомъ отношеніи особое вниманіе было обращено на положеніе въ Новомъ Портѣ, гдѣ, за переполненіемъ элеваторовъ и отсутствіемъ складочныхъ помѣщеній, положительно некуда выгружать прибывающіе вагоны съ хлѣбомъ. Такое безвыходное положеніе наноситъ огромный ущербъ всей хлѣбной торговлѣ, такъ какъ мѣстные хлѣботорговцы бываютъ вынуждены перегружать товаръ на пароходы и продавать за границу по цѣнамъ покупателей. А это способствуетъ общему пониженію цѣнъ. Кромѣ того, петербургскіе хлѣботорговцы, не имѣя возможности дѣвать куда-нибудь хлѣбъ, прекращаютъ покупки на внутреннихъ рынкахъ, а это въ свою очередь способствуетъ пониженію внутреннихъ цѣнъ. Представители

г. Петербурга высказали пожеланія, чтобы всѣ имѣющіеся въ Новомъ Порту свободныя площади были предоставлены хлѣбной торговлѣ для складыванія въ бунты прибывающаго хлѣба. Также было указано на большой ущербъ, наносимый петербургской торговлѣ тѣмъ, что желѣзная дорога, выгружая своими средствами прибывающіе вагоны, послѣ извѣстнаго періода, взимаетъ усиленную плату за храненіе въ размѣрѣ одной копѣйки съ пуда. Такого налога никакая торговля выдержать не въ состояніи. Необходимо отмѣтить, что, за неимѣніемъ достаточнаго количества пакгаузовъ, желѣзная дорога часто такіе грузы хранить въ бунтахъ подъ открытымъ небомъ, взимая за это вышеуказанную штрафную плату за храненіе. Высказано было пожеланіе, чтобы всѣ имѣющіеся въ Новомъ Порту въ распоряженіи Николаевской желѣзной дороги помѣщенія были приписаны къ элеватору съ тѣмъ, чтобы плата за храненіе взималась по таксѣ, установленной для приписанныхъ къ элеватору складовъ. Министръ Торговли и Промышленности обѣщалъ оба эти пожеланія рассмотреть и удовлетворить въ ближайшіе дни.

Второе засѣданіе совѣщанія о хлѣбной торговлѣ, состоявшееся 13 сентября подъ личнымъ предсѣдательствомъ Министра Торговли и Промышленности С. И. Тимашева, началось обсужденіемъ мѣропріятій въ области кредита. Управляющій Государственнымъ Банкомъ А. В. Коншинъ указалъ, что въ текущую хлѣбную кампанію Государственный Банкъ практикуетъ ту-же политику широкихъ кредитовъ подъ хлѣбъ, которая проводилась въ прошломъ году и которая, по его мнѣнію, дала очень благопріятные результаты въ смыслѣ удержанія хлѣба внутри страны, способствовавшаго удержанію хлѣбныхъ цѣнъ на высокомъ уровнѣ. Только въ виду худшаго качества новыхъ хлѣбовъ, Государственный Банкъ при расцѣнкѣ хлѣбовъ и опредѣленія размѣра ссудъ будетъ соблюдать еще большую осторожность, чѣмъ въ прошломъ году. За такую же политику высказались и представители частныхъ банковъ. Представители торговли отчасти не раздѣляли мнѣнія А. В. Коншина о томъ, что банковыя ссуды способствовали удержанію высокихъ хлѣбныхъ цѣнъ. Этому способствовалъ цѣлый рядъ обстоятельствъ, подъ вліяніемъ которыхъ на міровыхъ рынкахъ сложилась благопріятная конъюнктура. Напротивъ, именно тѣмъ, что поощрялась политика задержанія хлѣба внутри страны, Россія недостаточно использовала благопріятную конъюнктуру рынковъ, накопивъ чрезмѣрные запасы, которые теперь даютъ на рынокъ и вмѣстѣ съ новымъ урожаемъ должны быть проданы по значительно болѣе дешевымъ цѣнамъ,

вслѣдствіе чего вовлеченные въ спекуляцію хлѣботорговцы и земледѣльцы несутъ весьма крупныя убытки какъ на старомъ хлѣбѣ, такъ и на новомъ.

Что же касается банковской политики, то среди представителей хлѣбной торговли замѣтны были два теченія. Одна часть, состоявшая главнымъ образомъ изъ представителей крупнаго мукомолья, высказывалась за установленіе низкой оцѣнки зерна и сокращенной нормы для размѣровъ ссудъ. Предлагали даже норму эту установить не свыше 75 процент. оцѣнки товара. Предлагалось это въ цѣляхъ освобожденія хлѣбной торговли отъ мелкихъ и малоденежныхъ элементовъ.

Противъ такой политики были высказаны возраженія съ указаніемъ, что она равносильна борьбѣ противъ демократизаціи хлѣбной торговли, оказавшей большую пользу сельскому хозяйству. Если скупка хлѣбовъ на внутреннихъ рынкахъ будетъ производиться только единичными крупными фирмами, то онѣ воспользуются своимъ привилегированнымъ положеніемъ, чтобы понизить цѣны на хлѣбъ и скупить его за безцѣнокъ. При существующей же конкуренціи со стороны огромной массы мелкихъ хлѣботорговцевъ это представляется невозможнымъ: на каждомъ рынкѣ имѣются сотни покупателей, отъ которыхъ производители извлекаютъ очень большую пользу. Кромѣ того, для успѣшнаго развитія нашего хлѣбнаго экспорта необходимо мобилизовать огромныя капиталы, коими наши хлѣботорговцы вовсе не обладаютъ, а если банки будутъ ихъ стѣснять, то экспортная дѣятельность сократится и размѣры нашего вывоза несомнѣнно значительно упадутъ. Вообще политика широкаго кредита подъ хлѣбъ, разъ она признается полезной, можетъ заключаться именно только въ увеличеніи размѣровъ выдаваемыхъ ссудъ и открываемыхъ подъ хлѣбъ кредитовъ. Ни въ чемъ иномъ эта политика выражаться и не можетъ, такъ какъ запрещенія ссудъ подъ хлѣбъ у насъ никогда не было, а сокращеніе ихъ размѣровъ равносильно стѣсненію хлѣбной торговли.

По вопросу о интендантскихъ закупкахъ Главный Интендантъ ген.-лейт. Шуваевъ объяснилъ, что онъ не имѣетъ возможности производить хлѣбныя закупки въ началѣ осени, въ моменты наиболѣе выгоднаго предложенія нашего хлѣба, за неимѣніемъ свободныхъ денегъ. Закупки производятся на основаніи смѣтныхъ назначеній, опредѣляемыхъ на годъ съ 1 января, и онъ въ сентябрѣ не имѣетъ ассигновокъ для закупокъ хлѣбовъ до осени будущаго года. А потому онъ просилъ, чтобы Государственный Банкъ учитывалъ квитанціи Интендантства по такимъ закупкамъ. Вопросъ этотъ подвергся всестороннему

обсужденію, причемъ выяснено, что Государственный Банкъ охотно пойдетъ въ этомъ отношеніи навстрѣчу Интендантству, если только квитанціи эти будутъ соотвѣтствовать правиламъ объ ассигнованіяхъ и о покупкахъ и вообще если съ формальной стороны не окажется особыхъ къ тому препятствій.

Нѣкоторые представители хлѣбной торговли отнеслись критически къ хозяйственнымъ закупкамъ хлѣбовъ, производимымъ Интендантствомъ какъ черезъ посредство земства, такъ и непосредственно у землевладѣльцевъ, и указывали на то, что закупки эти всегда производятся по значительно повышеннымъ цѣнамъ, вызывая замѣшательство въ хлѣбной торговлѣ, и высказывались за возвращеніе къ подрядному способу закупокъ. Главный Интендантъ категорически указалъ на неосновательность этихъ заявленій, а также и на то, что подрядный способъ закупки давно уже осужденъ. По имѣющимся у него даннымъ, хозяйственныя закупки являются наиболѣе выгодными. Въ настоящее время, вслѣдствіе пониженія требованій въ условіяхъ о нормальномъ качествѣ хлѣбовъ, представляется возможнымъ производить хозяйственныя закупки и непосредственно отъ крестьянъ. Въ заключеніе было выражено пожеланіе, чтобы наряду съ земствомъ были привлечены къ производству интендантскихъ закупокъ наши биржевые комитеты, которые несомнѣнно являются наиболѣе компетентными и наиболѣе организованными для этого дѣла, имѣя въ своемъ распоряженіи штатъ биржевыхъ маклеровъ, аналитическія камеры, биржевой контроль и пр.

Остальные вопросы—о борьбѣ съ засоренностью и объ устройствѣ зернохранилищъ—отложены разсмотрѣніемъ до октября мѣсяца, когда совѣщаніе займется обсужденіемъ болѣе общихъ мѣропріятій для улучшенія условій нашей хлѣбной торговли.

Но такового совѣщанія до настоящаго времени, т. е. до 1 ноября 1910 года, назначаемо не было.

Въ мартѣ мѣсяцѣ 1910 г. при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ М-ва Финансовъ было созвано особое Совѣщаніе по пересмотру нѣкоторыхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ. На обсужденіе сего Совѣщанія были поставлены предложенія желѣзныхъ дорогъ относительно общаго повышенія провозныхъ платъ на хлѣбные и перемолотые продукты, о повышеніи дополнительнаго станціоннаго сбора, объ отмѣнѣ Челябинскаго перелома и нѣкоторые другіе вопросы.

Присутствовавшіе въ Совѣщаніи представители торговли и промышленности высказались вообще противъ увеличенія желѣзнодорож-

Совѣщаніе при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства Финансовъ о хлѣбныхъ тарифахъ.

ныхъ ставокъ на сельско-хозяйственные продукты, указывая, что послѣ только что пережитого страной экономического кризиса всякая ломка тарифной системы можетъ вызвать весьма опасныя потрясенія въ промышленной и торговой жизни. Заключенія Совѣщанія были разсмотрѣны затѣмъ въ засѣданіи Тарифнаго Комитета 17 мая 1910 г. Тарифный Комитетъ отнесся точно также съ большою осторожностью къ повышательнымъ предложеніямъ желѣзныхъ дорогъ и призналъ ихъ нежелательными и несвоевременными. Что же касается Челябинскаго перелома, то Тарифный Комитетъ призналъ его подлежащимъ отмѣнѣ, сохранивъ однако существующій порядокъ таксировки сибирскаго хлѣба впредь до 1 августа 1911 года и поручилъ предварительную разработку новой схемы Общимъ Тарифнымъ Съѣздамъ представителей желѣзныхъ дорогъ.

I. Предложенія желѣзныхъ дорогъ о повышеніи тарифныхъ схемъ на перевозку хлѣба въ зернѣ и перемолочныхъ продуктовъ во внутреннемъ сообщеніи.

Заключеніе Совѣщанія по пересмотру нѣкоторыхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Обсужденію совѣщанія подвергся вопросъ, возбужденный желѣзными дорогами, о повышеніи тарифныхъ схемъ на перевозку хлѣба въ зернѣ и перемолочныхъ продуктовъ во внутреннемъ сообщеніи (до 540 вер.) до размѣра тарифныхъ схемъ на перевозку тѣхъ же грузовъ до вывозныхъ пунктовъ. Мотивы, по которымъ желѣзныя дороги находятъ желательнымъ осуществленіе этой мѣры, сводятся къ слѣдующему.

Положеніе сельскаго хозяйства въ 1893 и 1896—7 г.г., когда дороги дали пониженіе внутреннихъ тарифовъ противъ вывозныхъ на короткихъ разстояніяхъ, ввиду крайняго паденія цѣнъ на хлѣбъ, — за послѣднее время измѣнилось въ сторону значительнаго повышенія этихъ цѣнъ. Стремленіе желѣзныхъ дорогъ дать облегченіе при доставкѣ хлѣба до внутреннихъ пунктовъ потребленія ближайшимъ къ нимъ раіонамъ, особенно центральному, не имѣло на практикѣ того значенія, которое предполагалось при допущеніи указанной мѣры, если имѣть въ виду, что относительныя цифры перевозокъ на короткихъ и дальнихъ разстояніяхъ не дали значительнаго увеличенія перевозокъ во внутреннемъ сообщеніи на короткихъ протяженіяхъ. Кромѣ того, отрицательныя стороны этого порядка: уходъ грузовъ на воду при ко-

роткихъ пробѣгахъ по желѣзнымъ дорогамъ до пристаней, неравно-мѣрность при полученіи зерна внутренними и портовыми мельницами, а также болѣе благопріятное положеніе нѣкоторыхъ внутреннихъ пристаней (напримѣръ Александровска), подвозящихъ хлѣбъ для экспорта, по сравненію съ вывозными портами, дѣлаютъ дальнѣйшее сохраненіе этого порядка нежелательнымъ для желѣзныхъ дорогъ. Повышеніе тарифа признается дорогами вполне умѣреннымъ и, кромѣ того, не могущимъ затронуть интересы сельскаго хозяйства.

По сему предмету въ совѣщаніи не состоялось единогласнаго рѣшенія. Въ то время, какъ представители желѣзныхъ дорогъ поддерживали свое предложеніе по указаннымъ выше соображеніямъ, представители правительственныхъ вѣдомствъ: Министерствъ Внутреннихъ Дѣлъ, Императорскаго Двора и Удѣловъ, Торговли и Промышленности и Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, а также представители сельскаго хозяйства, биржевыхъ комитетовъ, судоходной и мукомольной промышленности и совѣта сѣздовъ представителей торговли и промышленности, а также совѣта сѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства высказались противъ предложенной желѣзными дорогами мѣры.

По мнѣнію этихъ представителей, современное положеніе сельскаго хозяйства представляется далеко не столь благопріятнымъ, какъ это могло бы казаться на основаніи данныхъ о повышеніи цѣнъ на хлѣбъ. Сельскимъ хозяйствомъ не пережиты еще послѣдствія нѣсколькихъ сильныхъ неурожаевъ, а также смутнаго времени, и повышеніе цѣнъ на хлѣбъ объясняется отчасти сокращеніемъ хлѣбныхъ запасовъ въ это время. Высокія же сравнительно цѣны въ послѣднюю хлѣбную кампанію вызваны исключительными обстоятельствами (усиленный спросъ заграницей въ связи съ болѣе сдержаннымъ предложеніемъ изъ Россіи). Кромѣ того, нѣсколько повышенныя цѣны за послѣдніе годы поглощаются увеличившимися расходами по производству хлѣба (отъ повышения цѣнъ земли и рабочихъ рукъ, отъ увеличенія издержекъ по страхованію и охранѣ хлѣба и т. п.). Какъ для производителя хлѣба, сельскаго хозяина, такъ и для населенія, покупающаго хлѣбъ для продовольствія, повышеніе тарифа явится непосильнымъ бременемъ. Отрицать за дѣйствующей схемой для внутренняго сообщенія на короткихъ разстояніяхъ то значеніе, которое имѣлось въ виду при ея разработкѣ, нѣтъ основаній, такъ какъ перевозки внутренняго сообщенія въ абсолютномъ размѣрѣ постоянно растутъ и преобладаютъ именно на короткихъ разстояніяхъ, развиваясь особенно къ мукомольнымъ

пунктамъ; пониженные тарифы на короткихъ разстояніяхъ обезпечиваютъ возможность снабженія мельницъ хлѣбомъ изъ ближайшихъ раіоновъ по цѣнамъ, выгоднымъ для сельскаго хозяйства, и вообще болѣе высокимъ, чѣмъ въ другихъ мѣстахъ. Кромѣ того, пониженные тарифы на короткихъ разстояніяхъ имѣютъ главное примѣненіе въ центральномъ раіонѣ, съ преобладаніемъ культуры сѣрыхъ хлѣбовъ, для которыхъ примѣненіе пониженной схемы вполне цѣлесообразно и желательно. Повышеніе тарифовъ на короткихъ разстояніяхъ затруднить продовольствіе крупныхъ промышленныхъ центровъ и городскихъ поселеній и падеть особенно тяжело на низшіе классы населенія. Въ отношеніи судоходной промышленности, и въ настоящее время, главнымъ образомъ, обслуживающей подвозъ хлѣба къ желѣзнымъ дорогамъ, повышеніе внутренней схемы на короткихъ разстояніяхъ затруднить безъ того не находящійся въ благопріятномъ положеніи подвозъ хлѣба къ рѣкамъ; при этомъ потеряютъ и желѣзныя дороги, такъ какъ отъ нихъ хлѣбъ перейдетъ на гужевую доставку. Необходимость повышения тарифа на хлѣбъ, безспорно неубыточнаго, не доказана желѣзными дорогами. Если же дороги повышеніемъ тарифа на хлѣбъ хотятъ покрыть за счетъ сельскаго хозяйства свои убытки отъ перевозки другихъ грузовъ, то это, конечно, недопустимо.

Въ заключеніе было отмѣчено, что, помимо всего изложеннаго, колебаніе условій сельскаго хозяйства путемъ измѣненія внутренняго желѣзнодорожнаго тарифа представляется особенно несвоевременнымъ въ настоящее время, ввиду происходящей коренной перестройки землевладѣнія и землепользованія на основаніи закона 9 ноября 1906 года. Наконецъ, нельзя не имѣть въ виду, что современныя благопріятныя условія, созданныя урожаемъ, не могутъ почитаться обезпеченіемъ на все будущее время, и наоборотъ есть указаніе, что въ ближайшемъ будущемъ можетъ возникнуть необходимость считаться съ иными условіями.

Вслѣдствіе сего, указанные представители категорически высказались противъ повышения схемы внутренняго сообщенія (до 540 вер.) для зерна и перемолочныхъ продуктовъ до схемы вывозного сообщенія.

Представители желѣзныхъ дорогъ остались при первоначальномъ своемъ предложеніи (17 марта 1910 года).

Постановленіе Тарифнаго Комитета.

Присутствовавшій, вмѣсто завѣдывающаго дѣлами Общихъ Тарифныхъ Сѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, К. П. Лазаревъ, счелъ необходимымъ подтвердить мнѣніе желѣзныхъ дорогъ

о томъ, что установленіе различныхъ схемъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, произведенное въ 1893 и 1896 г.г., въ періодъ крайняго паденія хлѣбныхъ цѣнъ, съ цѣлью оказанія. между прочимъ, помощи центральному району, въ дѣйствительности, по мнѣнію желѣзныхъ дорогъ, не имѣло тѣхъ результатовъ, которые ожидались отъ этой мѣры. Въ частности, данныя объ участіи ближайшихъ къ потребительнымъ пунктамъ районовъ по подвозу хлѣба въ общей его перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ не показываютъ, чтобы эти районы развивали или удерживали свое значеніе по сбыту хлѣба въ ближайшіе пункты. Центральный районъ и помимо сбыта въ ближайшій потребительный рынокъ работаетъ довольно сильно на вывозъ. При такихъ условіяхъ существованіе внутренней схемы наносить желѣзнымъ дорогамъ ущербъ въ смыслѣ уменьшенія выручки желѣзныхъ дорогъ безъ всякой пользы для сельскаго хозяйства; кромѣ того, пониженная внутренняя схема способствуетъ уходу на воду хлѣба съ ближайшихъ къ рѣчнымъ бассейнамъ районовъ. Опасеніе, будто-бы повышеніе внутренней схемы вызоветъ паденіе цѣнъ на хлѣбъ, нельзя признать основательнымъ. Не говоря уже о томъ, что въ настоящее время замѣчается на міровомъ рынкѣ твердая тенденція къ повышенію, сравненіе внутренней схемы до размѣровъ вывозной не можетъ оказать вліянія на цѣны, такъ какъ на какомъ-либо опредѣленномъ рынкѣ не бываетъ двухъ цѣнъ, одной для внутренняго потребленія, а другой на вывозъ. Цѣны на главнѣйшихъ внутреннихъ рынкахъ обыкновенно строятся по международнымъ и экспортнымъ цѣнамъ. Кромѣ того, нельзя не отмѣтить, что существованіе двойственной схемы вноситъ нежелательныя пертурбации въ хлѣбную торговлю, ставя въ различныя условія мельницы внутреннія и портовые. Въ виду изложеннаго, К. П. Лазаревъ поддерживалъ ходатайство желѣзныхъ дорогъ о повышеніи внутренней схемы до размѣровъ вывозной.

Члены Тарифнаго Комитета отъ Министерства Финансовъ д. с. с. К. Я. Загорскій, отъ Министерства Путей Сообщенія д. с. с. А. А. Шабуневичъ и отъ Государственнаго Контроля к. с. И. В. Мацкевичъ, высказали нижеслѣдующее.

Съ того времени, когда (въ 1893 и 1896—7 г.г.) устанавливалась дѣйствующая система хлѣбныхъ тарифовъ, условія сбыта нашего хлѣба, какъ на международномъ, такъ и на внутреннемъ рынкахъ, существеннымъ образомъ улучшились, а въ зависимости отъ этого возросла и способность хлѣба выдерживать расходы, падающіе на него по доставкѣ на сказанные рынки. Коренная причина этого общаго укрѣпле-

нія хлѣбныхъ рынковъ, наблюдаемаго со второй половины 90-хъ годовъ, заключается въ томъ, что привлеченіе новыхъ земель подъ культуру зерновыхъ хлѣбовъ, въ особенности пшеницы, нѣсколько отстаетъ отъ роста мірового потребленія. Наиболѣе яркимъ выраженіемъ укрѣпленія хлѣбныхъ рынковъ является движеніе цѣнъ за указанный періодъ времени. Такъ, повышеніе цѣнъ на рожь и пшеницу за время съ 1894 по 1907 г. представляется значительнымъ.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ сопоставлены среднія цѣны съ 1894 по 1907 г. на пшеницу въ южныхъ портахъ, на рожь въ сѣверныхъ портахъ и на каждый изъ этихъ хлѣбовъ на внутреннихъ рынкахъ:

Годы.	ПШЕНИЦА.		РОЖЬ.		На внутрен. рынкахъ.
	Въ южныхъ портахъ.	На внутрен. рынкахъ.	Въ сѣверн. портахъ.	Въ южныхъ портахъ.	
	К о п	ѣ е к ъ	с ѣ	п у	д а.
1894	55,1	70,5	60,7	44,3	45,9
1895	60,1	59,6	58,4	47,5	36,6
1896	70,9	60,4	55,3	48,7	33,8
1897	90,4	82,1	64,0	56,6	45,6
1898	105,1	102,6	79,4	68,5	63,4
1899	91,7	94,8	80,2	71,2	62,2
1900	85,9	80,8	70,6	65,4	48,5
1901	84,6	87,6	73,1	64,0	54,8
1902	81,8	86,6	79,6	67,0	61,5
1903	83,6	82,1	76,4	64,1	58,0
1904	89,9	82,5	78,5	65,9	60,4
1905	96,3	90,3	88,3	75,6	72,9
1906	97,3	102,5	90,5	74,8	79,2
1907	114,9	125,3	116,0	97,2	98,8

Изъ этой таблицы можно видѣть, насколько среднія цѣны за трехлѣтіе 1905—1907 г.г. превышаютъ среднія цѣны трехлѣтія 1894—1896 г.г.

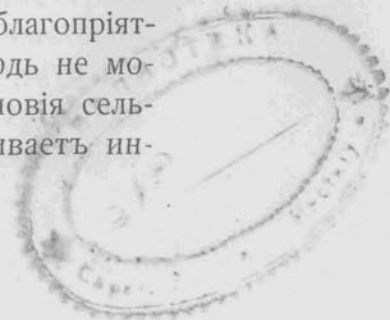
1894—1896	62,0	63,5	58,1	46,8	38,7
1905—1907	102,8	106,0	98,2	82,8	83,6
Повышеніе на	40,8	42,5	40,1	36,0	44,9

Такимъ образомъ оказывается, что средній уровень цѣнъ пшеницы и ржи въ 1905—1907 г.г. почти на всѣхъ рынкахъ превышаетъ средній уровень ихъ въ 1894—1896 г.г. болѣе, чѣмъ на 40 копѣекъ съ пуда; въ 1909 году цѣны поднимались еще выше. Конечно, это силь-

ное повыше́ніе хлѣбныхъ цѣнъ въ послѣднее трехлѣтіе не можетъ быть всецѣло отнесено къ дѣйствию указанной общей причины улучшенія въ положеніи международнаго, равно какъ и мѣстныхъ хлѣбныхъ рынковъ. Но если принять во вниманіе, что хлѣбныя цѣны не только въ послѣдніе три года, но и въ теченіе всего періода, начиная съ 1897 года по настоящее время непрерывно стоятъ на уровнѣ, значительно болѣе высоко́мъ (около 20 коп. на пудъ), чѣмъ въ 1894—1896 г.г., то нельзя не придти къ заключенію, что такія причины, какъ мѣстные недоборы хлѣбовъ въ отдѣльныхъ странахъ, оживленіе спекулятивныхъ операцій въ хлѣбной торговлѣ и т. п., никакъ не могутъ объяснять столь длительное укрѣпленіе хлѣбныхъ цѣнъ, какое наблюдается въ указанный, болѣе чѣмъ десятилѣтній періодъ. Эти соображенія, вмѣстѣ съ прямыми статистическими данными относительно расширенія земель подъ культурою пшеницы и роста мірового потребленія, позволяютъ придти къ заключенію, что періодъ особо низкихъ хлѣбныхъ цѣнъ, вызванныхъ, главнымъ образомъ, тѣмъ переворотомъ въ средствахъ сообщеній и сношеній, которымъ характеризуется экономическое развитіе во второй половинѣ XIX-го вѣка, въ настоящее время уступаетъ мѣсто начинающемуся періоду такого длящагося укрѣпленія хлѣбныхъ цѣнъ, какое имѣло мѣсто въ теченіе 3—4-хъ десятилѣтій, предшествовавшихъ послѣдней четверти прошлаго столѣтія.

Если въ текущемъ 1910 году замѣчается нѣкоторое паденіе хлѣбныхъ цѣнъ, то это обстоятельство можетъ быть объяснено причинами чисто временнаго характера. Подобное временное колебаніе цѣнъ, имѣвшее мѣсто и въ прежнее время, не можетъ никоимъ образомъ служить основаніемъ, дабы поколебать указанныя выше соображенія о коренныхъ причинахъ, необходимо вызывающихъ укрѣпленіе хлѣбныхъ цѣнъ за послѣдній періодъ времени. Колебаніе въ ту или другую сторону хлѣбныхъ цѣнъ можетъ имѣть мѣсто и въ будущемъ подвѣліяніемъ различныхъ факторовъ. Однако, за болѣе или менѣе продолжительный періодъ времени, хлѣбныя цѣны въ среднемъ не могутъ опускаться до того размѣра, который имѣлъ мѣсто въ срединѣ девяностыхъ годовъ прошлаго столѣтія.

Хотя многими высказывается мысль, что при настоящемъ, не воплнѣ благопріятномъ, положеніи сельскаго хозяйства, малѣйшее повышение стоимости провоза хлѣба можетъ усугубить это неблагопріятное положеніе, однако, проектируемая частичная мѣра отнюдь не можетъ разсматриваться, какъ могущая повліять на общія условія сельскаго хозяйства въ ту или другую сторону, а лишь затрогиваетъ ин-



тересы тѣхъ лицъ, которыя передвигаютъ хлѣбъ по желѣзнымъ дорогамъ во внутреннемъ сообщеніи, на разстояніяхъ до 540 верстъ; въ отношеніи же этого хлѣба, несомнѣнно, можно констатировать то положеніе, что желѣзныя дороги, передвигая хлѣбъ на рынки сбыта и давая этимъ возможность хлѣбовладѣльцамъ выручить значительно большую цѣну, чѣмъ прежде, имѣютъ право на нѣкоторое добавочное вознагражденіе за перевозку хлѣба. И если за послѣдніе пятнадцать лѣтъ цѣна повысилась весьма значительно, то нельзя отказать желѣзнымъ дорогамъ въ принятіи участія въ этомъ повышеніи, на весьма притомъ скромную сумму, не свыше $1\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{2}$ коп. на пудъ и притомъ на разстояніяхъ лишь до 540 верстъ. Тѣмъ болѣе подобная мѣра можетъ быть оправдана, что желѣзныя дороги при пересмотрахъ 1893 и 1896—7 г.г. пошли на пониженіе хлѣбныхъ тарифовъ, ввиду имѣвшаго мѣсто въ то время значительнаго паденія цѣнъ. Измѣненіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ зависимости отъ измѣнившихся условій производства и сбыта соотвѣтственныхъ товаровъ, притомъ измѣненіе не только въ сторону пониженія, но также и въ сторону повышенія тарифныхъ ставокъ представляется, безусловно, необходимымъ требованіемъ, безъ соблюденія котораго крайне затрудняется и даже становится прямо невозможнымъ ни правильный ходъ желѣзнодорожнаго хозяйства, ни дальнѣйшее развитіе рельсовой сѣти. Поэтому предложенное желѣзными дорогами повышеніе хлѣбныхъ тарифовъ, въ размѣрѣ лишь совершенно незначительномъ сравнительно съ общимъ повышеніемъ хлѣбныхъ цѣнъ, является въ настоящее время столь же необходимымъ и справедливымъ, сколь было необходимо и справедливо пониженіе ихъ въ 1893—1896—7 г.г.

Пересмотръ 1893 года и особенно 1896—7 г.г. имѣлъ мѣсто при исключительно неблагоприятныхъ условіяхъ. Цѣны на хлѣбъ, подъ вліяніемъ переполненія рынковъ сбыта, пали до весьма низкаго уровня. При такихъ условіяхъ объединеніе всѣхъ прежде дѣйствовавшихъ тарифовъ внутренняго сообщенія не могло быть осуществлено путемъ установленія одной формулы для внутренняго и вывозного сообщенія. Въ то время, какъ для вывозного сообщенія оказалось возможнымъ принять схему съ начальной ставкой въ $\frac{1}{25}$ коп. съ пуда и версты, для внутренняго сообщенія пришлось начальную ставку нѣсколько понизить, а именно до $\frac{1}{34}$ коп. съ пуда и версты. Хотя многіе внутренніе пункты получали хлѣбъ по $\frac{1}{24}$ коп. съ пуда и версты, однако ввиду существованія на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ, особенно примыкающихъ къ Москвѣ, болѣе низкихъ ставокъ $\frac{1}{40}$ — $\frac{1}{50}$, пришлось, при

существованіи въ то время весьма низкихъ цѣнъ на хлѣбъ (особенно неблагоприятныхъ для Центрального раіона), схему въ $1\frac{1}{34}$ коп. съ пуда и версты распространить и на пункты, получавшіе хлѣбъ по болѣе высокимъ ставкамъ. Изслѣдованіе перевозокъ за все время дѣйствія существующихъ тарифовъ не показываетъ, однако, чтобы принятая въ 1893 и 1896 г.г. мѣра содѣйствовала развитію перевозокъ на разстояніяхъ до 540 верстъ.

Кромѣ того, если по дѣйствующимъ тарифамъ могутъ совершаться и развиваться перевозки хлѣба въ вывозномъ сообщеніи для поставки на международный рынокъ, гдѣ русскій хлѣбъ встрѣчаетъ ожесточенную подчасъ конкуренцію со стороны хлѣба другихъ вывозящихъ странъ, то невозможность примѣненія той же формулы для внутреннихъ перевозокъ, гдѣ подобной конкуренціи не существуетъ, едва ли можетъ быть доказана. Въ частности, такъ какъ къ портовымъ и пограничнымъ пунктамъ примѣняется вывозная формула, по которой подвозится зерно также и къ мельницамъ, находящимся въ этихъ пунктахъ, то примѣненіе особой пониженной формулы для внутреннихъ пунктовъ является непослѣдовательностью, на что уже неоднократно указывали заинтересованныя лица. При этомъ, такъ какъ перевозки хлѣба совершаются, конечно, въ громадномъ большинствѣ случаевъ хлѣботорговцами, эти же послѣдніе даютъ производителямъ хлѣба одну и ту же общую цѣну, независимо отъ того на какой рынокъ, внутренний или вывозной, будетъ затѣмъ направленъ хлѣбъ, причемъ, по всей вѣроятности, учитывается болѣе высокая провозная плата, то проектируемое повышеніе тарифа не можетъ вновь упасть на то же сельское хозяйство, скорѣе, это повышеніе, весьма притомъ умѣренное, распредѣлится между торговцемъ, посредникомъ и лишь отчасти потребителемъ.

Кромѣ того, при выработкѣ дѣйствующихъ схемъ вывозного и внутреннего сообщенія въ 1893 и 1896 г.г. имѣли мѣсто, какъ указано выше, особыя причины, именно кризисъ крайне низкихъ цѣнъ, при каковыхъ условіяхъ, въ особенности въ интересахъ Центрального раіона, пришлось сдѣлать изъятіе для разстояній до 540 верстъ во избѣжаніе слишкомъ рѣзкаго повышенія прежнихъ платъ для нѣкоторыхъ сообщеній. Самый же вопросъ о необходимости держать для внутреннего и вывозного сообщенія различныя схемы на короткихъ протяженіяхъ не подвергался изслѣдованію. Нынѣ необходимость существованія непремѣнно двухъ схемъ внутреннего и вывозного сообщенія, сама по себѣ, повидимому, не доказывается противниками повышенія внут-

ренной схемы. Дѣло сводится къ тому, чтобы рѣшить, какимъ путемъ сдѣлать это уравненіе, и правильнѣе въ настоящее время рѣшить вопросъ въ сторону повышенія внутренней схемы.

Повышеніе тарифа на зерно можетъ быть, по мнѣнію указанныхъ членовъ Тарифнаго Комитета, распространено и для подвоза зерна къ мельницамъ. При этомъ было отмѣчено, что для мельницъ Поволжья, получающихъ обыкновенно нѣкоторую часть зерна по желѣзнымъ дорогамъ на сравнительно короткихъ протяженіяхъ, изъ ближайшихъ раіоновъ, повышеніе желѣзнодорожнаго тарифа упадетъ дѣйствительно на то количество подвозимаго зерна, которое перевозится на разстояніи до 540 верстъ, однако, при этомъ нельзя упускать изъ вида, что значительную часть нужнаго поволжскимъ мельницамъ зерна онѣ получаютъ также по водѣ, вслѣдствіе чего повышеніе тарифа для этихъ мельницъ не можетъ считаться сколько-нибудь обременительнымъ.

Въ заключеніе, относительно указанія со стороны нѣкоторыхъ лицъ въ предварительномъ совѣщаніи на то, что при происходящемъ въ настоящее время переустройствѣ землевладѣнія и землепользованія, на основаніи закона 9 ноября 1906 г. вводитъ малѣйшія измѣненія въ тарифахъ на перевозку хлѣба недопустимо, членъ Тарифнаго Комитета отъ Министерства Финансовъ, д. с. с. К. Я. Загорскій, высказалъ, что по его мнѣнію, ставить въ связь измѣненіе въ тарифахъ съ упомянутымъ закономъ не представлялось бы основаній. Не говоря уже о томъ, что при допущеніи подобной зависимости, измѣненіе хлѣбныхъ тарифовъ не можетъ быть осуществлено въ теченіе цѣлыхъ десятилѣтій, что конечно, едва-ли цѣлесообразно. Но и по существу законъ 9 ноября 1906 года слѣдуетъ разсматривать скорѣе какъ лишнее условіе, облегчающее возможность приведеннаго выше измѣненія внутренней схемы, потому, что всякое хотя бы частичное распространеніе его на какую-либо мѣстность никакъ не ухудшаетъ, но существеннымъ образомъ улучшаетъ условія труда для земледѣльческаго населенія этой мѣстности.

Предсѣдатель и членъ Тарифнаго Комитета отъ Министерства Финансовъ, д. с. с. Г. И. Шапошниковъ, раздѣляя приведенныя выше соображенія въ пользу сравненія внутренней формулы на зерно съ вывозной, признавали, однако, что ввиду начатаго въ послѣднее время коренного переустройства крестьянскаго земледѣлія и землепользованія, когда не выяснены съ надлежащей ясностью экономическіе результаты этой важной мѣры, не представлялось бы цѣлесообразнымъ вводить хотя бы и несущественныя измѣненія въ хлѣбныхъ тарифахъ, могушія

нѣсколько затруднить сбытъ хлѣба изъ ближайшихъ къ потребительнымъ пунктамъ раіоновъ отъ увеличенія провозной платы. Этимъ, конечно, не отрицается возможность измѣненія хлѣбныхъ тарифовъ черезъ нѣкоторое время, когда экономическіе результаты закона 9 ноября 1906 г. ближе выяснятся. Вслѣдствіе сего предсѣдатель и членъ Тарифнаго Комитета отъ Министерства Финансовъ, д. с. с. Г. И. Шапошниковъ, признавали нынѣ болѣе осторожнымъ остаться при существующихъ схемахъ на перевозку зерна.

Вице-директоръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, д. с. с. К. А. Тышинскій, отмѣтилъ, что рассматриваемыя особыя схемы для таксировки хлѣбныхъ грузовъ во внутреннемъ и вывозномъ сообщеніяхъ просуществовали уже цѣлыхъ 17 лѣтъ; сельское хозяйство и хлѣбная торговля давно уже приспособились къ такому порядку; и посему едва-ли представляется цѣлесообразнымъ мѣнять сложившіяся тарифныя условія даже при убѣжденіи въ принципиальной неправильности въ тарифномъ отношеніи существованія особой пониженной схемы для перевозокъ зерна и муки во внутреннемъ сообщеніи. Если же принять во вниманіе начинающійся, повидимому, періодъ пониженія хлѣбныхъ цѣнъ и длящійся характеръ реформы крестьянскаго землевладѣнія, то, по мнѣнію д. с. с. К. А. Тышинскаго, едва-ли представится возможнымъ и въ ближайшемъ будущемъ отказаться отъ существующаго тарифнаго порядка, такъ какъ представляется невозможнымъ въ какой либо мѣрѣ ухудшать условія движенія хлѣбныхъ грузовъ при коренной ломкѣ условій крестьянскаго хозяйства.

Члены Тарифнаго Комитета отъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, д. с. с. С. В. Котляровъ, отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, Камергеръ Высочайшаго Двора с. с. Н. Ф. Бурдуковъ, отъ Министерства Торговли и Промышленности, с. с. Н. Н. Бѣлелюбскій и замѣститель члена Тарифнаго Комитета отъ Министерства Торговли и Промышленности, с. с. М. П. Чернышевъ, высказались противъ удовлетворенія ходатайства желѣзныхъ дорогъ по настоящему вопросу по нижеслѣдующимъ соображеніямъ.

Членъ Тарифнаго Комитета отъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, д. с. с. С. В. Котляровъ, замѣтилъ, что современное положеніе сельскаго хозяйства не только не улучшилось по сравненію съ 1906 г., когда Министерство нашло болѣе осторожнымъ не подвергать разсмотрѣнію вопросъ о повышеніи схемы на зерно во внутреннемъ сообщеніи, но даже даетъ признаки серьезнаго ухудшенія. Для рѣшенія вопроса, насколько положеніе нашего сельскаго хозяйства

съ тѣхъ поръ улучшилось, слишкомъ мало одного изученія хлѣбныхъ цѣнъ и вопросъ этотъ требовалъ бы болѣе разносторонняго освѣщенія. Если же съ этой цѣлью обратиться къ имѣющимся хотя бы самымъ общимъ даннымъ, то приходится придти далеко не къ утѣшительнымъ выводамъ о благополучіи современныхъ условий нашего сельскаго хозяйства. На это указываютъ данныя и объ урожайности и о состояніи нашего скотоводства, о ввозѣ продуктовъ сельскаго хозяйства, увеличившіеся расходы на веденіе сельскаго хозяйства и всѣ тѣ аграрныя затрудненія и осложненія, съ какими переплелась наша современная сельскохозяйственная жизнь.

Насколько мало замѣтенъ прогрессъ въ области культуры зерновыхъ хлѣбовъ собственно Европейской Россіи (исключая Кавказъ и Царство Польское), начиная со второй половины 90-хъ годовъ до послѣдняго времени, видно изъ нижеслѣдующихъ данныхъ о посѣвной площади и о сборѣ хлѣбовъ по 50-ти губерніямъ Европейской Россіи (см. Статистическій Сборникъ Отдѣла Сельской Экономіи издан. 1907 и 1908 г.г.).

Г О Д Ы	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
а) Посѣвныя площади всѣхъ продовольственныхъ хлѣбовъ и овса (въ милл. десят.)	63,1	63,2	63,1	64,4	66,7	67,8	67,8	69,1	69,9	70,4	70,9	69,6
б) Сборъ хлѣбовъ (въ милл. пудовъ)	2.745	2.283	2.642	3.042	2.964	2.564	3.471	3.220	3.776	2.994	2.508	2.938
в) Сборъ съ десятины (въ пудахъ):												
Ржи озимой	—	38	43	53	53	43	52	51	57	41	35	—
„ яровой	—	29	36	34	34	30	36	31	39	38	30	—
Пшеницы озимой	—	32	57	60	44	67	77	66	67	64	70	—
„ яровой	—	28	38	32	34	26	42	42	48	37	22	—
Овса	—	36	38	56	48	33	52	41	64	48	34	—

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что величина валового сбора хлѣбовъ со всей посѣвной площади за тѣми или иными колебаніями, осталась почти безъ измѣненія, несмотря на то, что посѣвная площадь увеличилась за разсматриваемый періодъ на 7 миллионѣвъ десятинъ. Урожайность земли (сборъ съ десятины) также не даетъ замѣтнаго роста и отличается рѣзкими колебаніями.

Къ такимъ же неблагоприятнымъ для нашего сельскаго хозяйства заключеніямъ приходится придти изъ обзора нашего скотоводства. Изъ данныхъ, рисующихъ состояніе нашего скотоводства въ послѣднія десятилѣтія, видно, что хотя абсолютное количество скота за періодъ съ 1870—1900 г.г. возрасло всего вообще на 9%, а крупнаго рогатаго

скота и лошадей на 23,3%, но въ отношеніи къ нуждамъ и условіямъ сельскаго хозяйства состояніе нашего скотоводства рѣзко регрессировало: такъ, въ отношеніи къ размѣрамъ запашки (на 100 десятинъ) количество скота уменьшилось на 22%, въ отношеніи количества населенія рабочихъ и дворовъ на 30% и т. д. Точно также и разсмотрѣніе данныхъ о стоимости въ настоящее время рабочихъ рукъ и арендныхъ цѣнъ по сравненію съ періодомъ 1896—7 г.г. указываетъ на значительное повышеніе, какъ заработной платы, такъ и цѣнъ за аренду земли,

Хотя за послѣднее время особенно въ 1909 году дѣйствительно констатируется повышеніе цѣнъ на хлѣбъ, но самый размѣръ роста, на которомъ основываются желѣзныя дороги, какъ на мѣрѣ повышенія тарифа, объясняется чисто временными причинами и не можетъ быть признанъ прочно установившимся. На высоту цѣнъ вліяютъ двоякаго рода причины: причины постоянныя, какъ то отношеніе роста населенія къ росту посѣвной площади, сельскохозяйственная культура и т. п., и мѣры временныя (неурожаи, войны, социальныя условія и т. п.). Вотъ этими послѣдними причинами и объясняется чрезмѣрная высота цѣнъ за послѣдніе годы, особенно же цѣны 1909 года. Частые недороды за послѣднее время въ Россіи, а отчасти и въ другихъ странахъ, сдержанное предложеніе хлѣба со стороны спекуляціи на заграничныхъ рынкахъ довело цѣны на хлѣбъ дѣйствительно до значительнаго уровня. Въ Россіи повышеніе цѣнъ, помимо настроенія заграничныхъ рынковъ, доходило иногда, подъ вліяніемъ недорода, до цѣнъ такъ называемыхъ голодныхъ годовъ.

Если къ этому добавить, что цѣны 1910 года подверглись значительному пониженію, причемъ предѣлъ этого пониженія нельзя совершенно предвидѣть, то выводъ объ общемъ стремленіи хлѣбныхъ цѣнъ къ повышенію и устойчивости такового повышенія нельзя признать безспорно доказаннымъ.

Кромѣ того, если брать для сравненія цѣны за болѣе крупныя промежутки времени, то окажется, что цѣны послѣдняго времени повысились не такъ значительно, какъ это указываютъ защитники повышения. Для опредѣленія среднихъ цѣнъ прошлаго десятилѣтія нѣтъ основанія брать цѣны только 1894—1896 г.г. и исключать изъ учета цѣны предшествующія и послѣдующія этому трехлѣтію. Засимъ для опредѣленія размѣра роста цѣнъ нельзя ограничиваться сравненіемъ среднихъ данныхъ за трехлѣтія. Въ дѣлѣ изученія такихъ мѣняющихся и непостоянныхъ данныхъ, какъ цѣны на хлѣбъ,—трехлѣтніе періоды

слишкомъ малы и необходимо брать, если не десятилѣтія, то, по крайней мѣрѣ, пятилѣтія. Начальною ступенью исчисленія среднихъ цѣнъ долженъ быть принятъ первый годъ того періода, который принимался Тарифными Учрежденіями въ 1896—7 г.г. при установленіи нынѣ дѣйствующихъ хлѣбныхъ тарифовъ, т. е. начиная съ 1893 года. При такомъ способѣ учета движенія среднихъ цѣнъ на внутреннихъ рынкахъ Имперіи получаютъ слѣдующіе выводы:

	Средняя въ періодъ 1893—1897 г.	Средняя въ періодъ 1898—1902 г.	Средняя въ періодъ 1903—1907 г.	Разница между пяти- лѣтіями 1893—1897 и 1903—1907 г.	Разница въ ‰/‰.
Пшеница . . .	72,7	90,4	96,5	23,8	32 ⁰ / ₀
Рожь	45,2	59,8	73,6	28,4	62 ⁰ / ₀
Овесъ	48,1	61,7	66,7	18,6	38 ⁰ / ₀
Ячмень	40,6	49,6	64,8	24,2	59 ⁰ / ₀

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что повышение цѣнъ, принятое сторонниками повышения тарифовъ въ 40 и болѣе копѣекъ, должно быть понижено даже для періода 1893—1907 г.г. и разница цѣнъ для этого періода достигаетъ лишь 23 коп. для пшеницы и 28 коп. для ржи. Повышеніе это станетъ еще менѣ значительнымъ, если принять во вниманіе отмѣченное выше состояніе современныхъ цѣнъ 1910 г., обнаруживающихъ замѣтную склонность къ паденію, благодаря скопленію запасовъ и предстоящему обильному урожаю. Очень вѣроятно, что благодаря послѣднему обстоятельству, та разница въ цѣнѣ по сравненію съ 90-ми годами, которая опредѣлилась выше около 23—24 к., станетъ еще ниже. Если при этомъ принять во вниманіе, что цѣны на рабочія руки, арендная плата и стоимость земли также повысились, то еще вопросъ, не произошло ли повышение цѣнъ хлѣба, именно, на ту сумму, на которую увеличились издержки производства, а при такихъ условіяхъ платежная способность хлѣба для производителей, конечно, нисколько не повысилась.

Далѣе, въ противность мнѣнію объ отсутствіи вліянія пониженія схемы внутренняго сообщенія на развитіе перевозокъ хлѣба въ ближайшихъ раіонахъ, д. с. с. С. В. Котляровъ отмѣтилъ, что выработанная въ 1893 году и пониженная въ 1896—7 г.г. схема внутреннихъ перевозокъ остановила паденіе этихъ перевозокъ, не затрудняя далекихъ перевозокъ, и, такимъ образомъ, оправдала ту цѣль, которая преслѣдовалась при выработкѣ дѣйствующей внутренней схемы. Къ такому мнѣнію приводятъ слѣдующія данныя о распредѣленіи пе-

ревозокъ въ различныхъ поясахъ пробѣга въ періодъ времени отъ 1900 по 1905 г. включительно:

Процентное участіе перевозокъ на разстояніяхъ:

ГОДЫ.	До 500 верстъ.	Отъ 500—1.200 верстъ.	Свыше 1.200 верстъ.
1890	76,2	20,3	3,5
1893	70,0	23,4	6,6
1894	69,1	22,9	8,0
1895	64,5	24,0	11,5
1896	65,8	22,7	11,2
1897	64,8	25,5	9,7
1898	64,6	26,2	9,2
1899	67,5	23,3	9,2
1900	66,4	22,9	10,7
1901	67,1	21,8	11,1
1902	64,0	26,0	9,2
1903	65,0	25,7	8,9
1905	65,6	23,0	11,4

Приведенныя данныя указываютъ, что процентное участіе перевозокъ на короткихъ разстояніяхъ достигало наибольшей своей высоты (76,2%) въ 1890 году, т. е. въ то время, когда тарифы еще не были окончательно объединены и на большинствѣ дорогъ, примыкающихъ къ Москвѣ, дѣйствовали крайне пониженныя тарифныя ставки. Затѣмъ, по мѣрѣ объединенія тарифовъ и распространенія на сѣти дифференціальной тарифной формулы 1889 года, процентное участіе перевозокъ на короткихъ разстояніяхъ понижается и къ 1893 году доходитъ уже до 70%. Введеніе въ 1893 году общей для всѣхъ дорогъ внутренней схемы, пониженной по сравненію съ вывозной схемой, на пространствахъ до 320 верстъ, не остановило процентнаго пониженія перевозокъ на разстояніяхъ до 500 верстъ, и къ 1897 году, т. е. ко времени введенія нынѣ дѣйствующей схемы внутреннихъ сообщений—пониженіе это дошло уже до 64% общаго числа перевозокъ. Въ такомъ положеніи было дѣло перевозокъ на короткихъ разстояніяхъ до пересмотра тарифа 1896—7 г.г. Совершенно инымъ порядкомъ шло за то же время измѣненіе процентнаго участія перевозокъ на среднихъ и далекихъ разстояніяхъ. Здѣсь замѣчается обратная картина: начиная съ 1890 года, по мѣрѣ распространенія на сѣти общей дифференціальной формулы тарифа, перевозки на среднихъ и далекихъ разстояніяхъ раз-

виваются и къ 1897 г. доходятъ для среднихъ разстояній съ 20% до 25% и для далекихъ—съ 3% до 9%. Послѣ пересмотра тарифа 1896—7 г.г. и установленія дѣйствующей нынѣ тарифной формулы внутреннихъ сообщений состояніе перевозокъ въ теченіе времени отъ 1897 до 1905 г.г. представляется въ слѣдующемъ видѣ: начавшееся съ 1890 г. пониженіе процентнаго участія перевозокъ на короткихъ разстояніяхъ (до 500 верстъ) пріостанавливается и перевозки эти пріобрѣтаютъ вполне устойчивое положеніе; процентное участіе этихъ перевозокъ въ теченіе всего семилѣтія въ цѣлыхъ процентахъ ни разу не падаетъ ниже уровня 1897 г., въ громадномъ же большинствѣ случаевъ (въ пяти случаяхъ изъ семи) повышается отъ одного до трехъ процентовъ. Въ состояніи перевозокъ на среднихъ и дальнихъ разстояніяхъ послѣ пересмотра тарифа 1896—7 г.г. замѣчаются иныя измѣненія. Начавшійся съ 1890 г. замѣтный ростъ процентнаго участія этихъ перевозокъ въ общей перевозкѣ пріостанавливается и перевозки эти до конца разсматриваемаго періода, т. е. до 1905 года, остаются за небольшими колебаніями, на уровнѣ предшествующемъ пересмотру тарифа 1896—7 г.г., съ небольшою склонностью къ пониженію на среднихъ разстояніяхъ. Вообще, изъ разсмотрѣнія данныхъ о состояніи перевозокъ до и послѣ пересмотра тарифа 1906 и 1907 г.г. необходимо придти къ слѣдующимъ выводамъ: во-первыхъ, что послѣ введенія дѣйствующей нынѣ внутренней схемы, пониженной на разстояніяхъ до 540 верстъ, внутреннія перевозки на короткихъ разстояніяхъ, послѣ обнаруженной ими ко времени пересмотра тарифа 1906—7 г.г. склонности къ сокращенію, пріобрѣтаютъ устойчивость, прочность и замѣтное стремленіе къ развитію; во вторыхъ, что быстрый ростъ перевозокъ на среднихъ и далекихъ разстояніяхъ послѣ пересмотра тарифа 1906—7 г.г. пріостанавливается, причемъ процентное участіе перевозокъ на среднихъ разстояніяхъ нѣсколько ослабляется, а на далекихъ увеличивается за счетъ ослабленія перевозокъ на среднихъ разстояніяхъ.

Замѣститель члена Тарифнаго Комитета отъ Министерства Торговли и Промышленности, с. с. М. П. Чернышевъ, отмѣтилъ, что заключеніе о наступленіи длительного періода устойчивыхъ высокихъ цѣнъ на международномъ рынкѣ представляется далеко не безспорнымъ. Въ условіяхъ производства хлѣба въ вывозящихъ странахъ, главнымъ образомъ въ Америкѣ, не произошло такихъ коренныхъ перемѣнъ, которыя бы существеннымъ образомъ вліяли на цѣны; повидимому лишь недостатокъ предложенія со стороны Россіи позволилъ цѣнамъ нѣсколько окрѣпнуть за послѣднее время.

Годовыя цѣны англійской пшеницы:

1880 г.	44 ш.	4 п.	}	. . 44 ш. 7 п. = 151 коп.
1881 "	54 "	4 "		
1882 "	45 "	1 "	}	. . 40 " 10 " = 138 ¹ / ₂ "
1883 "	41 "	7 "		
1884 "	35 "	9 "		
1885 "	32 "	1 "	}	. . 31 " 11 " = 108 "
1886 "	31 "	2 "		
1887 "	32 "	6 "		
1888 "	31 "	1 "	}	. . 39 " 10 " = 104 ¹ / ₂ "
1889 "	29 "	9 "		
1890 "	31 "	9 "		
1891 "	37 "	1 "	}	. . 26 " 6 " = 90 "
1892 "	30 "	4 "		
1893 "	26 "	4 "		
1894 "	22 "	10 "	}	. . 26 " 6 " = 90 "
1895 "	23 "	1 "		
1896 "	26 "	2 "		
1897 "	30 "	2 "	}	. . 28 " 10 " = 98 "
1898 "	34 "	0 "		
1899 "	25 "	8 "		
1900 "	26 "	11 "	}	. . 27 " 2 " = 92 "
1901 "	26 "	9 "		
1902 "	28 "	0 "		
1903 "	29 "	9 "	}	. . 28 " 10 " = 98 "
1904 "	29 "	4 "		
1905 "	29 "	9 "		
1906 "	28 "	4 "	}	. . 31 " 3 " = 106 "
1907 "	30 "	7 "		
1908 "	32 "	0 "		

Засимъ, если взять періодъ времени съ 1880—1908 г.г. и раздѣ-
лить его на два равные промежутка, то цѣны пшеницы въ Англіи,
какъ это видно изъ приведенной таблицы, въ первый промежутокъ
постепенно понижались, а во второй не замѣчается постояннаго по-
вышенія, причемъ повышеніе цѣнъ въ этотъ второй періодъ далеко
не достигло того предѣла, который былъ въ 80-хъ годахъ.

Изслѣдованіе же цѣнъ на нѣкоторыхъ внутреннихъ рынкахъ Рос-
сіи показываетъ, что разница между этими цѣнами замѣтно пони-
жается, что косвенно подтверждаетъ невозможность повышенія стои-
мости провоза хлѣба въ связи съ платежной его способностью. Вооб-
ще говоря, цѣны до 1909 года слагались подъ вліяніемъ такихъ исклю-

чительныхъ обстоятельствъ, что принимать ихъ въ основаніе не представляется возможнымъ. Какъ указано выше, паденіе цѣнъ 1910 года уже до нѣкоторой степени ослабляетъ безспорность такого мнѣнія.

Сокращеніе площадей посѣва хлѣба въ вывозящихъ странахъ, могущее будто бы служить признакомъ болѣе устойчиваго періода высокихъ цѣнъ на хлѣбъ, можетъ быть восполнено повышеніемъ урожайности, а также уменьшеніемъ потребленія хлѣба въ болѣе культурныхъ странахъ, вслѣдствіе потребленія другихъ жизненныхъ продуктовъ. Въ частности, замѣчается уменьшеніе потребленія овса въ Англіи, вслѣдствіе уменьшенія лошадиной тяги и перехода на механическую тягу (автомобили).

Особенно неблагоприятнымъ будетъ, по мнѣнію с. с. М. П. Чернышева, увеличеніе тарифа внутренняго сообщенія на короткихъ протяженіяхъ для мукомольной промышленности, находящейся въ районѣ производства зерна, а въ томъ числѣ особенно въ Поволжѣ. За послѣднее время, вслѣдствіе неурожая въ Поволжѣ, это мукомолье было поставлено въ безвыходное положеніе, будучи принуждено получать зерно изъ болѣе отдаленныхъ районовъ за значительную провозную плату. При настоящемъ кризисѣ въ мукомольной промышленности, мукомолы не въ состояніи переложить повышеніе тарифа ни на потребителя, ни на производителя.

Членъ Тарифнаго Комитета отъ Министерства Торговли и Промышленности, с. с. Н. Н. Бѣлелюбскій, замѣтилъ, что повышеніе тарифа на хлѣбъ особенно неблагоприятно отразится на тѣхъ районахъ (промышленный, лѣсопильный, сѣверо-западный), которые нуждаются въ привозномъ хлѣбѣ. Засимъ повышеніе ляжетъ неравномѣрно по сортамъ хлѣба. Особенно для Центральнаго района, гдѣ производятся преимущественно сѣрые болѣе дешевые хлѣба, повышеніе тарифа было бы обременительнымъ. Хотя предлагаемое желѣзными дорогами измѣненіе и носитъ частичный характеръ, однако, перевозки на короткихъ протяженіяхъ имѣютъ преобладающее значеніе среди всѣхъ перевозокъ внутренняго сообщенія (около 80%) и повышеніе тарифа облагаетъ эти перевозки лишнимъ налогомъ на значительную сумму въ 2 милліона рублей.

Членъ Тарифнаго Комитета отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, камергеръ Высочайшаго Двора, с. с. Н. Ф. Бурдуковъ, помимо изложенныхъ выше соображеній противъ повышенія тарифовъ на перевозку зерна и муки во внутреннемъ сообщеніи, которыя онъ въ общемъ раздѣлялъ, высказалъ нижеслѣдующее.

Насколько изменилось къ худшему положеніе сельскаго хозяйства по 60 губерніямъ Европейской Россіи за періодъ 1905—1907 г.г., какъ по сравненію съ предшествовавшими 1902—1904 г.г., такъ и съ трехлѣтіемъ 1893—1895 г.г., въ началѣ котораго была установлена внутренняя пониженная схема, можно судить по нижеслѣдующей таблицѣ. изъ которой видно, что при первомъ сравненіи чистый сборъ продовольственныхъ хлѣбовъ (безъ овса и картофеля) сократился съ 20,8 до 16,0 пуд. на душу, а чистый остатокъ ихъ (за вывозомъ) съ 16,2 до 12,8 пуд. на душу (на 21⁰/о), а во второмъ случаѣ чистый сборъ на душу съ 21,7 пуд. упалъ до 16,0 пуд., а чистый остатокъ (за вывозомъ) сократился съ 17,0 до 12,8 пуд. на душу (24,7⁰/о).

Годы календарные:	Площадь посѣда.		Чистый сборъ за вычетомъ сѣмянъ.		Сельско-хозяйственныя годы.	Вывозъ за границу.		Остатокъ на внутреннее потребленіе.	
	Всего	На	Всего	На		Всего	На	Всего	На
	тысячъ десятин.	душу дес.	милл. пуд.	душу пуд.		милл. пуд.	душу пуд.	милл. пуд.	душу пуд.
	Среднее за		трехлѣтіе.			Среднее за		трехлѣтіе.	
1893—1895 .	50.536	0,52	2.017,2	20,8	189 ⁸ / ₄ —189 ⁵ / ₆	448,3	4,6	1.569,9	16,2
1902—1904 .	58.189	0,51	2.487,3	21,7	190 ² / ₈ —190 ⁴ / ₅	334,1	4,7	1.955,2	17,0
1905—1907 .	59.293	0,47	1.929,4	16,0	190 ⁵ / ₆ —190 ⁷ / ₈	387,0	3,2	1.542,4	12,8

Если обратиться къ положенію сельскаго хозяйства въ центрально-земледѣльческихъ губерніяхъ, для которыхъ и была установлена въ 1896 г. внутренняя пониженная схема для перевозокъ на разстояніяхъ до 540 верстъ, то оказывается, что положеніе этого раіона далеко не можетъ быть названо удовлетворительнымъ.

По даннымъ за 1906, 1907 и 1908 г.г.—урожай озимыхъ, главнымъ образомъ производимыхъ въ этомъ раіонѣ хлѣбовъ—абсолютныя остатки на душу по пятилѣтіямъ неуклонно падаютъ.

Губерніи.	1900—1904	1901—1905	1902—1906	1903—1907	1904—1908
Курская	18,84	17,28	16,60	14,91	13,37
Тульская	18,43	14,99	13,59	12,99	11,65
Рязанская	15,96	12,56	12,19	11,40	10,67
Орловская	15,13	13,59	12,22	12,20	10,47
Тамбовская	23,31	20,13	19,16	18,86	16,30
Воронежская . . .	15,15	13,02	12,33	12,73	11,19

То же явленіе наблюдается и въ промышленномъ раіонѣ, въ значительной степени заинтересованномъ въ хлѣбномъ снабженіи изъ центрального раіона.

Далѣе, необходимо отмѣтить замѣчаемое за послѣдніе годы паденіе душевого потребленія населеніемъ хлѣба. Въ теченіе 1905—1908 г.г. сельское хозяйство получило недобора продовольственныхъ хлѣбовъ противъ средняго урожая 738.083 тысячи пудовъ, т. е. за четыре года почти $\frac{3}{4}$ милліарда пудовъ недобора и это въ странѣ, 86% населенія которой занимается и живетъ почти исключительно сельскимъ хозяйствомъ. Конечно, остатки продовольственныхъ хлѣбовъ (за исключеніемъ сѣмянъ) на одну душу населенія за этотъ періодъ сильно сокращаются и по годамъ выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

1905 г.	далъ	18,47 п.	на душу	противъ	средняго	21,41 п.	2,94
1906 "	"	15,71 "	"	"	"	18,45 "	—2,74
1907 "	"	17,58 "	"	"	"	20,07 "	—2,49
1908 "	"	17,88 "	"	"	"	19,10 "	—1,22

Принимая во вниманіе, что 15-ти пудовая продовольственная норма, по изслѣдованію компетентныхъ лицъ, недостаточна для продовольствія, окажется, что остатки зерновыхъ хлѣбовъ за 1905—1907 г.г. не только ничего не давали на вывозъ, но даже и не покрывали продовольственную нужду населенія. Если при этомъ принять во вниманіе, что Россія ежегодно въ среднемъ вывозитъ хлѣбовъ (безъ сѣмянъ), что средній остатокъ послѣднихъ за 1905—1907 г.г. былъ равенъ 17,2 пуд., то окажется, что населенію на продовольствіе остается даже менѣе минимальной нормы въ 15 пудовъ, при каковыхъ условіяхъ едва ли возможно говорить о благопріятномъ положеніи сельскаго хозяйства.

Къ этимъ признакамъ неотраднaго положенія сельскаго хозяйства въ настоящее время слѣдуетъ еще присоединить: необходимость правительственной помощи для продовольствія населенія, достигшей за 1907 и 1908 г.г. грандіозной цифры 260 милліоновъ рублей, увеличеніе ввоза хлѣба въ Россію, повышеніе цѣнъ на рабочія руки. При этомъ необходимо замѣтить, что и арендная плата на землю и стоимость земли растутъ въ значительной степени вслѣдствіе недостатка въ продовольствіи.

Обращаясь, наконецъ, къ окончательнымъ выводамъ положенія нашего сельскаго хозяйства за послѣдніе годы, оказывается, что положеніе носитъ настолько явный признакъ неблагополучія, что приурочить къ данному моменту какія либо мѣропріятія, могущія только усугубить тяжесть положенія нашего сельскаго хозяйства, врядъ ли возможно. Населеніе 60-ти губерній Европейской Россіи за 3 года 1905—1907 гг., благодаря неурожаямъ, получило недобора всѣхъ хлѣбовъ и картофеля

1.926.100.000 пуд. противъ средняго сбора за 1902—1904 г.г., что въ переводѣ на деньги составляетъ потерю почти въ миллиардъ рублей.

Чистый сборъ всѣхъ хлѣбовъ и картофеля, переведеннаго на рожь (3 пуда картофеля=1 пуду ржи).

Средній сборъ 1902—1904 г. 3.463,3 мил. пуд.

„ 1905 г. . . . 3.039,7 „ „ менѣ средняго 453,6 м. п.

„ 1906 г. . . . 2.507,9 „ „ „ 985,4 „ „

„ 1907 г. . . . 3.006,2 „ „ „ 487,1 „ „

Недоборъ за 1905—1907 г.г. противъ трехлѣтія 1902—1904 г.г. 1.926 м. п.

Чистый сборъ всѣхъ хлѣбовъ и картофеля на душу составлялъ:

Средній сборъ за 1902—1904 г.г. . 30,5 п. менѣ средняго на 4,8 п.

„ „ 1905 г. . . . 25,7 „ „ „ 9,7 „

„ „ 1906 г. . . . 20,8 „ „ „ 5,9 „

„ „ 1907 г. . . . 24,6 „

Недоборъ душевой чистаго остатка за три года 1905—1907 г.г. на 20,4 п.

Что касается указанія желѣзныхъ дорогъ на хлѣбныя цѣны, какъ на аргументъ въ пользу повышенія тарифа, то камергеръ Высочайшаго Двора с. с. Н. Ф. Бурдуковъ считалъ, что этотъ аргументъ какъ разъ говоритъ противъ, а не въ пользу желѣзныхъ дорогъ, ибо цѣны на хлѣбъ находятся въ чрезвычайномъ пониженіи, которое неуклонно продолжается. Для примѣра достаточно привести цѣну на пшеницу 3 мая 1910 г. и цѣну годъ тому назадъ.

Годъ назадъ.	3 мая 1910 г.
Елецъ	128 98
Одесса	144 102
на рожь	
Елецъ	93 91
Саратовъ	82 60

Что касается второго аргумента, приводимаго желѣзными дорогами въ пользу повышенія тарифа, а именно, „рѣзкаго ухудшенія финансоваго положенія желѣзныхъ дорогъ“, то, по мнѣнію камергера Высочайшаго Двора с. с. Н. Ф. Бурдукова, аргументъ этотъ какъ будто теряетъ свое значеніе и силу, если взглянуть на котировку желѣзнодорожныхъ акцій послѣдняго времени. Чрезвычайно рѣзкое и крупное повышеніе всѣхъ желѣзнодорожныхъ бумагъ скорѣе свидѣтельствуетъ совершенно обратное тому, что заявляютъ желѣзныя дороги.

Особенное значеніе, по мнѣнію д. с. с. С. В. Котлярова, камергера Высочайшаго Двора с. с. Н. Ф. Бурдукова, с. с. Н. Н. Бѣлелюбскаго и

с. с. М. П. Чернышева, имѣть происходящее нынѣ переустройство, какъ отмѣчалось уже въ предварительномъ совѣщаніи, крестьянскаго землевладѣнія и землеустройства, при которомъ представляется недопустимымъ, хотя бы незначительное повышеніе въ стоимости доставки хлѣба, главнымъ образомъ крестьянскаго, изъ ближайшихъ раіоновъ къ пунктамъ сбыта.

На основаніи изложенныхъ соображеній, Тарифный Комитетъ большинствомъ 6 голосовъ противъ 3 (членовъ Тарифнаго Комитета отъ Министерства Финансовъ д. с. с. К. Я. Загорскаго, отъ Министерства Путей Сообщенія д. с. с. А. А. Шабуневича и отъ Государственнаго Контроля к. с. Мацкевича) постановилъ: *сохранить дѣйствующую схему на перевозку хлѣба въ зернѣ и перемолочныхъ продуктовъ во внутреннемъ сообщеніи (до 540 верстъ) безъ измѣненія.* (17-го мая 1910 года).

II. О повышеніи тарифной схемы на перевозку масляничныхъ сѣмянъ.

Заключеніе особаго Совѣщанія по пересмотру нѣкоторыхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Обсужденію совѣщанія подвергся возбужденный желѣзными дорогами вопросъ о повышеніи тарифной схемы для перевозки масляничныхъ сѣмянъ во внутреннемъ сообщеніи (равной внутренней схемѣ на перевозку зерна) до размѣра схемы на перевозку зерна въ вывозномъ сообщеніи. Возбуждая этотъ вопросъ, желѣзныя дороги полагаютъ, что, если для хлѣба въ зернѣ допустимо, съ точки зрѣнія желѣзныхъ дорогъ нѣкоторое повышеніе тарифовъ на короткихъ протяженіяхъ (не выше 1,9 коп. съ пуда), то для масляничныхъ сѣмянъ, груза, вообще говоря большей цѣнности, чѣмъ зерно, тоже представляется еще болѣе обоснованнымъ. На пудъ готоваго продукта, сѣменнаго масла, повышеніе тарифа для сѣмени около 0,2—1½ к. съ пуда, или въ среднемъ не болѣе 1 копѣйки, выразится цифрой не болѣе 4½—5 коп. съ пуда, что для товара стоимостью 3—4 руб. представляется необременительнымъ. Подобно тому, какъ и по зерну, повышеніе желѣзнодорожнаго тарифа на масляничныя сѣмена не можетъ вліять на измѣненіе цѣнъ ихъ внутри страны и не окажетъ на интересы сельскаго хозяйства никакого вліянія.

Представитель Одесскаго биржевого комитета признавалъ неправильнымъ существованіе двухъ схемъ для масляничныхъ сѣмянъ: для

внутренняго сообщенія и для сообщеній до портовъ; при этомъ, въ крайнемъ случаѣ, если бы не было возможно понизить вывозные тарифы, пришлось бы примириться съ повышеніемъ внутренней схемы до размѣра вывозной. Въ частности маслобойное производство въ портахъ, а въ томъ числѣ въ Одессѣ, слѣдовало бы поощрить, ибо получающіяся на маслобойныхъ заводахъ выжимки могли бы конкурировать съ привозимой въ большихъ количествахъ копррой.

Представители правительственныхъ вѣдомствъ, сельскаго хозяйства, биржевыхъ комитетовъ, мукомольной и судоходной промышленности, совѣта сѣздовъ представителей торговли и промышленности, а также совѣта сѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства находили осуществленіе проектируемой желѣзными дорогами мѣры нецѣлесообразнымъ и нежелательнымъ по слѣдующимъ мотивамъ. Производствомъ масляничныхъ сѣмянъ занимается, главнымъ образомъ крестьянское населеніе. Однако, при сложности этого производства, истощающаго кромѣ того почву сильнѣе зерна, и при чуткости его къ атмосферическимъ вліяніямъ, урожайность масляничныхъ сѣмянъ не велика. Такъ какъ сѣмена подвозятся, главнымъ образомъ, къ находящимся повсемѣстно маслобойнымъ заводамъ, то повышение внутренняго тарифа ляжетъ на эти перевозки, понизивъ мѣстныя цѣны. Между тѣмъ необходимо самое бережное отношеніе къ культурѣ масляничныхъ сѣмянъ въ видахъ необходимости, между прочимъ, содѣйствовать этимъ путемъ переходу отъ трехпольнаго хозяйства къ многопольному. Воздѣлываніе масляничныхъ сѣмянъ является нынѣ одной изъ немногихъ болѣе выгодныхъ спеціальныхъ культуръ, встрѣчающихся въ крестьянскомъ хозяйствѣ. Необходима поддержка маслобойнаго производства, для замѣны вывоза сѣмянъ вывозомъ жмыховъ.

Повышеніе тарифа на масляничныя сѣмена во внутреннемъ сообщеніи можетъ сократить маслобойное производство на мѣстахъ и усилить вывозъ сѣмянъ за границу; по мнѣнію нѣкоторыхъ, можно было бы согласиться на поднятіе тарифа въ вывозномъ сообщеніи. Повышеніе внутренняго тарифа можетъ имѣть слѣдствіемъ еще замѣну перевозокъ масляничныхъ сѣмянъ до маслобойныхъ заводовъ и жмыховъ отъ нихъ до вывозныхъ пунктовъ перевозками сѣмянъ прямо для вывоза, каковое обстоятельство для желѣзныхъ дорогъ менѣе выгодно, чѣмъ совершеніе указанныхъ двухъ перевозокъ.

Колебаніе въ настоящее время, путемъ измѣненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, условій производства масляничныхъ сѣмянъ, когда

происходитъ коренное измѣненіе въ условіяхъ сельскаго хозяйства въ силу закона 9 ноября 1906 года, недопустимо.

Повышеніе тарифа на масляничныя сѣмена (до 1,9 коп. съ пуда можетъ повысить цѣну масла до 7,8 коп. и затруднить потребление масла среди крестьянскаго населенія.

Приводимое обыкновенно указаніе на большую цѣнность масляничныхъ сѣмянъ, по сравненію съ зерномъ, не вполне обосновано: стоимость наиболѣе распространенныхъ сѣмянъ: льнянаго, коноплянаго и подсолнечнаго, близка при нормальныхъ условіяхъ (исключая послѣднее время, когда цѣны сѣмянъ высоки) къ цѣнамъ пшеницы, нѣкоторыя же другія сѣмена, напримѣръ рѣпаковое (сурѣпа), расцѣниваются даже ниже пшеницы. Кромѣ того, цѣны на сѣмена повысились за послѣднее время далеко не такъ, какъ на зерно. Въ дѣлѣ сбыта сѣмянъ за границу за послѣднее время произошло значительное измѣненіе, ввиду развитія производства масляничныхъ сѣмянъ въ конкурирующихъ съ нами странахъ: каковы: Индія (по льняному сѣмени), Сѣверная Америка (по льняному и подсолнечному сѣменамъ), Африка (по кунжутному сѣмени). Кромѣ того, для отечественныхъ маслобоенъ опасна конкуренція со стороны китайскихъ бобовыхъ жмыховъ и бобоваго масла.

Повышеніе тарифа ляжетъ тяжелымъ бременемъ на сельское хозяйство и парализовало-бы возможность использовать увеличеніе цѣны на улучшеніе условій сельскаго хозяйства. Ввиду болѣе благопріятнаго положенія портовыхъ маслобойныхъ заводовъ по сравненію съ внутренними, ввиду дешевизны доставки жмыховъ водой за границу, сравненіе тарифовъ вывозныхъ съ внутренними для масляничныхъ сѣмянъ было бы нежелательно.

Въ частности г. Бернардь возбудилъ вопросъ о примѣненіи повароннаго тарифа къ попуднымъ отправленіямъ масляничныхъ сѣмянъ, въ видахъ содѣйствія болѣе мелкой торговлѣ этими сѣменами въ интересахъ крестьянскаго сельскаго хозяйства.

И. А. Иванюшенковъ обратилъ вниманіе на то, что при обсужденіи вопроса о повышеніи вывозныхъ схемъ на отруби и жмыхи необходимо достигъ соотвѣтствія въ схемахъ на вывозъ этихъ кормовъ и масляничныхъ сѣмянъ; иначе вывозъ отрубей и жмыховъ можетъ оказаться въ менѣе выгодномъ положеніи, чѣмъ вывозъ масляничныхъ сѣмянъ, что нежелательно.

Представители желѣзныхъ дорогъ остались при своемъ первоначальномъ предложеніи, указавъ, что если сельское хозяйство нуждается

въ значительныхъ затратахъ для улучшенія своего положенія, то въ такомъ же положеніи находятся и желѣзныя дороги, долженствующія изыскивать для усовершенствованія транспорта новые источники доходовъ по тѣмъ грузамъ, которые могутъ выдержать умѣренное повышение тарифовъ. Въ частности было отмѣчено, что конкуренціи китайскихъ бобовыхъ жмыховъ на европейскихъ рынкахъ съ русскими, ввиду значительныхъ расходовъ по доставкѣ бобовыхъ жмыховъ изъ Китая въ Европу, нельзя придавать преувеличеннаго значенія. (18 марта 1910 года).

Постановленіе Тарифнаго Комитета.

Тарифный Комитетъ по тѣмъ же соображеніямъ, которыя были высказаны при разсмотрѣніи предыдущаго вопроса, не напелъ возможнымъ повысить внутреннюю схему на перевозку масляничныхъ сѣмянъ и большинствомъ тѣхъ же шести голосовъ противъ трехъ (членовъ Тарифнаго Комитета отъ Министерства Финансовъ д. с. с. К. А. Загорскаго, отъ Министерства Путей Сообщенія д. с. с. А. А. Шабуневича и отъ Государственного Контроля к. с. И. В. Мицкевича) постановилъ: *сохранить безъ всякихъ измѣненій дѣйствующую схему на масляничныя сѣмена во внутреннемъ сообщеніи* (17 мая 1910 г.).

III. О замѣнѣ въ дѣйствующихъ тарифныхъ схемахъ ставки наращиванія въ $\frac{1}{115}$ коп. ставкой въ $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты, съ переходомъ въ болѣе высокія конечныя ставки.

Заключеніе особаго Совѣщанія по пересмотру нѣкоторыхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Обсужденію совѣщанія подвергся возбужденный желѣзными дорогами вопросъ о замѣнѣ въ дѣйствующихъ тарифныхъ схемахъ ставки наращиванія въ $\frac{1}{115}$ коп. ставкой въ $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты, съ переходомъ въ болѣе высокія конечныя ставки. При этомъ по предложенію предсѣдателя, совѣщаніе имѣло сужденіе о вліяніи указаннаго измѣненія тарифовъ, касающагося болѣе далекихъ протяженій (свыше 1120 верстъ) хлѣбныхъ перевозокъ, въ которыхъ заинтересованы преимущественно балтійскіе вывозные порты, на измѣненіе соотношеній этихъ портовъ, какъ между собой, такъ и по сравненію ихъ съ южными портами. Съ своей стороны предсѣдатель отмѣтилъ, что выясненіе этого важнаго вопроса необходимо, конечно, не въ тѣхъ видахъ, чтобы выработать какія-либо новыя предположенія относительно измѣ-

ненія дѣйствующихъ тарифныхъ соотношеній между вывозными портами, но съ тою цѣлю, чтобы опредѣлить, насколько пріемлемо въ этомъ отношеніи предложенное желѣзными дорогами измѣненіе схемъ, заключающееся въ программѣ совѣщанія.

Представители желѣзныхъ дорогъ заявили, что, не считая свое предложеніе объ измѣненіи ставокъ наращиванія и конечныхъ ставокъ въ дѣйствующихъ схемахъ твердо установленнымъ, они могутъ сдѣлать окончательныя по сему предмету предложенія лишь послѣ выясненія въ совѣщаніи поставленныхъ, согласно предложенію предсѣдателя, вопросовъ.

По вопросу о предложенномъ желѣзными дорогами измѣненіи дѣйствующихъ тарифныхъ схемъ, мнѣнія въ совѣщаніи раздѣлились. Одни члены совѣщанія, находя, что проектъ желѣзныхъ дорогъ сводится въ сущности къ повышенію дѣйствующихъ хлѣбныхъ тарифовъ, каковое повышеніе, по мнѣнію этихъ членовъ, представляется нежелательнымъ, признавали необходимымъ сохранить дѣйствующія схемы безъ измѣненія. Въ этомъ смыслѣ высказались представители сельскаго хозяйства и совѣта съѣздовъ биржевой торговли и сельскаго хозяйства и представители биржевыхъ комитетовъ: С.-Петербургскаго, Елецкаго, Ревельскаго, Рижскаго, Либавскаго, Саратовскаго, Николаевскаго, Θεодосійскаго, Кременчугскаго, Ростовскаго на Дону, Елисаветградскаго, Екатеринбургскаго; хлѣбныхъ биржъ: Балашовской, Калашниковской и представители мукомольныхъ раіоновъ: средне-и ниже-волжскаго и южнаго.

По мнѣнію защитниковъ сохраненія строя дѣйствующихъ схемъ, малѣйшее ихъ повышеніе, хотя бы и частичное на болѣе длинныхъ протяженіяхъ, касающееся, однако, перевозокъ всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ, какъ во внутреннемъ, такъ и въ вывозномъ сообщеніи, крайне пагубно отразится на интересахъ сельскаго хозяйства, неблагоприятное положеніе котораго уже выяснено при обсужденіи вопроса объ измѣненіи тарифныхъ схемъ на зерно и муку, во внутреннемъ сообщеніи на короткихъ протяженіяхъ. Кромѣ того, это измѣненіе схемъ можетъ существеннымъ образомъ нарушить сложившіяся тарифныя соотношенія между отдѣльными раіонами, что имѣетъ серьезное значеніе, между прочимъ, для вывозныхъ портовъ и различныхъ мукомольныхъ раіоновъ. Между тѣмъ колебать въ какой-либо мѣрѣ эти соотношенія представляется при настоящихъ условіяхъ совершенно не допустимымъ.

Что касается интересовъ желѣзныхъ дорогъ, которыя стремятся повышеніемъ тарифа на далекихъ протяженіяхъ увеличить свою выручку, то едва-ли проектируемое желѣзными дорогами измѣненіе схемъ можетъ представлять для интересовъ дорогъ сколько-нибудь серьезное значеніе, если принять во вниманіе, что участіе въ процентномъ отношеніи перевозокъ хлѣба на разстояніяхъ, для которыхъ предполагается измѣненіе тарифа (свыше 1.120 вер.) ко всей перевозкѣ хлѣба по сѣти представляется сравнительно незначительнымъ, а также, что на разстояніяхъ до 1.120 вер., гдѣ передвигается почти вся масса хлѣба, тарифъ довольно высокъ и даетъ несомнѣнную выгоду желѣзнымъ дорогамъ. Вредъ отъ могущей произойти вслѣдствіе проектированнаго измѣненія тарифовъ ломки сложившихся соотношеній несомнѣнно имѣетъ болѣе серьезное значеніе, чѣмъ та выгода, которую желѣзныя дороги могли бы извлечь изъ увеличенія тарифа (по подсчетамъ по всѣмъ хлѣбамъ въ предѣлахъ $\frac{1}{2}$ —1 милл. рублей ежегодно). Ввиду малаго развитія перевозокъ на большихъ протяженіяхъ, было-бы предпочтительнѣе, по мнѣнію нѣкоторыхъ сельскихъ хозяевъ, пониженіе тарифа на этихъ протяженіяхъ.

Согласно противоположному мнѣнію, которое поддерживали представители Нижегородскаго биржевого комитета и волжской судоходной промышленности, постепенное повышеніе тарифныхъ схемъ на перевозку хлѣба на большихъ протяженіяхъ для ослабленія довольно сильной дифференцировки этихъ схемъ представляется въ интересахъ развитія водныхъ путей весьма цѣлесообразнымъ. Въ частности, Волга, благодаря отвлеченію хлѣбныхъ грузовъ на желѣзныя дороги, стала постепенно утрачивать свое первоначальное значеніе главной артеріи для движенія хлѣба, между прочимъ, и на Петербургъ для вывоза. Сравнительная незначительность движенія хлѣба на большихъ протяженіяхъ по желѣзнымъ дорогамъ свыше 1.120 верстъ (около 13—14% всей перевозки хлѣба) именно и служитъ лишнимъ доказательствомъ того, что эта мѣра не можетъ имѣть сколько-нибудь существенное значеніе для сельскаго хозяйства; между тѣмъ для судоходства она имѣетъ первостепенное значеніе.

Весь вопросъ сводится къ тому, что, можетъ быть, отъ введенія проектируемой мѣры предѣльный поясъ, на которомъ слѣдуютъ нынѣ сколько-нибудь существенныя перевозки хлѣба (около 2.300 верстъ), нѣсколько сократится въ пользу водныхъ путей. Если же принять во вниманіе, что нынѣ хлѣбъ въ Россіи подвозится къ станціямъ по гужевымъ въ большинствѣ случаевъ неблагоустроеннымъ дорогамъ за

дорогую плату (въ среднемъ на протяженіи около 180 верстъ, а за Волгой въ исключительныхъ случаяхъ до 500—600 верстъ), то небольшое проектируемое повышеніе тарифа на разстояніяхъ отъ 1.110—2.100 верстъ не можетъ оказать замѣтнаго вліянія на условія передвиженія хлѣба. Нѣкоторый лишній доходъ желѣзныхъ дорогъ отъ повышенія тарифа могъ бы служить отчасти источникомъ для улучшенія гужевыхъ подъѣздныхъ путей.

По вопросу о современныхъ условіяхъ подвоза хлѣба къ портамъ и вывоза изъ нихъ, а также о желательныхъ въ этомъ отношеніи тарифныхъ мѣропріятіяхъ въ совѣщаніи были проведены слѣдующія данныя и соображенія представителями биржевыхъ комитетовъ: Ревельскаго, Рижскаго, Петербургскаго, Либавскаго, Нижегородскаго, Θεодосійскаго, Одесскаго, Николаевскаго и Елисаветградскаго и представителями мукомольной промышленности средневожскаго раіона.

Представителями Либавскаго и нѣкоторыхъ другихъ балтійскихъ биржевыхъ комитетовъ указывалось на паденіе вывоза хлѣба изъ русскихъ балтійскихъ портовъ даже въ абсолютныхъ цифрахъ. Конечно, если бы съ развитіемъ общаго вывоза хлѣба изъ Россіи вывозъ балтійскихъ портовъ также нѣсколько развивался, хотя бы съ пониженіемъ процентнаго участія, тогда это обстоятельство могло бы быть объяснено различными естественными причинами; развитіе распашекъ и производства хлѣба, а также мукомольнаго дѣла и развитіе желѣзныхъ дорогъ на югѣ могло повліять на паденіе въ процентномъ отношеніи участія балтійскихъ портовъ въ хлѣбномъ экспортѣ. Но настоящее положеніе балтійскихъ портовъ уже внушаетъ тревогу. Ближайшее изслѣдованіе показываетъ, что совершается, повидимому, коренное перераспредѣленіе хлѣбнаго экспорта по портамъ: въ то время какъ вывозъ балтійскихъ русскихъ портовъ сокращается, вывозъ изъ южныхъ портовъ увеличивается, причемъ можно отмѣтить вывозъ изъ этихъ портовъ за послѣднее время не только въ страны естественнаго ихъ раіона (порты Средиземнаго моря и отчасти Франція), но въ значительныхъ количествахъ и за предѣлы этого раіона (вплоть до Гамбурга) уже въ сферу дѣятельности балтійскихъ портовъ. За послѣднее время бывали случаи привоза изъ Гамбурга южно-русскаго хлѣба обратно въ Россію черезъ балтійскіе порты. Сѣрые хлѣба, бывшіе въ прежнее время главнымъ объектомъ вывоза сѣверныхъ портовъ, начали усиленно вывозиться изъ южныхъ портовъ. Среди причинъ подобнаго явленія одною изъ главныхъ является серьезное пониженіе фрахтовъ изъ южныхъ портовъ (доходящее до 6 коп. съ пуда). Засимъ, серьезное влія-

ніе оказалось въ этомъ отношеніи и строй хлѣбныхъ тарифовъ съ недостаточной дифференцировкой, при постепенномъ притомъ, съ теченіемъ времени, повышеніи ставокъ на большихъ протяженіяхъ. Демаркаціонная линія между раіонами тяготѣнія къ южнымъ и къ сѣвернымъ портамъ постепенно вслѣдствіе сего повышается. Между тѣмъ содѣйствіе усиленному вывозу хлѣба изъ балтійскихъ портовъ при условіи большаго пробѣга по желѣзнымъ дорогамъ и при болѣе низкихъ морскихъ фрахтахъ для слѣдованія хлѣба за границу, конечно, выгоднѣе съ обще-экономической точки зрѣнія вывоза хлѣба изъ южныхъ портовъ, такъ какъ въ первомъ случаѣ большая часть расходовъ по транспорту *) остается въ Россіи. Въ частности особенно неблагопріятно положеніе Либавы, для которой раіонъ тяготѣнія хлѣбныхъ грузовъ постепенно сѣуживается. Между тѣмъ, болѣе равномерное и правильное распредѣленіе вывоза хлѣба по портамъ, устранивъ вредное, не только для желѣзныхъ дорогъ, но и для отечественной хлѣбной торговли, и, слѣдовательно, для сельскаго хозяйства, явленіе чрезмѣрнаго наплыва хлѣба къ опредѣленнымъ лишь пунктамъ, сопряженнаго съ паденіемъ цѣнъ въ этихъ пунктахъ, было бы, конечно, болѣе цѣлесообразнымъ. Установленіе двухъ отдѣльныхъ схемъ для сѣверныхъ портовъ съ регулировкой по портамъ и для южныхъ портовъ было бы съ этой точки зрѣнія крайне желательнымъ. Представители, однако, южныхъ биржевыхъ комитетовъ находили освѣщеніе сравнительнаго положенія балтійскихъ портовъ и южныхъ, выясняющее, будто бы, неблагопріятное положеніе первыхъ, не вполне правильнымъ и во всякомъ случаѣ преувеличеннымъ.

Недостаточно сравнивать работу балтійскихъ и южныхъ портовъ лишь по вывозу хлѣба; для болѣе правильной оцѣнки этой работы слѣдуетъ принимать къ учету экспортъ всѣхъ товаровъ. Въ частности балтійскіе порты имѣютъ вывозъ льна, масла, ввозъ каменнаго угля и т. п. Кромѣ того, къ балтійскимъ портамъ необходимо по экспорту хлѣба причислить Кенигсбергъ и Данцигъ, какъ работающих по этому экспорту наравнѣ съ балтійскими русскими портами, имѣющими одинаковыя желѣзнодорожныя тарифныя условія; при оцѣнкѣ же работы южныхъ портовъ надо исключить Новороссійскъ, имѣющій свой совершенно обособленный раіонъ. Нельзя также забывать, что значительная часть зерна идетъ къ южнымъ портамъ не для вывоза, а для перемола на мѣстныхъ мельницахъ, сильно развивающихъ свое производство.

*) При вывозѣ изъ южныхъ портовъ на уплату фрахта иностраннымъ пароходствамъ идетъ большая сумма, чѣмъ при вывозѣ изъ балтійскихъ портовъ.

При оцѣнкѣ вліянія желѣзнодорожнаго тарифа на подвозъ хлѣба къ тому или иному порту надо устранить совершенно подвозъ хлѣба ко многимъ южнымъ портамъ гужомъ и водой, играющій въ общемъ подвозѣ къ этимъ портамъ серьезную роль. Въ частности нельзя забывать, что положеніе нѣкоторыхъ южныхъ портовъ, напримѣръ Одессы, также крайне неблагоприятно ввиду постепеннаго паденія изъ этого порта хлѣбнаго вывоза.

Наконецъ, если принять во вниманіе, что главнѣйшая часть подвоза хлѣба къ южнымъ портамъ (до 98%) совершается на разстояніи до 500—600 верстъ, т. е. изъ естественнаго, казалось-бы раіона тяготѣнія, гдѣ особенно развились распашки, то стремленіе балтійскихъ портовъ къ расширенію сферы ихъ вліянія было бы скорѣе равносильно вторженію въ чужіе раіоны. Если прибавить къ этому, что морскіе фрахты изъ балтійскихъ портовъ также нѣсколько понизились въ зависимости отъ увеличенія, конечно, товарообмѣна, и что для сельскаго хозяина имѣютъ значеніе наименьшіе расходы по транспорту, то придавать одностороннее значеніе возможности переплаты въ пользу иностранныхъ пароходныхъ предпріятій большихъ суммъ при вывозѣ изъ южныхъ портовъ, по сравненію съ вывозомъ изъ балтійскихъ портовъ, едва ли было бы правильно.

К. П. Лазаревъ отъ лица представителей желѣзныхъ дорогъ высказалъ, что желѣзныя дороги тому или иному размѣру наращиванія въ схемахъ на разстояніяхъ свѣше 1120 верстъ не придаютъ рѣшающаго значенія; для желѣзныхъ дорогъ важно лишь, чтобы конечныя ставки схемъ, не дающія дорогамъ достаточной выгоды, были повышены съ $\frac{1}{80}$ на дѣйствующихъ разстояніяхъ для зерна въ частности до $\frac{1}{75}$ коп. съ пуда и версты. Но, дѣлая такое предложеніе, дороги понимаютъ отлично, что при выработкѣ схемы, удовлетворяющей этому условію, должны быть подвергнуты детальному обсужденію и выясненію всѣ тарифныя соотношенія различныхъ раіоновъ и портовъ. Въ частности придется коснуться измѣнившихся условій конкуренціи южныхъ и сѣверныхъ портовъ. По всей вѣроятности придется произвести при выработкѣ основныхъ схемъ регулировку по отдѣльнымъ портамъ, дабы, въ общихъ интересахъ желѣзныхъ дорогъ, сельскаго хозяйства и хлѣбной торговли, дать соотвѣтственнымъ раіонамъ выходъ для ихъ хлѣбовъ не только черезъ ближайшій портъ, но и въ случаѣ надобности и черезъ сосѣдніе порты. Нынѣ при закрѣпленіи отдѣльныхъ раіоновъ за опредѣленными лишь портами, на долю отдѣльныхъ портовъ достается зачастую непосильная работа.

Отъ измѣненія ставки наращиванія и отъ повышенія конечныхъ ставокъ хлѣбныхъ схемъ желѣзныя дороги, безъ проведенія указанной регулировки, отказываются.

Совѣщаніе, оставляя открытымъ вопросъ о регулировкѣ тарифовъ до отдѣльныхъ портовъ по тѣмъ или другимъ соотношеніямъ, признало, что способы осуществленія этой регулировки, если бы таковая окончательно была сочтена необходимой, надлежало бы разсмотрѣть на особомъ специально для сей цѣли созванномъ сѣздѣ при участіи представителей всѣхъ заинтересованныхъ сторонъ. (19-го—20-го марта 1910 года).

Постановленіе Тарифнаго Комитета.

Тарифный Комитетъ ввиду отсутствія въ настоящее время какихъ либо реальныхъ со стороны желѣзныхъ дорогъ предложеній объ измѣненіи дѣйствующаго строя схемъ на перевозку хлѣба въ той грани, гдѣ имѣется наращиваніе по $\frac{1}{115}$ коп., *оставилъ этотъ вопросъ открытымъ впредь до выработки соответствующихъ по сему предмету предположеній.* (17 мая 1910 года).

IV. Объ отмѣнѣ перелома тарифныхъ схемъ для сибирскаго хлѣба въ Челябинскѣ.

Заключеніе особаго Совѣщанія по пересмотру нѣкоторыхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Обсужденію совѣщанія подлежалъ возбужденный представителями сельскаго хозяйства въ Сибири, а также нѣкоторыми биржевыми комитетами, въ частности портовыми, вопросъ объ отмѣнѣ перелома тарифныхъ схемъ въ Челябинскѣ при перевозкѣ сибирскаго хлѣба въ предѣлы Европейской Россіи.

По отношенію къ вопросу о переломѣ тарифныхъ схемъ въ Челябинскѣ для перевозки сибирскаго хлѣба въ Европейскую Россію представителями сельскаго хозяйства и биржевыхъ комитетовъ въ совѣщаніи были высказаны два противоположныя мнѣнія: одно за сохраненіе существующаго порядка, другое за необходимость подчиненія перевозокъ хлѣба изъ Сибири общему существующему на русской сѣти порядку.

Выразителями перваго мнѣнія были представители сельскаго хозяйства сѣвернаго раіона, Тульской и Саратовской губ. и Харьковскаго сельско-хозяйственнаго общества, Саратовскаго, Кременчугскаго,

Рижскаго и Екатеринбургскаго биржевыхъ комитетовъ и Балашовской хлѣбной биржи и мукомольныхъ раіоновъ: Южнаго, Нижне-и Средне-волжскаго, высказавшіе слѣдующія соображенія. Сложившіяся подъ вліяніемъ существованія въ теченіе болѣе 14 лѣтъ челябинскаго перелома условія сельскаго хозяйства и мукомолья дѣлають нежелательнымъ рѣзкое ихъ измѣненіе путемъ отмѣны этого перелома. Отмѣна перелома, понизивъ значительно стоимость провоза (5—10 коп. на пудъ) въ Европейскую Россію сибирскаго хлѣба, уронить, хотя можетъ быть и не на всю стоимость пониженія желѣзнодорожнаго тарифа, цѣны хлѣба въ старыхъ производительныхъ раіонахъ, особенно въ центральномъ. Между тѣмъ, при болѣе дешевомъ производствѣ хлѣба въ Сибири, уплата существующаго тарифа съ переломомъ въ Челябинскѣ является вполне справедливой и необременительной для сибирскаго хлѣба. Хотя можетъ быть для раіоновъ Европейской Россіи, неимѣющихъ избытковъ хлѣба и потому покупающихъ хлѣбъ, пониженіе цѣнъ хлѣба можетъ быть выгоднымъ, но для значительной массы населенія Европейской Россіи, производящаго хлѣбъ для продажи, пониженіе цѣнъ на хлѣбъ было-бы пагубнымъ, каковое обстоятельство имѣетъ преимущественное значеніе для крестьянскаго сельскаго хозяйства.

Паденіе цѣнъ хлѣба въ Россіи, особенно въ центральномъ раіонѣ, можетъ затруднить весьма желательный для Европейской Россіи переходъ къ интенсивному сельскому хозяйству. Для центрального раіона, имѣющаго для экономической жизни государства самое серьезное значеніе, появленіе дешевой сибирской пшеницы вызвало-бы значительное (до 5—7 коп. и даже до 10 коп. съ пуда) паденіе цѣнъ ея, а также конечно и сѣрыхъ хлѣбовъ, что имѣло бы прямо гибельныя послѣдствія (при высокой повысившейся стоимости земли). Между тѣмъ благосостояніе центрального раіона уже и теперь серьезно подорвано, причемъ этотъ раіонъ еще далеко не оправился послѣ неблагоприятныхъ условій послѣдняго времени.

Если обратиться къ сравнительнымъ даннымъ о доходахъ и расходахъ казны на различныя государственныя потребности Европейской Россіи, главнымъ образомъ центра, то окажется, что центръ даетъ казнѣ доходъ, а Сибирь расходъ, что совершенно понятно, если принять во вниманіе съ какими жертвами казны сопряжены переселеніе въ Сибирь, постройка тамъ желѣзнодорожныхъ путей и удовлетвореніе другихъ потребностей этого края. Существованіе перелома тарифа и нынѣ, повидимому, не мѣшаетъ развиваться мѣстному сельскому хозяйству въ Сибири и вывозу изъ нея хлѣба. Если прибавить къ этому, что Си-

бирь, помимо экспорта хлѣба черезъ вывозные пункты Европейской Россіи, а въ томъ числѣ на особо льготныхъ условіяхъ черезъ Котласъ-Архангельскъ, имѣеть обезпеченный сбытъ излишковъ хлѣба (кстати едва-ли могущихъ принять, по мнѣнію нѣкоторыхъ лицъ, очень значительные размѣры) въ Уральскомъ районѣ и въ самой Сибири, особенно въ восточной ея части, то положеніе Сибири по сбыту ея хлѣба нельзя считать, вообще говоря, неблагопріятнымъ. При такихъ условіяхъ нѣкоторое облегченіе сбыта сибирскаго хлѣба въ Европейской Россіи не компесировало бы того вреда, который могъ бы быть причиненъ сельскому хозяйству Европейской Россіи отъ отмѣны перелома тарифа. Тѣмъ болѣе такое положеніе нежелательно, что нѣтъ даже увѣренности, чтобы пониженіемъ тарифа воспользовался сибирскій сельскій хозяинъ; вѣроятнѣе, что пониженіе тарифа будетъ учтено, при болѣе или менѣе нормальныхъ условіяхъ снабженія мірового рынка необходимымъ ему хлѣбомъ, заграничными экспортерами.

Если отъ пониженія тарифа для сибирскаго хлѣба цѣны его на мѣстахъ повысятся на всю величину пониженія, или хотя бы отчасти, то результатъ этого можетъ оказаться неблагопріятнымъ въ концѣ концовъ и для самой Сибири, вызвавъ усиленную распашку пригодныхъ для сельскаго хозяйства земель и производства хлѣба для вывоза его за предѣлы Сибири. При сравнительно быстрой истощаемости цѣлинныхъ земель это усиленіе распашки могло бы оказаться въ концѣ концовъ опаснымъ и для сельскаго хозяйства въ Сибири и нанести ущербъ мѣстному скотоводству и маслодѣлію.

Представители совѣта сѣздовъ мукомоловъ высказали, что на этомъ сѣздѣ единогласнаго рѣшенія по вопросу объ отмѣнѣ перелома тарифа въ Челябинскѣ не могло состояться, присутствовавшіе же въ совѣщаніи представители Южнаго и Средне-волжскаго мукомольныхъ районовъ, высказываясь противъ отмѣны перелома, указали на то, что эта отмѣна грозитъ наплывомъ дешевой сибирской муки въ Европейскую Россію, каковой наплывъ грозитъ раззореніемъ мѣстному мукомолью, отчего пострадаетъ и сельское хозяйство, лишившись выгодныхъ покупателей зерна.

Нѣкоторые защитники сохраненія перелома полагали, что въ крайнемъ случаѣ, возможно было бы, не отмѣняя перелома тарифа въ Челябинскѣ для снабженія хлѣбомъ Европейской Россіи, дать пониженіе тарифа для сибирскаго хлѣба для вывоза за границу черезъ экспортные пункты, но можетъ быть съ нѣкоторой регулировкой по отдѣльнымъ портамъ. Въ случаѣ, если бы переломъ тарифа для сибирскаго хлѣба

былъ сохраненъ, то въ интересахъ волжскаго судоходства, по мнѣнію Нижегородскаго биржевого комитета, было бы желательно перенесеніе перелома на берега Волги и Камы.

Съ другой стороны, въ пользу необходимости отмѣны перелома тарифныхъ схемъ въ Челябинскѣ были приведены слѣдующіе доводы защитниками этой мѣры: представителями сельскаго хозяйства Херсонской и Смоленской губерній, а также степныхъ областей Сибири, биржевыхъ комитетовъ: Омскаго (членъ Государственной Думы Н. Л. Скалозубовъ), Ново-Николаевскаго, Пермскаго, Елисаветградскаго, Одесскаго, Новороссійскаго, Бердянскаго, Николаевскаго, Феодосійскаго, Тамбовскаго, Елецкаго, Ростовскаго на Дону, Петербургскаго, Калашниковской хлѣбной биржи, Ревельскаго, Либавскаго *) и Архангельскаго **) и представителемъ волжскаго судоходства.

Сохраненіе перелома тарифа, ставящаго отдѣльныя части Россіи въ различныя условія по сбыту на общіе рынки сбыта основного продукта отечественнаго сельскаго хозяйства, нецѣлесообразно и несправедливо.

При урожаѣ хлѣба въ Россіи челябинскій переломъ, затрудняющій вывозъ сибирскаго хлѣба за границу, имѣетъ характеръ до нѣкоторой степени какой-то транзитной пошлины. При неурожаѣ же затрудненіе ввоза хлѣба въ Европейскую Россію уже положительно нецѣлесообразно.

Для того, чтобы оцѣнить вліяніе отмѣны перелома на возможное развитіе въ ближайшемъ будущемъ вывоза хлѣба изъ Сибири, были приведены слѣдующіе доводы. Данныя послѣдняго десятилѣтія показываютъ, что развитіе производства зерна въ двухъ губерніяхъ, Томской и Тобольской, могущихъ имѣть значеніе при вывозѣ на внутренніе рынки избытковъ зерна, и увеличеніе посѣвной площади идетъ далеко не такъ сильно, какъ во многихъ другихъ губерніяхъ Европейской Россіи; при этомъ, если въ Акмолинской области и замѣчается болѣе сильное развитіе этихъ площадей, то въ абсолютныхъ цифрахъ общая посѣвная площадь этой области сравнительно менѣе значительна. Между тѣмъ въ нѣкоторыхъ конкурирующихъ съ Россіей заграничныхъ производительныхъ странахъ увеличеніе посѣвной площади весьма сильно и далеко превосходитъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ увеличеніе ея въ Россіи. Если принять во вниманіе, что при нынѣ существующемъ положеніи раіонъ тяготѣнія къ сибирской магистрالی ближайшихъ, производящихъ зерно, земель ограниченъ полосой около 250 верстъ въ

*) Съ условіемъ регулировки портовыхъ тарифныхъ соотношеній.

**) Съ установленіемъ особаго тарифа для слѣдованія сибирскаго хлѣба до Архангельска.

объ стороны (съ площадью въ 300 т. квадр. верстъ), и что при пониженіи тарифа этотъ районъ увеличится новой полосой около 50 верстъ, то максимумъ увеличенія существующаго сбора хлѣба въ Сибири составитъ около 43%. При этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что убѣжденіе въ колоссальныхъ урожаяхъ въ Сибири далеко не отвѣчаетъ дѣйствительности; урожаи въ Сибири близки къ среднимъ урожаямъ въ Европейской Россіи. Максимумъ того излишка, который могла бы дать Сибирь (районъ Обь -- Челябинскъ) для продажи, можетъ составить около 90 м. пуд. въ годъ и притомъ лишь опредѣленнаго хлѣба, именно пшеницы. Отсутствіе въ Сибири значительной культуры сѣрыхъ хлѣбовъ разсѣиваетъ окончательно опасенія относительно ущерба для центральнаго района отъ появленія сибирскаго хлѣба даже въ этомъ районѣ.

Положеніе сельскаго хозяйства въ Сибири далеко не такъ благоприятно, какъ это можетъ казаться. Данныя о недоимочности казенныхъ сборовъ, въ качествѣ показателя этого положенія, показываютъ, что для Томской и Тобольской губерній эта недоимочность весьма значительна и близка къ недоимочности многихъ земледѣльческихъ губерній Европейской Россіи и даже превосходитъ нѣкоторыя изъ нихъ.

Основнымъ занятіемъ крестьянскаго населенія въ Сибири является сельское хозяйство и главнымъ образомъ зерновое, производство же масла является уже болѣе усовершенствованной отраслью сельскаго хозяйства, доступной далеко не всѣмъ.

Неблагопріятныя въ нѣкоторыхъ случаяхъ условія сельскаго хозяйства въ Сибири особенно пагубно отражаются на переселенцахъ, причемъ зачастую переселенцы покидаютъ занимаемыя ими въ Сибири земли и возвращаются въ значительныхъ количествахъ (за послѣдніе годы около 80 тыс. человѣкъ ежегодно) обратно въ Россію. Въ частности можно указать на Акмолинскую область, гдѣ ввиду особо неустойчиваго характера сельскаго хозяйства при настоящихъ условіяхъ занятіе имъ не представляетъ достаточной выгоды. Между тѣмъ, казалось-бы, забота объ улучшеніи условій жизни и работы переселяющагося въ Сибирь населенія должна была бы составлять предметъ особенной заботливости со стороны всѣхъ заинтересованныхъ въ этомъ вопросѣ сторонъ, причемъ въ частности существованіе подобнаго положенія, при которомъ часть переселенцевъ, въ надеждѣ на лучшія условія жизни и труда въ Сибири, принуждена отказываться отъ своихъ надеждъ и разочарованными возвращаться обратно въ Европейскую Россію, едва ли могло бы быть терпимо. Въ этомъ отноше-

ній извѣстное значеніе могло бы имѣть облегченіе вывоза излишковъ сибирскаго хлѣба въ Европейскую Россію и нѣкоторое повышеніе цѣнъ хлѣба въ Сибири, что при отмѣнѣ перелома тарифа вполне вѣроятно.

Если имѣть въ виду, что существуютъ въ Россіи раіоны (весь сѣверъ Россіи), нуждающіеся въ покупномъ хлѣбѣ и слѣдовательно въ его дешевизнѣ, то возможности появленія въ этихъ мѣстностяхъ менѣе дорогого хлѣба и кормовъ слѣдуетъ придавать первенствующее значеніе. Если же, какъ утверждаютъ нѣкоторые, отмѣна перелома тарифа повыситъ цѣны хлѣба лишь на мѣстѣ въ Сибири, т. е. не повлияетъ на цѣны внутри Россіи, то опасенія сельскихъ хозяевъ Европейской Россіи относительно вреда отъ появленія сибирскаго хлѣба слѣдуетъ считать преувеличенными. При недостаткѣ хлѣба цѣны въ Сибири отъ отмѣны перелома соотвѣтственно повысятся, при обилии же предложенія сибирскій хлѣбъ не можетъ не оказать нѣкотораго понижающаго вліянія на цѣны хлѣба въ Европейской Россіи. Но и это обстоятельство отнюдь не можетъ служить доказательствомъ того, что сибирскій хлѣбъ не слѣдуетъ пускать въ Европейскую Россію. Если принять во вниманіе, что до сего времени сбытъ сибирскаго хлѣба во внутренней Россіи былъ, вообще говоря, незначителенъ (не болѣе 15—20 милліоновъ пудовъ), что ограниченная пропускная способность Самаро-Златоустовской желѣзной дороги есть естественный регуляторъ противъ наплыва хлѣба изъ Сибири, и что кромѣ того при громадности разстояній, которыя приходится пробѣгать этому хлѣбу до центральной Россіи и до портовъ, уплачивается высокій по абсолютной величинѣ тарифъ, то всякимъ въ этомъ отношеніи опасеніямъ не слѣдовало бы придавать значенія. Такъ какъ цѣны хлѣба въ Россіи зависятъ въ главной своей части отъ міровыхъ цѣнъ, то возможность независимаго еще вліянія цѣнъ сибирскаго хлѣба на цѣны Европейской Россіи отпадаетъ. При возможномъ въ ближайшемъ будущемъ излишкѣ хлѣба въ Сибири для слѣдованія внутрь Европейской Россіи и на вывозъ въ количествѣ не болѣе 20 милл. пудовъ въ годъ и при увеличеніи ежегоднаго прироста спроса хлѣба въ Россіи отъ прироста населенія въ количествѣ около 25—30 милл. пудовъ, никакой опасности наплыва сибирскаго хлѣба не можетъ существовать ни для сельскаго хозяйства, ни для мукомолья Европейской Россіи. Если къ этому добавить, что разстояніе подвоза хлѣба къ станціямъ въ Сибири гораздо больше, чѣмъ въ Европейской Россіи, то ясно, что этотъ накладной расходъ для сибирскаго хлѣба есть естественное огражденіе Европей-

ской Россіи отъ возможности наплыва этого хлѣба. Опасенія относительно нарушенія интересовъ центральныхъ мѣстностей Россіи при возможности усиленія сбыта въ этихъ мѣстностяхъ сибирской пшеницы также преувеличены; въ этомъ отношеніи поучителенъ фактъ появленія заволжскаго хлѣба въ центрѣ и въ портахъ, которому въ свое время придавали также преувеличенное значеніе. Что касается вліянія на интересы желѣзныхъ дорогъ отмѣны перелома въ Челябинскѣ, то въ этомъ отношеніи были сдѣланы различные подсчеты, доказывающіе, что если Сибирь разовьется, хотя бы незначительно, свой вывозъ, то желѣзныя дороги отъ этого увеличенія покроютъ возможный отъ пониженія тарифа убытокъ.

К. П. Лазаревъ отъ имени желѣзныхъ дорогъ заявилъ, что по вопросу объ отмѣнѣ перелома тарифныхъ схемъ въ Челябинскѣ среди представителей желѣзныхъ дорогъ нѣтъ единогласія. Однако тѣ представители, которые находили бы возможнымъ допустить расчетъ платъ для сибирскаго хлѣба за сплошное желѣзнодорожное протяженіе, считаютъ, что таковое было бы допустимымъ лишь путемъ повышенія конечныхъ ставокъ дѣйствующихъ схемъ для зерна до $\frac{1}{75}$ коп. съ пуда и версты въ тѣхъ видахъ, чтобы не допускать слишкомъ рѣзкаго пониженія дѣйствующихъ платъ для сибирскаго хлѣба. При этомъ надо имѣть въ виду, что при распространеніи дѣйствующихъ схемъ для сплошного разстоянія перевозки сибирскаго хлѣба, платы понизились бы для портовъ до 5—7 коп., а для внутреннихъ пунктовъ даже до 10 коп. съ пуда. Съ постройкой линіи Тюмень—Омскъ эти пониженія были бы въ нѣкоторыхъ сообщеніяхъ еще больше. При такихъ условіяхъ, а также имѣя въ виду, что при отмѣнѣ перелома серьезно измѣнятся соотношенія между балтійскими портами, а также между этими и южными портами, вопросъ объ этой отмѣнѣ усложняется и рѣшить его путемъ механическаго распространенія общихъ схемъ на сообщеніе съ Сибирью, едва ли было бы возможно. По мнѣнію желѣзныхъ дорогъ, надо установить разныя схемы: одну въ предѣлахъ Европейской Россіи и другую для хлѣба изъ Азіатской Россіи, причемъ эта послѣдняя схема должна была бы для портовъ, признаваемыхъ основными, дать тѣ же провозныя платы, какъ по дѣйствующей схемѣ съ переломомъ въ Челябинскѣ. По тарифу до основнаго порта могли бы быть урегулированы тарифы до сосѣднихъ портовъ. Осуществленіе такого мѣропріятія должно было бы быть разработано въ томъ же совѣщаніи, о которомъ состоялось постановленіе совѣщанія по предыдущему вопросу (19—20 марта 1910 года).



Постановленіе Тарифнаго Комитета.

Тарифный Комитетъ, не находя возможнымъ рѣшать вопросъ о тарифѣ на перевозку сибирскаго хлѣба въ Европейскую Россію путемъ простой отмѣны существующаго перелома тарифныхъ схемъ въ Челябинскѣ и распространенія на эти перевозки общихъ схемъ, призналъ, что въ этомъ отношеніи вопросъ требуетъ дополнительнаго изслѣдованія. При этомъ Тарифный Комитетъ счелъ необходимымъ отмѣтить, что сохраненіе такого порядка, при которомъ дѣйствующая общая схема на перевозку хлѣба примѣняется съ переломомъ въ Челябинскѣ, представляется нежелательнымъ. Однако, впредь до выработки соотвѣствующихъ въ семъ смыслѣ предположеній со стороны желѣзныхъ дорогъ, Тарифный Комитетъ призналъ, что временно долженъ быть сохраненъ существующій порядокъ.

Вслѣдствіе сего Тарифный Комитетъ постановилъ:

1. Признать въ принципѣ переломъ тарифныхъ схемъ для сибирскаго хлѣба въ Челябинскѣ подлежащимъ отмѣнѣ.
2. Признать неприемлемымъ съ отмѣною Челябинскаго перелома простое распространеніе общей схемы на перевозку сибирскаго хлѣба въ Европейскую Россію, и
3. Сохранить до августа 1911 г., т. е. въ предстоящую хлѣбную кампанію существующій порядокъ таксировки перевозокъ хлѣба со станцій Сибирской и Пермской жел. дорогъ. (17 мая 1910 г.).

Заключенія 137 и 138 Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ.

Согласно постановленія Тарифнаго Комитета отъ 17 мая 1910 г., вопросъ объ отмѣнѣ челябинскаго перелома былъ предметомъ сужденій 137 и 138 Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ. Причемъ на первомъ изъ означенныхъ съѣздовъ были установлены самые общіе принципы тарификаціи перевозокъ сибирскаго хлѣба и было выяснено, что вопросъ этотъ не можетъ быть рѣшенъ простымъ введеніемъ сибирскаго хлѣба въ общую тарифную сѣть российскихъ желѣзныхъ дорогъ. Однако за недостаточностью фактическаго матеріала 137 съѣздъ отложилъ разработку какой-либо опредѣленной тарифной схемы до слѣдующаго общаго съѣзда, предложивъ заинтересованнымъ лицамъ и учрежденіямъ представить къ этому времени свои вполне законченныя и разработанныя предложенія. И дѣйствительно, 138 Общему Тарифному Съѣзду въ засѣданіи его отъ 18 и 20 декабря 1910 г. были представлены четыре совершенно отличныя тарифныя схемы на перевозку сибирскаго

хлѣба. Однако ни одна изъ этихъ схемъ не объединила вокругъ себя сколько-нибудь значительнаго большинства сѣзда, а потому сѣзду, не принявъ ни одной изъ нихъ, постановилъ представить ихъ всѣ съ относящимися къ нимъ матеріалами на разсмотрѣніе Тарифнаго Комитета.

V. Объ исключительныхъ тарифахъ Владикавказской и Средне-Азіатской желѣзныхъ дорогъ.

Заключение особаго Совѣщанія по пересмотру нѣкоторыхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Обсужденію совѣщанія подлежалъ вопросъ объ исключительныхъ тарифахъ Владикавказской и Средне-Азіатской желѣзныхъ дорогъ.

Еще въ совѣщаніи по общему пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ 1905—1906 г.г. нѣкоторые представители сельскаго хозяйства и биржевыхъ комитетовъ возбудили вопросъ о подчиненіи перевозокъ хлѣба по Владикавказской желѣзной дорогѣ дѣйствию общихъ тарифныхъ схемъ дорогъ сѣти (вмѣсто спеціальнаго повышеннаго тарифа). Такъ какъ въ то время былъ данъ ходъ лишь нѣкоторымъ обсужденнымъ въ совѣщаніи вопросамъ, то этотъ вопросъ нынѣ ставится вновь на обсужденіе настоящаго совѣщанія.

Совѣщанію была доложена телеграмма отъ 21 марта 1910 года предсѣдателя Екатеринодарскаго биржевого комитета на имя Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ относительно распространенія, въ интересахъ мѣстнаго сельскаго хозяйства, на Владикавказской желѣзной дорогѣ общихъ схемъ для перевозки хлѣба по сѣти.

Представитель Владикавказской желѣзной дороги высказался за необходимость сохраненія повышеннаго тарифа на хлѣбъ этой дороги. Статистика перевозокъ показываетъ, что перевозки хлѣба какъ вообще по Владикавказской желѣзной дорогѣ, такъ въ частности до Новороссійска серьезно развиваются. Особенно характернымъ показателемъ развитія перевозокъ хлѣба являются поверстныя перевозки, каковыя за послѣднее десятилѣтіе почти удвоились. Аналогичное явленіе замѣчается и по отношенію къ перевозкамъ до Новороссійска. Эти данныя показываютъ, что дѣйствующій тарифъ является подходящимъ къ мѣстнымъ условіямъ и не препятствуетъ мѣстному сельскому хозяйству и хлѣбной торговлѣ успешно развиваться. Дѣйствительно, Владикавказская желѣзная дорога должна считаться доходной дорогой, но этого обстоятельства еще недостаточно, чтобы требовать во что бы то ни стало пониженія доходовъ дороги. Главное значеніе для мѣстнаго края

имѣть, конечно, развитіе въ немъ желѣзнодорожныхъ путей, усиленіе существующихъ линій и отпускнуго Новороссійскаго порта, въ какомъ уже направленіи обществомъ Владикавказской желѣзной дороги возбуждены соотвѣтственныя предположенія. Если же лишить желѣзную дорогу источника, который могъ бы оправдать предстоящія затраты на улучшеніе желѣзнодорожныхъ линій и порта, то, конечно, въ этомъ направленіи могутъ быть исполнены далеко не всѣ необходимыя улучшенія. Между тѣмъ испрашиваемое пониженіе тарифа выразилось бы примѣнительно къ перевозкамъ 1908 года суммой около 700 тыс. рублей ежегодно.

Мнѣнія совѣщанія по сему вопросу раздѣлились. Одни члены находили дальнѣйшее существованіе исключительно высокаго тарифа Владикавказской желѣзной дороги нежелательнымъ, другіе же признавали цѣлесообразнымъ его сохраненіе.

Выразителями перваго мнѣнія были представители совѣта сѣздовъ биржевой торговли и сельскаго хозяйства и биржевыхъ комитетовъ: Новороссійскаго, Ростовскаго на Дону и Елецкаго и представители волжскаго и нижнеднѣпровскаго пароходствъ и представители совѣта сѣздовъ мукомоловъ, отмѣтившіе нижеслѣдующее.

Примѣненіе повышенныхъ тарифныхъ схемъ для хлѣба на сѣверномъ Кавказѣ представляется мѣрой несправедливой и ведущей къ неравномѣрности тарифныхъ условій отдѣльныхъ раіоновъ Россіи. Полученіе исключительныхъ по высотѣ доходовъ Владикавказской желѣзной дорогой, въ качествѣ частнаго предпріятія за счетъ мѣстнаго сельскаго хозяйства и хлѣбной торговли, едва ли можетъ быть въ дальнѣйшемъ допустимо. Многія неустройства на Владикавказской желѣзной дорогѣ, недостаточная правоспособность, вызывающая значительныя залежи, недостаточная оборудованность Новороссійскаго порта въ связи съ крупными вкладными расходами, показываютъ, что едва ли въ этомъ отношеніи дѣятельность Владикавказской желѣзной дороги соотвѣтствуетъ интересамъ мѣстнаго края и въ частности вывозной хлѣбной торговлѣ въ Новороссійскѣ.

Защитники же сохраненія тарифа Владикавказской желѣзной дороги, представители Николаевскаго и Феодосійскаго биржевыхъ комитетовъ и желѣзныхъ дорогъ привели слѣдующіе мотивы. Тотъ или иной размѣръ дохода желѣзной дороги едва ли можетъ имѣть рѣшающее значеніе при обсужденіи вопроса о пригодности или непригодности тарифа дороги. Вѣдь бываютъ въ другихъ отрасляхъ промышленности различныя по доходности предпріятія, однако, это не служить

основаніемъ со стороны другихъ частныхъ, хотя бы и заинтересованныхъ, предпріятій предъявлять къ доходнымъ предпріятіямъ какія-либо исключительныя требованія уменьшить тѣмъ или инымъ путемъ этотъ доходъ. По отношенію же къ желѣзнымъ дорогамъ всегда имѣетъ мѣсто то положеніе, что при извѣстномъ увеличеніи доходности желѣзнодорожныхъ предпріятій это предпріятіе или самостоятельно или по предложенію правительства предпринимаетъ въ той или иной мѣрѣ дополнительные сооруженія линій, оборудованіе опредѣленныхъ станцій подходящими приспособленіями и т. п. Въ этомъ отношеніи Владикавказская желѣзная дорога не составляетъ исключенія.

При оцѣнкѣ вопроса, кому пошло бы пониженіе тарифа Владикавказской желѣзной дороги, нельзя упускать изъ виду, что, едва ли это пониженіе пойдетъ въ пользу сельскаго хозяина, скорѣе оно будетъ учтено спекулянтномъ или заграничнымъ покупателемъ. Между тѣмъ при пониженіи тарифа Владикавказской желѣзной дороги, въ частности до Новоросійска, и при возможномъ вслѣдствіе этого пониженіи цѣнъ, хлѣбъ одного раіона, именно сѣвернаго Кавказа, оказалъ бы понижающее вліяніе для всего южнаго хлѣба, т. е. это обстоятельство было бы равносильно усиленію конкуренціи на международномъ рынкѣ для русскаго хлѣба со стороны этого же хлѣба. Между тѣмъ мѣстное сельское хозяйство на сѣверномъ Кавказѣ, гдѣ земли представляются еще далеко не истощенными, находится сравнительно въ болѣе благопріятномъ положеніи.

Въ отношеніи условій Новоросійскаго порта было отмѣчено, что этотъ портъ является скорѣе болѣе благоустроеннымъ, чѣмъ многіе другіе южные порты, причемъ накладные расходы этого порта сравнительно съ этими портами не высоки.

Представитель совѣта съѣздовъ представителей промышленности и торговли, отмѣтивъ значительную трудность и сложность вопроса, высказалъ, что, конечно, мѣстныя условія отдѣльныхъ мѣстностей могутъ оправдывать примѣненіе особыхъ тарифовъ, въ частности и болѣе высокихъ, но при томъ условіи, чтобы извѣстная часть доходовъ отъ примѣненія повышенныхъ тарифовъ отдѣлялась на улучшеніе условій транспорта и оборудованіе станцій, въ томъ числѣ портовыхъ.

Что касается пониженныхъ тарифовъ Средне-Азіатской желѣзной дороги на перевозку отъ Красноводска ($\frac{1}{100}$ коп. для зерна и $\frac{1}{90}$ коп. для муки), то представитель казенныхъ желѣзныхъ дорогъ высказался за сохраненіе сего тарифа. Хотя этотъ тарифъ (на зерно), установленный еще въ 1893 году, имѣлъ цѣлью облегчить снабженіе Закаспій-

скаго края хлѣбомъ изъ Европейской Россіи единственнымъ возможнымъ тогда путемъ при посредствѣ Каспійскаго моря, и хотя этотъ тарифъ съ проведеніемъ Ташкентской желѣзной дороги *) потерялъ свое первоначальное значеніе, однако сохраненіе этого тарифа, могущаго до нѣкоторой степени регулировать снабженіе Туркестана и Закаспійской области хлѣбомъ и препятствовать повышенію цѣнъ хлѣба въ этихъ мѣстностяхъ, представляется желательнымъ. Для интересовъ Средне-Азіатской желѣзной дороги, для которой хлѣбъ изъ Красноводска есть обратный грузъ, примѣненіе указанныхъ, хотя и очень пониженныхъ тарифовъ представляется возможнымъ.

Представитель совѣта съѣздовъ мукомоловъ высказался за отмѣну пониженныхъ тарифовъ отъ Красноводска, ввиду того, что при этомъ получается крайняя неравномѣрность между отдѣльными мукомольными районами въ частности по отношенію къ оренбургскому мукомолью.

Другіе же представители сельскаго хозяйства, биржевыхъ комитетовъ и промышленности, принявъ во вниманіе кромѣ того заявленіе представителя совѣта съѣздовъ представителей биржевой торговли и сельскаго хозяйства о поддержкѣ указаннаго мнѣнія со стороны Кокандскаго биржевого комитета, не встрѣтили, однако, съ своей стороны возраженій противъ предложенія представителя казенныхъ желѣзныхъ дорогъ относительно сохраненія тарифовъ для хлѣба изъ Красноводска.

Представитель Новороссійскаго биржевого комитета высказалъ готовность не настаивать на пониженіи тарифа, при условіи улучшеній Новороссійскаго порта (24 марта 1910 года).

Постановленіе Тарифнаго Комитета.

Относительно исключительнаго тарифа Владикавказской желѣзной дороги предсѣдатель и члены Тарифнаго Комитета отъ Министерства Финансовъ д. с. с. К. Я. Загорскій и д. с. с. Г. И. Шапошниковъ, отъ Министерства Путей Сообщенія д. с. с. А. А. Шабуневичъ и отъ Государственнаго Контроля к. с. И. В. Мацкевичъ отмѣтили, что перевозки по Владикавказской желѣзной дорогѣ съ каждымъ годомъ развиваются. Въ то время какъ на сѣти перевозки на одну версту за послѣднее десятилѣтіе остались безъ измѣненія, перевозки на одну версту Владикавказской желѣзной дороги почти удвоились. Очевидно, что дѣйствующій тарифъ Владикавказской желѣзной дороги не можетъ

*) При посредствѣ которой въ Туркестанъ и вообще въ Закаспійскій край можетъ идти оренбургскій хлѣбъ и хлѣбъ изъ Актюбинска (гдѣ появились мельницы).

быть признанъ обременительнымъ и даетъ полную возможность развиваться мѣстному сельскому хозяйству. При такихъ условіяхъ стремиться къ унификаціи тарифовъ едва ли представляется правильнымъ. Въ нашей тарифной системѣ по многимъ грузамъ, въ томъ числѣ и хлѣбнымъ, существуютъ отступленія отъ общихъ тарифныхъ схемъ. Затѣмъ уменьшеніе выручки Владикавказской желѣзной дороги, ослабивъ для этой дороги возможность дальнѣйшаго оборудованія Новороссійскаго порта, едва ли принесетъ выгоды мѣстному сельскому хозяйству; такъ какъ пониженіе тарифа пойдетъ въ пользу экспортеровъ и иностранныхъ пароходчиковъ. Въ частности нельзя не отмѣтить, что высказываемыя въ совѣщаніи представителями южныхъ биржевыхъ комитетовъ опасенія, что Новороссійскій портъ и безъ того съ каждымъ годомъ увеличивающій свой вывозъ, при пожизненномъ тарифѣ окажется сильнымъ конкурентомъ другихъ сосѣднихъ русскихъ портовъ, представляются весьма основательными. Ввиду сего означенные члены Тарифнаго Комитета высказались за сохраненіе дѣйствующаго исключительнаго тарифа на Владикавказской желѣзной дорогѣ.

Члены же Тарифнаго Комитета отъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія д. с. с. С. В. Котляровъ, отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ камергеръ Высочайшаго Двора с. с. Н. Ф. Бурдуковъ, отъ Министерства Торговли и Промышленности с. с. Н. Н. Бѣллюбскій и замѣститель члена Тарифнаго Комитета отъ того же Министерства с. с. М. П. Чернышевъ высказались за примѣненіе къ Владикавказской желѣзной дороги общей дѣйствующей на сѣти схемы, находя, что примѣненіе исключительныхъ повышенныхъ платъ къ хлѣбу сѣвернаго Кавказа ставитъ этотъ раіонъ въ менѣе благоприятное положеніе по сравненію съ другими раіонами и препятствуетъ еще болѣе широкому, чѣмъ въ настоящее время, развитію мѣстнаго сельскаго хозяйства. Такое исключеніе перевозокъ хлѣба сѣвернаго Кавказа изъ общаго порядка тарификаціи хлѣбныхъ грузовъ тѣмъ болѣе недопустимо, что финансовое положеніе Владикавказской желѣзной дороги находится въ болѣе чѣмъ блестящемъ положеніи.

Относительно же исключительнаго тарифа Средне-Азіатской жел. дороги Тарифный Комитетъ, принимая во вниманіе значеніе сего тарифа въ качествѣ регулятора снабженія Туркестана и Закаспійскаго края хлѣбомъ, препятствующаго повышенію хлѣбныхъ цѣнъ, высказался за сохраненіе дѣйствующаго на Средне-Азіатской жел. дорогѣ исключительнаго тарифа.

Такимъ образомъ Тарифный Комитетъ постановилъ:

1. Большинствомъ 5 голосовъ противъ 4 (членовъ Тарифнаго Комитета отъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія д. с. с. С. В. Котлярова, отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ камергера Высочайшаго Двора с. с. Н. Ф. Бурдукова, отъ Министерства Торговли и Промышленности с. с. Н. Н. Бѣлелюбскаго и замѣстителя члена Тарифнаго Комитета отъ того же министерства с. с. М. П. Чернышева) *сохранить существующій тарифъ Владикавказской желѣзной дороги безъ измѣненія.*

2. Единогласно — *сохранить исключительный тарифъ Средне-Азіатской желѣзной дороги.* (17 мая 1910 г.).

VI. О навигаціонныхъ тарифахъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Заключеніе особаго Совѣщанія по пересмотру нѣкоторыхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Обсужденію совѣщанія подлежалъ возбужденный представителями судоходной промышленности вопросъ о пересмотрѣ навигаціонныхъ тарифовъ на хлѣбные грузы, неблагоприятныхъ для этой промышленности.

По предложенію предсѣдателя, совѣщаніе имѣло сужденія лишь по общему вопросу о значеніи навигаціонныхъ тарифовъ для судоходства и для желѣзныхъ дорогъ, признавъ болѣе правильнымъ подвергнуть детальному пересмотру отдѣльные тарифы въ особыхъ засѣданіяхъ настоящаго совѣщанія подъ предсѣдательствомъ вице-директора Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ ст. с. К. А. Тышинскаго, непосредственно вслѣдъ за окончаніемъ разсмотрѣнія общихъ вопросовъ программы.

По общему вопросу о цѣлесообразности существованія навигаціонныхъ тарифовъ мнѣнія членовъ совѣщанія раздѣлились. Согласно мнѣнію противниковъ навигаціонныхъ тарифовъ, эти тарифы признаются вредными и сохраненіе ихъ представляется нежелательнымъ; другіе же, наоборотъ, признавали за навигаціонными тарифами болѣе или менѣе серьезное значеніе и высказались за сохраненіе таковыхъ, но съ условіемъ пересмотра отдѣльныхъ тарифовъ съ цѣлью выясненія, насколько и въ какомъ смыслѣ эти тарифы нуждаются въ исправленіи, въ зависимости отъ измѣнившихся условій.

Первое мнѣніе защищали представители совѣта сѣзда судовладѣльцевъ и въ томъ числѣ волжскихъ судовладѣльцевъ и биржевыхъ

комитетовъ: Рыбинскаго, Рижскаго *), Нижегородскаго, Елецкаго, Таганрогскаго и Кременчукскаго **) и мукомольной промышленности Южнаго раіона.

Интересы судоходства и желѣзныхъ дорогъ не могутъ быть противоположными. Между тѣмъ навигаціонные желѣзнодорожные тарифы имѣютъ цѣлью отнять у воды грузы, естественно ей принадлежащіе, причемъ желѣзныя дороги идутъ иногда въ пониженіи тарифа даже дальше тѣхъ ставокъ, которыя при оцѣнкѣ размѣра общихъ схемъ дороги признаютъ для себя безвыгодными. Иногда, дабы затруднить движеніе хлѣба на воду, желѣзныя дороги помимо высокихъ ставокъ на короткихъ протяженіяхъ по общей схемѣ держать повышенные тарифы къ водѣ (какъ напримѣръ при слѣдованіи хлѣба на Волгу съ заволжскихъ желѣзнодорожныхъ линій).

Особенно неблагоприятно отражается на волжскомъ судоходствѣ удешевленіе тарифовъ въ Петербургъ и отъ пристаней нижняго плеса Волги, лишаящихъ волжское судоходство возможности совершать перевозки на длинныхъ протяженіяхъ. Существованіе этихъ тарифовъ, не дающихъ особой выгоды самимъ желѣзнымъ дорогамъ и отнимающихъ грузы отъ воды, для которой однако фрахтъ въ размѣрѣ навигаціоннаго тарифа могъ бы быть подходящимъ, уже положительно нельзя признать цѣлесообразнымъ. Во всякомъ случаѣ представляется ненормальнымъ, что желѣзныя дороги, защищая повышение дѣйствующихъ общихъ схемъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, какъ недостаточно для себя выгодныхъ, стремятся понижать эти схемы въ извѣстныхъ сообщеніяхъ до чрезмѣрнаго, казалось бы, предѣла. Если же говорятъ, что дѣйствующія ставки тарифныхъ схемъ для нихъ убыточны, то въ обоюдныхъ интересахъ водныхъ путей и желѣзныхъ дорогъ можно было бы опредѣлить ту минимальную ставку (напримѣръ $\frac{1}{50}$ коп.), ниже которой не должны опускаться навигаціонные тарифы.

Система навигаціонныхъ хлѣбныхъ тарифовъ, какъ мѣра искусственная, въ связи съ сильной дифференцировкой дѣйствующихъ схемъ, несомнѣнно, оказываетъ неблагоприятное въ опредѣленные періоды давленіе на цѣны хлѣба. Въ частности, при дѣйствіи навигаціонныхъ тарифовъ лишь въ извѣстный періодъ года, обыкновенно къ концу этого періода усиленно предъявляются хлѣбныя перевозки, каковыя, появляясь въ пунктахъ назначенія, напримѣръ въ Петербургѣ, искусствен-

*) Съ отмѣною тарифа на хлѣбъ изъ Рыбинска въ Ригу, если всѣ навигаціонные тарифы будутъ отмѣнены.

**) Если нельзя дать навигаціонные тарифы всѣмъ рѣчнымъ пристанямъ.

но роняють цѣну хлѣба. Навигаціонные тарифы кромѣ того ставятъ отдѣльные раіоны въ крайне неравномѣрныя условія, усугубляя благоприятное положеніе тѣхъ изъ нихъ, которые могутъ пользоваться и водными и желѣзнодорожными путями.

Борьба между судоходствомъ и желѣзными дорогами представляется далеко не равной. Если дороги въ своемъ стремленіи отнять грузъ отъ воды идутъ слишкомъ далеко, то убытки отъ такихъ перевозокъ покрываются обыкновенно за счетъ другихъ источниковъ (напримѣръ, путемъ доплатъ изъ казны), для судоходства же, работающего за свой рискъ и страхъ, этотъ путь не представляется возможнымъ. Между тѣмъ русская судоходная промышленность есть такая же отечественная промышленность, какъ и всякая другая, а потому она должна наравнѣ съ другими привлекать къ себѣ вниманіе и заботливое отношеніе заинтересованныхъ сторонъ. Достаточно отмѣтить, что судоходнымъ промысломъ на Волгѣ заняты сотни тысячъ человѣкъ.

Стремленіе желѣзныхъ дорогъ отвлекать пониженіемъ тарифа грузы отъ воды замедляетъ развитіе и усовершенствованіе водныхъ путей и судоходныхъ предпріятій. Роль водныхъ путей въ Россіи, а главнымъ образомъ Волги, огромная. Если принять во вниманіе, что за послѣднее 50-тилѣтіе совершалось колоссальное развитіе флота на Волгѣ, которому необходимо дать работу, то всякое искусственное лишеніе водныхъ путей принадлежащихъ имъ грузовъ не можетъ быть допущено. Слѣдуетъ въ частности отмѣтить роль волжскаго судоходства по перевозкѣ нефти, какъ фактора, способствовавшего развитію бакинской нефтяной промышленности.

Изслѣдованіе перевозокъ по Волгѣ, въ частности хлѣба, показываетъ, что эти перевозки развиваются далеко не въ надлежащей степени. Высказываемое часто мнѣніе о развитіи перевозокъ по Волгѣ далеко не соотвѣтствуетъ дѣйствительности. При оцѣнкѣ этого явленія берется слишкомъ незначительный періодъ времени; въ болѣе же ранній періодъ Волга имѣла значеніе серьезнаго транзитнаго пути; работа верхневолжской пристани Рыбинска была въ прежнее время значительно больше, чѣмъ нынѣ. Вообще въ настоящее время Волга работаетъ отдѣльными частями, ибо какъ грузы, тяготящіеся на воду, такъ и всякіе вообще грузы, принадлежащіе водѣ, отнимаются у нея навигаціонными тарифами. Такимъ образомъ, вмѣсто прежняго самостоятельнаго значенія основного пути слѣдованія грузовъ, Волга и ея бассейнъ сдѣлались какъ бы подъѣздными путями для желѣзныхъ дорогъ.

При оцѣнкѣ сравнительной работы желѣзныхъ дорогъ и водныхъ путей, необходимо имѣть въ виду, что по желѣзнымъ дорогамъ перевозка совершается вагонами, а по водѣ цѣлыми баржами, поднимающими десятки, а иногда и сотни тысячъ пудовъ, такъ что перевозка напримѣръ одного милліона хлѣбныхъ грузовъ по желѣзной дорогѣ далеко неравноцѣнна перевозкѣ водой того же милліона въ смыслѣ быстроты движенія: для желѣзныхъ дорогъ эта перевозка уже представляетъ извѣстное значеніе, тогда какъ для водныхъ путей она должна быть признана незначительной. Эту поправку обыкновенно забываютъ лица, приводящія цифры перевозокъ по водѣ и по желѣзной дорогѣ.

Указываемое зачастую опасеніе, что съ отмѣной навигаціонныхъ тарифовъ рѣчные фрахты могутъ повыситься и судоходныя предпріятія могутъ объединиться для удержанія этого повышенія, на практикѣ, по крайней мѣрѣ по отношенію къ Волгѣ, едва ли имѣетъ основаніе. При обиліи на Волгѣ судовладѣльцевъ (до 3000) и пароходныхъ предпріятій и при недостаткѣ груза, т. е. при превышеніи предложенія услугъ по транспорту надъ спросомъ, возможность повышенія фрахтовъ невѣроятна. Уже и нынѣ, съ развитіемъ конкуренціи между судовладѣльцами, въ связи съ техническими улучшеніями въ судоходномъ дѣлѣ (увеличеніе грузоподъема баржъ, двигатели Дизеля и т. п.), фрахты по Волгѣ доведены до очень низкаго размѣра ($\frac{1}{350}$ — $\frac{1}{400}$ к. съ п. и в. и даже ниже). Даже на такомъ протяженіи, какъ отъ низовья Волги до Петербурга съ многочисленными перегрузками и другими расходами, при проходѣ въ частности по Маріинской системѣ, ставка не повышается выше $\frac{1}{200}$ коп. съ пуда и версты.

Какъ показали изслѣдованія Министерства Путей Сообщенія, наличіе перевозочныхъ средствъ по русскимъ воднымъ путямъ далеко превосходитъ предложеніе грузовъ, причемъ при наличномъ числѣ перевозочныхъ средствъ можно перевезти вдвое и втрое больше грузовъ, чѣмъ теперь. При такомъ обиліи предложенія перевозочныхъ средствъ нельзя говорить о возможности увеличенія фрахтовъ. Если къ этому добавить, что, какъ указано выше, транспортное дѣло въ Россіи совершенствуется, и что отсталыя технически судоходныя предпріятія будутъ искать работы при пониженныхъ съ ихъ стороны требованіяхъ, то это обстоятельство будетъ несомнѣнно факторомъ понижающимъ размѣръ фрахтовъ.

При сохраненіи навигаціонныхъ тарифовъ прежде всего погибнетъ мелкая волжская судопромышленность, и останутся лишь болѣе сильныя

и усовершенствованныя предприятия. Тогда, конечно, нѣтъ ничего невѣроятнаго, что эти оставшіяся предприятия объединятся и повысятъ фрахтъ. Поэтому именно въ видахъ сохраненія нѣкоторой конкуренціи между крупными и мелкими судоходными предприятиями желательно отмѣнить навигаціонные тарифы. Особенно вредны тарифы отъ пристаней нижней Волги, затрудняющіе водныя перевозки хлѣба на большей части воднаго пути. При выясненіи того, кто можетъ воспользоваться выгодами навигаціонныхъ тарифовъ, въ частности отъ пристаней Волги до Петербурга (съ 15 марта по 15 сентября), оказывается, что ни сельскій хозяинъ, собирающій зерно лишь къ 15 августа, ни приволжскій мельникъ, ни приволжскій маслодѣль, перерабатывающіе это зерно, не въ состояніи отправить зерно, муку, отруби и жмыхи по этимъ тарифамъ; лишь перекупщикъ хлѣба, выдержавшій хлѣбъ до слѣдующей весны, можетъ использовать навигаціонный тарифъ съ 15 марта. Между тѣмъ къ ранней веснѣ цѣны хлѣба обыкновенно поднимаются и въ пониженіи желѣзнодорожнаго тарифа надобности совершенно не имѣется. Особенно неблагоприятны чрезмѣрно пониженные тарифы на отруби и выжимки до Петербурга, способствующіе искусственному выбрасыванію этихъ кормовъ за границу черезъ этотъ портъ.

Перевозки муки могли бы совершаться по общему тарифу, такъ какъ, въ зависимости отъ качества этого груза, водная его перевозка вообще неудобна. Что касается зерна, то по водѣ и по желѣзнымъ дорогамъ идутъ нѣсколько различные между собой грузы: по водѣ сухой товаръ, а по желѣзной дорогѣ сравнительно менѣе доброкачественный. Если къ этому добавить, что многіе навигаціонные тарифы имѣютъ случайный характеръ, то отмѣна ихъ, собственно говоря, особыхъ измѣненій въ дѣлѣ распредѣленія перевозокъ между водой и желѣзными дорогами не внесла бы.

Въ частности нѣкоторые члены совѣщанія отмѣтили, что понятіе о навигаціонныхъ тарифахъ съ теченіемъ времени постепенно расширялось, и нынѣ существуютъ нѣкоторые тарифы, не удовлетворяющіе тѣмъ принципамъ, которые тарифныя учрежденія преподали въ началѣ своей дѣятельности желѣзнымъ дорогамъ. Въ частности, вопреки значенію навигаціонныхъ тарифовъ, какъ облегчающихъ движеніе хлѣба, поступившаго съ воды, эти тарифы стали стремиться, въ значительной степени, затруднить уходъ хлѣба на воду.

Защитники существованія навигаціонныхъ тарифовъ на перевозку хлѣба, а именно представители сѣвернаго и харьковскаго сельскохозяйственныхъ обществъ, совѣта съѣздовъ представителей промышлен-

ности и торговли и биржевыхъ комитетовъ: Симбирскаго, Тамбовскаго, Ревельскаго, Либавскаго *), Саратовскаго Петербургскаго **), Новороссійскаго, Θεодосійскаго, Одесскаго, Бердянскаго и Ново-Николаевскаго ***), и мукомольной промышленности Средневожскаго, Завоужскаго, Нижневожскаго раіоновъ привели слѣдующіе доводы въ пользу необходимости сохраненія этихъ тарифовъ.

Прежде всего тотъ же мотивъ долготняго существованія навигаціонныхъ тарифовъ и невозможности рѣзко ломать сложившіяся соотношенія, который имѣетъ значеніе вообще по отношенію къ оцѣнкѣ измѣненія хлѣбныхъ тарифовъ, вполне примѣнимъ и къ тарифамъ, установленнымъ по навигаціоннымъ условіямъ.

Обзоръ перевозокъ хлѣба по воднымъ путямъ, а въ томъ числѣ по Волгѣ, по сравненію съ перевозками по желѣзнымъ дорогамъ не даетъ опредѣленныхъ указаній, чтобы желѣзныя дороги отвлекали хлѣбъ отъ воды; наоборотъ, развитіе перевозокъ хлѣба по Волгѣ, по-видимому, не встрѣчаетъ никакихъ препятствій со стороны этихъ дорогъ. Такъ какъ навигаціонные тарифы сообразованы со стоимостью водной перевозки, съ учетомъ удобствъ желѣзнодорожной перевозки, то отмѣна этихъ тарифовъ могла бы вызвать увеличеніе рѣчныхъ фрахтовъ и способствовать объединенію судоходныхъ предпріятій для удержанія этихъ повышеній. Это обстоятельство, въ связи съ возможностью перераспредѣленія перевозокъ хлѣба между отдѣльными рѣчными пристанями и желѣзными дорогами, конечно представляетъ для желѣзныхъ дорогъ нѣкоторую опасность. Такимъ образомъ навигаціонные тарифы имѣютъ значеніе регулирующаго фактора въ дѣлѣ образованія фрахтовъ, не допуская ихъ чрезмѣрнаго повышенія.

Примѣръ сибирскаго судоходства, представлявшагося объединеннымъ и державшаго до постройки Сибирской желѣзной дороги повышенные фрахты, показываетъ вліяніе желѣзной дороги на рѣчные фрахты въ смыслѣ понижающаго фактора. Въ качествѣ примѣра высоты фрахта при отсутствіи конкуренціи можно отмѣтить, что при существованіи закона о перевозкѣ соли большимъ каботажемъ лишь на русскихъ судахъ фрахты на этотъ грузъ значительно выше, чѣмъ фрахты иностранныхъ предпріятій въ аналогичныхъ сообщеніяхъ. Однако размѣръ нынѣшнихъ навигаціонныхъ тарифовъ во многихъ случаяхъ при по-

*) Признававшаго желательность расширенія объема примѣненія навигаціонныхъ тарифовъ согласно особаго его заявленія.

**) Съ продленіемъ навигаціонныхъ тарифовъ на 1 мѣсяць.

***) Съ условіемъ установленія навигаціоннаго тарифа отъ ст. Кривошеково и Ново-Николаевска до Томска.

ниженіи фрахтовъ по Волгѣ оказался несоотвѣтствующимъ этимъ фрахтамъ. Если прежде надбавка *) за удобство желѣзнодорожнаго пути противъ стоимости водной перевозки составляла около 20⁰/₀, то теперь она достигаетъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ 35⁰/₀ и скорѣе можно констатировать ухудшеніе условій желѣзнодорожной перевозки противъ водной, чѣмъ обратно. Если фрахты по Волгѣ опредѣляются столь низкими ставками, какъ $\frac{1}{350}$ — $\frac{1}{400}$ коп. съ пуда и версты, то непонятно, почему навигаціонные желѣзнодорожные тарифы, построенные по ставкамъ, далеко не достигающимъ не только указанныхъ ставокъ, но даже и $\frac{1}{100}$ к. съ пуда и версты, могутъ быть для интересовъ судоходства въ какой-либо мѣрѣ опасными. Между тѣмъ существованіе этихъ навигаціонныхъ тарифовъ имѣетъ хотя бы то значеніе, что можетъ дать увѣренность заинтересованнымъ сторонамъ въ отсутствіи возможности чрезмѣрнаго повышенія водныхъ фрахтовъ. Если принять во вниманіе, что желѣзнодорожные тарифы регулируются правительствомъ, а водные фрахты опредѣляются свободной конкуренціей, то право желѣзныхъ дорогъ стремиться къ тому, чтобы водные пути не отнимали у нихъ грузовъ, представляется вполне законнымъ. При изложенныхъ условіяхъ говорить о замѣчаемой будто бы опасной конкуренціи для водныхъ путей со стороны желѣзныхъ дорогъ не приходится. Кромѣ того, навигаціонные тарифы имѣютъ значеніе для сельскихъ хозяевъ и для хлѣбной торговли, ввиду возможности отправлять хлѣбъ ранней весной, когда цѣны обыкновенно благопріятнѣе. Можетъ быть, не вся разница между навигаціоннымъ и нормальнымъ тарифомъ пойдетъ въ пользу сельскаго хозяина, но во всякомъ случаѣ возможно, что въ его пользу будетъ учтена нѣкоторая часть этой разницы. При отмѣнѣ же навигаціонныхъ тарифовъ и при примѣненіи общей схемы во всѣхъ сообщеніяхъ эта возможность ни въ какомъ уже случаѣ не будетъ имѣть мѣста.

При существованіи навигаціонныхъ тарифовъ до Петербурга имѣется выходъ для хлѣба къ этому порту по двумъ направленіямъ, водному и желѣзнодорожному, а для хлѣба до южныхъ портовъ кромѣ того является возможность выбора между нѣсколькими портами для вывоза, что несомнѣнно для сельскаго хозяйства имѣетъ немаловажное значеніе.

Для волжскаго хлѣбнаго раіона, гдѣ производится хлѣбовъ около 500 милл. пудовъ, съ развитымъ мукомольемъ, наличность двухъ путей, воднаго и желѣзнодорожнаго для главнѣйшаго направленія движенія

*) Т. е. разница между стоимостью водной и желѣзнодорожной перевозки.

хлѣба на вывозъ, имѣеть особенное значеніе для поддержанія цѣнъ въ этомъ районѣ. Указываемое неблагоприятное положеніе волжскаго судоходства объясняется отнюдь не системой желѣзнодорожныхъ тарифовъ, а главнымъ образомъ тѣмъ, что за послѣднее десятилѣтіе Поволжье неоднократно было поражаемо недородомъ; въ частности имѣеть значеніе и серьезное вздорожаніе нефтяного топлива. Если были бы отмѣнены всѣ навигаціонные тарифы на хлѣбъ отъ волжскихъ пристаней до Петербурга то, конечно, грузъ пошелъ бы въ томъ сообщеніи, гдѣ желѣзнодорожный путь наиболѣе короткій, т. е. отъ Рыбинска, всѣ же пристани ниже Рыбинска потеряли бы грузъ. Послѣдствіемъ такой мѣры было бы сильное повышеніе фрахтовъ до Рыбинска, куда устремилось бы все то количество хлѣба, которое нынѣ распредѣляется равномерно по пристанямъ.

До какой степени опасно измѣнять размѣръ дѣйствующихъ навигаціонныхъ тарифовъ показываетъ соотношеніе стоимости перевозокъ хлѣба, напримѣръ, изъ Симбирска въ Петербургъ по водѣ и по желѣзной дорогѣ: въ первомъ случаѣ провозъ (обыкновенно баржами, поднимающими около 30 тыс. пудовъ) обходится около 17 коп. *) съ пуда, а по желѣзной дорогѣ около 20 коп. (съ дополнительнымъ сборомъ, т. е. платы повидимому урегулированы; при отмѣнѣ же навигаціоннаго тарифа, вполнѣ возможно повышеніе на 1,2 и болѣе коп. на пудъ воднаго фрахта. Въ томъ, что желѣзныя дороги, поддерживая необходимость нѣкотораго повышенія дѣйствующихъ хлѣбныхъ тарифовъ, для нѣкоторыхъ сообщеній устанавливаютъ пониженія по навигаціоннымъ соображеніямъ нѣтъ никакого противорѣчія; желѣзныя дороги даютъ пониженіе обыкновенно въ навигаціонное время (лѣтнее), когда работа желѣзныхъ дорогъ менѣе интенсивна, и когда желѣзныя дороги могутъ возить, слѣдовательно, нѣсколько дешевле; для болѣе правильнаго распредѣленія грузовъ по періодамъ года, эта мѣра со стороны желѣзныхъ дорогъ представляетъ для ихъ хозяйства значеніе. Едва ли слѣдуетъ стремиться къ повышенію, какъ повидимому желаютъ нѣкоторые, водныхъ фрахтовъ въ нѣкоторыхъ сообщеніяхъ; напримѣръ, отъ нижеволжскихъ пристаней. Эволюція въ судоходномъ дѣлѣ должна состоять въ усовершенствованіи и удешевленіи транспорта, каковой эволюціи желѣзнодорожные тарифы не могутъ никоимъ образомъ препятствовать, такъ какъ желѣзныя дороги никогда не могутъ довести свои ставки до размѣра водныхъ фрахтовъ. Съ этой стороны навига-

*) 14 коп. фрахтъ и 3 коп. накладные расходы.

ціонные тарифы не могутъ быть опасными для судоходства; для нѣкоторыхъ же категорій лицъ эти тарифы весьма полезны.

Лица, высказавшіяся за сохраненіе навигаціонныхъ тарифовъ, полагали, что таковые должны примѣняться не только къ хлѣбу, отправленному въ теченіе срока дѣйствія этихъ тарифовъ, но и къ ввезенному на станціи въ теченіе этого срока.

Въ частности, по отношенію къ тарифу отъ Рыбинска до Риги К. П. Лазаревъ отмѣтилъ, что согласіе Рижскаго биржевого комитета на отмѣну этого тарифа непонятно, такъ какъ этотъ тарифъ имѣетъ извѣстное значеніе для хлѣба, остающагося въ Рыбинскѣ послѣ закрытія навигаціи въ Петербургѣ; предпочтительнѣе было-бы, не отмѣняя этого тарифа, установить соотвѣтственный тарифъ изъ Рыбинска на Либаву.

Представитель Ревельскаго биржевого комитета находилъ желательнымъ установить до Ревеля навигаціонные тарифы *) отъ волжскихъ пристаней (по пудоверстной ставкѣ до Петербурга), а также изъ Рыбинска по тарифу Рыбинскъ—Рига. (22—24 марта 1910 г.).

Постановленіе Тарифнаго Комитета.

Тарифный Комитетъ, принимая во вниманіе, что вопросъ объ отдѣльныхъ навигаціонныхъ тарифахъ выдѣленъ и будетъ разсматриваться особо, призналъ болѣе правильнымъ тогда же разсмотрѣть и общіе принципиальныя вопросы о дѣйствующей системѣ навигаціонныхъ тарифовъ. (17 мая 1910 г.).

VII. О повышеніи дополнительнаго сбора за станціонные расходы.

Заключеніе особаго Совѣщанія по пересмотру нѣкоторыхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Обсужденію совѣщанія подлежалъ возбужденный желѣзными дорогами вопросъ о повышеніи дополнительнаго сбора за станціонные расходы до нормальнаго размѣра 0,7 коп. съ пуда вмѣсто дѣйствующаго нынѣ 0,5 коп. съ пуда.

Мнѣнія совѣщанія по сему вопросу раздѣлились: представители желѣзныхъ дорогъ поддерживали свое предложеніе, большинство же членовъ совѣщанія не находило основаній для увеличенія станціонныхъ сборовъ.

*) Въ случаѣ, если навигаціонные тарифы будутъ сохранены.

К. П. Лазаревъ отъ имени представителей желѣзныхъ дорогъ высказалъ, что, дѣлая свое предложеніе, желѣзныя дороги стремились получить лишь нѣкоторый дополнительный доходъ по станціоннымъ операціямъ, и что повышение сбора по этимъ операціямъ до 0,7 коп. все-таки не вполне окупаетъ дѣйствительные расходы самихъ желѣзныхъ дорогъ. При соединеніи всѣхъ станціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ оказывается, что таковой по отдѣльнымъ дорогамъ за три отчетные года (1905—1907 г.г.) колеблется въ предѣлахъ 0,89—1,73 коп. съ пуда и доходить въ нѣкоторыхъ случаяхъ до 2 коп. съ пуда. При такихъ условіяхъ, сохраненіе дѣйствующей нормы въ 0,5 коп. съ пуда грозитъ желѣзнымъ дорогамъ серьезными недоборами по оплатѣ станціонныхъ операцій. Въ сущности, возбуждая вопросъ о повышеніи станціоннаго сбора всего на 0,2 коп. съ пуда, желѣзныя дороги желаютъ получить то, что признано совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ нормальнымъ для хлѣбныхъ перевозокъ. И если въ 1896—7 г.г. желѣзныя дороги, ввиду особо неблагоприятнаго въ то время положенія сельскаго хозяйства отъ паденія цѣнъ на хлѣбъ, поступились своими сборами за оказываемыя ими услуги, то нынѣ, когда положеніе сельскаго хозяйства сравнительно благопріятнѣе, требованіе отъ желѣзныхъ дорогъ дальнѣйшихъ жертвъ въ этомъ направленіи едва ли правильно.

Съ своей стороны представители совѣтовъ сѣздовъ представителей промышленности и торговли, биржевой торговли, сельскаго хозяйства и биржевыхъ комитетовъ: Нижегородскаго, Елецкаго, Тамбовскаго, Петербургскаго, Рижскаго, Либавскаго, Ревельскаго, Николаевскаго, Таганрогскаго, Ростовскаго на Дону, Новороссійскаго, Бердянскаго, Феодосійскаго, Варшавскаго и Ново-Николаевскаго высказали слѣдующіе доводы въ пользу сохраненія существующаго размѣра станціоннаго сбора.

Средніе выводы расходовъ желѣзныхъ дорогъ по станціоннымъ операціямъ едва ли при опредѣленіи размѣра сбора, падающаго на опредѣленный товаръ, убѣдительны, такъ какъ при выводѣ этихъ среднихъ величинъ учтены попутныя и повагонныя отправки, дешевые массовые и дорогіе грузы и т. п., между тѣмъ расходы по этимъ категоріямъ отправокъ несомнѣнно весьма различны. Кромѣ того подсчетъ желѣзныхъ дорогъ всѣхъ детальныхъ расходовъ, изъ которыхъ складывается общій расходъ, нельзя считать безспорнымъ; слѣдуетъ указать, хотя бы, на то, что едва ли правильно включать въ станціонный расходъ ремонтъ станціонныхъ хранилищъ, при существованіи спеціальнаго сбора въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда на приспособленія для храненія.

Наконецъ, нельзя забывать, что при переходѣ съ 1 іюля прошлаго года къ 900 пуд. повагонной нормѣ, станціонный сборъ съ вагона, конечно, самъ собой понизился, расходъ же желѣзныхъ дорогъ, падающій на одинъ вагонъ, не могъ отъ этого перехода повыситься.

К. П. Лазаревъ счелъ необходимымъ по поводу сихъ замѣчаній высказать, что желѣзныя дороги не стремятся довести станціонный сборъ по хлѣбу до указанныхъ выше нормъ; эти нормы имѣютъ лишь то значеніе, что выясняютъ серьезное увеличеніе собственныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ по станціоннымъ операціямъ, въ частности и по хлѣбу. Если считать, что по хлѣбу эти расходы составляютъ низшую изъ указанныхъ выше нормъ, т. е. 0,89 коп. съ пуда или съ вагона въ 750 пуд. (что имѣло мѣсто въ 1905--1907 г.г.) 6 р. 68 коп., то при испрашиваемомъ размѣрѣ станціоннаго сбора 0,7 коп. съ пуда, съ вагона получилось бы 6 руб. 30 коп. (за 900 пуд.).

Представители волжской судоходной промышленности воздержались отъ подачи своего мнѣнія.

Представитель нижнеднѣпровскаго судоходства находилъ возможнымъ допустить нѣкоторое повышеніе станціоннаго сбора по хлѣбу, при условіи нѣкотораго пониженія тарифа на короткихъ протяженіяхъ. (24 марта 1910 г.).

Постановленіе Тарифнаго Комитета.

По вопросу о повышеніи дополнительнаго сбора за станціонные расходы до 0,7 коп. съ пуда Тарифный Комитетъ большинствомъ шести голосовъ противъ трехъ (членовъ Тарифнаго Комитета отъ Министерства Финансовъ д. с. с. К. Я. Загорскаго, отъ Министерства Путей Сообщенія д. с. с. А. А. Шабуневича и отъ Государственнаго Казначейства к. с. И. В. Мацкевича) постановилъ: *сохранить существующій размѣръ дополнительнаго сбора за станціонные расходы при перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ.* (17 мая 1910 г.).

VIII. Объ отступленіяхъ отъ общихъ формулъ по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ до Либавы.

Заключеніе особаго Совѣщанія по пересмотру нѣкоторыхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Вслѣдствіе заключеній совѣщанія по вопросамъ III и IV этой статьи, представители Либавскаго биржевого комитета просили снять съ программы настоящаго совѣщанія возбужденный этимъ комитетомъ

вопросъ объ отступленіяхъ отъ общихъ формулъ по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ до Либавы, что и было исполнено. (24 марта 1910 г.).

Постановленіе Тарифнаго Комитета.

Ввиду сдѣланнаго на совѣщаніи заявленія представителей Либавскаго биржевого комитета о снятіи съ программы настоящаго вопроса Тарифный Комитетъ призналъ возможнымъ оставить означенный вопросъ открытымъ. (17 мая 1910 г.).

Кромѣ участія въ означенныхъ выше совѣщаніяхъ и съѣздахъ представитель Саратовскаго Биржевого Комитета исполнялъ различнаго рода порученія текущаго характера.

МУКОМОЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

(по докладу маклера И. А. Залетова).

Хорошій урожай всѣхъ хлѣбовъ въ 1909 году какъ по количеству, такъ и по качеству во всемъ Саратовскомъ раіонѣ считая и Заволжье, прилегающее къ Саратовскому краю, вполне обезпечилъ зерномъ производительность саратовскихъ мельницъ. Крупные мукомолы не какъ въ предыдущіе годы 1907—1908-й, когда имъ часть зерна приходилось добывать для помола то съ юга, то изъ сибіри, имѣли съ избыткомъ свое мѣстное и при томъ прекрасное во всѣхъ отношеніяхъ по качеству зерно. Во весь отчетный годъ мельницы шли полнымъ ходомъ, останавливаясь только лишь на время при самой существенной необходимости въ ремонтѣ.

Большихъ залежей въ складахъ не ощущалось; мука проходила нормальнымъ порядкомъ; цѣны въ теченіе всего года рѣзкихъ колебаній не имѣли и дали мукомоламъ болѣе или менѣе нормальный заработокъ.

Мѣстными саратовскими мельницами въ теченіе года переработано пшеницы разныхъ сортовъ до *четырнадцати* милліоновъ пудовъ и ржи до *семи сотъ тысячъ* пудовъ.

Главные рынки сбыта муки, кромѣ Саратова и его раіона,—Петербургъ, Москва, верховые города Поволжья, начиная главнымъ образомъ съ Рыбинска, затѣмъ Астрахань съ Прикаспійскимъ краемъ, и частію Финляндія и Польша.

Благодаря прекрасному качеству зерна, въ отчетномъ году и мука особенно отличалась хорошимъ качествомъ. При наступленіи новаго года залежей на складахъ не оставалось.

ХЛѢБНАЯ ТОРГОВЛЯ

(по докладу маклера И. А. Залетова).

1909 годъ, какъ по количеству, такъ и особенно по качеству зерна выходитъ изъ ряда даже хорошихъ урожайныхъ годовъ. Въ началѣ отчетнаго года, когда относительно точно было учтено количество и качество хлѣбовъ, хлѣбо-торговые обороты шли оживленно въ нашемъ краѣ. Оживленію нашей хлѣбной торговли много способствовалъ недородъ хлѣбовъ въ Америкѣ и Западной Европѣ, да истощившіеся запасы зерна, какъ у Волжскихъ, такъ и вообще у русскихъ мукомоловъ, благодаря предыдущимъ у насъ мало урожайнымъ годамъ. Зерно на рынкѣ предлагалось полное, тяжеловѣсное, хорошаго цвѣта, сухое, вполне годное вылежать въ запасѣ не одинъ годъ.

Нужда въ сбытѣ хлѣба, какъ у крестьянъ, такъ и у посѣвщиковъ была велика. Въ началѣ отчетнаго года хлѣба пошли-бы сравнительно на 15—20% дешевле чѣмъ продавались, если бы Правительство, а особенно частные банки не пришли на помощь земледѣльцамъ, открывъ имъ подъ хлѣба широкіе кредиты изъ невысокихъ процентовъ, чѣмъ недали возможности заграничнымъ фирмамъ и мѣстнымъ спекулянтамъ скупить низкими цѣнами какъ это бывало прежде, нашъ обильный урожай прекраснаго хлѣба и увезти его за границу.

Въ первой половинѣ года цѣны, при незначительномъ колебаніи, держались на одномъ уровнѣ, а въ маѣ, когда начали выясняться благопріятные виды на урожай заграницей,—пали на 10—15%. По пониженнымъ цѣнамъ владѣльцы крупныхъ партій сдѣлокъ не совершали до выясненія мѣстнаго урожая. Новый урожай 1910 года былъ болѣе чѣмъ на треть слабѣе по количеству предыдущаго года, а по качеству гораздо хуже. Когда это выяснилось цѣны опять поднялись на 5—10%.

Въ теченіе года, особенно въ первой половинѣ, хлѣба скупались верховыми и нашими мукомолами, заграничными фирмами и мѣстными капиталистами въ запасъ на спекуляцію. Скупка хлѣбовъ шла оживленно.

Кредитъ, оказанный во время земледѣльцамъ, благотѣльно отразился на благосостояніи посѣвщиковъ. Ожиданія же спекулянтовъ на хорошій заработокъ неоправдались: многимъ изъ нихъ, особенно крупнымъ, заготовленные хлѣба въ отчетномъ году, ввиду убыточности настоящихъ цѣнъ, приходится удерживать запасы до видовъ на урожай будущаго года.

Вторая половина года прошла въ торговлѣ менѣе оживленно; хотя цѣны были нѣсколько и понижены, но за границу хлѣбъ изъ нашей мѣстности, сравнительно съ мѣстностями, лежащими ближе къ границѣ и портамъ, по цѣнамъ подходилъ мало.

Цѣны на зерновые хлѣба въ отчетномъ 1909—10 году.

Цѣны на русскую пшеницу стояли съ ноября по апрѣль отъ 88 к. до 1 руб. 5 коп. за пудъ, съ апрѣля по іюль цѣна пала до 80—86 к., съ іюля по сентябрь отъ 85 до 96 коп., а затѣмъ до конца года цѣны стояли отъ 75 до 88 коп.

Цѣны на рожь съ ноября по май были отъ 71 до 79 коп. Съ мая до конца года отъ 56 до 66 коп.

Овесъ переродъ съ незначительными колебаніями весь годъ держался въ цѣнѣ отъ 53 до 65 коп., русскій отъ 43 до 55 коп.

Сборъ и урожай хлѣбовъ у крестьянъ въ 1910 году въ Саратовской

У ѣ з Д Ы.	Р О Ж Ь.			П Ш Е Н И Ц А.			О В Е С Ь.			П Р О С О.		
	Количество десяти- тинъ.	Собрано всего зерна въ пудахъ.	Средній сборъ съ 1 каз. десятины.	Количество десяти- тинъ.	Собрано всего зерна въ пудахъ.	Средній сборъ съ 1 каз. десятины.	Количество десяти- тинъ.	Собрано всего зерна въ пудахъ.	Средній сборъ съ 1 каз. десятины.	Количество десяти- тинъ.	Собрано всего зерна въ пудахъ.	Средній сборъ съ 1 каз. десятины.
Аткарскій . . .	103287	3138463	30,3	182888	5455718	29,8	69937	2717948	38,8	33227	802143	24,1
Балащовскій . .	82151	5066399	62,1	129200	5207884	40,3	63058	2557792	40,6	41892	1656037	39,5
Вольскій	15986	490518	30,7	102620	4437488	43,2	14680	594685	40,5	12255	357923	29,1
Камышинскій . .	110350	1885160	17,1	303447	6897618	22,7	21297	265886	12,5	14281	94190	6,6
Кузнецкій	54267	2853389	52,6	9787	568920	58,1	27069	1344185	49,7	19714	779403	39,5
Петровскій . . .	102279	6031542	58,0	6233	333052	53,4	54284	2931044	54,0	32694	1568982	48,0
Саратовскій . . .	48650	2323266	47,8	95765	4938792	51,6	27748	1309317	47,10	10780	380852	35,3
Сердобскій . . .	105325	4304385	42,5	4158	194041	46,7	66301	3335832	50,3	27830	1001564	36,0
Хвалынскій . . .	16960	1132549	66,8	108937	6081167	55,8	10085	583106	57,8	12411	457161	86,8
Царицынскій . .	93957	438790	4,7	93420	769487	8,2	3690	19512	5,3	12735	51095	4,0
По губерніи	729212	27664461	37,9	1036455	34884167	33,7	358149	15659307	43,7	217819	7149350	32,8

Сборъ и урожай хлѣбовъ у частныхъ владѣльцевъ въ

Аткарскій	14538	776013	54,0	22079	1154071	52,2	7844	436260	55,6	2041	67533	33,0
Балащовскій . .	15379	1053369	68,5	23917	1309996	55,2	9382	637264	67,9	3226	236284	78,2
Вольскій	1449	63787	44,0	3186	208842	65,5	1137	59002	51,9	202	10024	49,6
Камышинскій . .	523	13469	25,7	2441	72699	29,8	178	4702	26,4	82	1185	14,4
Кузнецкій	5909	323917	54,8	3850	227454	63,0	3430	213420	62,2	1560	79223	50,8
Петровскій . . .	10018	852505	85,1	1191	71244	59,8	7556	573341	75,9	1211	70815	58,1
Саратовскій . . .	2093	102968	49,2	9608	605244	63,0	2856	121639	42,6	718	33320	46,4
Сердобскій . . .	12256	859486	70,1	840	50225	59,8	8675	679307	78,3	1678	87692	50,1
Хвалынскій . . .	1116	66563	59,6	9944	931500	92,6	392	51800	58,1	208	7610	24,7
Царицынскій . .	5034	57101	11,3	5883	89900	15,8	118	3336	28,3	77	350	11,0
По губерніи	68315	4169177	61,0	82939	4720725	56,9	42068	2780071	66,1	11103	594036	53,5

губерніи по свѣдѣніямъ Саратовской Губернской Земской Управы.

Я Ч М Е Н Ь.			ПОДСОЛНЕЧНИКЪ.			Г О Р О Х Ъ.			ЧЕЧЕВИЦА.			КАРТОФЕЛЬ.		
Количество десяти- тинъ.	Собрано всего зерна въ пудахъ.	Средній сборъ съ 1 каз. десятины.	Количество десяти- тинъ.	Собрано всего зерна въ пудахъ.	Средній сборъ съ 1 каз. десятины.	Количество десяти- тинъ.	Собрано всего зерна въ пудахъ.	Средній сборъ съ 1 каз. десятины.	Количество десяти- тинъ.	Собрано всего зерна въ пудахъ.	Средній сборъ съ 1 каз. десятины.	Количество десяти- тинъ.	Собрано всего зерна въ пудахъ.	Средній сборъ съ 1 каз. десятины.
6534	108948	14,6	14190	163824	11,0	513	15122	28,7	3669	123757	33,7	4640	814819	165,0
7285	224061	30,8	21996	484379	22,0	459	28541	62,2	6498	296768	45,7	3089	734080	231,0
2834	107741	38,0	37335	489147	13,1	918	48606	52,9	99	865353	54,1	1454	349953	240,7
9030	214208	23,7	6530	100391	15,4	334	3621	10,8	—	—	—	5609	814080	145,1
—	—	—	312	13405	43,0	2131	95013	44,6	6426	228124	35,5	2761	1054975	382,1
5	165	33,0	4227	125521	29,7	4008	232054	57,9	15922	683473	42,9	4316	1875774	434,6
11925	619457	51,8	47828	760839	15,9	748	34149	45,6	2358	92512	39,2	4733	1087414	230,0
—	—	—	4951	189923	38,4	1482	79042	53,3	17260	663288	38,4	1566	462442	295,3
2503	131319	52,5	18865	324644	17,2	364	32310	88,8	1284	65220	50,8	1454	485173	333,7
378	1780	4,7	—	—	—	95	580	6,1	107	685	6,4	274	9639	35,2
40494	1407679	34,8	156234	2652073	17,0	11052	599038	51,5	53623	2159198	40,3	29896	7688349	257,2

1910 году въ Саратовской губ. по тѣмъ же свѣдѣніямъ.

908	31608	34,8	1737	34377	19,7	396	2474	51,6	769	29089	37,8	280	47125	168,0
427	19937	46,7	3247	117604	36,2	1124	113850	101,3	903	62890	69,6	631	376017	595,9
220	19918	90,5	1861	54125	29,1	16	668	41,8	19	870	45,8	71	34290	483,0
157	4091	26,0	41	820	20,0	8	200	25,0	7	210	30,0	22	2945	103,0
2	180	90,0	23	805	35,0	323	15868	49,1	322	15066	46,8	672	328335	488,6
292	11517	39,4	290	20605	71,1	225	19625	87,2	637	30180	47,4	2139	1243060	581,1
1852	106451	57,5	3618	72568	20,0	96	5957	63,0	265	11510	43,4	117	84406	721,4
45	2720	60,4	502	23941	47,7	1079	70542	65,4	987	46976	47,6	780	394885	505,0
199	15595	78,4	1178	34523	29,3	19	860	45,3	92	5452	59,3	229	177800	776,4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	120	20,0	—	—	—
4102	212017	51,7	12497	359368	28,8	3286	248044	75,5	4007	202363	50,5	4941	2688863	544,2

МАСЛОБОЙНОЕ ДѢЛО.

Вслѣдствіе незначительнаго урожая подсолнуховъ въ Саратовской губ. въ 1909 г. и увоза большого количества сѣмянъ изъ Аткарскаго, Петровскаго и Вольскаго уѣздовъ на заводы Воронежской губерніи, гдѣ былъ полный неурожай подсолнуховъ, мѣстные маслобойные заводы ощущали слишкомъ большой недостатокъ въ продуктахъ для переработки и дѣйствовали въ теченіи кампаніи съ большими перерывами.

Всего въ кампаніи 909/910 г. переработано сѣмянъ:

Подсолнечныхъ	3.450.000 пуд.
Льняныхъ, рыжиковыхъ и горчачковыхъ около	600.000 пуд.

Подсолнечныя сѣмена въ началѣ кампаніи покупались по 1 руб. 15 коп. и постепенно повышались до 2 руб.

Льняное сѣмя поступило осенью 1909 г. главнымъ образомъ съ Камы и изъ Сибири по цѣнамъ отъ 1 руб. 55 коп. до 1 руб. 65 коп. франко-Саратовъ, зимою же цѣны дошли до 2 руб. и 2 руб. 25 коп.

Рыжикъ поступалъ изъ Тамбовской и Саратовской губ. по цѣнамъ 1 руб. 20 коп. 1 руб. 60 коп., а горчакъ изъ Новоузенскаго уѣзда по 65—90 коп.

Масла продавались по слѣдующимъ цѣнамъ: подсолнечное въ началѣ кампаніи, въ августѣ 5 р. 10 к.—5 р. 30 к., сентябрѣ 5 р. 50 к., а съ конца сентября цѣна стала рѣзко повышаться и дошла въ ноябрѣ и декабрѣ до 7 руб. 20 коп., при каковой приблизительно цѣнѣ и закончилась кампанія.

Льняное вареное масло въ началѣ кампаніи, въ сентябрѣ и октябрѣ, продавалось 5 руб. 80 коп - 6 руб., зимою цѣны повысились до 6 руб. 60 коп. и къ концу кампаніи дошли до 7 руб. 20 коп.

Выжимки подсолнечныя продавались отъ 65—72 коп., льняныя отъ 75 до 85 коп.

О Ч Е Р К Ъ

рыбной, лѣсной торговли и пароходнаго дѣла за 1910 г.

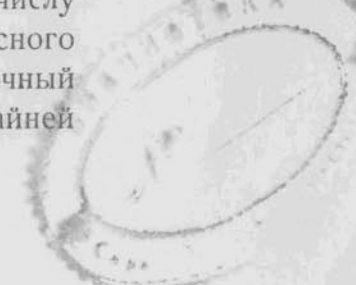
(По докладу маклера Н. С. Чикирова).

Отсутствіе официальныхъ свѣдѣній о ходѣ рыбной торговли положительно не даетъ возможности детально остановиться на разсмотрѣніи достигнутыхъ ею результатовъ въ этомъ году и сравнить движеніе цѣнъ хотя бы за предпоследніе два года, въ которые по отзывамъ торговцевъ, цѣны отличались крайней неустойчивостью и самая торговля являлась для нихъ очень убыточной.

Не хвалятся торговлей и въ этомъ году, ставя причиною не севсѣмъ удовлетворительный уловъ рыбы по всему Волжско-Каспійскому бассейну и, кромѣ того, плохіе результаты, полученные отъ продажи красной рыбы; впрочемъ это послѣднее заявленіе, очевидно, дѣлается группою менѣе счастливыхъ торговцевъ и оно едва-ли имѣетъ серьезное основаніе и вотъ почему: по свѣдѣніямъ Саратовской Судоходной Дистанціи ввозъ сюда разныхъ сортовъ рыбы опредѣляется въ 1.535,672 пуда, причемъ $\frac{8}{10}$ частей всего ввезеннаго количества составляютъ частиковая рыба и сельди и только послѣднія $\frac{2}{10}$ части приходится на долю красной рыбы, которая дѣйствительно пользовалась сравнительно плохимъ спросомъ и продавалась почти на 15% ниже цѣнъ прошлаго года, между тѣмъ, какъ не рискуя сдѣлать ошибку, можно сказать, что частиковая рыба при ровномъ, но очень недурномъ спросѣ, выиграла въ цѣнѣ не менѣе 10%. Отсюда слѣдуетъ, несомнѣнно, лишь одно, что общая торговля рыбой должна быть признана по крайней мѣрѣ удовлетворительной; результаты ея въ кратцѣ представляются слѣдующими: ввозъ рыбы по количеству опредѣляется среднимъ, продажныя цѣны на красную рыбу были очень неустойчивыя и, къ слову сказать,—неприбыльныя; сравнительно лучше и болѣе удовлетворительными цѣнами продавалась сельдь и, наконецъ, вполне порядочные успѣхи наблюдались въ торговлѣ частиковой рыбой и въ частности воблой; настроеніе держалось вполне устойчивымъ и сдѣлки совершались очень охотно.

Переходя къ разсмотрѣнію лѣсной торговли, слѣдуетъ прежде всего сказать, что минувшій годъ въ сущности нельзя отнести къ числу удачныхъ для торговцевъ. Въ началѣ года, правда, положеніе лѣснаго рынка обѣщало хорошія дѣла: весной появился очень порядочный спросъ, старые запасы лѣса стали размѣщаться успѣшно, по крайней

О лѣсной торговлѣ



мѣръ настолько, что въ первой половинѣ года началъ уже ощущаться недостатокъ во всѣхъ сортахъ лѣса, а, между тѣмъ, спросъ подъ вліяніемъ все болѣе возрастающей потребности въ лѣсѣ, сопровождаемый повышеніемъ цѣнъ, сталъ еще болѣе поддерживаться за счетъ строительной дѣятельности и хорошихъ видовъ на урожай. Все это въ достаточной степени подбодрило лѣсоторговцевъ и вызвало среди нихъ серьезное стремленіе запастись лѣсомъ; подъ вліяніемъ дѣйствительнаго истощенія прошлогодняго остатка началась усиленная заготовка лѣса, покупки заключались очень бойко, покупалось все, что предлагалось хорошаго и часто по очень взвинченнымъ цѣнамъ; словомъ, каждый наперерывъ старался обезпечить себя товаромъ. Въ результатъ было заготовлено всѣхъ сортовъ лѣса въ два раза больше прошлогодняго. Далѣе отмѣчается переполненіе рынка наличнымъ товаромъ, что, разумѣется, не могло благоприятно вліять на настроеніе и вызвало пониженіе цѣнъ, которое съ особенной силой проявилось во второй половинѣ года, когда были учтены большіе запасы новыхъ закупокъ лѣса. Отсюда наблюдается начало обратнаго направленія дѣла и цѣнъ на лѣсъ вообще: продавцы по обыкновенію долго не соглашались съ этимъ и тѣмъ болѣе не хотѣли пойти на уступки, крѣпились и продолжали настаивать на своихъ цѣнахъ. Убѣдившись въ послѣдствіи въ томъ, что оживленіе исчезнуло безвозвратно и, наконецъ, въ томъ, что какъ Царицынскіе, такъ и Камышинскіе лѣсоторговцы, конкуренты Саратова, подъ вліяніемъ плохой торговли у себя понизили цѣны на лѣсъ и занялись усиленнымъ сбытомъ его въ мѣста, которыя обыкновенно снабжались и Саратовомъ, рѣшили подчиниться обстоятельствамъ, сдѣлали болѣе или менѣе значительныя уступки и пошли на сдѣлки частью можетъ быть даже для того, чтобы не утратить приобрѣтеннаго значенія въ мѣстахъ своего настоящаго сбыта, имѣющимъ безусловно крупное значеніе для дѣла. Въ общемъ годъ закончился менѣе удовлетворительно чѣмъ предполагалось, и остатокъ непроданнаго лѣса опредѣляется очень большимъ.

Совсѣмъ другое явленіе отмѣчается въ области торговли дровами: ростъ города развиваетъ все большую потребность въ топливѣ, спросъ на дрова ежегодно увеличивается и тѣмъ самымъ ставитъ эту торговлю въ безусловно хорошее положеніе, благодаря чему и подъ вліяніемъ отличнаго спроса торговля уже въ самомъ началѣ года шла очень оживленно и по хорошимъ цѣнамъ. Заминкамъ не было мѣста въ теченіе всего года, торговали очень бойко и по болѣе высокимъ цѣнамъ, чѣмъ въ прошломъ году.

Партійно платили.

Бревны сосновые 13 арш. отъ 5 до 6 вер. отъ 2 р. 60 к. до 3—30 к.
" " 13 арш. отъ 6 до 10 вер. слож. 7 в. 4 р. 80 к. до 7—20 к.
" " 15 арш. отъ 5 до 6 вер. отъ 4 р. — к. до 4—50 к.
" " 15 арш. отъ 6 до 9 вер. отъ 5 р. — к. до 8—50 к.
" " 18 арш. отъ 6 до 9 вер. отъ 6 р. 50 к. до 9—50 к.
Брусъ сосновый 9 арш. отъ 8¹/₂ до 17 верш. отъ 7 р.—до 10 руб.
Еловые и сосновые рейки 13 арш. отъ 2 до 3 верш. отъ 60 до 80 к.
Еловый и сосновый подтоварникъ 13 ар. отъ 3 до 4 верш. отъ 80 до 1 р.
Еловый и сосн. полубрусокъ 13 ар. отъ 4 до 5 верш. отъ 1 р. 80 к. до 2 р. 20 к.
Бревна еловые 13 арш. отъ 5 верш. до 6 верш. отъ 2 р. 60 к. до 3 р. 30 к.
Тожъ еловые 13 арш. отъ 6 до 10 верш. слож. 7 вер. отъ 5 до 6 р. 80 к.
Тожъ еловые 18 арш. отъ 5 до 7 верш. отъ 5 р. 20 к. до 7 р. 40 к.
Тожъ еловые 21 арш. отъ 6 до 9 верш. отъ 6 р. 50 к. до 8 р. 50 к.
Остатокъ ожидается меньше половины.

Торговля дровами прошла выше средняго. Всего сплавлено и куплено на пристаняхъ до 28.000 пятериковъ:

березовыхъ до 11 тысячъ пятериковъ.
дубовыхъ до 8 тысячъ пятериковъ.
сосновыхъ до 4 тысячъ пятериковъ.
и разныхъ до 5 тысячъ пятериковъ.

Партійныя цѣны были почти равныя съ прошлогодними. Плата за пятерикъ:

за березовыя отъ 40 до 50 руб.
за дубовыя отъ 40 до 47 руб.
за сосновыя отъ 32 до 38 руб,
за разныя отъ 20 до 36 руб.

Въ высшую цѣну включается стоимость бѣяны, поступающей при продажѣ бесплатно.

Въ заключеніе остается коснуться пароходнаго дѣла. Товарное движеніе по перевозкѣ грузовъ пароходами во время первыхъ двухъ рейсовъ этого года развивалось очень быстро; лѣтомъ по спадѣ воды произошелъ небольшой переломъ въ перевозкѣ, а ближе къ осени снова стало отмѣчаться оживленіе всего побережья, движеніе постепенно улучшалось, и, въ концѣ-концовъ, приняло чисто лихорадочный характеръ: осенняя пора какъ и всегда, заставляетъ своевременно запастись всѣми необходимыми товарами. Въ общемъ пароходная работа опредѣляется достаточно хорошей, что въ сущности неудивительно, ибо

О пароходномъ дѣлѣ.

Саратовъ по совершенно справедливой оцѣнкѣ представляетъ собою очень важный рѣчной портъ съ грузооборотомъ, достигающимъ ежегодно около 75 милліоновъ пудовъ. Въ Саратовѣ имѣются великолѣпно оборудованныя паровыя мукомольныя мельницы, приспособленныя для переработки всего болѣе 20 милліоновъ пудовъ зерна, которое, главнымъ образомъ, поступаетъ сюда по Волгѣ, по Волгѣ преимущественно отправляется и переработанная на этихъ мельницахъ мука; имѣется много большихъ нефтяныхъ складовъ, лѣсныхъ пристаней и др. коммерческихъ и промышленныхъ предпріятій. Все это казалось бы говорить только о безусловномъ правѣ такого порта, на болѣе или менѣе серьезное попеченіе о немъ со стороны Министерства Путей Сообщенія, въ дѣйствительности же мы видимъ, что это Министерство занято только обслуживаніемъ фарватера Волги, а всѣ др. вопросы объ улучшеніи побережья отодвигаются все дальше и дальше даже въ то время, когда оно терпитъ крайнюю нужду въ ненадлежащей глубинѣ для судоходства, которая на этотъ разъ еще болѣе усугубляется черезчуръ большою скромностью бывшихъ землечерпательныхъ работъ въ этомъ году.

Увѣреніе путейскаго начальства въ достаточно хорошемъ состояніи рукава раздѣляется только отчасти, въ сущности же каждый изъ заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ лицъ по совѣсти ни на минуту не можетъ отказаться отъ мысли, что обмеленіе бережного рукава не за горами и что оно уже съ удвоенною силою грозитъ сдѣлаться положительно недоступнымъ для судовъ. Отсюда неудивительно, если Саратову придется остаться безъ подхода судовъ къ пристанямъ, что неминуемо повлечетъ за собою и закрытіе затона, а въ немъ обыкновенно зимуютъ не менѣе трехсотъ непаровыхъ судовъ.

Не имѣя возможности останавливаться на болѣе подробномъ разсмотрѣніи воднаго пути Саратовскаго побережья (обширность этого вопроса требуетъ большого знанія) замѣчу, что только усиленная и непрерывная въ теченіе всего лѣта работа по очисткѣ дна не менѣе, какъ двухъ землечерпательныхъ машинъ въ районѣ отъ входа въ Старорѣчье до выхода въ Улешахъ въ коренную Волгу можетъ спасти отъ гибели торговлю, промышленность и поддержать самое населеніе Саратова. Въ связи съ этимъ было бы очень кстати упомянуть о скученности пристаней и отмѣтить полную необезпеченность отъ огня всего побережья, которое въ теченіе навигаціи обыкновенно бываетъ завалено разными товарами и обречено въ случаѣ пожара на положительную гибель. А вѣдь землечерпалки и въ данномъ случаѣ могли бы оказать удивительную услугу.

Въ навигацію 1910 года фрахтовые цѣны существовали слѣдующія:

Поставка.	Баку.	Астрахань.	Казань.	Н.-Новгородъ.	Рыбинскъ.
Хлѣбн. грузъ { парох. отъ 11 до 15 к. отъ 4 до 8 к. отъ 5 до 6 к. отъ 6 до 8 к. —					
барж. " — " 9 " " 2 1/2 " 7 1/2 " " 3 " 6 " " 3 " 6 " отъ 5 1/2 до 6 к.					
Масл. " { парох. " 15 " 18 " " 9 " 10 " " 11 " 15 " " 12 " 20 " —					
барж. " — " — " " 6 " 9 " " 9 " 11 " " 13 " 14 " —					
Выводка. . . — " — " — " 2 " 3 " " 2 1/4 " 3 1/4 " 3 1/2 " 4 " —					
Сводка. . . — " 0,3 " 0,8 — — — — —					

Нисшія цѣны относятся ко времени болѣе высокаго уровня воды, а высшія — къ концу навигаціи.

О Ч Е Р К Ъ

торговли нефтяными продуктами.

Торговля нефтяными продуктами сосредоточена главнымъ образомъ въ рукахъ крупныхъ фирмъ: Т-ва „Бр. Нобель“, О-ва „Мазуть“, „Восточнаго Общества“, „Бр. Меркульевы“, О-ва „Волга“ и второстепенныхъ: Г. С. Демботъ, Н. И. Селиванова и Д. Е. Акимова. Крупныя фирмы получаютъ товары со своихъ промысловъ, а также покупаютъ таковыя въ Баку; другіе же, какъ напримѣръ Н. И. Селивановъ, Д. Е. Акимовъ и другіе приобрѣтаютъ нефтяные продукты въ Саратовѣ у вышеуказанныхъ фирмъ.

Въ числѣ крупныхъ потребителей нефтяного топлива является Рязанско-Уральская желѣзная дорога, которая отчасти сама приобрѣтаетъ нефтяные остатки въ Баку и покупаетъ у разныхъ фирмъ съ доставкой и сдачей его въ Саратовѣ, Камышинѣ и Покровской слободѣ.

Въ 1910 году поступленіе и продажа нефтяныхъ продуктовъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Остатокъ на 1-ое Января 1910 года.		Поступило въ 1910 году.	Продано въ Саратовѣ, отправлено въ разные пункты.	Остатокъ на 1-ое Января 1911 года.
Керосина . . .	2.924.946 п.	3.788.841	5.537.205	1.176.582
Мазута . . .	7.083.939	16.249.938	19.559.262	3.774.615
Нефти . . .	716.856	2.152.332	1.873.063	967.125
Минеральныхъ смазочныхъ маселъ и бензина.	337.148	924.842	814.040	447.950

Цѣны на нефтяные продукты въ 1910 году были слѣдующія:

На керосинъ.	Въ вагоны.		Въ посуду.	
Въ началѣ года	1 р. 09 к.	— 1 р. 11 к.	1 р. 18 к.	— 1 р. 20 к.
„ мартѣ и апрѣлѣ	89 „	— 91 „	97 „	— 1 р. 00 „
„ маѣ	85 „	— 86 „	93 „	— 95 „
„ июнѣ, июлѣ	83 „	— 84 „	93 „	— 95 „
„ августѣ, сентябрѣ	86 „	— 87 „	93 „	— 95 „
„ октябрѣ	92 „	— 97 „	98 „	— 1 р. 03 „
„ ноябрѣ и декабрѣ	98 „	— 1 р. 00 „	1 р. 04 „	— 1 р. 06 „
На мазуть.				
Съ начала года до от- крытія навигаціи	29 „	— 30 „	31 „	— 32 „
Въ остальное время	21 ^{1/2} „	— 23 ^{1/2} „	23 „	— 24 ^{1/2} „
На сырую нефть.				
Съ начала года до мая	26 „	— 27 „	27 „	— 29 „
„ мая по декабрѣ	23 „	— 24 „	24 „	— 25 „
Въ декабрѣ	24 „	— 26 „	26 „	— 27 „
На соляровое масло.				
Въ теченіе всего года	98 „	— 1 р. 00 „	1 р. 04 „	— 1 р. 00 „
На машинное масло.				
Въ теченіе всего года	17 „	— 1 р. 18 „	1 р. 22 „	— 1 р. 25 „

Нефтяная торговля и отправка нефтяныхъ грузовъ водой до Саратова и далѣе по желѣзной дорогѣ за послѣднее десятилѣтіе значительно сократилась.

Въ періодъ 1903 до 1907 года въ паркѣ Рязанско-Уральской желѣзной дороги считалось до 4000 цистернъ, принадлежащихъ крупнымъ частнымъ владѣльцамъ и Рязанской-Уральской желѣзной дорогѣ; цистернъ этихъ въ то время не хватало для отправки грузовъ, такъ напримѣръ Восточное Общество, обладающее 1619 цистернами ширококолейными и 25 цистернами узкоколейными, принуждено было дѣлать между своими отправителями нефтяныхъ продуктовъ ежедневную раз-

верстку, нѣкоторые отправители должны были ожидать очереди погрузки и заявки по 2 по 3 дня. Но постепенно потребление и отправка по желѣзной дорогѣ начала сокращаться и въ настоящее время замѣчается большой излишекъ въ цистернахъ, которыхъ насчитывается до 3260 штукъ.

Сокращеніе потребления нефтяныхъ продуктовъ и перевозки ихъ до Саратова и отправки по желѣзной дорогѣ объясняется вообще событіями 1905/1906 годовъ и пожарами Бакинскихъ промысловъ это во первыхъ, во вторыхъ большинство нефтяныхъ грузовъ направлявшихся отъ Саратова по желѣзной дорогѣ въ Московскій, Петербургскій и даже въ Варшавскій районы стали направляться водой до Н.-Новгорода и Ярославля, какъ по наиболѣе выгодному въ тарифномъ отношеніи пути.

Неустойчивое положеніе нефтяного рынка и колебанія цѣнъ находятся въ зависимости главнымъ образомъ отъ добычи въ Баку и другихъ причинъ косвенно вліяющихъ на цѣны, поэтому многіе крупные потребители во время высокаго поднятія цѣнъ перешли на уголь и даже дрова и теперь изъ опасенія разныхъ колебаній въ настроеніи нефтяного рынка продолжаютъ употреблять уголь вмѣсто нефтяного топлива.

ТОРГОВЛЯ ЖЕЛѢЗОМЪ.

Торговля желѣзными товарами начала группироваться въ синдикаты. Сибирскіе заводы по выработкѣ сортового и котельнаго желѣза почти всѣ соединились подъ фирмою „Продомеръ“, а заводы по выработкѣ кровельнаго желѣза подъ фирмою „Кровля“. Россія раздѣлена по продажѣ товаровъ на раіоны. Каждый раіонъ состоитъ изъ нѣсколькихъ губерній. Саратовъ есть центръ одного изъ раіоновъ, къ нему примыкають всѣ соприкасающіяся съ нимъ губерніи.

Всѣ сдѣлки по продажѣ и покупкѣ сортового желѣза для раіона идутъ чрезъ Саратовскую контору „Продомеръ“.

За годъ конторой продано:

Котельнаго широкаго желѣза	266.678 п.
Осей и бандажей.	56.338 п.
Тавровыхъ балокъ	199.216 п.
Сортового желѣза	2.308.283 п.
Изъ этого количества собственно Саратовомъ забрано до 400.000 п.	

Синдикатъ „Кровля“ не вполне еще сгруппированъ. Часть заводовъ еще не вошла въ него. Саратовская контора по продажѣ кро-

вельнаго желѣза „Кровля“ ограничивается продажей своихъ товаровъ Саратовомъ и ближайшими мѣстностями. Въ Саратовъ въ теченіе года поступило листового кровельнаго желѣза до 350.000 п. Изъ нихъ конторой „Кровля“ продано двѣ трети, а остальная часть другими заводами.

Цѣны на желѣзо въ 1909—10 г. стояли въ Саратовѣ изъ складовъ

Сортовое отъ 1 р. 35 к. до 1 р. 40 к.

Листовое „ 2 р — к. „ 2 р. 10 к.

Котельное „ 1 р. 80 к „ 2 р. — к.

Балочное „ 1 р. 30 к. за пудъ.

Торговля каменнымъ углемъ.

Каменный уголь въ различныхъ его видахъ, какъ-то: антрацитъ, коксъ, кузнечный, пламенный и другіе сорта поступаетъ въ Саратовъ и Саратовскій районъ съ Юга изъ донскихъ копей. Большихъ торговыхъ складовъ, сбывающихъ каменный уголь сотнями вагоновъ, въ Саратовѣ нѣтъ. Имѣющіеся же склады ограничиваются сбытомъ отъ 20 до 100 вагоновъ въ годъ. Главные потребители антрацита и кокса чугунно-литейные заводы, а остальные сорта идутъ на кузницы и разныя хозяйственныя надобности. Въ Саратовъ поступаетъ каменнаго угля до шести сотъ вагоновъ, изъ которыхъ большая часть падаетъ на коксъ и антрацитъ. Все количество угля поступаетъ по желѣзной дорогѣ. Цѣны изъ складовъ за отчетный годъ стояли при незначительныхъ колебаніяхъ, слѣдующія: антрацитъ 28—30 коп., коксъ 30—32 коп., кузнечный 27—28, пламенный 23—24 коп.

Увеличенія потребленія угля сравнительно съ предыдущими годами не замѣчается.

Кирпичное производство и торговля за 1909—1910 г.

(по докладу маклера С. Я. Гурьянова).

За отчетный годъ выдѣлка кирпича производилась десятью частными и однимъ городскимъ заводами.

Выработано было частными заводами около 26 милліоновъ и городскимъ около 4-хъ милліоновъ кирпичей; въ сравненіи съ прошлымъ годомъ болѣе до четырехъ милліоновъ штукъ.

На увеличеніе выработки кирпича и спросъ на него повліяло, помимо увеличенія частныхъ построекъ, главнымъ образомъ спросъ на

многія большія городскія и казенныя зданія, какъ-то: новой Маминской церкви, Крестьянскаго Банка, Казначейства, Артиллерійскихъ казармъ и Университета—послѣднія постройки потребовали до половины всей выработки.

Какъ перепроизводства, такъ равно и недостатка кирпича особаго не ощущалось, хотя для нѣкоторыхъ частныхъ построекъ незначительная часть заготовки производилась—въ зимнее время—изъ слободы Покровской, но это дѣлалось исключительно изъ выгоды въ цѣнѣ.

Условія выработки у заводчиковъ разныя, а потому и стоимость таковой не равномерная—однимъ обходится дешевле, а другимъ дороже.

Цѣны на кирпичъ держались хотя на высокомъ уровнѣ, но безъ рѣзкихъ колебаній, такъ напримѣръ: съ осени 1909 г. во время заготовки къ будущему строительному сезону цѣны держались отъ 18 руб. до 19 руб., въ срединѣ лѣта—когда острый спросъ миновалъ.—цѣны были съ нѣкоторымъ пониженіемъ отъ 16 до 17 руб. и затѣмъ къ концу осени 1910 г., когда кирпичъ требовался на додѣлки въ связи съ подобравшимися запасами, то на наличный кирпичъ цѣны были повышены до 18 руб. за тысячу штукъ съ доставкой.

Въ общемъ торговля кирпичемъ была хорошая и довольно прибыльная.

Заводомъ О. И. Галактионова вырабатывается кирпичъ „известково-песчаный“ или такъ называемый „силикатный“; не входя въ разсмотрѣніе внутренняго его свойства по составу, владѣльцемъ завода указано, что таковой матеріалъ, вслѣдствіе индифферентнаго отношенія, въ мѣстной технической силѣ мало изслѣдованъ и какъ новый матеріалъ имѣетъ очевидное преимущество лишь внѣшнее: по формѣ и цвѣту; Силикатный кирпичъ употребляется въ большинствѣ на облицовку зданій, какъ украшеніе, не требующее особыхъ затратъ на штукатурку. Атмосферическія вліянія къ разрушенію выдерживаетъ довольно стойко, чѣмъ и завоевываетъ ежегодное до 25—30% увеличение въ спросѣ, такъ напримѣръ: за сезонъ 1909 г. было выработано „силикатнаго“ кирпича три милліона, а за сезонъ 1910 г. четыре милліона штукъ и все продавалось безъ остатка, цѣнами отъ 12 до 15 рублей за тысячу.

Пустотѣлый камень.

Пустотѣлый камень появился на свѣтъ въ Саратовѣ въ 1910 году.

Изобрѣтатель его неизвѣстенъ и по справкамъ впервые изобрѣтенъ былъ кажется въ Германіи.

Вырабатывается пустотѣлый камень изъ цемента съ примѣсью песка и камня; спеціального завода въ Саратовѣ по выработкѣ его нѣтъ, а потому неизвѣстно, какое количество выработано; нѣтъ также на него и опредѣленныхъ цѣнъ, но въ смѣтахъ ставится стоимость постройки отъ 20 до 26 руб. за квадр. сажень, смотря по толщинѣ камня.

Преимущество и практичность его предъ глинянымъ и силикатнымъ кирпичемъ съ технической стороны невыяснена.

Бакалейная торговля за 1909--1910 годъ

(по докладу маклера С. Я. Гурьянова).

Саратовъ, съ его двухъ сотъ тысячнымъ населеніемъ и прилегающимъ къ нему обширнымъ уѣзднымъ потребительскимъ раіономъ, для бакалейной торговли занимаетъ благопріятное географическое положеніе, и по этой торговой отрасли составляетъ какъ бы распредѣлительный рынокъ для прилегающихъ его уѣздовъ и въ Заволжье.

Бакалейная торговля производится десятью фирмами исключительно оптомъ, пятнадцатью крупными фирмами оптово-рознично и до десяти фирмъ преимущественно кондитерскими товарами, въ общемъ съ годичнымъ оборотомъ около семи миллионовъ рублей, не считая въ эту сумму чая и сахара.

Въ составъ бакалейной торговли входятъ товары главнымъ образомъ персидскіе: изюмъ, рисъ всѣхъ сортовъ, груша, орѣхи и куряга, затѣмъ московскіе и мѣстные кондитерскіе товары: конфекты и печенье, табачныя издѣлія, мыло, масло подсолнечное, конопляное, гарное и олифа, кофе, патока, медъ и др.

Цѣны были: на рисъ бакинскій чищенный отъ 2 руб. 20 коп. до 2 руб. 80 коп., акулининскій и японскій отъ 3 р. 80 к. до 4 р. 40 к., изюмъ 1-е сорта отъ 4 р. до 4 р. 40 к., 2-е сорта отъ 3 р. 20 к. до 3 р. 80 к., груша отъ 2 р. 20 к. до 2 р. 80 к., куряга отъ 4 р. 40 к. до 5 р. 40 к.; московскія конфекты отъ 10 до 16 р., печенье отъ 3 р. 60 к. до 9 р. 60 к., гарное масло отъ 4 р. до 4 р. 80 к., патока отъ 2 р. 40 к. до 2 р. 70 к. за пудъ.

КАССОВЫЙ ОТЧЕТЪ

Саратовскаго Биржевого Общества

за 1909—10 биржевой годъ.

Приходъ.

[illegible]

Предсѣдатель Биржевого

Старшины:

Расходъ.

Печатаніе и разсылка бюллетеней	228	55		
Выдано жалованія:				
секретарю	1200	—		
биржевому старостѣ	395	—		
конторщику	310	—		
сторожамъ	659	55		
Печатаніе бланковъ, повѣстокъ и друг. канцелярскіе расходы . .	582	90		
Почтово-телеграфныя издержки	110	26		
Выписка книгъ и газетъ	134	35		
За телефоны	225	—		
Отопленіе и уходъ за духовыми печами	549	46		
Очистка зданія и мытье половъ	627	60		
Освѣщеніе и вода	67	69		
Ремонтъ зданія	171	39		
Страхование и налоги	378	48		
Налоги прежнихъ лѣтъ	1022	91		
Взносъ на двѣ стипендіи для учен. Коммерч. училища въ память 25-лѣтія Биржи	200	—		
Взносъ на двѣ стипендіи для учен. Торговой Школы въ память 25-лѣтія Биржи	70	—		
Выписка хлѣбныхъ циркуляровъ С.-Петербургскаго телеграфнаго Агентства	90	—		
Членскій взносъ въ Совѣтъ Съѣзд. предст. бирж. торговли и сельского хозяйства	100	—		
Разные расходы: съѣзды для взаимныхъ поздравленій, служен. молебн. и т. п.	359	90		
Выдано экспертамъ за участ. въ эксперт.	70	—		
Переведено Анисимову за телеграммы	163	05		
Внесено на текущій счетъ	8660	—		
Уплачены долги	400	—		
За приобрѣтенную движимость	113	37		
Уплачено за телеграммы Обсерваторіи	58	25		
Обмундировка сторожей	82	61		
Разнаго мелкаго расхода	209	33		
Остатокъ кассы на 1-е ноября 1910 года	165	11	17404	76
	—	—	17404	76

Комитета Ф. П. Шмидтъ.

С. И. Барцевъ.
Э. Э. Борель.
В. П. Кирюхинъ.
В. А. Красулинъ.
А. В. Окомелковъ.
А. И. Шумилинъ.

Расходъ.

Счетъ общій расхо

	Назначалось		Дѣйствит.	
	по смѣтѣ.		израсходовано.	
Сч-у печатанія бланковъ, отчетовъ и др. канцелярскихъ расходовъ.	525	—	582	90
„ платы за бюллетени	225	—	228	55
„ почтово-телеграфныхъ расходовъ	135	—	110	26
„ выписки книгъ и газетъ	175	—	134	35
„ платы за телефоны.	225	—	225	—
„ жалованія:				
секретарю	1200	—	1200	—
старостѣ	420	—	395	—
конторщику	360	—	310	—
сторожамъ	624	—	659	55
„ разнаго мелкаго расхода	200	—	209	33
„ отопленія и уходъ за духов. печами	1000	—	549	46
„ очистки зданія и мытья половъ	600	—	627	60
„ освѣщенія и воды	64	—	67	69
„ ремонта	325	—	171	39
„ разн. расход.: съѣзды для взаимныхъ поздр., служ. молеб. и т. п.	215	—	359	90
„ страхованія и налоговъ.	420	—	378	48
„ налоговъ прежнихъ лѣтъ	—	—	1022	91
„ взноса за правоученіе для учениковъ Коммерческаго училища.	200	—	200	—
„ взноса за правоученіе для ученик Торговой Школы	70	—	70	—
„ С.-Петербургск. Телеграф. Агент.	90	—	90	—
„ членскаго взноса въ Совѣтъ Съѣзд. предст. бирж. торг. и сельск. хозяйства	100	—	100	—
„ обмундировка сторожей	—	—	82	61
„ 0/00 на капиталы, позаймст. на постр. биржи по пост. Общ. Собранія отъ 25 декабря 1905 года	189	44	189	44
	—	—	7964	42

Примѣчаніе. Дефицитъ за отчетный годъ въ суммѣ 910 руб. 34 коп. получился вслѣдствіе уплаты, согласно постанов. Общ. Собр. 25 апрѣля 1910 г., недоимокъ, числящихся на недвижимомъ имуществѣ Бирж. О-ва въ размѣрѣ 1022 руб. 91 коп.

Предсѣдатель Биржевого

Старшины:

ДОВЪ И ДОХОДОВЪ.

Приходъ.

	Назначалось		Дѣйствит.	
	по смѣтѣ.		поступило.	
Счетъ членскаго взноса 1-го разряда	1815	—	1575	—
„ „ „ 2-го разряда	1520	—	1530	—
„ нечленскаго взноса годового.	445	—	300	—
„ „ „ временнаго.	300	—	290	—
„ „ „ разоваго.	400	—	475	80
„ „ „ разоваго и временнаго за входъ въ				
3-й биржевой залъ	200	—	232	50
„ аренды буфета при Биржѣ	1000	—	666	66
„ помѣщеній при Биржѣ	1800	—	1650	—
„ платы за бюллетени.	60	—	57	20
„ дохода за справки	30	—	44	65
„ платы за экспертизы	—	—	23	—
„ „ разборъ дѣлъ Арбитр. Ком.	—	—	90	—
„ разнаго мелкаго дохода.	—	—	1	50
„ платы за залъ подъ Собраніе	—	—	45	—
„ 0/0/0 текущаго счета.	—	—	72	77
„ капитала Саратов. Бирж. Общества за полученный дефицитъ				
за 1909—10 биржевой годъ	—	—	910	34
	—	—	7964	42

Комитета Ф. П. Шмидтъ.

С. И. Барцевъ.

Э. Э. Борель.

В. П. Кирюхинъ.

В. А. Красулинъ.

А. В. Окомелковъ.

А. И. Шумилинъ.

АКТИВЪ.

Балансъ Сарат. Биржевого Обще

[illegible]

Предсѣдатель Биржевого

Старшины:

ства на 1-е ноября 1910 года.

Пассивъ.

Пассивъ на 1-е ноября 1910 г.:				
Счетъ разныхъ лицъ	425	15		
„ капитала графа С. Ю. Витте	3770	—		
„ капитала Наслѣдника Цесаревича	1301	91		
„ капитала, оставшагося отъ работъ на Волгѣ	422	24		
„ капитала имени Сахарова	100	—		
„ капитала, пожертв. на стипендіи Саратовскаго Универси- тета по подписнымъ листамъ	1966	—		
„ капитала имени Банковъ	5000	—		
„ пожертвованія Сѣвернаго Банка	200	—		
„ телеграммъ Анисимова	15	70		
„ телеграммъ Обсерваторіи	27	75		
„ представительства въ С.-Петербур.	100	—		
„ устройства Амбулаторіи	49	—		
„ капитала Саратовскаго Бнрж. О-ва чистый капиталъ	44392	01	57769	76
БАЛАНСЪ	—	—	57769	76

Комитета Ф. П. Шмидтъ.

С. И. Барцевъ.

Э. Э. Борель.

В. П. Кирюхинъ.

В. А. Красулинъ.

А. В. Окомелковъ.

А. И. Шумилинъ.

С М Ъ Т А

прихода и расхода денежных суммъ

Саратовскаго Биржевого Общества

на 1910—1911 биржевой годъ.

Приходъ.

	Назначалось		Назначается	
	въ 1909—1910.		на 1910—1911.	
Членскаго взноса перваго разряда	1815	—	1700	—
„ „ втораго разряда	1520	—	1570	—
Нечленскаго взноса годового	445	—	382	—
„ „ временнаго	300	—	284	—
„ „ разоваго	400	—	343	—
Взносовъ за входъ въ третій биржевой залъ	200	—	185	—
Аренды за буфетъ при Биржѣ	1000	—	1000	—
„ за помѣщеніе при Биржѣ	1800	—	1800	—
За бюллетени	60	—	65	—
Выдача справокъ	30	—	36	—
	—	—	7365	—

Предсѣдатель Биржевого

Старшины:

Расходъ.

	Назначалось въ 1909—1910.		Назначается на 1910—1911.	
Печатаніе бланковъ, отчетовъ и др. канцелярск. расходовъ	525	—	557	—
„ и разсылка бюллетеней	225	—	212	—
Почтово-телеграфныя издержки	135	—	159	—
Выписка книгъ и газетъ	175	—	159	—
Плата за телефоны	225	—	225	—
Жалованье секретарю	1200	—	1200	—
„ старостѣ	420	—	420	—
„ конторщику	360	—	360	—
„ сторожамъ	624	—	648	—
Разнаго мелкаго расхода	200	—	205	—
Отопленіе и уходъ за духовыми печами	1000	—	822	—
Очистка зданія и мытье половъ	600	—	624	—
Освѣщеніе и вода	64	—	66	—
Ремонтъ зданія	325	—	243	—
Разные расходы: съѣздъ для взаимн. поздравленій, служеніе мо- лебновъ и т. п.	215	—	224	—
Страхованіе и налоги	420	—	300	—
Взносъ на двѣ стипендіи для учен. Коммерческаго Училища въ память 25-лѣтія существован. Биржи	200	—	200	—
Взносъ на двѣ стипендіи для учен. Торговой Школы въ память 25-лѣтія существ. Биржи	70	—	70	—
Выписка хлѣбныхъ телегр. С.-П.-Б. Телеграфн. Агентства	90	—	90	—
% на капиталы, позaimствован. на постр. здан. Биржи согласно постановленію Общаго Собранія 25 декабря 1905 года	189	44	189	44
	—	—	6973	44

Комитета Ф. П. Шмидтъ.

С. И. Барцевъ.

Э. Э. Борель,

В. П. Кирюхинъ.

В. А. Красулинъ.

А. В. Окомелковъ.

А. И. Шумилинъ.

СПИСОКЪ

членовъ, входящихъ въ составъ Саратовскаго Бирже-
вого Общества въ 1909—1910 биржевомъ году.

А.

Агафоновъ Николай Васильевичъ.	Саратовскій 1 гил. купецъ.
Азовско-Донской Коммерческій Банкъ.	
Акимовъ Дмитрій Егоровичъ.	” 2 ” ”
Альпертъ Тихонъ Герасимовичъ.	Слонимскій мѣщанинъ.
5 Антоновъ Василій Андреевичъ.	Техникъ.
Асадуллаевъ Шанси.	

Б.

Баландинъ Петръ Петровичъ.	Инсп. О-ва Взаим. Страхов.
Бахрахъ Лазарь Григорьевичъ.	Саратовскій 1 гил. купецъ.
Бахрахъ Юдель Янкелевичъ.	
10 Башкировъ Матвѣй Емельяновичъ.	Нижегородск. 1 гил. купецъ.
Башкировъ Яковъ Емельяновичъ.	” ” ”
Бендеръ Иванъ Андреевичъ.	Саратовскій 2 гил. купецъ.
Бестужевъ Петръ Григорьевичъ.	Саратовскій 1 гил. купецъ.
Богословскій Василій Васильевичъ.	Администрація.
15 Боосъ Р. Р. и К ^о .	Товарищество.
Э. И. Борель Торг. Д.	Администрація.
Борель Эмануиль Эмануиловичъ.	Саратовскій 1 гил. купецъ.
Борисовъ-Морозовъ П. П. съ С-ми.	Торговый Домъ.
Бугровъ Н. А.	Товарищество.
20 Быковскій Казиміръ Александровичъ.	Саратовскій 2 гил. купецъ.

В.

Ф. Валовъ и С-ья.	Товарищество.
Волжско-Камскій Коммерческій Банкъ.	
Волковъ Иванъ Григорьевичъ.	Московскій 1 гил. купецъ.
Восточное О-во Товарныхъ Складовъ.	
25 Всемирновъ Иванъ Павловичъ.	Крестьянинъ.
Второе Саратовское О-во Взаимнаго Кр-та.	

Г.

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| Галактионовъ-Патрикѣвъ. | Торговый Домъ. |
| Галанинъ Иванъ Ивановичъ. | Торговый Домъ. |
| Галкинъ Миронъ Васильевичъ. | Аткарскій купецъ. |
| 30 Галунова Наслѣдники въ Рыбинскѣ. | Торговый Домъ. |
| Геннингъ Федоръ Григорьевичъ. | |
| Гергардтъ Августъ Даниловичъ и Пл-ки. | Торговый Домъ. |
| Глазовъ Василій Ивановичъ. | Саратовскій 2 гил. купецъ. |
| Голицынъ-Прозоровскій (князь) дов. | Н.В. Соколовъ и П.И. Губановъ. |
| 35 Горинъ Тарасъ Васильевичъ. | Саратовскій 2 гил. купецъ. |
| Горсковъ Алексѣй Ивановичъ. | " " " |
| Гружевскій Николай Алексѣевичъ. | Агентъ Р.-У. ж. д. |
| Гюнтеръ Густавъ Артуровичъ. | |

Д.

- | | |
|---------------------------------|---------------------------|
| Дембо Леонъ Ораловичъ. | |
| 40 Демботъ Григорій Семеновичъ. | Московскій 1 гил. купецъ. |
| Деттереръ К. К. | |
| Добровъ-Набгольцъ. | Торговый Домъ. |
| Л. Дрейфусъ и К ^о . | Товарищество. |

З.

- | | |
|-----------------------------------|----------------------------|
| Заксъ Леонъ Абрамовичъ. | Саратовскій 2 гил. купецъ. |
| 45 Залогинъ Никифоръ Максимовичъ. | Вольскій 2 гил. купецъ. |
| Захаровъ Никифоръ Андреевичъ. | |
| Зейфертъ Давидъ Богдановичъ. | Администрація. |
| Зейфертъ К. и Д. | Торговый Домъ. |

И.

- | | |
|--------------------------|----------------------------|
| Ивановъ Фокѣй Ивановичъ. | Саратовскій 2 гил. купецъ. |
|--------------------------|----------------------------|

К.

- | | |
|-----------------------------------|----------------------------|
| 50 Кавказъ и Меркурій. | Пароходное Общество. |
| Калашниковъ Иванъ Максимовичъ. | Саратовскій 2 гил. купецъ. |
| Калашниковъ Кузьма Максимовичъ. | " " " |
| Калашниковъ Федоръ Максимовичъ. | " " " |
| Каринъ Петръ Алексѣевичъ. | Инженеръ-технологъ. |
| 55 Карноуховъ Дмитрій Ефремовичъ. | Саратовскій 2 гил. купецъ. |
| Квасковъ Петръ Федоровичъ. | Вольскъ. |
| Квятковскій Ф. А. | Торговый Домъ. |

- Киндсфатеръ Александръ Егоровичъ.
Кирилловъ Гавріиль Григорьевичъ.
60 Кирюхинъ Викторъ Павловичъ.
Клугманъ Я. И. и С-нъ.
Кобзаръ Федоръ Егоровичъ.
Ковалевъ Николай Михайловичъ.
Коваленко Степанъ Ивановичъ.
65 Коганъ Братъ.
Колесниковъ Иванъ Александровичъ.
Копѣйкинъ Петръ Петровичъ.
Копельманъ Наумъ Ильичъ.
Коробовъ Михаилъ Спиридоновичъ.
70 Костринъ Василій Ермолаевичъ.
Котовъ Иванъ Семеновичъ.
Красулинъ Василій Алексѣевичъ.
Крафтъ Александръ Ивановичъ.
Крестовниковы братья.
75 Кузьминъ Яковъ Тимофеевичъ.
Кузнецовъ Михаилъ Лукьяновичъ.

Агентъ Страх. О-ва „Россія“.
Саратовскій 2 гил. купецъ.

„ „ „
Торговый Домъ.
Новоузенскій купецъ.
Саратовскій 2 гил. купецъ.
Новоузенскій 2 гил. купецъ.
Торговый Домъ.
Саратовскій 2 гил. купецъ.

„ „ „
„ „ „
„ „ „
„ „ „
„ „ „
„ „ „
„ „ „

Фабричное Т-во въ Казани.
Саратовскій 2 гил. купецъ.

Л.

- Ларинъ Клементій Степановичъ.
Левитанъ Тимофей Аркадьевичъ.
З. Я. Левковичъ и С-нъ.
80 Ліанозовъ Григорій Мартыновичъ.
Ляховъ Андрей Андреевичъ.
Ляховъ Андрей Афанасьевичъ.

Саратовскій 2 гил. купецъ.

„ „ „
Торговый Домъ.
Саратовскій 1 гил. купецъ.
Саратовскій 2 гил. купецъ.
„ „ „

М.

- „Мазуть“.
Макаровъ Григорій Сергѣевичъ.
85 Макаровъ Митрофанъ Михайловичъ.
Малининъ Федоръ Ивановичъ.
Мандельштамъ Абрамъ Моисеевичъ.
Мейеровичъ Рихардъ Георгіевичъ.
Медвѣдевъ Илья Афанасьевичъ.
90 Мейликовскій Соломонъ Натановичъ.
Меньковъ Николай Степановичъ.
Меркульевы Братъ.
Миллеръ Братъ И. и А.
Монозонъ.

Нефтепромышленное О-во.
Балашовскій купецъ.
Саратовскій 2 гил. купецъ.

„ „ „
„ „ „
„ „ „
„ „ „
„ „ „

Николаевскій 1 гил. купецъ.
Товарищество.

Торговый Домъ.

Н.

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| 95 Набоковъ Андрей Васильевичъ. | |
| Нобель Братъя. | Товарищество. |
| Новиковъ Петръ Тихоновичъ. | |
| Новиковъ Степанъ Спиридоновичъ. | Торгующій по свидѣтельствъ. |

О.

Отмеръ Федоръ Августовичъ.

П.

- | | |
|-------------------------------------|----------------------------|
| 100 Пекельный Бенціонъ Самуиловичъ. | Саратовскій 2 гил. купецъ. |
| Перельманъ Исаакъ Соломоновичъ. | |
| „По Волгѣ“. | Пароходное Общество. |
| Полунинъ Василій Тимофеевичъ. | |
| Полякъ Акимъ Іосифовичъ. | Саратовскій 1 гил. купецъ. |

Р.

- | | |
|---|-----------------------------|
| 105 Рафаловичъ Давидъ Самуиловичъ. | Торгующій по свидѣтельствъ. |
| Рахлинъ Мордахъ Абрамовичъ. | „ „ „ |
| Ржехинъ Иванъ Акимовичъ. | Саратовскій 2 гил. купецъ. |
| Рейнеке Иванъ Ивановичъ. | Аткарскій 2 гил. купецъ. |
| Рейнеке Андрей и Яковъ Кондратьевичи. | |
| 110 К. Рейнеке и Сыновья. | Торговый Домъ. |
| Рейхштадтъ Петръ Викторовичъ. | Саратовскій 1 гил. купецъ. |
| Рензинъ Мендель Нехемьевичъ. | Довѣр. Хазановскаго. |
| „Русь“. | Пароходное Общество. |
| Русскій Торгово-Промышленный Банкъ. | |
| 115 Русскій для внѣшней торговли Банкъ. | |
| Рудель Эрнестъ Леопольдовичъ. | |
| Рѣпинъ Павелъ Михайловичъ. | Саратовскій 1 гил. купецъ. |

С.

- | | |
|---|----------------------|
| Сабельфельдъ Братъя. | Торговый Домъ. |
| „Самолетъ“. | Пароходное Общество. |
| 120. С.-Петербургскій Международный Банкъ. | |
| Саратовскій Городской Общественный Банкъ. | |
| Саратовское О-во Взаимнаго Кр-та. | |
| Саратовское Отдѣленіе Сѣвернаго Банка. | |
| Саратовская Трудовая Артель. | |
| 125 Селивановъ Николай Ивановичъ и К ^о . | Торговый Домъ. |

	Серебрянникова Татьяна Васильевна.	Администрація.
	Скворцова Николая Васильевича Н-ки.	Саратовскій 2 гил. купецъ.
	Скворцовъ Александръ Васильевичъ.	
	Сланскій Иванъ Федоровичъ.	
130	Смирновъ Александръ Алексѣевичъ.	Саратовскій 2 гил. купецъ.
	Соллогубъ (графиня) дов. П. М. Вуттке.	
	Соловьевъ Александръ Александровичъ.	
	Степашкинъ Семенъ Ивановичъ.	Саратовскій 1 гил. купецъ.
	Сѣверное Страхование Общество.	
135	Сѣдовъ Николай Ивановичъ.	Саратовскій 2 гил. купецъ.

Т.

	Таланъ Мейеръ Лейбовичъ.	Саратовскій 1 гил. купецъ.
	Телѣгинъ Яковъ Григорьевичъ.	Саратовскій 2 гил. купецъ.
	Терпуговъ Петръ Алексѣевичъ.	" " "
	Тиленковъ Тимофей Дмитріевичъ.	
140	Тихоновъ Степанъ Григорьевичъ.	Саратовскій 2 гил. купецъ.

У.

Усачевъ Исидоръ Евдокимовичъ.	Саратовскій 2 гил. купецъ.
-------------------------------	----------------------------

Ф.

Форналязъ Альфонсъ Евгениевичъ.	Агентъ Варшав. Стр. О-ва.
Фридь Лазаръ Моисеевичъ.	Саратовскій 2 гил. купецъ.

Х.

Худобинъ Иванъ Никитичъ.	Саратовскій 1 гил. купецъ.
--------------------------	----------------------------

Ц.

145 Цыковъ Иванъ Петровичъ.	Саратовскій 2 гил. купецъ.
-----------------------------	----------------------------

Ч.

Черкаское О-во Сахарныхъ заводовъ.	Довѣренный Е. О. Старикъ.
Черновъ Николай Дмитріевичъ.	Саратовскій 2 гил. купецъ.
Чирихина Анна Васильевна.	Саратовскій 1 гил. куп.
Чистяковъ Василій Поликарповичъ.	Саратовскій 2 гил. купецъ.

Ш.

- | | |
|-------------------------------------|----------------------------|
| 150 Шапиро-Понизовскій. | Товарищество. |
| Шельгорнъ Генрихъ Христофоровичъ. | Саратовскій 2 гил. купецъ. |
| Шерстобитовъ Александръ Матвѣевичъ. | „ „ „ |
| Шиманъ Г. В. Преемники. | Торговый Домъ. |
| Шмидтъ Иванъ Андреевичъ. | Саратовскій 2 гил. купецъ. |
| 155 Шмидтъ Братья. | Торговый Домъ. |
| Шпильковъ Ефимъ Федоровичъ. | Саратовскій 2 гил. купецъ. |
| Штафъ Кондратій Александровичъ | Саратовскій 1 гил. купецъ. |
| Штучковъ Александръ Калиновичъ. | Саратовскій 2 гил. купецъ. |
| Шумилинъ Александръ Ивановичъ. | Саратовскій 1 гил. купецъ. |

Щ.

- | | |
|-------------------------------------|----------------------------|
| 160 Щегольковъ Николай Васильевичъ. | Саратовскій 2 гил. купецъ. |
|-------------------------------------|----------------------------|

Э.

- | | |
|---------------------------------|----------------|
| Эрлангеръ А. и К ^о . | Товарищество. |
| Эртъ Робертъ Карловичъ. | Торговый Домъ. |

Я.

- | | |
|------------------------------|---------------------|
| Яковлевъ Николай Андреевичъ. | Аткарскій купецъ. |
| 164. „Якорь“. | Страховое Общество. |

Вѣдомость

прибывшимъ и отправленнымъ грузамъ съ Саратовской пристани
въ навигацію 1910 года.

Наименованіе грузовъ.	ПРИБЫЛО.	ОТПРАВЛЕНО.	Наименованіе грузовъ.	ПРИБЫЛО.	ОТПРАВЛЕНО.
	ВЪ ПУДАХЪ.			ВЪ ПУДАХЪ.	
А.			Глина огнеупорная.	750	3087
Алебастръ	534000	2601	Гравій	3200	—
Антрацитъ	400	101920	Горохъ	—	11412
Асфальтъ	49300	—	Д.		
Арбузы 229.000 штукъ.	47500	—	Домашнія вещи	12474	13496
Аптекарскій товаръ	—	2333	Дробъ	325	—
Б.			Дрожжи	—	28
Бакалей.	422833	162522	Деготь	8250	2185
Бумага писчая.	6479	60007	Дрова березов. 7338 пят.	3989850	—
„ оберточная	69778	12670	„ дубов. 2.104 „	1051399	—
Бутылки порожнія.	40143	6743	„ соснов. 975 ¹ / ₂ „	371350	—
Бочки „	6274	6232	„ елов. 75 „	30000	—
Бензинъ	10675	644	„ осинон. 50 „	25000	—
Битоны желѣзные	—	37	„ ольхов. 311 „	128000	—
В.			„ разнор. 4442 ¹ / ₂ „	1618770	9000
Веревки.	14939	—	Двигатели нефтяные	—	386
Воскъ.	1455	—	Дощечки ольховыя	—	2451
Вата	1722	13466	Ж.		
Вермишель	160	613	Желѣзо.	1102498	123585
Вино виноградное	23264	2098	„ ломъ	1400	208377
„ казенное	879	71542	Желѣзное издѣліе.	36.193	206955
Винный отгонъ	2100	—	Жернова	5603	3026
Вискозинъ	467	—	И.		
Восковые огар.	642	—	Икра паюсная.	670	—
Вагонетки.	—	520	„ красная	123	—
Варъ	4080	1023	„ щучья	10	—
Вакса.	50	—	Известь.	381100	1300
Воды минеральныя	2020	—	К.		
Вина разныя	1185	—	Кондитерскій товаръ.	796	2496
Г.			Картонъ	3063	415
Гудронъ	354783	6450	Кожевенный товаръ	4131	5105
Галька	12500	—	Клей	611	26315
Галантерей	—	1005	Камни молотые 100 шт.	5000	—
Грибы	7617	—	Кожі невыдѣланныя.	2788	24570
Гарпіусъ	38031	260	Колокола	262	—
Горчица.	920	—	Кирпичъ простой	72500	2000

Наименованіе грузовъ.	ПРИБЫЛО.	ОТПРАВЛЕНО.	Наименованіе грузовъ.	ПРИБЫЛО.	ОТПРАВЛЕНО.
	ВЪ ПУДАХЪ.			ВЪ ПУДАХЪ.	
Крупа гречневая.	10668	1778	Макароны.	2043	2282
Крендели	—	4256	Мясо свѣжее	2050	—
Колеса	1342	—	Музыкальные инструменты.	23	548
Кошмы	623	—	Мѣль.	115030	4961
Коровы	136	—	Мазуть	15011740	12909
Кости.	2548	14858	Мочало	9500	—
Корень солодовый	—	124	Мука костяная	—	28700
Клюква	5500	—	Мѣшки бумажные	—	49028
Камни точильные	100	—			
Керосинъ	3013594	35600	Н.		
Кирпичъ огнеупорн. 10.000 шт.	3000	2000	Нефть сырая	2100134	—
Камень булыжный 1175 к. с.	1022400	—			
Корыта	14000	—	О.		
Камень цоколь	74986	—	Обувь валяная	5456	—
Камень ступенный	33500	—	„ кожаная	633	1585
Кофе	164	—	Обряда пеньковая.	—	867
Колобъ подсолнечный	—	476383	Олифа	4861	82974
Коксъ	—	46600	Овесъ	3895	538896
Л.			Ободья 661 ¹ / ₂ станъ	18	2560
Ленъ	360	—	Овощи	278278	107516
Лошади	2755	280	Орудія земледѣльческ.	11363	28785
Лыки 4.100.000 шт.	52000	—	Овцы	1276	—
Лакрица	—	51	Очески	—	1476
М.			Обручи 239.800 шт.	13000	3678
Москательный товаръ	26215	12150	Отруби	—	745005
Мазь колесная	1172	12043	Охра	—	672
„ самоварная	—	500			
Мануфактура	31485	33349	П.		
Мѣшки порожніе	26221	10134	Патока	59628	1970
Мука пшеничная	54068	9202441	Пряжа бумажная	1090	2888
„ ржаная	22895	1252178	Пахла	475	327
Масло подсолнечное.	5196	127826	Посуда стеклянная	20206	3979
„ гарное	12874	2722	„ фарфоровая	950	—
„ коровье	1042	1272	„ глиняная	37000	—
„ хлопковое	4613	2031	Пиво	285344	13896
„ коноплянное	113	—	Пшеница	10753163	828042
„ ростительное	802	—	Пшено	10032	152896
„ кокосовое	21	2577	Памятники	5624	—
„ минеральное	873495	60210	Пробки.	736	—
„ купоросное	5625	—	Поршни	24	—
„ горчичное	2004	—	Поташъ.	510	27004
Мыло.	8482	7122	Платье готовое	125	3219
Мѣдъ.	200	—	Пиронафтъ	1115	—
Мѣдное издѣліе	—	5309	Просо	—	158250
Мука картофельная	2050	—	Печатное производство	—	999
			Перо куриное.	—	265

Наименованіе грузовъ.	ПРИБЫЛО.	ОТПРАВЛЕНО.	Наименованіе грузовъ.	ПРИБЫЛО.	ОТПРАВЛЕНО.
	ВЪ ПУДАХЪ.			ВЪ ПУДАХЪ.	
Р.			Т.		
Рожь	324208	87599	Табакъ	13642	103600
Рогожи	9838	5402	Тряпье	12020	9236
Рукавицы	259	—	Ткань фланелевая	4383	—
Рыбный товаръ	1505013	16768	Толь кровельный	940	—
Рыба красная живая.	400	—	Топливо моторное.	50000	—
„ частичковая „	4510	—	У.		
„ разная „	25789	—	Уголь древесный 96.919 кулей	162506	1502
Рись	29956	7657	„ курный	—	6950
Резиновое издѣліе.	7827	1008	Уксусная эсенція	273	835
Рельсы	—	15412	Ф.		
Рельсовые скрѣпленія	—	17900	Фрукты.	218182	7334
Ремни погонные пенъковые	—	516	Х.		
С.			Хлопокъ	36335	1000
Сода	14532	10420	Хлорная известь	1558	—
Сѣти рыболовныя	170	—	Хмель	195	—
Стекло	25964	5884	Ц.		
Сѣмя подсолнечное	340936	36713	Цикорій	1640	—
„ льняное.	5354	—	Цементъ	157965	4490
„ коноплянное	2266	—	Церковная утварь	—	405
„ горчичное.	3318	—	Цинкъ	—	3880
Саго	1560	—	Ч.		
Спиртъ винный	9957	1604	Чернила	367	—
„ древесный.	114	—	Чугунъ	106000	5857
Свѣчи стеариновыя	3292	—	Чугунное литье	6783	6492
„ восковыя.	362	2667	Чай	1728	1550
Сахаръ	2017	115306	Части машинныя	—	5781
Солодъ	6466	19465	Ш.		
Саженцы	—	160	Шапочный товаръ.	189	—
Суррогатъ	127	4646	Шерсть	18876	24951
Сало топленое	363	28929	Щ.		
Судовые припасы	950	4154	Щепной товаръ	58400	35621
Сомы живые	40	—	Щелокъ мыльный	—	815
Соломенное издѣліе	891	—	Я.		
Свиньи	25	—	Яблоки	29591	—
Соль	1230269	6916	Ягода.	13127	1228
Смола	48040	—	Яйца	1285	125
Стулья	—	93	Ячмень	—	331084
Солонина	—	553			
Свинець	—	6838			
Смолка	—	8391			
Сѣно прессованное	—	13260			
Скипидаръ	3960	—			
Сѣчка	—	4278			
Спички	—	500			

Наименованіе грузовъ.	ПРИБЫЛО. ОТПРАВЛЕНО.		Наименованіе грузовъ.	ПРИБЫЛО. ОТПРАВЛЕНО.	
	ВЪ ПУДАХЪ.			ВЪ ПУДАХЪ.	
Л ѣ с ѣ.					
Бревна разныхъ породъ и размѣровъ 313.279 шт.	6008287	—	Доски березовыя 982 "	2640	—
Подтоварникъ 66.223 "	462184	—	" сосновыя 5000 "	10000	—
Столбы телеграфные 400 "	16000	12000	Вырѣзки кленовыя 200 "	400	—
Шпалы дубовыя 2000 "	12000	—	" ольховыя 2000 "	6500	—
" сосновыя 403.101 "	1913934	—	Тесъ 530 "	—	1500
Разный мелк. лѣсъ 160.130 "	371826	14500	Плахи липовыя 2000 "	4000	—
Клепка дубовая 1.141.297 "	172551	24000	Ступка березовая 500 "	—	1000
" осиновая 2.120.140 "	71000	—	Избъ 7 "	800	—
" липовая 8000 "	2400	—	ИТОГО . . .	58167823	16247621

Начальникъ Саратовской
Судоходной Дистанціи Ямщиковъ.

№ 8-й.

ВЪДОМОСТЬ

БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА ПОКРОВСКОЙ ХЛѢБНОЙ БИРЖИ

о количествѣ поданнаго и купленнаго хлѣба за періодъ
съ 15 октября 1909 года по 6 апрѣля 1910 года.

На Покровской биржѣ.

№№	Ф и р м ы.	По мѣсту.	Количество въ пудахъ.					Осталось въ Банкахъ и конторкѣ продажъ.
			Бѣло-тур.	Русская.	Рожь.	Друг. тов.	Всего.	
1	Аристовъ И. Я.	Костромская	112371	4310	39817	—	156498	
2	Башкировъ Я. Е.	Нижегородская	255000	—	—	—	255000	
3	Башкировъ М. Е.	Нижегородская	103000	—	—	—	103000	
4	Башкировъ Н. Е.	Нижегородская	—	—	—	—	—	
5	Богословскій В. В.	Саратовская	495500	302500	—	—	798000	
6	Борель Администр.	Саратовская	216000	13200	—	—	229200	
7	Боберманъ	Самарская	—	—	—	—	—	
8	Бугровъ Н. А. Т-во	Нижегородская	385000	15000	—	—	400000	
9	Волжско-Камскій Банкъ	Сл. Покровская	—	—	—	—	—	67200
10	Вагнеръ А. Я.	Покровская	—	—	—	—	—	
11	Взаим. Кред. П. О.	Покровская	—	9000	—	—	9000	10000
12	Горскій и Ухинъ	Саратовъ	15000	80000	—	—	95000	
13	Гаасъ Е. Х.	Покровская	—	—	—	—	—	
14	Галуновъ А. И. Н-ки.	Петербургская	235000	25000	140000	—	400000	
15	Дегтяревъ М. А.	Нижегородская	367700	33300	—	—	401000	
16	Дрейфусъ Л. и К ^о	Парижская	—	14980	—	—	14980	
17	Думлеръ Д. Е.	Покровская	4200	—	—	—	4200	
18	Ефимовъ А. Н.	Саратовская	25000	65000	—	—	90000	
19	Енцъ М. Г.	Покровская	—	7500	7000	—	14500	48000
20	Енцъ И. М.	Покровская	—	—	—	—	—	
21	Емцевъ В. М.	Покровская	—	—	—	—	—	
22	Живодеровъ	Саратовская	—	—	—	—	—	
23	Ильинъ	Сызранская	—	—	—	—	—	
24	Карепановы Бр.	Саратовская	—	—	—	—	—	120000
25	Кемъ Я. П.	Покровская	—	—	—	—	—	
26	Клекнеръ Х. И.	Покровская	70000	60000	—	—	130000	
27	Кобзаръ Ѳ. Е.	Покровская	8000	—	—	—	8000	
28	Кондыревъ С. И.	Покровская	—	—	—	—	—	
29	Коняевы Бр. Т-во	Тверская	—	—	—	—	—	
30	Калашниковъ Е. С.	Нижегородская	140000	70000	—	—	210000	
31	Мальцевъ А. М.	Балаковская	—	—	—	—	—	200000
32	Меньковъ Н. С.	Балаковская	114000	8500	—	—	122500	
33	Оконишниковъ С-вья	Казанская	304000	—	—	—	304000	
34	Пономаренко Бр.	Покровская	—	80000	—	—	80000	
35	Пономаренко П. И.	Покровская	—	—	—	—	—	
36	Похазниковъ Ѳ. М.	Покровская	—	—	—	—	—	
37	Пустовойтовъ И. И.	Покровская	—	—	—	—	—	
38	Поповъ	—	—	—	—	—	—	
39	Рейнеке К. и С-вья	Саратовская	260000	67000	28000	—	295000	
40	Русск. Торгов. Банкъ.	Покровская	—	—	—	—	—	32000
41	Русск. Внѣш. Банкъ	Покровская	—	—	—	—	—	200000
42	Скворцова Администр.	Саратовская	164000	4000	—	—	168000	
43	Степашкинъ С. И.	Саратовская	512700	160770	11530	—	685000	
44	Соколовъ	Самарская	—	—	—	—	—	
45	Стройковъ	Балаковская	—	—	—	—	—	
46	Сѣверный Банкъ	Покровская	—	—	—	—	—	223200

№№	Фирмы.	По мѣсту.	Количество въ пудахъ.					Осталось въ Банкахъ и конторкѣ продажъ.
			Бѣло-тур.	Русская.	Рожь.	Друг. тов.	Всего.	
47	Сереженко М. Ѳ.	Покровская	—	—	—	—	—	190000
48	Селиховъ П. И.	Покровская	2000	—	—	—	20000	
49	Сарат. Город. Станція	Покровская	—	270000	—	—	270000	
50	Смирновъ	Саратовская	—	—	—	—	—	
51	Стерлядкинъ А. А.	Сызранская	—	—	—	—	—	
52	Тихоновъ С. Г.	Саратовская	—	—	—	—	—	
53	Тропская М. И.	Рыбинская	70000	—	—	—	70000	
54	Ухинъ Н. А.	Покровская	—	—	—	—	—	
55	Ухинъ А. А.	Покровская	—	—	—	—	—	
56	Цвѣтковъ Н. И.	Сызранская	—	—	—	—	—	
57	Цылевъ Бр. Т-во.	Торжокская	123180	60000	262220	—	209400	1090400
58	Чумаковъ и С-вья.	Костромская	159000	—	21500	—	180500	
59	Шмидтъ Бр. Тор. Дома.	Саратовская	287405	—	47695	—	335100	
60	Штоль А. Ф.	Покровская	10000	10000	—	—	20000	
61	Ширгенъ А. И.	Саратовская	—	—	—	—	—	
62	Шадринъ	Самарская	—	—	—	—	—	
63	Ледянкинъ	—	41000	25000	11700	ячмень 1800	79500	
64	Эренъ В. Ѳ.	Покровская	—	—	—	—	—	
65	Ухинъ Ѳ. А.	Покровская	—	80000	—	—	8000	
66	Мелкіе торговцы	—	10000	40000	—	—	50000	
Итого. . .			4489056	1433060	333462	1800	6257378	1090400

В Ъ Д О М О С Т Ъ

полумѣсячной подачи вагоновъ, количество возовъ и цѣнъ, существовавшихъ въ періодъ съ 15-го октября 1909 г. по 6-е апрѣля 1910 г.

За періодъ.	ПОДАЧА.		Ц Ъ Н А З А П У Д Ъ.					
	Ваго- новъ.	Во- зовъ.	Бѣлотурка.		Русская.		Р о ж ъ.	
			Отъ	До	Отъ	До	Отъ	До
Съ 15 октяб. по 1 ноябр.	883	4000	95	1—13	80	91 ¹ / ₄	67	92 ¹ / ₂
„ 1 ноябр. по 15 ноябр.	474	595	1—00	1—13 ³ / ₄	82	93	70	75
„ 15 ноябр. по 1 декаб.	438	1425	1—03	1—15 ¹ / ₂	86	94	74	77
„ 1 декаб. по 15 декаб.	394	1950	1—05	1—18	90	96	75	78 ¹ / ₄
„ 15 декаб. по 1 январ.	564	2160	1—05	1—20	93	1—01	76	78
„ 1 январ. по 15 январ.	328	2135	1—00	1—20	95	1—05	76	78
„ 15 январ. по 1 февр.	812	3200	1—08	1—25	95	1—06	76	82
„ 1 февр. по 15 февр.	875	2700	1—04	1—24 ¹ / ₂	95	1—03 ¹ / ₂	78	82 ¹ / ₂
„ 15 февр. по 1 марта	702	2850	1—03	1—22 ³ / ₄	95	1—02	77	80
„ 1 марта по 15 марта	606	2355	1—01	1—23	95	1—01 ¹ / ₂	77	80 ¹ / ₂
„ 15 марта по 1 апрѣля	557	540	1—03 ¹ / ₂	1—21 ¹ / ₄	95	1—04	76	80
ИТОГО	6633	23910	95	1—25	80	1—06	67	82 ¹ / ₂

Сравнительная таблица за тотъ-же періодъ. Б Ы Л О К У П Л Е Н О.

	Бѣлотурки.	Русской.	Р ж и.	И т о г о.
Въ 1908 году	2078363	291497	84687	2454547
„ 1909 „	2023034	466453	—	2489487
„ 1910 „	4489056	1433060	333462	6257378

Ц Ъ Н Ы С У Щ Е С Т В О В А Л И:

	БѢЛОТУРКИ.		РУССКОЙ		Р Ж И.	
	Отъ	До	Отъ	До	Отъ	До
Въ 1908 году	1—35	1—79	1—19	1—52	85	1—09
„ 1909 „	1—25	1—62	1—10	1—35	80	94
„ 1910 „	95	1—25	80	1—06	67	82 ¹ / ₂

Предсѣдатель Котировальной Комиссіи *Ив. А. Бемъ.*

Биржевой Маклеръ *Н. Куценко.*

№ 9-й.

ВѢДОМОСТЬ

Биржевого Комитета Покровской Хлѣбной Биржи

о количествѣ поданнаго и купленнаго хлѣба за періодъ
съ 6 апрѣля по 10 іюля 1910 года

на Покровской Биржѣ.

№№	Ф и р м ы.	По мѣсту.	Количество въ пудахъ:					Осталось въ Банкахъ и контор. къ продажѣ.		
			Бѣлотур.	Русская	Рожь.	Др. тов.	ВСЕГО.	Переродъ.	Русская	Рожь.
1	Аристовъ И. Я. Н-цы									
	Т. Д.	Костромская.	29000	—	—	—	29000	—	—	—
2	Башкировъ Я. Е. Т-во.	Нижегородская	106000	18000	—	—	124000	—	—	—
3	Башкировъ М. Е. Т-во.	Нижегородская	27000	—	—	—	27000	—	—	—
4	Башкировъ Н. Е. Т-во.	Нижегородская	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Богословскій В. В. Адм.	Саратовская.	200000	—	—	—	200000	—	—	—
6	Борель Администр. . .	Саратовская.	28000	16000	—	—	44000	—	—	—
7	Боберманъ М. Л. С-ья									
	Т. Д.	Самарская.	—	—	—	просо	—	—	—	—
8	Бугровъ Н. А. Т-во. . .	Нижегородская	212000	96000	18000	2000	328000	—	—	—
9	Волжско-Камск. Банкъ для Скобелевыхъ— Баку	Покровская.	—	100000	—	—	100000	50000	—	—
10	Вагнеръ А. П.	Покровская.	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Взаим. Кред. П. О. . .	Покровская.	12000	36000	7000	—	55000	20000	40000	14000
12	Горсковъ и Ухинъ . .	Саратовская.	—	—	—	—	—	15000	80000	—
13	Гаасъ Е. Х.	Покровская.	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Галуновъ А. И. Н-ки Т-во	Петербургская.	98000	43000	41000	—	182000	—	—	—
15	Гува.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Дегтяревъ М. А. . . .	Нижегородская	65000	32000	—	—	97000	—	—	—
17	Дрейфусъ Л. и К ^о . . .	Парижская.	—	60000	—	—	60000	—	—	—
18	Думлеръ Д. Е.	Покровская.	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Ефимовъ А. Н.	Саратовская.	—	—	—	—	—	25000	65000	—
20	Енцъ М. Г.	Покровская.	—	—	—	—	—	12000	—	12000
21	Енцъ И. М.	Покровская.	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Емцевъ В. М.	Покровская.	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Живодеровъ А. И. . .	Саратовская.	20000	—	—	—	20000	—	—	—
24	Ильинъ К. А. С-ья Т. Д.	Сызранская.	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Карепановы Бр. . . .	Саратовская.	—	—	—	—	—	160000	35000	15000
26	Кемъ Я. П.	Покровская.	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Клекнеръ Х. И. . . .	Покровская.	—	2000	—	—	2000	—	—	—
28	Кобзаръ Ѳ. Е.	Покровская.	—	—	—	—	—	10000	—	—
29	Кондыревъ С. И. . . .	Покровская.	12000	6000	—	—	18000	—	—	—
30	Коняевы Бр. Т-во . . .	Тверская.	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Калашниковъ Е. С. . .	Нижегородская	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Ледянкинъ.	Ярославская.	27000	3000	—	—	30000	—	—	—
33	Мальцевъ А. М.	Балаковская.	—	—	—	—	—	300000	—	—
34	Меньковъ Н. С. Т-во.	Балаковская.	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Международный С.-П. Банкъ	Покровская.	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Оконишниковъ С-ья									
	Т. Д.	Казанская.	22000	—	—	—	22000	—	—	—
37	Пономаренко Бр. . . .	Покровская.	—	8000	—	—	8000	—	—	—
38	Пономаренко П. И. . .	Покровская.	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Похазниковъ Ѳ. М. . .	Покровская.	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Пустовойтовъ И. И. . .	Покровская.	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Рейнеке К. и С-ья Т. Д.	Саратовская.	300000	7000	12000	—	319000	—	—	—

№№	Ф и р м ы.	По мѣсту.	Количество въ пудахъ.					Осталось въ Банкахъ и контор. къ продажѣ.		
			Бѣлотур.	Русская	Рожь.	Др. тов.	ВСЕГО.	Переродъ.	Русская	Рожь.
42	Русск. Торгов. Банкъ.	Покровская.	—	—	—	—	—	30000	—	—
43	Русск. Внѣш. Банкъ .	Покровская.	—	—	—	—	—	255000	75000	—
44	Скворцова Администр.	Саратовская.	15000	—	—	—	15000	—	—	—
45	Степашкинъ С. И. . .	Саратовская.	72000	8500	—	—	80500	—	—	—
46	Соколовъ Бр. Т-во . .	Самарская.	31000	—	—	—	31000	—	—	—
47	Сѣверный Банкъ. . .	Покровская.	100000	—	—	—	100000	125000	178000	14000
48	Сереженко М. О. . .	Покровская.	10000	—	—	—	10000	—	—	—
49	Селиховъ П. И. . .	Покровская.	6000	2000	—	—	8000	—	—	—
50	Саратов. Гор. Станція .	Покровская.	—	—	—	—	—	27000	—	—
51	Стерлядкинъ А. А. С-ья Т. Д.	Сызранская.	25000	—	—	—	25000	—	—	—
52	Тихоновъ С. Г. . . .	Саратовская.	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Тропская М. И. . . .	Рыбинская.	45000	—	—	—	45000	—	—	—
54	Ухинъ Н. Б.	Покровская.	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Ухинъ А. А.	Покровская.	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Цвѣтковъ Н. И. . . .	Сызранская.	27000	—	—	—	27000	—	—	—
57	Цвылевъ Бр. Т-во . .	Торжокская.	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Чумаковъ и С-ья . . .	Костромская.	80000	40000	—	—	120000	—	—	—
59	Шмидтъ Бр. Тор. Дома.	Саратовская.	153000	—	—	—	153000	—	—	—
60	Штоль Бр. Т. Д. . . .	Покровская.	15000	15000	10000	—	40000	—	—	—
61	Шадринъ	Самарская	—	—	—	—	—	—	—	—
62	Щербаковъ	—	68000	25000	20000	—	113000	—	—	—
63	Эрнъ В. О.	Покровская.	—	15000	—	—	15000	—	—	—
64	Ухинъ О. А.	Покровская.	—	—	—	—	—	—	—	—
65	Мелкіе торговцы . . .	—	30000	15000	—	—	45000	—	—	—
Итого . .			1835000	547500	108000	просо 2000	2492500	1029000	473000	55000
									1557000	

В Ъ Д О М О С Т Ъ

полумѣсячной подачи вагоновъ, количество возовъ и цѣны существовавшихъ въ періодъ съ 6 апрѣля по 10 іюля 1910 г.

За періодъ.	ПОДАЧА.		Ц Ъ Н А З А П У Д Ъ.					
	Ваго- новъ.	Во- зовъ.	Переродъ.		Русская.		Рожь.	
			Отъ	До	Отъ	До	Отъ	До
Съ 1-го апрѣля по 1-е мая . .	229	2568	1	1—19 ¹ / ₂	80	104	65	80
„ 1-го мая по 15-е мая . . .	551	2300	91 ¹ / ₄	1—16	79	92	61	69
„ 15-го мая по 1-е іюня . . .	666	2334	90	1—17 ¹ / ₂	80	88 ³ / ₄	58	68
„ 1-го іюня по 15-е іюня . . .	466	1145	99	1—21 ⁷ / ₈	77	89	54	62
„ 15-го іюня по 10-е іюля . .	364	2550	90	1—23 ³ / ₄	75	86	52	60
ИТОГО . .	2276	10897	—	—	—	—	—	—

Сравнительная таблица за тотъ-же періодъ.

Б Ы Л О К У П Л Е Н О .

	Бѣлотурки.	Русской.	Р ж и.	ИТОГО.
Въ 1908 году	614853	94587	15975	725415
„ 1909 „	1524498	295577	15960	1836035
„ 1910 „	1835000	547500	108000	2490500

Ц Ъ Н Ы С У Щ Е С Т В О В А Л И :

	БѢЛОТУРКИ.		РУССКОЙ.		Р Ж И.	
	О т ъ	Д о	О т ъ	Д о	О т ъ	Д о
Въ 1908 году	1—05	1—80	93	1—52	70	1—09
„ 1909 „	1—20	1—77	1—05	1—45	68	1—00
„ 1910 „	90	1—23 ³ / ₄	75	1—02	50	80

Предсѣдатель Котировальной Комиссіи *Ив. А. Бемъ.*

Биржевой Маклеръ *Н. Куценко.*

№ 10-й.

ВѢДОМОСТЬ

БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА ПОКРОВСКОЙ ХЛѢБНОЙ БИРЖИ

о количествѣ поданнаго и купленнаго хлѣба за періодъ
съ 10 іюля по 10 октября 1910 года.

На Покровской биржѣ.

№№	Ф и р м ы.	По мѣсту.	Количество въ пудахъ.				Осталось въ Банкахъ и контор. къ продажѣ.		
			Бѣлотур.	Русская	Рожь.	ВСЕГО.	Переродъ.	Русская	Рожь.
1	Аристовъ И. Я. Н-цы Т. Д.	Костромская	240795	76550	—	317345	—	—	—
2	Башкировъ Я. Е. Т-во.	Нижегородская	827228	143258	—	970486	—	—	—
3	Башкировъ М. Е. Т-во.	—	566960	26845	—	593811	—	—	—
4	Богословскій Админ.	Саратовская	553250	38540	10696	602486	—	—	—
5	Борель Админ.	—	100400	25400	—	125800	—	—	—
6	Бузикъ А. Я.	Покровская	—	8000	—	8000	—	—	—
7	Бугровъ Н. А. Т-во.	Нижегородская	905000	230000	—	1135000	—	—	—
8	Бѣляковъ П. А.	Балаковская	100000	—	—	100000	—	—	—
9	Волжско-Камск. Банкъ.	Покровская	—	263000	—	263000	75000	125000	—
10	Взаим. кред. П. О.	—	12000	25000	—	37000	—	45000	—
11	Гаасъ Е. Х.	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Галуновъ Н-ки Т-во.	Петербургская	632883	51244	40912	725039	—	—	—
13	Горсковъ и Ухинъ.	Саратовская	—	—	—	—	—	80000	—
14	Головчанскій П. П.	Покровская	15000	5000	—	20000	—	—	—
15	Гува А. Ф.	С. Шербаковск.	—	—	—	—	—	—	—
16	Дегтяревъ М. А.	Нижегородская	410500	18000	—	428500	—	—	—
17	Дрейфусъ Л. и К ^о	Парижская	—	127750	—	127750	—	—	—
18	Думлеръ Д. Е.	Покровская	—	10000	—	10000	—	—	—
19	Ефимовъ А. Н.	Саратовская	—	30000	—	30000	—	—	—
20	Енцъ М. Г.	Покровская	—	10000	—	10000	—	—	—
21	Енцъ И. М.	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Живодеровъ А. И.	Саратовская	—	—	—	—	—	—	—
23	Карепановы Бр.	—	—	—	—	—	20000	5000	—
24	Кемъ Я. П.	Покровская	—	—	—	—	33000	11250	—
25	Клекнеръ Х. И.	—	—	140000	—	140000	—	—	—
26	Кобзаръ Ф. Е.	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Кондыревъ С. И.	—	30000	—	—	30000	—	—	—
28	Коняевы Бр. Т-во	Тверская	127500	—	—	127500	—	—	—
29	Калашниковъ Е. С. Комм. Совѣтн.	Рыбинская	122849	164481	—	287330	—	—	—
30	Ледянкинъ Я. К. Н-ки.	Ярославская	83763	5210	—	88973	—	—	—
31	Мальцевъ А. М.	Балаковская	—	—	—	—	150000	—	—
32	Меньковъ Н. С. Т-во	—	60750	26500	—	87250	—	—	—
33	Международ. С.-П. Банкъ.	Покровская	—	—	—	—	40000	60000	—
34	Набокова А. А.	—	30000	30000	—	60000	—	—	—
35	Оконишниковъ С-вья Д. Д.	Казанская	636000	20000	—	656000	—	—	—
36	Пономаренко Бр.	Покровская	—	50000	—	50000	—	—	—
37	Пономаренко П. И.	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Рейнеке К. и С-вья Т. Д.	Саратовская	205000	50000	32000	287000	—	—	—
39	Русск. Т.-П. Банкъ.	Покровская	—	—	—	—	20000	20000	—
40	Русск. Внѣш. Банкъ.	—	—	60000	—	60000	100000	50000	—
41	Русско-Азіат. Банкъ.	—	—	—	—	—	80000	40000	—
42	Скворцова Админ.	Саратовская	140000	—	—	140000	—	—	—
43	Степашкинъ С. И.	—	338500	137800	3500	479800	—	—	—
44	Соколовъ Бр. Т-во	Самарская	35000	—	—	35000	—	—	—
45	Сереженко М. Ѳ.	Покровская	—	30000	—	30000	—	—	—

№№	Фирмы.	По мѣсту.	Количество въ пудахъ.				Осталось въ Банкахъ и контор. къ продажѣ.		
			Бѣлотур.	Русская	Рожь.	ВСЕГО.	Переродъ.	Русская	Рожь.
46	Селиховъ П. И.	—	8000	2000	—	10000	—	—	—
47	Сар. Гор. Ст. Пок. Отд. .	Покровская	—	—	—	—	40000	30000	—
48	Стерлядкинъ А. А. С-вья Т. Д.	Сызранская	75000	—	—	75000	—	—	—
49	Тропская М. И.	Рыбинская	75000	—	—	75000	—	—	—
50	Ухинъ Н. А.	Покровская	—	—	—	—	17000	15000	—
51	Ухинъ А. А.	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Цвѣтковъ Н. И.	Сызранская	22500	—	—	22500	—	—	—
53	Цвылевъ Бр. Т-во	Ново-Тор.	137400	53085	—	190485	—	—	—
54	Чумаковъ С-вья Т. Д. . . .	Костромская	363348	62525	—	425873	—	—	—
55	Шмидтъ Бр. Т. Д.	Саратовская	198419	62922	3386	264727	—	—	—
56	Штоль Бр. Т. Д.	Покровская	32000	48000	15000	95000	—	—	—
57	Щербаковъ Г. Г.	Самарская	74212	51973	—	126185	—	—	—
58	Эренъ В. Ѳ.	Покровская	—	36500	—	36500	—	—	—
59	Ухинъ Ѳ. А.	Покровская	—	10000	—	10000	—	—	—
60	Мелкіе торговцы	—	60000	12000	—	72000	—	—	—
Итого. .			7219263	2141583	105494	9466340	575000	481250	—
							1056250		

В Ъ Д О М О С Т Ъ

о количествѣ купленного хлѣба на Ровненской пристани
съ 20 октября 1909 г. по 20 марта 1910 г.

№№ по порядку.	Наименованіе фирмъ.	Переродъ.	Русская.	Р о ж ь.	ВСЕГО.
1	Т. Д. Бр. Шмидтъ	122082	66280	96760	286122
2	Т. Д. Оконишниковъ	82400	52000	—	134400
3	Т-во М. Е. Башкирова	90000	36650	29380	156030
4	„ Я. С. Башкирова	36000	31000	42200	109200
5	М. А. Дегтярева	86000	57850	—	143850
6	Т-во Н. А. Бугровъ	40000	40000	—	80000
7	Т. Д. Ф. А. Квятковский для Борель	44000	34000	—	78000
8	„ „ „ „ Квятковский	12000	35000	2000	49000
9	И. К. Бредеръ	5000	15000	5500	25000
10	И. В. Алиповъ для Дрейфусъ	16000	36000	35000	87000
11	А. А. Герлахъ	—	8000	12000	20000
12	Разные мелкіе торговцы	8000	15000	—	23000
ИТОГО		542482	426780	222840	1192102

С В Ъ Д Ъ Н І Я

купленного хлѣба на Ровненской пристани съ 15 октября 1909 г.
по 15 февраля 1910 года.

№№	Мѣстожит. фирмы.	Наименованіе фирмъ.	Переродъ.	Русская.	Р о ж ь.	ВСЕГО.
1	Саратов.	Торг. Домъ Бр. Шмидтъ.	91000	54800	59000	204800
2	Казань.	„ Оконишниковъ	72000	45000	—	117000
3	Н.-Новгород.	Я. Е. Башкировъ	60000	30000	28000	118000
4	„	Т-во Н. А. Бугровъ	32000	24000	—	56000
5	„	Т-во М. Е. Башкировъ	90000	40000	21000	150000
6	„	Дегтяревъ	70000	40000	—	110000
7	„	Т. Д. Ф. А. Квятковский	20000	12000	—	32000
8	„	И. В. Алиповъ для Дрейфусъ	22000	30000	40000	92000
9	„	И. К. Бредеръ	10000	15000	5000	30000
ИТОГО			467000	290800	152000	909800

В Ъ Д О М О С Т Ь

О количествѣ купленныхъ хлѣбовъ на Ровненской пристани
съ 10 іюля по 10 октября 1910 г.

Мѣстожитель- ство фирмъ.	Наименованіе фирмъ.	Переродъ. Русская.		Рожь.	ВСЕГО.
Сарат.	Торг. Пром. Т-во Бр. Шмидтъ	310000	171200	7000	488200
Казан.	Т. Д. Оконишниковъ	200406	168133	—	368539
Нижегород- цы.	Я. Е. Башкировъ	193378	13060	—	206438
	М. Е. Башкировъ	261276	157556	13212	432049
	Т-во Н. А. Бугровъ	126923	79844	—	206767
	М. А. Дегтяревъ	144743	73712	—	218455
С.-П.-Бургъ.	А. И. Галуновъ	60000	20000	—	80000
Рыбинск.	А. В. Жиловъ	60000	—	—	60000
Яросл.	Т. Д. И. А. Вахрамѣевъ	70414	52130	—	122544
	А. Н. Мокроусовъ	15000	20000	—	35000
Сарат.	М. С. Степаткинъ	140000	2700	—	142700
	Т. Д. Ф. А. Квятковскій для Борель	73886	7775	—	81661
	Л. Дрейфусъ	—	75000	—	75000
Ровненцы.	Т. Д. Ф. А. Квятковскій и П-ки	37657	59694	3022	100373
	И. К. Бредеръ	20000	80000	15000	115000
	И. В. Алиповъ	—	20000	—	20000
	А. А. Вормсбехеръ	6000	6000	—	12000
	Мелкіе торговцы	15000	25000	—	40000
ИТОГО		1734683	1031804	38234	2804726

ВѢДОМОСТЬ

купленныхъ хлѣбовъ въ зернѣ на Дубовской пристани отъ 10-го октября 1909 года по 1-е апрѣля 1910 года.

Мѣстность покупат.	Фамиліи покупателей.	Количество въ пудахъ.			
		Переродъ.	Русская.	Рожь.	ИТОГО.
Нижегород.	Башкировъ М. Е.	82000	—	6000	88000
Саратовъ.	Т. Д. Братъя Шмидтъ.	70000	—	3000	73000
Царицынъ.	Т-во Царицынской М. М.	28000	32000	3000	63000
Дубовка.	Т-во Дубовской М. М.	10000	12000	8000	30000
Тоже.	Бондаренко В. В.	22000	—	1000	23000
	Выходцовъ П. Я.	16000	6000	4000	26000
	Горимовъ М. П.	11000	—	—	11000
	Водолагинъ М. Д.	10000	—	—	10000
	Мелкіе прасола	6000	—	—	6000
	Мѣстные вѣтряныя мельницы	—	—	—	25000
ИТОГО		255000	50000	50000	355000

ВѢДОМОСТЬ

купленныхъ хлѣбовъ въ зернѣ на Дубовской пристани отъ 1-го апрѣля по 1-е октября 1910 года.

Мѣстожи- тельство покупателей.	Фамиліи покупателей.	Количество въ пудахъ.			ВСЕГО.
		Переродъ.	Русская.	Рожь.	
Саратовъ.	Т. Пр. Т-во „Бр. Шмидтъ“	228300	—	2000	230300
Н.-Новгор.	М. Е. Башкировъ	19700	—	1400	21100
Царицынъ.	Товар. Цариц. муком.	84500	—	1200	85700
Астрахань.	Федоровъ комиссія Жемарина	35000	—	—	35000
Дубовка.	Грязевъ М. М. и К. муком. мельн.	10000	—	—	10000
—	Прасола на отправку вверхъ.	119000	4100	1800	124900
—	Мѣстные вѣтрян. мельницы	—	—	13500	13500
ИТОГО		496000	4100	19900	520500

В Ъ Д О М О С Т Ъ

купленныхъ хлѣбовъ въ зернѣ на Дубовской пристани отъ 10-го октября 1909 года по 15-е февраля 1910 года.

Мѣстожитель- ство покупа- телей.	Фамиліи покупателей.	КОЛИЧЕСТВО ВЪ ПУДАХЪ.			
		Переродъ.	Русская.	Рожь.	ВСЕГО.
Н.-Новгор.	Башкировъ М. Е.	72200	—	5000	77200
Саратовъ.	Т. Д. Бр. Шмидтъ	56200	—	2100	58300
Царицынъ.	Товарищ. Царицынск. М. М.	23000	32000	3000	58000
Дубовка.	Т-во Дубовской П. М. М.	10000	10000	8000	28000
	Бондаренко В. В.	16000	—	1000	17000
	Ефимовъ М. П.	12000	—	—	12000
	Выходцевъ П. Я.	11000	2000	4000	17000
	Водолагинъ М. Д.	10500	—	—	10500
	Чумичевъ	4000	—	—	4000
	Мелкіе прасола	6000	—	—	6000
	Мѣстные вѣтрянки	—	—	25000	25000
ИТОГО		220900	44000	48100	313000

В Ъ Д О М О С Т Ъ

о количествѣ купленныхъ хлѣбовъ всѣми фирмами на Быковской пристани за время съ 15 октября 1909 г. по 15 апрѣля 1910 г.

	П Ш Е Н И Ц А .		Рожь.	ВСЕГО.
	Переродъ.	Русская.		
	В ѣ с ѣ в ѣ п у д а х ѣ .			
Т. Д. Братья Шмидтъ	41000	635	8000	49635
Т-во Я. Е. Башкирова	115000	1000	1000	117000
В. М. Юдинъ	10000	12000	5000	27000
П. Д. Шеинъ, д. Царицынскаго Т.	—	14000	—	14000
Мѣстная мельн. Воллертъ и К ^о	5000	7000	2000	14000
ВСЕГО	171000	34635	16000	221635

ВѢДОМОСТЬ

о количествѣ купленного зернового хлѣба на Быковской пристани
за время съ 5-го іюля по 15-е октября 1910 года.

Мѣстожитель- ство фирмъ.	Наименованіе фирмъ.	Количество въ пудахъ.		
		Переродъ.	Русской.	ВСЕГО.
Саратовскіе.	Торг.-Пром. Т-во Бр. Шмидтъ	70379	17000	87379
Нижегород- скіе.	Т-во Я. Е. Башкировъ	188944	34353	223297
—	„ М. Е. Башкировъ	105000	17000	122000
—	„ Н. А. Бугровъ	82500	72500	155000
Мѣстные.	Быковской мельницы	10000	100000	110000
—	На рукахъ у мелкихъ торговцевъ	8800	23700	32500
ИТОГО		465623	264553	730176

ВѢДОМОСТЬ

о количествѣ купленныхъ хлѣбовъ на Камышинской пристани
съ 10-го октября 1909 г. по 20-е марта 1910 г.

Названіе фирмъ.	Переродъ.	Русская.	Рожь.	ВСЕГО.
Т-во Як. Ем. Башкирова	403200	—	45000	448200
Т-во М. Е. Башкирова	330000	—	35000	365000
Торгов. Домъ Бр. Шмидтъ	313000	—	—	313000
М. А. Ковалевъ	180000	185000	35000	400000
Е. Д. Райсихъ	77312	37285	—	114597
А. А. Шемякинъ	30000	20000	—	50000
Ф. Г. Федоровъ	50000	50000	30000	130000
У мелкихъ торговцевъ	50000	50000	5000	105000
ИТОГО	1433512	342285	150000	1925797

В Ъ Д О М О С Т Ъ

о количествѣ купленныхъ хлѣбовъ на Камышинской пристани
съ 1 ноября 1909 г. по 20 февраля 1910 г.

Наименованіе фирмъ.	Переродъ.	Русская.	Рожь.	ВСЕГО.
	Пуд.	Пуд.	Пуд.	Пуд.
Товарищ. Я. Е. Башкирова	400000	—	45000	445000
Товарищ. М. Е. Башкирова	300000	—	30000	330000
Торг. Домъ Бр. Шмидтъ	280000	—	—	280000
М. А. Ковалевъ	120000	100000	15000	235000
Ф. Г. Федоровъ	50000	50000	30000	130000
Е. Д. Райсхъ	76000	46000	—	122000
У торговцевъ на рукахъ	80000	20000	20000	120000
ИТОГО	1306000	216000	140000	1662000

Въ ономъ значится и купленный, но принятый еще хлѣбъ. Кромѣ того М. Е. Башкировъ дан-
ной зимой купилъ по Грязе-Цариц. и по Камыш. линіи ж. д. на прямое сообщеніе въ Нижній пере-
рода 400 вагон. и Я. Е. Башкировъ также съ Грязе-Цариц. лин.—200 вагоновъ.

С В Ъ Д Ъ Н І Я

о количествѣ купленныхъ хлѣбовъ съ Камышинской пристани
съ 20 іюля по 10 октября 1910 года.

Мѣстожитель- ство фирмъ.	Названіе фирмъ.	Переродъ.	Русская.	Рожь.	ВСЕГО.
Н.-Новгород.	Т-во Я. Е. Башкирова	214000	—	—	214000
"	Т-во М. Е. Башкирова	96729	21339	—	118068
"	Т-во Н. А. Бугровъ	100000	50000	—	150000
Саратовъ.	Торг. Пром. Т-во Бр. Шмидтъ	450000	—	—	450000
"	Т. Д. К. Рейнеке и С-ья	145146	28837	3975	177958
Парижъ.	Л. Дрейфусъ и К ^о	—	45000	—	45000
Камышинъ.	Е. Д. Райсхъ	75000	25000	—	100000
"	В. Н. Ткаченко	—	30000	50000	80000
"	На рукахъ у мѣстн. торгов.	60000	20000	—	80000
"	Ф. Г. Федоровъ	80000	40000	40000	160000
"	Ал. Ковалевъ	50000	100000	10000	160000
	ИТОГО	1270875	360176	103975	1735026

В Ъ Д О М О С Т Ъ

о количествѣ купленныхъ хлѣбовъ на Екатериненштадтской пристани съ 1 ноября 1909 года по 1-е апрѣля 1910 года и сколько осталось въ амбарахъ

Фамиліи покупателей.	Куплено съ 1-го ноября 1909 года по 1-е апрѣля 1910 года.					Осталось въ амбарахъ по 1-е апрѣля 1910 года.				
	ПШЕНИЦА.		Рожь.	Овесъ.	ИТОГО.	ПШЕНИЦА.		Рожь.	Овесъ.	ИТОГО.
	Пере- родъ.	Рус- ская.				Пере- родъ.	Рус- ская.			
	К О Л И Ч Е С Т В О В Ъ П У Д А Х Ъ.									
Башкировъ Я. Е.	64780	186420	34800	—	286000	64780	186420	34800	—	286000
Б. Т. Пр. Товарищество . .	—	9000	2000	—	11000	—	1600	500	—	2100
Богословскій В. В. Админ. .	—	95000	—	—	95000	—	95000	—	—	95000
Галуновъ Наслѣд.	45000	125000	80000	—	250000	45000	125000	80000	—	250000
Гергардтъ А. и Пл. Т. Д.	—	120000	—	—	120000	—	120000	—	—	120000
Дизендорфъ Бр. П. и Г. Т. Д.	13600	59000	22500	2000	97600	18100	86700	24000	700	129500
Л. Дрейфусъ и К ^о	—	70500	—	—	70500	—	70500	—	—	70500
Лисуновъ и К ^о	20000	50000	—	—	70000	—	—	—	—	—
Рейнеке и С-вья Т. Д.	—	40000	27000	—	67000	—	40000	27000	—	67000
Шмидтъ Бр. Т. Д.	40000	31000	40000	—	111000	40000	31000	40000	—	111000
Партіонщики	64400	386740	44600	15600	516340	74400	329840	33800	—	435040
Посѣвщики	—	—	—	—	—	30000	60000	20000	—	110000
ИТОГО . . .	247780	1173160	250900	17600	1689440	272280	1143060	260100	700	1676140
За то же время 1908/9 г. . .	191535	182745	13130	2520	389930	202435	183671	11600	4500	402206
” ” 1907/8 г.	164000	235160	114020	2000	510180	131000	144100	100920	1200	377220
” ” 1906/7 г.	50615	52395	20985	3900	127895	29215	9795	1070	550	40630
” ” 1905/6 г.	454080	480080	14600	25100	974360	470080	523880	13500	—	1007460

В Ъ Д О М О С Т Ъ

о количествѣ купленныхъ хлѣбовъ на Екатериненштадтской пристани съ 1-го апрѣля по 31-е октября 1910 года и сколько осталось въ амбарахъ.

Фамиліи покупателей.	Куплено съ 1-го апрѣля по 31-е октября 1910 г.					Осталось въ амбарахъ по 31-е октября 1910 г.				
	ПШЕНИЦА.		Рожь.	Овесъ.	ИТОГО.	ПШЕНИЦА.		Рожь.	Овесъ.	ИТОГО
	Переродъ	Русская.				Пере- родъ.	Русская			
	К о л и ч е с т в о в п у д а х ъ .									
Башкировъ Я. Е.	314165	692435	9800	—	1016200	19310	32288	—	—	51598
Башкировъ М. Е.	40000	177000	—	—	217000	1000	13000	—	—	14000
Баронск. Тор. Пр. Т-во . . .	—	46400	2700	—	49100	—	6400	600	—	7000
Бугровъ Н. А.	15000	67000	—	—	82000	—	—	—	—	—
Галуновъ наслѣд.	92500	110500	—	—	203000	2000	2000	—	—	4000
Дизендорфъ Бр. Т. Д. . . .	1100	41000	2500	4700	40300	—	115000	25700	1700	142400
Дрейфусъ Л. и К ^о	—	17400	—	—	17400	—	—	—	—	—
Кауфманъ С. А.	—	32000	9000	—	41000	—	48000	9000	—	57000
Либихъ Бр.	7200	27500	3000	—	37700	4000	27500	3000	—	34500
Лисуновъ и К ^о	60000	109500	—	—	169500	12000	25000	—	—	37000
Рейнеке К. и С-ья Т. Д.: Чр. комм. Г. П. Файдель.	135818	81805	—	—	217623	—	—	—	—	—
Русск. Тор. Пр. Банкъ: для админ. Богословскаго	19000	20000	—	—	39000	—	—	—	—	—
для Т. Д. Гергардъ	—	53000	—	—	53000	—	—	—	—	—
для админ. Борель	14000	—	—	—	14000	—	—	—	—	—
для админ. Скворцова . . .	—	7000	—	—	7000	—	—	—	—	—
СкобOLEVЫ Бр.	—	151000	—	—	151000	—	—	—	—	—
Сабельфельдъ Т. Д.	17500	166000	—	—	183500	4500	21300	—	—	25800
Шмидтъ Бр. Т. Д.	400000	109000	—	—	509000	3336	—	—	—	3336
Партіонщики	7500	195200	9200	10000	221900	—	207000	25300	1700	234000
Посѣвщики	20000	25000	8000	1000	54000	20000	25000	8000	1000	54000
ВСЕГО	1143783	2128740	44200	15700	3332423	66146	522488	71600	4400	664634
За тоже время 1909 г. . . .	1089652	2217863	232986	16050	3556651	159493	385073	38730	7800	611096
За тоже время 1908 г. . . .	491950	804938	41210	17900	1355998	69487	169102	32130	12500	283219

В Ъ Д О М О С Т Ъ

о купленной на Баронской пристани пшеницы и ржи разными фирмами съ октября 1909 года по 13-е февраля 1910 года.

Имена и фамилии фирмъ.	Въсь въ пудахъ.		
	Переродъ.	Русская.	Рожь.
Я. Е. Башкировъ	80000	160000	32000
Галуновъ	60000	120000	60000
Дрейфусъ	—	55000	—
Банкъ.	—	170000	—
Т. Д. Бр. Сабельфельдъ	20000	50000	—
Т. Д. Дизендорфъ	15000	48000	16000
Т. Д. Рейнеке и С-вья	—	10000	5000
Степашкинъ	10000	—	—
Гиршфельдъ	—	30000	—
Бѣляковъ	15000	120000	—
Бр. Раушенбахъ	—	30000	—
А. К. Раушенбахъ	—	10000	—
Бр. Либихъ	8000	—	—
Т. Д. Бр. Шмидтъ.	34406	31514	33893
ИТОГО.	242406	834514	146893

С в ѣ д ѣ н і я

о купленныхъ хлѣбахъ на Баронской пристани съ 1-го апрѣля
по 25-е октября 1910 года.

Наименованіе фирмъ.	В ъ п у д а х ъ.			ВСЕГО.	Остатокъ.
	Переродъ.	Русская.	Рожь.		
Торг. Пром. Т-во Бр. Шмидтъ	400000	109000	—	509000	3300
Т-во Я. Е. Башкировъ	314165	692435	—	1006600	52000
„ М. Е. Башкировъ	40000	177000	—	217000	—
Н-ки Галунова	92500	110500	—	203000	—
Н. А. Бугровъ	15000	70000	—	85000	—
Т. Д. Бр. Сабельфельдъ	17000	166000	—	183500	30000
Л. Дрейфусъ	—	17400	—	17400	—
Т. Д. Бр. Дизендорфъ	1100	4100	2500	7700	49300
Т. Д. К. Рейнеке и С-вья	135818	81805	—	217623	—
Р. Т. П. Банкъ	33000	80000	—	113000	—
Кохъ для Банка	—	19400	—	19400	—
Альтахъ	25000	45000	—	70000	—
Т. нов. мельницы	—	8000	—	8000	—
Бр. Раушенбахъ для Скобелева	—	200000	—	200000	—
Бр. Либихъ	7200	27500	3000	37000	—
Мелкіе торговцы	20000	100000	—	120000	120000
ИТОГО	1101283	1908140	5500	3014923	214600

У Р А Л Ь С К Ъ

на Биржѣ по книгѣ ведется записъ съ 1-го августа по 15-е февраля 1910 года.

Перерода	3200000 пуд.
Русской	2004000 „
Ржи	550000 „
Проса	1200000 „
ВСЕГО	7060000 пуд.

У Р А Л Ь С К Ъ

съ 1-го апрѣля по 1-е октября 1910 года.

	Переродъ.	Русская.	Рожь.
Уральское Товарищество	700000	400000	—
Карѣвъ и Старовъ	250000	250000	—
Разными лицами	400000	200000	—
ИТОГО	1350000	850000	100000

С в ѣ д ѣ н і я

о количествѣ купленнаго хлѣба на Уральской пристани
съ 1 августа 1909 г. по 15 февраля 1910 г.

	Количество въ пудахъ.				ВСЕГО.
	Переродъ.	Русская.	Рожь.	Просо.	
Товарищ. Мукомол.	1100000	500000	10000	750000	2360000
Каревъ и Старовъ .	300000	300000	15000	400000	1015000
Т. Д. Бр. Шмидтъ .	228500	—	—	—	228500
М. Е. Башкировъ .	200000	—	—	—	200000
Коняевъ .	180000	—	—	—	180000
Тупицынъ .	70000	—	—	—	70000
Богословскій .	35000	—	—	—	35000
Степашкинъ .	30000	—	—	—	30000
Паншинъ И. Ф. .	100000	40000	—	—	140000
Кармановъ В. Ф. .	75000	100000	50000	—	225000
Поповъ И. И. .	—	10000	55000	—	65000
Лактионовъ И. К. .	65000	65000	25000	—	155000
Польговъ .	20000	20000	20000	—	60000
Макарычевъ .	20000	20000	—	—	40000
Карева Д. Ф. .	10000	30000	20000	—	60000
Сладковъ П. А. .	40000	4000	38000	—	82000
Софроновъ .	20000	20000	25000	—	65000
Денисовъ .	60000	60000	—	—	120000
Бр. Курашевы .	50000	40000	20000	—	110000
Овчинниковъ .	30000	—	15000	—	45000
Фоминъ и Хохлачевъ .	50000	30000	10000	—	90000
Чертороговъ, Разсохинъ	40000	8000	10000	—	58000
Корневъ .	40000	10000	10000	—	60000
Гуревичъ .	—	300000	100000	—	400000
Беніаминовичъ .	—	300000	100000	—	400000
Коганъ .	—	50000	—	—	50000
Шереманъ .	—	10000	—	—	10000
Стуловъ .	—	10000	—	—	10000
Хохлачевъ .	50000	—	—	—	50000
Мелкими лицами .	386500	83000	27000	150000	646500
ИТОГО .	3200000	2010000	550000	1300000	7060000

В Ъ Д О М О С Т Ъ

купленного хлѣба на Балаковской пристани съ 15-го іюля
по 25-е октября 1909 года.

№№	Мѣстонахожденіе фирмъ.	Наименованіе фирмъ.	Количество въ пудахъ.		
			Переродъ.	Русская.	ВСЕГО.
1	Балаково.	Бѣляковъ П. А.	19285	68795	88080
	"	Онъ же для Т. Д. М. Н. Чумако- ва и С-вья	96005	—	96005
	"	Онъ же для Т. Д. Корольковой и Ба- рабановой	68000	56000	124000
	"	Онъ же для Степашкина	—	162890	162890
	"	" для Журавленва	4000	—	4000
2	"	Бр. Мичурины А. А. и М. А.	309051	60776	369327
3	"	Вѣховъ С. М. для Гарцева	—	75000	75000
	"	Онъ же для Аристова	60000	60000	120000
	"	Онъ же	29000	29000	58000
4	"	Якимовъ К. В.	106000	132000	238000
5	"	Жестянинъ А. О.	—	310000	310000
6	"	Зоринъ Е. В.	27000	28000	55000
7	"	Головановъ В. В.	33600	111500	145100
8	"	Смирновъ А. В.	32000	80000	112000
9	"	Виноградовъ С. Н. и К ^о	—	53250	53250
10	"	Стародубцевъ М. Д.	—	48000	48000
11	"	Басистовъ М. Е.	—	18000	18000
12	"	Снѣтковъ И. А.	28000	26400	55200
13—14	"	Головановъ И. В. и Задковъ	—	56000	56000
15	Вольскъ.	Т-во Меньковъ Н. С.	119200	415760	534960
16		Т-во Меркульевъ И. В. и С-вья	68995	93574	162569

№№	Мѣстонахожденіе фирмъ.	Наименованіе фирмъ.	Количество въ пудахъ.		
			Переродъ.	Русская.	ВСЕГО.
17		Мельниковъ С. Г.	18800	150000	—
		Онъ же для администраціи	50000	—	—
		Скворцова	—	—	—
		Своего посѣва	11200	—	230000
18	Тверь.	Т-во Бр. Коняевыхъ	111500	181500	293000
19	Рыбинскъ.	Жиловъ А. В.	53400	116600	170000
20		Калашниковъ Е. С.	69420	170292	239712
21		Т. Д. Бр. Садовые	65000	75000	140000
22	Сызрань.	Перемогинъ	50000	100000	150000
23	Н. Новгородъ.	Бугровъ Н. А.	123818	161791	285609
24	"	Башкировъ Я. Е.	134555	104900	239455
25	"	Дегтяревъ М. А.	138720	153287	292007
26	Петербургъ.	Н-ки А. И. Галунова	129787	147889	277676
27	"	Л. Дрейфусъ и К ^а	—	247000	247000
28	Ярославль.	Т. Д. И. Л. Вахрамѣва С-вья . . .	51000	30000	81000
29	"	Щербаковъ	96000	—	96000
30	Кашинъ.	Андроновъ И. И.	15000	25000	40000
31	Самара.	Башкировъ М. Е.	154000	97000	251000
32	Саратовъ.	Богословскій В. В.	—	77232	77232
33	Балаково.	Мелкіе партіонщики	150000	250000	400000
ВСЕГО			2422936	3693435	6116372
За тотъ же періодъ 1908 г. . . .			1442853	1617087	3059940
" " 1907 г.			1544135	1265128	2809263
" " 1906 г.			1310202	344872	1755084
" " 1905 г.			2453142	1295200	3748342

В Ъ Д О М О С Т Ъ

купленного хлѣба за время съ 16 октября 1910 года
по 1 апрѣля 1911 года и оставшагося на складѣ
на 16 октября

на Балаковской Биржѣ.

№№	Наименованіе фирмъ.	Мѣсто- нахожденіе.	Состояло на складѣ на 16 октября 1910 г.			Куплено съ 16 октября 1910 г. по 1 апрѣля 1911 года.			Состоитъ все- го съ остат- комъ.
			Перер.	Русск.	ВСЕГО.	Перер.	Русск.	ВСЕГО.	
1	Т-во Я. Е. Башкировъ. .	Ниж. Новг.	—	40000	40000	131000	102000	233000	273000
2	Т-во М. Е. Башкировъ. .	—	—	—	—	125200	—	125200	125200
3	Т-во Н. А. Бугровъ. . .	—	—	—	—	106364	220982	327346	327346
4	М. А. Дегтяревъ	—	—	65000	65000	104440	105769	210209	275209
5	Е. С. Калашниковъ. . .	Рыбинскъ.	—	—	—	64000	89000	150000	150000
6	М. И. Тропская	—	—	—	—	30000	70000	100000	100000
7	Т-во Бр. Коняевы	Тверь.	—	—	—	183321	70304	153625	253625
8	Т. Д. хлѣбныхъ товаровъ И. А. Вахромѣевъ С-ья.	Ярославль.	—	—	—	105000	50000	155000	155000
9	Н-ки А. И. Галунова . .	Петербургъ.	—	—	—	31484	11412	42896	42896
10	Товарищ. Меньковъ Н. С.	Вольскъ.	—	250000	250000	85400	96376	181416	431416
11	Мельниковъ С. Г. . . .	—	—	—	—	—	140000	140000	140000
12	Т. П. Т-во И. В. Мер- кульевъ и С-ья	—	—	—	—	100000	—	100000	100000
13	Т-во Бр. Шмидтъ	Саратовъ.	—	—	—	241550	120270	361820	361820
14	Администрація по дѣламъ В. В. Богословскаго. .	Саратовъ.	—	—	—	135000	200000	335000	335000
15	Бѣляковъ П. А.	Балаково.	—	40000	40000	34000	146000	180000	220000
16	Вѣховъ С. М.	—	—	—	—	—	65520	65520	65520
17	Бр. Мичурины.	—	—	—	—	—	312390	312390	312390
18	Головановъ В. В.	—	40000	—	40000	16000	90000	106000	146000
19	Мальцевъ А. М. (своего посѣва)	—	100000	—	100000	60000	—	60000	160000
20	Смирновъ А. В.	—	40000	80000	120000	—	—	—	120000
21	Головановъ И. В. Онъ же для Истомина.	—	—	—	—	—	33964	70428	70428
		—	—	—	—	36464	—		

№№	Наименованіе фирмъ.	Мѣсто- нахожденіе.	Состояло на складѣ на 16 октября 1910 г.			Куплено съ 16 октября 1910 г. по 1 апрѣля 1911 года.			Состоитъ все- го съ остат- комъ.
			Перер.	Русск	ВСЕГО.	Перер.	Русск	ВСЕГО.	
22	Желѣзновъ А. С.	—	—	50000	50000	33600	52450	86050	136050
23	Рус. для виѣш. тор. Банкъ	—	—	—	—	60000	150000	210000	210000
24	Русск. торг.-пром. Банкъ для Желѣзнова А. С. .	—	—	—	—	4249	50302	44550	54550
25	Бр. Мореновы	—	—	40000	40000	—	—	—	40000
26	Лотаревъ В. В.	—	—	30000	30000	—	—	—	30000
27	Снѣтковъ И. А.	—	28000	48900	77700	—	—	—	77700
28	Смирновъ П. И.	—	—	—	—	—	28800	28800	28800
29	Задковъ Н. А.	—	—	—	—	—	24000	24000	24000
30	Виноградовъ С. Н.	—	1300	12590	13890	5450	8030	13480	27370
31	Зоринъ Е. В.	—	—	—	—	—	42500	42500	42500
32	А. О. Жестянинъ	—	—	—	—	36000	14000	50000	50000
33	И. В. Кобзарь, въ томъ числѣ своего посѣва 40000 пудовъ	—	—	32000	32000	8000	40000	48000	80000
34	М. Е. Басистовъ	—	—	18000	18000	—	12000	12000	30000
35	К. С. Ларинъ	—	—	—	—	—	20000	20000	20000
36	М. Д. Стародубцевъ . .	—	—	35000	35000	—	15000	15000	50000
37	Мелкіе партіонщики и посѣвщики.	—	10000	270000	280000	6000	54000	60000	340000
			180100	1051490	1231590	1739161	2435069	4174230	5405820

Примѣчаніе: изъ остатка на 16 октября отправлено 78000 пудовъ, на 1 апрѣля состоитъ 1231590 пудовъ, вмѣсто показанныхъ по осенней вѣдомости—1309590 пудовъ.

Съ 25 октября 1909 года по 1 апрѣль 1910. Куплено 3754858
1909 1302702
1908 1029123
1907 857049
1906 1755084
1905 3858030

В Ъ Д О М О С Т Ъ

купленного хлѣба за время съ 15-го іюля по 16-е
октября 1910 года.

на Балаковской биржѣ.

№№ по порядку.	Наименованіе фирмъ.	Мѣсто- нахожденіе.	Куплено и отправлено (въ пудахъ).			Осталось на складѣ (въ пудахъ).		
			Перер.	Русск.	ВСЕГО.	Перер.	Русск.	ВСЕГО.
1	Т-во Н. К. Поповы	Алатырь.	64500	34300	98800	—	—	—
2	Коммерціи Совѣтникъ Е. С. Калашниковъ	Рыбинскъ.	110037	231471	341508	—	—	—
3	Н-ки А. В. Жилова	—	81058	111942	193000	—	—	—
4	М. И. Тропская	—	20000	30000	50000	—	—	—
5	Т. Д. Бр. Садовые	—	62900	36500	99400	—	—	—
6	М. А. Дегтяревъ	Ниж.-Новг.	100000	183402	283402	—	65000	65000
7	Т-во Я. Е. Башкировъ	—	127530	95032	222562	—	40000	40000
8	Т-во М. Е. Башкировъ	—	124450	234164	358624	—	28000	28000
9	Т-во Н. А. Бугровъ	—	61740	414193	475933	—	—	—
10	Т-во Чернонебовъ Я. С.	—	34676	25324	60000	—	—	—
11	Бр. Цвѣлевы	Торжекъ.	45634	22422	68056	—	—	—
12	Товарищество паровой мельн.	Царицынъ.	11300	27400	38700	—	—	—
13	Т-во Бр. Шмидтъ	Саратовъ.	93980	142000	235980	—	—	—
14	Администрація В. В. Бого- словскаго	—	—	222598	222598	—	—	—
15	Администрація Э. Борель	—	—	100000	100000	—	—	—
16	Т-во Бр. Коняевы	Тверь.	143200	166400	309600	—	—	—
17	Т. Д. И. Оконишниковъ С-вья	Казань.	65819	57396	123215	—	—	—
18	Н-ки Шамова Я. Ф.	—	63500	21100	84600	—	—	—
19	Т-во Меньковы Н. С.	Вольскъ.	28280	277488	305768	—	250000	25000
20	Т-во Меркульевы И. В. С-вья	—	146000	—	146000	—	1000	10000
21	Мельниковъ С. Г.	—	—	100000	100000	—	—	—
22	Онъ-же для Администраціи Н. В. Скворцова	—	50000	—	50000	—	—	—
23	Брусянцевъ В. К.	—	—	120000	120000	—	—	—
24	Бѣляковъ П. А.	Балаково.	—	—	—	—	40000	40000
	Онъ-же для Т. Д. Королько- вой и Барабановой	—	68400	39000	385830	—	—	—
	Онъ-же для Чумакова	—	200030	—	—	—	—	—
	„ „ Степашкина	—	—	78400	—	—	—	—
25	Якимовъ К. В. для админи- страціи Н. В. Скворцова	—	59980	—	—	—	—	—
	Онъ-же для Т. Д. Корольковой и Барабановой	—	45350	12570	—	—	—	—
26	Вѣховъ С. М.	—	—	3000	—	—	—	—
	Онъ-же для Аристовъ	—	114038	59902	—	—	—	—
	Онъ-же для И. Н. Гарцева	—	40146	30294	—	—	—	—
27	Бр. Мичурины М. и А. А.	—	172690	122017	294707	—	—	—
28	Бр. Масленниковы Д. и А. А.	—	—	30000	30000	—	—	—
29	Желѣзновъ А. С.	—	—	—	—	—	50000	—
30	Головановъ В. В.	—	—	—	—	40000	40000	—
31	Мальцевъ А. М.	—	—	—	—	100000	—	—
32	Стародубцевъ М. Д.	—	—	—	—	—	35000	—
33	Бр. Мореновы	—	—	—	—	—	40000	—
34	Смирновъ А. В.	—	—	—	—	40000	80000	—

№№ по порядку.	Наименованіе фирмъ.	Мѣсто- нахожденіе.	Куплено и отправлено (въ пудахъ).			Осталось на складѣ (въ пудахъ).		
			Перер.	Русск.	ВСЕГО.	Перер.	Русск.	ВСЕГО.
35	Снѣтковъ И. А.	Балаково.	—	—	—	28800	48900	77700
36	Кобзаръ И. В.	—	—	—	—	—	32000	32000
37	Виноградовъ С. Н.	—	—	—	—	1300	12590	13890
38	Басистовъ М. Е.	—	—	—	—	—	18000	18000
39	Мелкіе партіонщики	—	20000	60000	80000	10000	270000	280000
40	Ларинъ И. К.	—	—	19000	19000	—	—	—
41	Лотаревъ В. В.	—	—	—	—	—	30000	30000
42	И. И. Андроновъ	Кашинъ.	—	41000	41000	—	—	—
43	Т. Д. И. А. Вахрамѣева С-вья	Ярославль.	147800	—	147800	—	—	—
44	Н-ки А. И. Галунова	С.-Петерб.	112000	27000	139000	—	—	—
45	Т. Д. Ильинъ К. А. и С-вья.	Сызрань.	35000	44050	79050	—	—	—
46	Чернухинъ К. И. С-вья Т. Д.	—	15000	—	15000	—	—	—
			2465038	3246455	5711493	220100	1089490	1309590
						7021083		
			Съ 25 октября 1909 г. по 20 октября 1910 г. . 1260000					
			Съ 15 іюля 1909 г. по 25 октября 1909 г. . . 116372					
			За тоже время 1908 г. 305990					
			1907 г. 2809263					
			1906 г. 1755084					
			1905 г. 3748342					

ВѢДОМОСТЬ

о количествѣ купленныхъ хлѣбовъ на Николаевской пристани за время
съ 5-го октября 1909 г. по 20-е марта 1910 г.

№№	Мѣсто- жительство.	Название фирмъ.	Переродъ.	Руссакъ.	Рожъ.	ИТОГО.
1	Н.-Новгородъ.	Т-во М. Е. Башкирова	70510	115670	24330	210510
2	"	Мук. Т-во Я. Е. Башкирова	70374	59432	6950	136756
3	"	М. А. Дегтяревъ	28885	152310	—	181195
4	"	Т-во Н. А. Бугрова	—	20650	—	20652
5	Казань.	Т. Д. И. Окопишниковъ съ С-ми .	19000	78000	—	97000
6	Саратовъ.	Т. Д. Бр. Шмидтъ	46840	—	28951	75791
7	"	Т. Д. Рейнеке С-вья	5200	7712	1300	14212
8	Камышинъ.	Ковалевъ	—	20500	—	20500
9	"	Луи Дрейфусъ	—	5000	—	5000
10	Царицынъ.	Царицынское Товарищество . . .	—	101403	—	101403
11	Сл. Никол.	Т-во Пфлаумеръ	13500	17200	5060	35760
12	"	На рукахъ у мелкихъ торг. . . .	—	85000	—	85000
ИТОГО			254309	662879	66591	983779

СВѢДѢНІЯ

о количествѣ купленныхъ хлѣбовъ на Николаевской пристани за время
съ 15 октября 1909 г. по 14-е февраля 1910 г.

Мѣсто- жительство.	Название фирмъ.	Количество въ пудахъ.			
		Переродъ.	Русская.	Рожъ.	ВСЕГО.
Саратовскіе.	Т. Д. Бр. Шмидтъ	46768	—	22332	69100
"	Т. Д. К. Рейнеке и С-вья	5000	6500	500	12000
Н.-Новгород.	Т-во Я. Е. Башкирова	66700	5100	7000	124700
"	Т-во М. Е. Башкирова	64000	112000	24000	200000
"	М. А. Дегтярева	22230	126431	—	148661
Казанскіе.	Т-во Д. И. Окопишниковы	13000	72000	—	85000
Сл. Николаев.	Т-во Пфлаумеръ	7000	10000	3000	20000
"	Л. Дрейфусъ и Ко	—	5000	—	5000
Камышинск.	М. А. Ковалевъ	—	20000	—	20000
Царицынск.	Царицынское Мукомольное Т-во	—	101403	—	101403
ИТОГО		224698	504334	56832	785864

ВѢДОМОСТЬ

о количествѣ купленныхъ хлѣбовъ на Николаевской пристани за время съ 20-го іюля по 5-е октября 1910 года.

№№	Мѣсто- жительство.	Названіе фирмъ.	Количество въ пудахъ.			
			Переродъ.	Русская.	Рожь.	ИТОГО.
1	Н.-Новгородъ.	Т-во М. Е. Башкировъ	149610	96082	—	245092
2	"	Муком. Т-во Я. Е. Башкирова . .	119642	25415	—	144457
3	"	М. А. Дегтяревъ	3768	155010	—	158778
4	"	Т-во Н. А. Бугрова	15000	25000	—	40000
5	Казань.	Т. Д. Оконишниковъ съ С-ми . .	13072	179464	—	192536
6	Саратовъ.	Т. Д. Бр. Шмидтъ	2000	—	—	2000
7	"	Т. Д. К. Рейнеке С-вья	40000	—	—	40000
8	Сл. Николаев.	Т-во Пфлаумеръ	20000	45000	5000	70000
9	"	На рукахъ у мелк. торговц. . .	15000	25000	—	40000
ИТОГО . . .			377492	550971	5000	933463

СВѢДѢНІЯ

о покупкѣ пшеницы и ржи на Н.-Банновской пристани съ осени 1909 г. въ теченіе настоящей зимы.

Наименованіе фирмъ.	Количество въ пудахъ.			
	Переродъ.	Русская.	Рожь.	ВСЕГО.
Башкировъ М. Е.	35000	115000	5100	155100
Торг. Домъ Бр. Шмидтъ	55694	139046	3485	198225
Л. Дрейфусъ и К ^о	—	15000	—	15000
И. А. Ардюковъ	3000	15000	—	18000
Г. И. Филаретовъ	—	5000	—	5000
На мельницу Рогаткина	—	5000	—	5000
ИТОГО	93694	294046	8585	396325

В ы п и с к а

о покупкѣ хлѣба на Нижне-Банновской пристани съ 1 августа по 10 октября 1910 г.

	Переродъ.		Русск.		Рожь.		ВСЕГО.	
	Пуд.	Ф.	Пуд.	Ф.	Пуд.	Ф.	Пуд.	Ф.
Товарищ. М. Е. Башкировъ	27820	—	232180	—	1120	—	261120	—
Рогаткинъ И. Дм.	—	—	15000	—	300	—	15300	—
Филаретовъ Гр. Ив.	500	—	4000	—	—	—	4500	—
Федосѣевъ С. Л.	1500	—	2500	—	—	—	4000	—
Каширинъ Дм. Ф.	200	—	1300	—	—	—	1500	—
Т. Д. „Бр. Шмидтъ“	80022	—	237362	—	2542	35	319926	35
ИТОГО	110042	—	492342	—	3962	35	606346	35

В ѣ д о м о с т ь

Торговому Дому „Братья Шмидтъ“ въ Саратовѣ о количествѣ купленной на Баландинской пристани пшеницы и ржи съ 1 августа 1909 года по 14 февраля 1910 года.

	Переродъ.	Русск.	Ржи.
	Пуд.	Пуд.	Пуд.
Перероду	500000	—	—
Русской	—	475000	—
Ржи	—	—	250000
Зимней	100000	900000	50000

С в ѣ д ѣ н і я

Торгово-Промышленному Товариществу „Братья Шмидтъ“ въ Саратовѣ о купленной на Баландинской пристани пшеницы и ржи съ 1 апрѣля по 1 октября 1910 года.

	Количество въ пудахъ.			ВСЕГО.
	Переродъ.	Русская.	Рожь.	
Перероду	168275	—	—	168275
Русской	—	1291900	—	1291900
Ржи	—	—	64225	64225
ИТОГО	168275	1291900	64225	1524400

В ъ д о м о с т ь

о купленной на Сосновской пристани пшеницы и ржи разными фирмами съ 1-го августа по 1-е октября 1910 года.

Наименованіе фирмъ.	Переродъ.	Русская.	Рожь.
Торгово-Промыш. Т-во „Бр. Шмидтъ“	449	184580	27630
Торгов. Домъ „К. Рейнеке и С-ья“	208	192196	17878
Март. Егор. Кауфманъ	—	10900	5000
В. А. Бабаховъ	—	63625	—
ИТОГО	657	450401	50508

В ъ д о м о с т ь

о количествѣ купленной на Курнаевской пристани пшеницы и ржи разными фирмами съ осени 1909 года въ теченіе настоящей зимы 18-го февраля 1910 года.

	Р о ж ь.		П Ш Е Н И Ц А.			
			Переродъ.		Русская.	
	Пуд.	Фун.	Пуд.	Фун.	Пуд.	Фун.
Нами куплено	7688	15	6205	20	36149	—
Кромѣ насъ никѣмъ не куплено.						

С в ѣ д ѣ н і я

О ПОКУПКѢ ПШЕНИЦЫ НАШЕГО РАЙОНА.

	Покупка отъ 1 апрѣля по 1 октября 1910 г.			Покупка отъ 1 октября по 1 апрѣля 1911 г.			ВСЕГО.
	Перер.	Русск.	Рожь.	Перер.	Русск.	Рожь.	
Тарлыкъ—Шмидтъ	30200	65400	—	13900	42300	—	151800
Яблоновки—Рейнеке	40000	115000	7000	10000	52000	—	224000
Степной Вольской Яблоновки—Бузыкъ.	25000	200000	—	—	73000	—	298000
ИТОГО	95200	380400	7000	23900	167300	—	673800

Въ 1910 году отправлено со станціи Саратовъ-тов., въ томъ числѣ и съ Городской станціи— всего грузовъ малой скорости 5434471 и прибыло 8903639 пудовъ.

Т А Б

привоза хлѣбовъ въ возахъ на базаръ г. Саратова въ ноябрѣ, декабрѣ 1909

	Н о я б р ь.				Д е к а б р ь.					Я н в а р ь.				Ф е в р а л ь.				М а р т ь.				А п р ь.		
	Съ 31 октября по 6 ноября.	Съ 7 по 13 ноября.	Съ 14 по 20 ноября.	Съ 20 по 28 ноября.	Съ 28 ноября по 4 декабря.	Съ 5 по 11 декабря.	Съ 11 по 18 декабря.	Съ 19 по 24 декабря.	Съ 25 декабря по 1 января.	Съ 2 по 9 января.	Съ 9 по 15 января.	Съ 16 по 22 января.	Съ 22 по 30 января.	Съ 30 января по 5 февраля.	Съ 6 по 12 февраля.	Съ 13 по 20 февраля.	Съ 20 по 26 февраля.	Съ 27 февраля по 5 марта.	Съ 5 по 13 марта.	Съ 13 по 19 марта.	Съ 20 по 26 марта.	Съ 27 марта по 3 апрѣля.	Съ 3 по 9 апрѣля.	Съ 10 по 16
Пшеница русская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ переродъ. . .	35	94	331	530	465	205	245	670	215	225	535	380	230	445	450	650	161	130	255	146	42	—	12	—
Рожь.	14	16	66	110	185	90	100	265	65	47	225	140	73	120	200	200	53	70	142	26	25	—	—	—
Овесъ переродъ. . . .	18	—	17	59	172	69	83	365	41	40	110	130	61	285	275	230	42	80	70	11	—	—	—	—
„ русский.	—	—	19	32	98	80	42	200	57	26	63	170	35	155	485	350	10	110	32	—	—	—	—	—
Ячмень.	15	3	10	39	38	51	15	168	60	26	275	85	10	77	95	120	73	50	50	—	—	—	—	—
Горохъ.	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	5	23	15	—	100	—	—	—	—	—	—
Пшено	—	—	6	—	1	—	—	35	—	—	4	—	—	5	7	40	4	40	—	2	—	—	—	—
Крупа гречневая. . . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Подсолнухи грызовые .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ масличные.	18	32	115	415	745	635	670	870	250	105	530	920	450	495	710	600	65	213	300	31	—	—	—	—
Мука пшеничная. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ пеклеванная. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ ржаная	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого возовъ.	100	145	564	1185	1704	1130	1155	2581	688	469	1746	1825	859	1589	2245	2205	408	793	849	216	67	—	12	—
Итого пудовъ.	2500	3625	14100	29625	42600	28250	28875	64525	17200	11725	43650	45625	21475	39725	56125	55125	10200	19825	21225	5400	1675	—	300	—