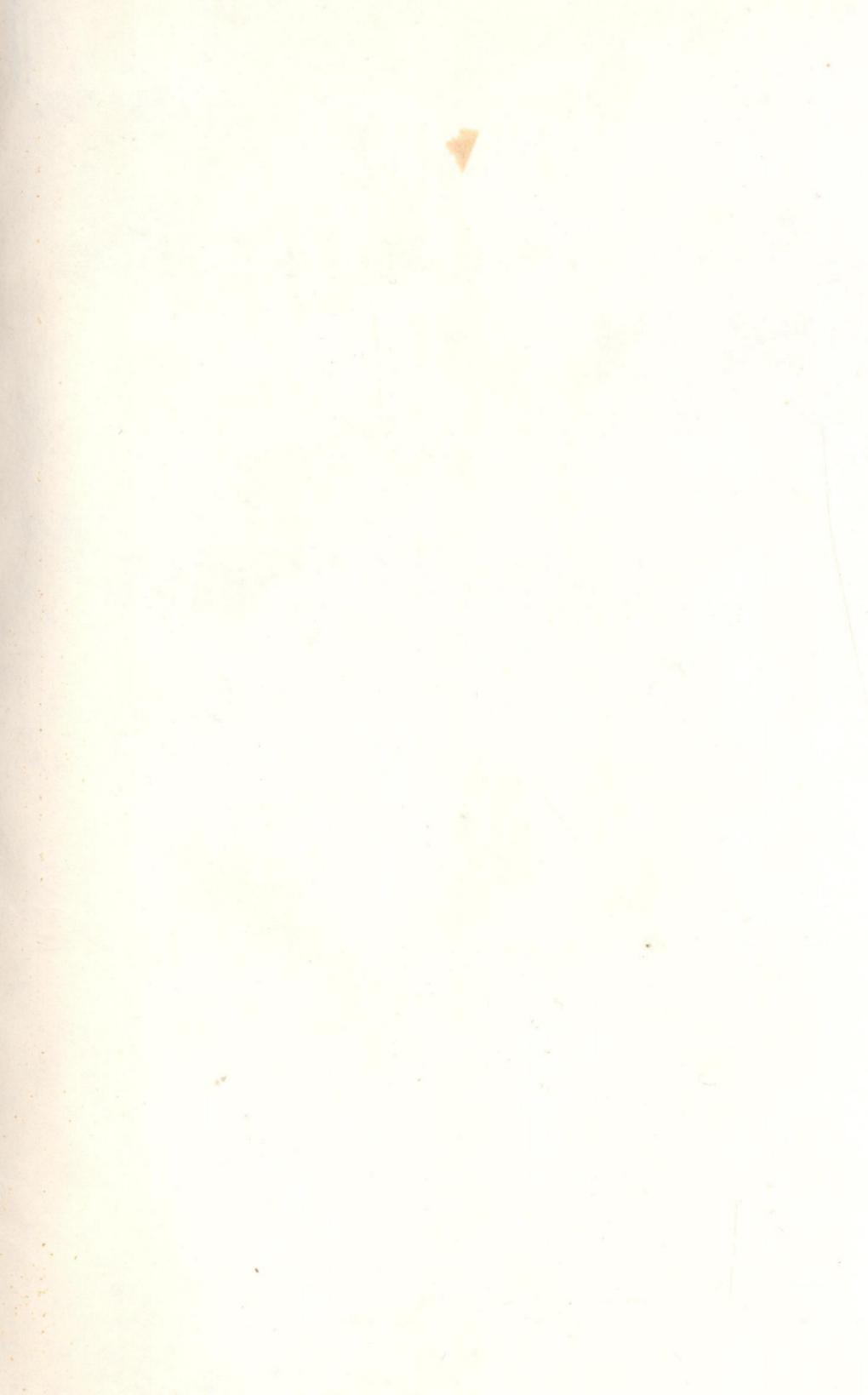


Tip 1112  
26

изве́тия  
Киевского Коллежерговско-  
го га. 10м. XXVI K., 1914.

K., 1914.







Пр 1112  
26

Vol. XXVI.

Annales  
de l'Institut Commercial de Kiev.



ИЗВѢСТИЯ  
Киевского Коммерческого  
ИНСТИТУТА.

1914.

Книга XXVI.



КІЕВЪ—1914.

455929

Державна історична  
бібліотека УРСР

Печатано по опредѣленію Учебнаго Комитета Кіев. Коммерч. Института.  
Директоръ **М. Довнаръ-Запольскій.**

Типографія И. И. Чоколова, Кіевъ, Б.-Житомирская № 20, соб. д.

## СОДЕРЖАНИЕ.

---

СТР.

### С. І. Новаковскій. Панамскій каналъ и его міровое значение.

Глава V. Вліяніе Панамского канала на міровые рейсы . . . . .	289 — 316
" VI. Плата за проходъ черезъ каналъ. Возможные финансовые результаты . . . . .	317 — 339
" VII. Вліяніе Панамского канала на виѣшнюю тор- говлю и экономическую жизнь Японіи . . . . .	340 — 384

### К. Г. Воблый. Основы экономии страхования.

#### Отдѣль V. Личное страхование:

2. Страхование отъ несчастныхъ случаевъ и гражданской ответственности . . . . .	225 — 240
" VI. Огневое страхование . . . . .	240 — 319
" VII. Транспортное страхование . . . . .	319 — 339
" VIII. Сельско-хозяйственное страхование:	
1. Страхование скота . . . . .	339 — 357
2. Страхование отъ градобитій . . . . .	357 — 371
" IX. Мелкіе виды страхования . . . . .	371 — 387
" X. Перестрахование . . . . .	387 — 401

---

---



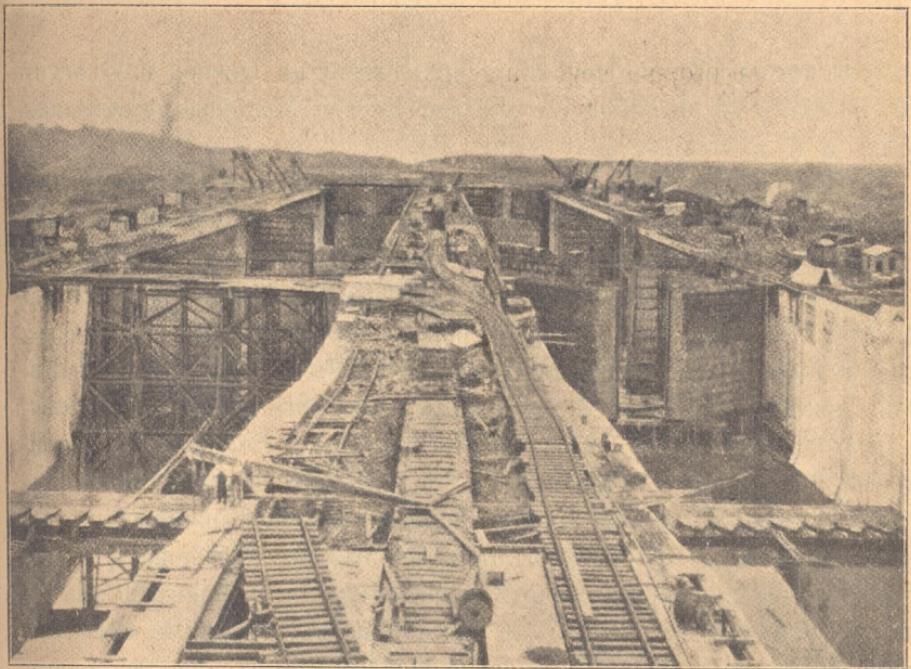
V. Таблица разстояний отъ портовъ Атлантическаго побережья Соед. Штатовъ до портовъ Японіи,  
Китая и Филиппинъ.

О Т В	Л о к о г а м ы ч р е зъ		Ш а н х а я ч р е зъ		Гонгконга чрезъ		М а н и л ы чрезъ	
	Д	О	Г	А	Г	А	Г	А
Портлэнда . . .	10.010	10.308	13.363	10.861	11.349	12.322	11.903	12.201
Бостона . . .	9.966	10.264	13.401	10.817	11.305	12.360	11.859	12.157
Нью-Йорка . . .	9.798	10.096	13.566	10.649	11.137	12.525	11.691	11.989
Филадельфії . . .	9.770	10.068	13.708	10.621	11.109	12.667	11.663	11.961
Балтиморы . . .	9.725	10.023	13.841	10.576	11.064	12.800	11.618	11.916
Норфолька . . .	9.603	9.901	13.719	10.451	10.942	12.678	11.496	11.794
Чарльстона . . .	9.388	9.686	13.963	10.239	10.727	12.922	11.281	11.579
Саванны . . .	9.387	9.685	14.036	10.238	10.726	12.995	11.280	11.578
Джаксонвіля . . .	9.340	9.638	14.111	10.191	10.679	13.070	11.233	11.531
Портъ-Тампа . . .	9.041	9.339	14.626	9.892	0.380	13.585	10.934	11.232
Пенсаколя . . .	9.173	9.471	14.831	10.024	10.512	13.790	11.066	11.364
Мобиля . . .	9.200	9.498	14.871	10.051	10.539	13.830	11.093	11.391
Нового Орлеана . . .	9.219	9.517	14.924	10.070	10.558	13.883	11.112	11.410
Гальвестона . . .	9.323	9.621	15.100	10.174	10.662	14.059	11.216	11.514

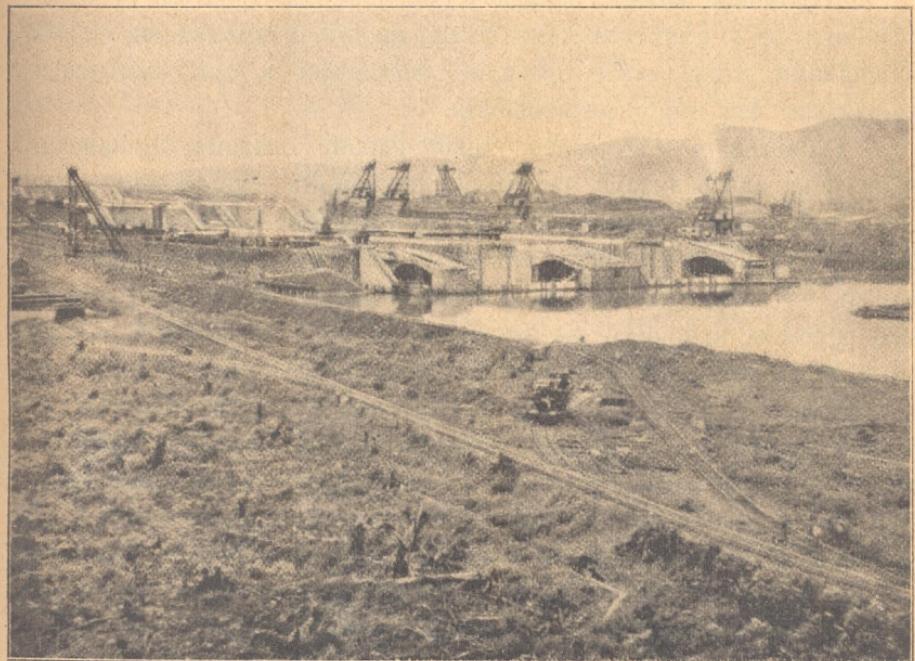
Изъ приведенныхъ данныхъ мы видимъ, что атлантические порты Соед. Штатовъ получаютъ значительное сокращеніе въ разстояніяхъ къ портамъ Японіи и Китая, въ предѣлахъ отъ 3 до 6 тысячъ мор. миль, а также немалое сбереженіе сутокъ пути для судовъ этихъ рейсовъ. Примѣрно, для большей наглядности, разсмотримъ эти сокращенія:

Р Е Й С Ы.	Р а з с т о я н і я .		Разница + въ пользу Панамы — въ пользу Суэза.
	Черезъ Панаму.	Черезъ Суэзъ.	
Нью-Йоркъ—Токогама . . . . .	9.798	13.566	+ 3.768
“ —Шанхай . . . . .	10.649	12.525	+ 1.876
“ —Гонгконгъ . . . . .	11.691	11.673	— 18
“ —Манила . . . . .	11.548	11.589	+ 41
Гальвестонъ—Токогама . . . . .	9.323	15.100	+ 5.777
“ —Шанхай . . . . .	10.174	14.059	+ 3.885

Такимъ образомъ, до Токогамы и Шанхая и портовъ, близлежащихъ къ нимъ, Панамская линія значительно короче, но уже отъ Гонгконга по Суэзской линіи будетъ ближе на 18 мор. миль. Что же касается разстоянія между Нью-Йоркомъ и Манилой черезъ Токогаму, то оно по Панамской линіи короче, всего лишь на 41 м. м.; если же направляться черезъ Гавайскіе острова и Токогаму, то уже окажется болѣе короткой Суэзская линія, а именно, на 257 мор. миль. Разстояніе изъ Нью-Йорка до важнѣйшаго торгового порта въ центральной части Тихаго океана—въ Гонолулу (Гавайскіе острова) сократится, приблизительно, на половину при пользованіи Панамской дорогой. На основаніи всѣхъ приведенныхъ цифровыхъ данныхъ о рейсахъ Дальн资料го Востока можно смѣло утверждать, что, хотя открытие Панамского канала должно непосредственно произвести крупную реформу въ морскомъ транспортѣ и торговыхъ сношеніяхъ только лишь между Гаваями, портами расположеными съвернѣ Шанхая, и, особенно, портами Японіи, съ одной стороны, и портами восточныхъ береговъ С. Америки, съ другой, но, въ связи съ крупнѣйшими перемѣнами въ рейсахъ на съверной и средней части Тихаго океана, произойдутъ,



Видъ съ сѣвера на верхніе шлюзы въ Гатунѣ.



Общій видъ съ юго-запада на постройку Гатунскихъ шлюзовъ.

вѣроятнѣе всего, не меньшія перемѣны и въ южной его части, въ рейсахъ къ Филиппинамъ, Южн. Китаю, Малайскому архипелагу и т. д.

Въ виду изложенныхъ обстоятельствъ всѣ товары американско-дальневосточной торговли, которые до сихъ порь направлялись по Суэзскому каналу или трансконтинентальнымъ желѣзнымъ дорогамъ, или же, наконецъ, по круговымъ южно-американскимъ путямъ, во избѣженіе высокой транспортной платы и изъ соображеній экономіи въ разстояніи, большей частью, перейдутъ вскорѣ къ Панамскому рейсу. Естественнымъ результатомъ этого будетъ то, что вліяніе Соед. Штатовъ на Дальнемъ Востокѣ и Тихомъ океанѣ значитель но возрастетъ, и, слѣдовательно, борьба за дальневосточные рынки приметъ еще болѣе ожесточенный и острый характеръ. Что же касается Японіи, то хотя она и получить значительныя выгоды отъ чрезвычайно оживленныхъ торговыхъ сношеній, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, пріобрѣтетъ также сильнаго и опаснаго конкурента въ Сѣверномъ и Южномъ Китаѣ, Маньчжуріи и Кореѣ въ лицѣ всесильнаго американскаго капитала. Но обѣ этомъ подробнѣе поговоримъ въ слѣдующихъ главахъ.

Панамскій каналъ сблизить еще Дальній Востокъ съ богатѣйшими южно-американскими республиками, называемыми сокровищницами міра, какъ Бразилія, Аргентина и др., оживить и расширить ихъ торговыя сношенія.

Остается еще выяснить, какое вліяніе окажетъ Панамскій каналъ на австралийскіе рейсы. До сихъ порь существовало четыре рейса между атлантическими портами Европы и Австралией. Во-первыхъ, рейсъ черезъ мысъ Доброй Надежды, во-вторыхъ—черезъ Суэзскій каналъ, въ-третьихъ—южно-американскіе круговые рейсы и, наконецъ, въ-четвертыхъ—смѣшанный путь, сперва по материковымъ трансъ-американскимъ желѣзнымъ дорогамъ, а затѣмъ черезъ Великій океанъ. Изъ всѣхъ этихъ направленій рейсы черезъ мысъ Доброй Надежды и круго-американскіе, въ значительной степени, сократятся Панамскимъ каналомъ, а потому большая часть судовъ, за исключеніемъ немногочисленныхъ парусныхъ, уйдетъ отъ старыхъ рейсовъ, къ новымъ—черезъ Панаму. Что же касается смѣшанныхъ рейсовъ, то такъ какъ ими пользуется незначительная часть пассажировъ, и проходитъ лишь ограниченный транспортъ почтовыхъ отправленій и грузовъ, эти рейсы подвергнутся только небольшому вліянію Панамскаго ка-

нала. Если мы, далѣе, сравнимъ Суэзскій рейсъ съ Панамскимъ, то, въ виду того обстоятельства, что, какъ видно изъ приведенныхъ таблицъ, разстояніе между Европой и Австраліей останется болѣе короткимъ по старымъ рейсамъ, Панамскій каналъ не сможетъ внести въ нихъ никакихъ измѣненій и перемѣнъ. Однако, несомнѣнное вліяніе новый путь окажеть на сношенія Европы съ Новой Зеландіей, такъ какъ, сокращая разстояніе между ними, отниметъ, вѣроятно, часть грузовъ у старыхъ рейсовъ. Отъ Ливерпуля, напримѣръ, разстояніе до Уэллингтона (Новая Зеландія), черезъ Панамскій каналъ, сократится на 1.564 м. м.

Наибольшую пользу въ отношеніи австралійскихъ рейсовъ Панамскій каналъ принесетъ Соед. Штатамъ, которые окажутся теперь гораздо ближе къ Океаніи, чѣмъ ихъ наиболѣе сильные конкуренты на югѣ Тихаго океана—англичане. Разстоянія отъ атлантическихъ портовъ Соед. Штатовъ до Австраліи и Новой Зеландіи, по всѣмъ возможнымъ направленіямъ, т. е. черезъ Панаму, Магеллановъ проливъ и мысъ Доброй Надежды, видны изъ нижеслѣдующей таблицы. (см. слѣд. стр.).

Если въ этой таблицѣ обратить вниманіе на три порта С. Америки—Нью-Йоркъ, Чарльстонъ и Гальвестонъ и на главнѣйшіе порты Австраліи и Новой Зеландіи—Аделаиду, Мельбурнъ, Сидней и Уэллигтонъ, то сокращеніе разстояній Панамскимъ каналомъ, по сравненію со старымъ направленіемъ вокругъ мыса Доброй Надежды, выразится—въ 2.578, 2.770, 3.932 и 5.596 м.м. для Нью-Йорка, въ 2.352, 3.436, 4.538 и 6.196 м.м. для Чарльстона и въ 3.330, 4.354, 5.516 и 7.174 м.м. для Гальвестона. Экономія времени, стоящая въ зависимости отъ скорости судна, опредѣлится—отъ Нью-Йорка до Аделаиды въ 7, 6, 5 и 4 сутокъ, Мельбурна—въ 12, 11, 9, 7 и 6, Сиднея—въ 17, 15, 13, 11 и 9 и, наконецъ, до Уэллингтона—въ 11, 9, 8, 6.9 и 6 сут.; отъ Гальвестона до Аделаиды—въ 14, 13, 11, 9 и 8 сутокъ, Мельбурна—въ 19, 17, 14, 12, 10, Сиднея—въ 25, 22, 18, 15 и 13 и до Уэллингтона—въ 15, 14, 11, 10 и 8 сутокъ.

Такимъ образомъ Панамскій путь между восточными берегами С. Америки, Австраліей и Новой-Зеландіей будетъ болѣе выгоднымъ, какъ въ отношеніи экономіи времени, такъ и сокращенія пути. Поэтому, большинство судовъ, несмотря на то, что старый рейсъ не связанъ ни какими расходами по прохожденію черезъ каналъ, будетъ прибѣгать къ Панамскому направленію,

VІ. РАЗСТОЯНІЯ ОТЪ Атлантическихъ портовъ Соед. Штатовъ до портовъ Австралии  
и Новой Зеландії.

О Т Ъ	Аделаїди чрезъ		Мельбурна чрезъ		Д		0		Сиднея чрезъ		Уэллингтона чрезъ	
	Harmany	Hajekjaf.	Parhunuа.	Micb Hajekjaf.	Fantn.	Harmany	Parhunuа.	Micb Hajekjaf.	Fantn.	Harmany	Parhunuа.	Micb Hajekjaf.
Портленда . .	11.116	12.540	+1.424	10.601	13.052	+2.492	10.023	13.633	+3.610	9.063	14.331	11.346
Бостона . .	11.072	12.555	+1.483	10.560	13.067	+2.507	9.979	13.648	+3.669	9.019	14.316	11.315
Нью-Йорка . .	10.904	12.650	+2.578	10.392	13.162	+2.770	9.811	13.743	+3.932	8.851	14.441	11.314
Філадельфії .	10.876	12.749	+1.873	10.364	13.261	+2.897	9.783	13.812	+4.059	8.823	14.540	11.391
Валтиморы . .	10.831	12.861	+2.000	10.319	13.348	+3.024	9.738	13.924	+4.186	8.778	14.622	11.418
Норфолька . .	10.709	12.709	+2.000	10.197	13.221	+3.024	9.616	13.802	+4.186	8.656	14.500	11.296
Чарльстона . .	10.494	12.846	+2.352	9.982	13.358	+3.376	9.401	13.939	+4.538	8.111	14.637	11.295
Саванны . .	10.493	12.905	+2.412	9.981	13.417	+3.436	9.400	13.998	+4.598	8.440	14.696	11.327
Джаксонвіля.	10.446	12.935	+2.489	9.934	13.447	+3.513	9.353	14.028	+4.675	8.393	14.726	11.314
Портъ-Гампа	10.147	13.285	+3.138	9.635	13.797	+4.162	9.054	14.378	+4.324	8.094	15.076	11.462
Пенсакола . .	10.279	13.490	+3.211	9.767	14.002	+4.235	9.186	14.583	+5.397	8.226	15.281	11.667
Мобіля . .	10.306	13.530	+3.224	9.794	14.042	+4.248	9.213	14.623	+5.410	8.253	15.321	11.707
Нов. Орлеана .	10.325	13.583	+3.253	9.813	14.695	+4.282	9.232	14.676	+5.444	8.272	15.374	11.760
Гальвестона .	10.429	13.759	+3.330	9.917	14.271	+4.354	9.336	14.852	+5.516	8.376	15.550	11.936

которое имъ, безусловно, дастъ много выгодъ во всѣхъ другихъ отношеніяхъ.

Важнѣйшей особенностью реформы, которую произведетъ Панамскій каналъ въ австралійскихъ рейсахъ будетъ тотъ фактъ, что ближе теперь къ Сиднею, Мельбурну и Уэллингтону окажется не Ливерпуль, а Нью-Йоркъ. Главный приморскій городъ Новой Зеландіи, Уэллингтонъ, прежде равнотстоявшей отъ обоихъ міровыхъ портовъ, теперь на 2.739 мор. миль ближе къ Нью-Йорку, чѣмъ къ Ливерпулю. Сидней, который раньше былъ ближе къ Ливерпулю (черезъ Суэзъ), чѣмъ къ Нью-Йорку (черезъ мысъ Доброї Надежды) на 1500 слишкомъ мор. м., теперь, наоборотъ, будетъ на 2.424 мили ближе къ Нью-Йорку (черезъ Панаму), чѣмъ къ Ливерпулю (черезъ Суэзъ). Весьма существенная разница въ разстояніяхъ отъ двухъ крупнѣйшихъ портовъ міра, Нью-Йорка и Ливерпуля, къ однимъ и тѣмъ же портамъ, какъ до, такъ и послѣ открытия Панамскаго канала, видна изъ слѣдующей таблицы<sup>1)</sup>:

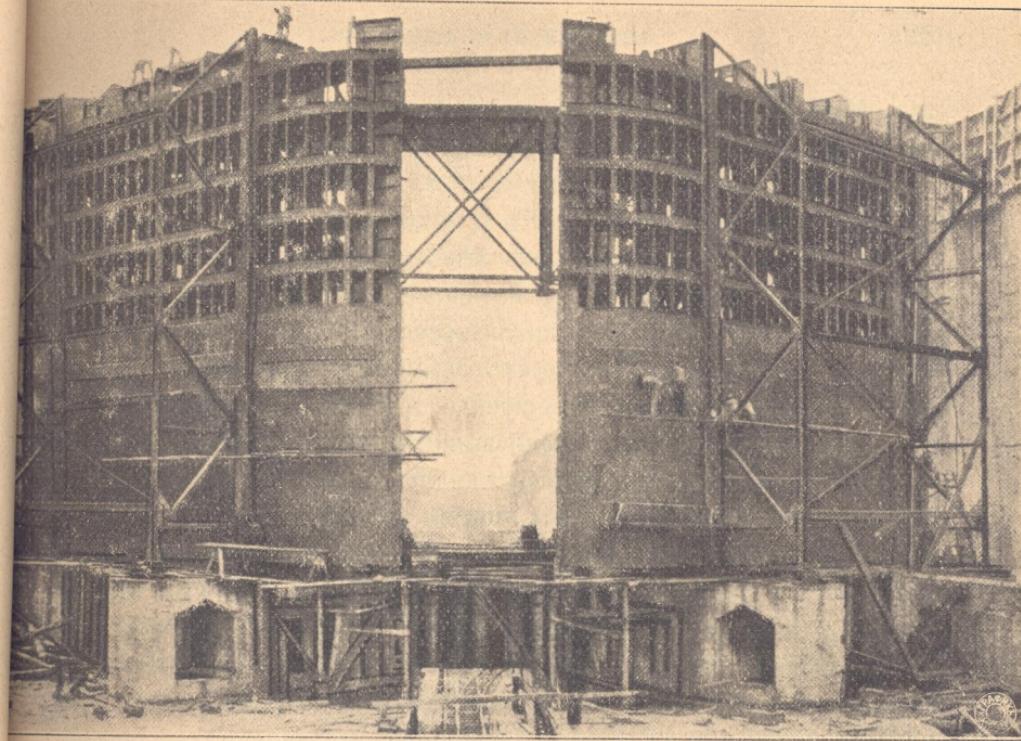
Д О	Отъ Лондона и Ливерпуля.				Отъ Нью-Йорка.			
	Черезъ мысъ Горнъ.	Черезъ мысъ Доброї Надежды.	Черезъ Суэз- скій каналъ.	Черезъ Панам- скій каналъ	Черезъ мысъ Горнъ.	Черезъ мысъ Доброї Надежды.	Черезъ Суэз- скій каналъ.	Черезъ Панам- скій каналъ.
Бомбей . . . . .	— —	10.850	6.300	— —	— —	11.440	8.200	— —
Калькутты . . . . .	— —	11.770	7.990	— —	— —	12.360	9.890	— —
Сингапур . . . . .	— —	11.840	8.270	— —	— —	12.430	10.170	— —
Гонгконга . . . . .	— —	13.160	9.690	14.080	— —	13.750	11.590	11.280
Іокогамы . . . . .	— —	14.570	11.250	12.520	— —	15.160	13.150	9.720
Мельбурна . . . . .	14.215	12.300	11.150	12.950	13.750	12.890	13.050	10.150
Оклэнда . . . . .	12.620	14.380	12.670	11.350	12.150	14.970	14.570	8.550
Акапулько . . . . .	12.820	— —	— —	6.250	12.350	— —	— —	3.450
Санъ-Франциско . . . . .	14.630	— —	— —	8.060	14.160	— —	— —	5.260
Калляо . . . . .	10.600	— —	— —	6.180	10.130	— —	— —	3.380
Вальпараізо . . . . .	9.340	— —	— —	7.440	8.870	— —	— —	4.640
Гонолулу . . . . .	15.860	— —	— —	9.570	15.390	— —	— —	6.770

Разсмотримъ еще, въ общихъ чертахъ, экономическія послѣдствія, которыя будутъ вызваны предстоящими, какъ мы это доказали, перемѣнами въ направленіи міровыхъ рейсовъ.

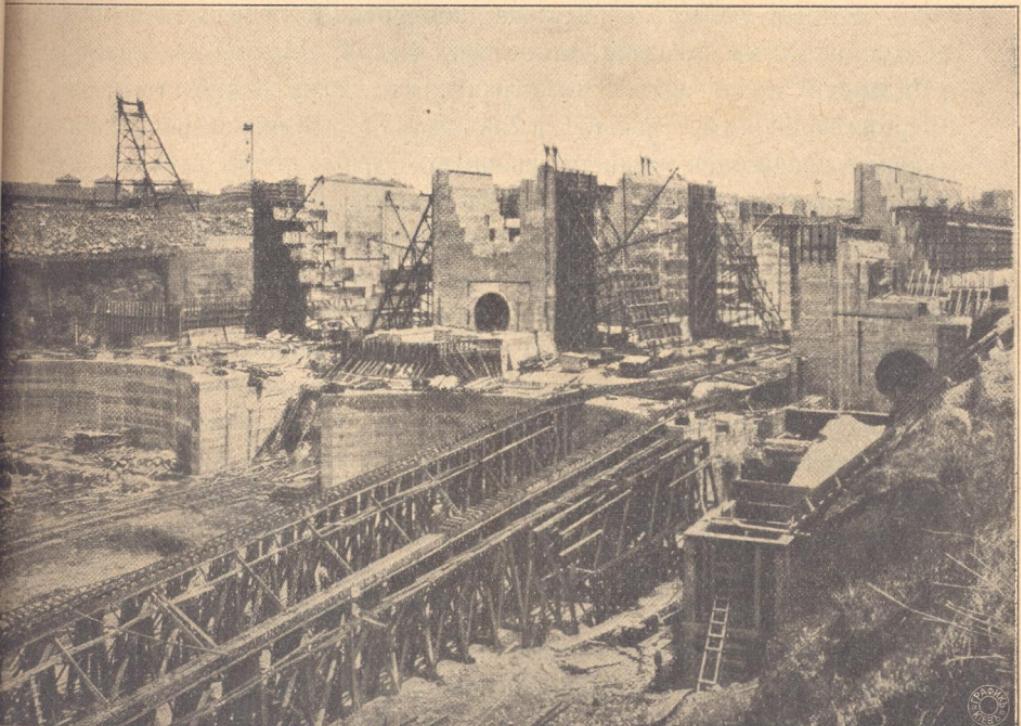
<sup>1)</sup> Chisholm. G. prof. Цитир. сочиненіе.

Мы уже неоднократно приводили таблицы такихъ перемѣнъ, стоящихъ въ тѣсной связи съ прорытіемъ канала черезъ Панамскій перешеекъ. Цифровыя данныя этихъ таблицъ вычислены amer. экономистомъ проф. Эмори Джонсономъ, членомъ Комиссіи Панамскаго канала и, хотя отличаются точностью, но нѣсколько запутаны и трудно удерживаются въ памяти. Ниже мы постараємся дать болѣе наглядную и болѣе схематическую картину для выясненія, какъ границы сферъ вліянія Панамскаго и Суэзскаго каналовъ, такъ и тѣхъ пунктовъ, гдѣ сосредоточится борьба между этими міровыми каналами.

Самымъ нагляднымъ и наименѣе рискованнымъ и гадательнымъ способомъ оцѣнки Панамскаго канала въ данное время, пока еще не выяснились всѣ его огромныя послѣдствія, является оцѣнка его съ точки зрѣнія сокращаемаго имъ пути. Если, исходя изъ этой предпосылки, окинуть взоромъ всѣ приведенные нами данныя, то мы увидимъ, что Панамскій каналъ, безусловно, не сможетъ овладѣть главными торговыми базами Суэзскаго пути—странами Южной Азіи, Восточной Африки, Краснаго моря и Персидскаго залива. Въ отношеніи разстоянія онъ также не повліяетъ непосредственно на торговлю Европы съ Индіей, Китаемъ, Японіей и Австраліей. Область конкуренціи Европы и Америки по Суэзскому и Панамскому пути, аrena соперничества этихъ путей будетъ лежать дальше, въ западной части Тихаго океана. Въ областяхъ этой арены, въ Австраліи и въ странахъ вдоль Тихоокеанскихъ береговъ Азіи, соприкасаются или даже сталкиваются между собою зоны Суэзскаго и Панамскаго каналовъ. Если обратиться къ глобусу или къ картѣ, то можно, на основаніи приведенныхъ нами вычислений о сокращеніи старыхъ рейсовъ, отмѣтить, въ видѣ огромной полосы земли, морей и океана, зону, простирающуюся между линіями  $40^{\circ}$  сѣв. шир. и  $40^{\circ}$  южн. широты и линіями  $120^{\circ}$  и  $160^{\circ}$  вост. долг. (отъ Гринвича), которая и явится ареной наиболѣе упорной и ожесточенной борьбы между обоими каналами. Если въ этой воображаемой зонѣ провести черезъ центральную часть прямую, идущую съ сѣвера на югъ, то получимъ кульминационную черту этой борьбы, ибо всѣ мѣста, расположенные вдоль нея, находятся на равномъ разстояніи отъ Нью-Йорка и Ливерпуля черезъ Панаму и Суэзъ. Очерченная нами зона соперничества Европы и Америки включаетъ Японію, Корею, Шанхай, Малайскій архипелагъ, Филиппины, Новую Гвинею и почти всю Австра-



Гатунскія шлюзныя ворота въ постройкѣ.



лію. Новая Зеландія и Гавайскіе острова лежать виѣ ея, находясь всецѣло въ сферѣ Панамскаго канала. Вдоль западной границы этой зоны, т. е. по  $120^{\circ}$  в. долг. Панамскій и Суэзскій пути въ Нью-Йоркъ равной длины, а вдоль ея восточной границы по  $160^{\circ}$  в. д., пересѣкающей лишь нѣкоторые островки (напримѣръ, Соломоновы), разсѣянные по безбрежному Тихому океану, Суэзскій и Панамскій пути равны отъ Ливерпуля. Далѣе, на востокъ отъ  $160^{\circ}$  в. д. начинается уже сфера исключительного вліянія Панамскаго канала, лежащая совершенно виѣ конкуренції Суэзскаго.

Резюмируемъ теперь все вышесказанное. Сфери торговаго вліянія Панамскаго и Суэзскаго каналовъ, согласно всѣмъ приведеннымъ нами соображеніямъ, можно подраздѣлить на три области. Первая лежитъ виѣ Панамы и всецѣло находится во власти Суэзскаго пути—это Южная Азія, Восточная Африка, страны Краснаго моря и Персидскаго залива. Суэзскій каналъ останется, какъ и нынѣ, кратчайшимъ путемъ къ портамъ этихъ странъ. никакія усиленія со стороны администраціи Панамскаго канала, никакія пониженія или даже полное уничтоженіе платы за проходъ его не смогутъ отвлечь грузы отъ ихъ стараго направленія по кратчайшему и наиболѣе выгодному для нихъ Суэзскому пути.

Вторая область—это зона конкуренції обоихъ каналовъ. Сюда, какъ мы указали, относятся Китай, Японія, Австралія и Малайскій архипелагъ. Эти страны, въ цѣломъ, представляютъ огромнѣйший и богатѣйший районъ для торговли, и Панамскому каналу предстоитъ вынести упорную борьбу, чтобы отколоть въ свою пользу большую часть ея. Къ южнымъ Китайскимъ портамъ Панамскій каналъ не создастъ для Соед. Штатовъ какого-нибудь новаго, важнаго преимущества. Хотя онъ подвинетъ Гонгконгъ на 350 миль ближе къ Нью-Йорку, но даже и въ этомъ случаѣ разстояніе отъ Англіи будетъ на 1.600 миль короче черезъ Суэзскій каналъ. Но зато Панамскій каналъ принесетъ Нью-Йорку крупную выгоду въ другомъ отношеніи,—онъ подвинетъ Іокогаму на 1.500 м.м. ближе къ Нью-Йорку, чѣмъ къ Ливерпулю черезъ Суэзъ, дасть преимущество въ 1000 м.м. по отношенію къ Мельбурну. Новый путь будетъ благопріятствовать Нью-Йорку, въ особенности въ его торговлѣ съ тихоокеанскими портами Америки, а также и съ Новой Зеландіей, потому что приблизить Оклэндъ и Уэллингтонъ на нѣсколько тысячъ миль къ восточнымъ берегамъ С. Америки. Вліяніе Панамскаго канала на австралій-

ско-американскую торговлю будетъ заключаться въ томъ, что онъ сдѣлаетъ австралійскіе рынки болѣе доступными для торговыхъ и промышленныхъ штатовъ Америки, облегчить имъ конкуренцію, а борьбу за торговую гегемонію сдѣлаетъ еще болѣе острой, чѣмъ она была до сихъ поръ.

Третья область—это раіонъ, для котораго, если не единственнымъ путемъ сношеній, то, во всякомъ случаѣ, центральнымъ и кратчайшимъ будетъ Панамскій каналъ. Сюда относится все западное побережье Сѣверной Америки, часть Тихоокеанскихъ береговъ Южной Америки, Гавайскіе острова и, наконецъ, сѣверная и центральная часть Тихоокеанскихъ береговъ Азіи.

Мы лишь намѣтили общую схему торговаго вліянія Панамскаго канала, схему возможныхъ торговыхъ результатовъ и конкуренціи, которые будутъ вызваны создавшимися, благодаря его открытію, условіями. Выяснивъ лишь вопросъ о переворотахъ, произведенныхъ Панамскимъ каналомъ въ міровыхъ рейсахъ, мы не будемъ здѣсь дольше останавливаться на другихъ экономическихъ вопросахъ, связанныхъ съ этими переворотами, а къ нимъ мы вернемся въ цѣломъ рядѣ послѣдующихъ главъ.

Суда, совершающія рейсы по существующимъ нынѣ путямъ, тяготѣющимъ къ Панамскому направлению, если не всѣ, то очень многія, будутъ придерживаться ихъ и нѣкоторое еще время послѣ открытія Панамскаго канала. Переходъ судовъ къ новому пути совершится не сразу, не въ одинъ день, а постепенно, по мѣрѣ того какъ будутъ выясняться фактическія удобства и выгоды нового направлениія. Старая расписанія не сразу будутъ забыты, и суда, вѣроятно, принуждены будутъ въ теченіе еще нѣкотораго времени заходить въ прежніе порты, чтобы обслуживать своихъ старыхъ клиентовъ, чтобы ликвидировать свои дѣла и обязательства и не вызвать быстрымъ переходомъ къ новому направлению краховъ и неурядицы. И въ настоящее время предугадать или высчитать точно, сколько судовъ пойдетъ—одни по старому, а другія по новому пути, не представляется возможнымъ, такъ же, какъ невозможно съ точностью утверждать, какъ распредѣлятся тѣ или иные рейсы, какие изъ нихъ заглохнутъ, падутъ или, наоборотъ, разовьются и расширятся. Наши расчеты, наши сужденія и прогнозы—это лишь основныя общія положенія, лишь тѣ вѣхи, которыхъ намѣчаютъ контуры новыхъ путей и новыхъ сферъ вліянія, а дѣйствительная притягательная сила этихъ путей

нынѣ еще не поддается точному учету, и возможенъ онъ будеть лишь черезъ болѣе или менѣе продолжительное время. Все опредѣлено лишь выяснится съ теченіемъ времени; ибо умно-жатся очень многія явленія, тѣсно связанныя съ прорытіемъ Панамскаго перешейка; ибо народятся, вѣроятно, новыя отрасли промышленности и торговли въ пропорціяхъ, совершенно не под-дающихся нынѣ точному учету; ибо возникнутъ, возможно, новыя будирующаяя начала, новые интересы и стремленія. Вотъ это творческое могущество является наиболѣе громадной и, притомъ, безспорной и единственно-вѣрной выгодой, которая принесетъ Соед. Штатамъ обильные и цѣнныя плоды отъ водъ Панамскаго канала.

### III.

Въ связи съ вопросомъ о новыхъ рейсахъ и торговомъ зна-ченіи новаго междокеанскаго пути возникаетъ также вопросъ о томъ количествѣ груза, которое въ ближайшемъ будущемъ прой-детъ по Панамскому каналу. По вопросу этому существуютъ са-мые разнообразные мнѣнія и подсчеты, но всѣ они не привели еще до сихъ поръ ни къ какому опредѣленному заключенію и являются лишь простыми догадками. Нѣкоторые ученые и лица, близко стоявшія къ дѣлу прорытія канала, неоднократно соблаз-нялись надеждой получить простыя и точныя данныя и принима-лись за подсчеты того количества груза, которое, нуждаясь по ихъ мнѣнію, въ каналѣ, не проминеть имъ воспользоваться. Нѣкоторые изъ нихъ претендовали даже на то, что имъ удалось получить не только точную, строго-научную цифру количества грузовъ, но даже точно предсказать, какой именно грузъ будетъ проходить черезъ ка-налъ. Основывались они—просто, напросто въ своихъ вычисленіяхъ на количествѣ судовъ, обычно проходящихъ по тѣмъ мѣстамъ, гдѣ каналъ могъ бы имъ, такъ или иначе, быть полезенъ, и увеличи-вали количество ихъ груза на средній коэффиціентъ возрастанія торговли въ теченіе цѣлаго ряда послѣднихъ лѣтъ<sup>1)</sup>). Такихъ га-дательныхъ цифръ накопилось по настоящее время уже чрезвы-чайно много, и всѣ онѣ измѣнялись въ зависимости отъ времени и тѣхъ лицъ, кто ихъ намѣчалъ. Но, хотя всѣ эти вычисленія даже ни въ малой степени не похожи на строго научную истину,

<sup>1)</sup> Tavernier. E. Etude du Canal Interocéanique de l'Amérique Centrale.

мы, однако, остановимся на нѣкоторыхъ изъ этихъ подсчетовъ, ибо они все же слегка приоткрываютъ завѣсу будущаго и даютъ приблизительную картину движенія грузовъ черезъ Панамскій каналъ.

Первый подсчетъ принадлежитъ статистической комиссіи извѣстнаго намъ уже Интернаціональнаго Конгресса 1879 года. Работы по вычисленіямъ будущаго грузооборота Панамскаго канала производились подъ руководствомъ извѣстнаго экономиста Пьеръ-Эмиля Левассера. Исчисляя этотъ грузооборотъ, Комиссія учла и отнесла къ сферѣ Панамскаго канала всю торговлю Соед. Штатовъ со странами Тихаго океана, четвертую часть торговли Европы съ этими же странами, половину торговыхъ оборотовъ Англіи на Индійскомъ океанѣ и, кромѣ того, торговлю западнаго побережья Америки съ Европой. Комиссія въ общемъ итогѣ прішла къ приблизительной суммѣ въ 4.830.000 тоннъ груза; отсчитывая же торговлю Европы съ Азіатскими берегами, она опредѣляла эту сумму въ 3.700.000 тоннъ; и далѣе, наконецъ, сократила эту цифру до 2.900.000 тоннъ, оставляя въ сторонѣ торговлю гуано изъ Чили<sup>1)</sup>). Но подсчеты эти нельзя признать даже приблизительными для настоящаго времени, ибо мірсвая торговля въ то время была значительно ниже нынѣшней. Тогда не пользовались столь быстроходными грузовыми судами, число парусныхъ судовъ было гораздо значительнѣе, а торговые обороты между обоими побережьями С. Америки были во много разъ ниже нынѣшихъ, вслѣдствіе тогдашней торгово-промышленной отсталости Тихоокеанскихъ береговъ Соед. Штатовъ.

Первая Французская Компанія была уже болѣе щедра въ своей оцѣнкѣ, предполагая, что торговые обороты по каналу, ко времени открытия эксплоатациіи на немъ, будутъ равняться 7.250.000 тоннъ<sup>2)</sup>). Цифровыя же данныя за 1884 годъ, составленныя де-Молинари, опредѣляютъ грузовое движение по каналу въ 9.304.000 тоннъ<sup>3)</sup>). По отчету статистического бюро Соед. Штатовъ, опубликованному почти одновременно съ предположеніями Первой Французской Компаниіи, количество груза опредѣлялось, всего, въ 1.625.000, т. е.

<sup>1)</sup> Bellet Daniel. prof. Цитированное сочиненіе.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> Реклю Элизе. Цитир. сочиненіе. стр. 479.

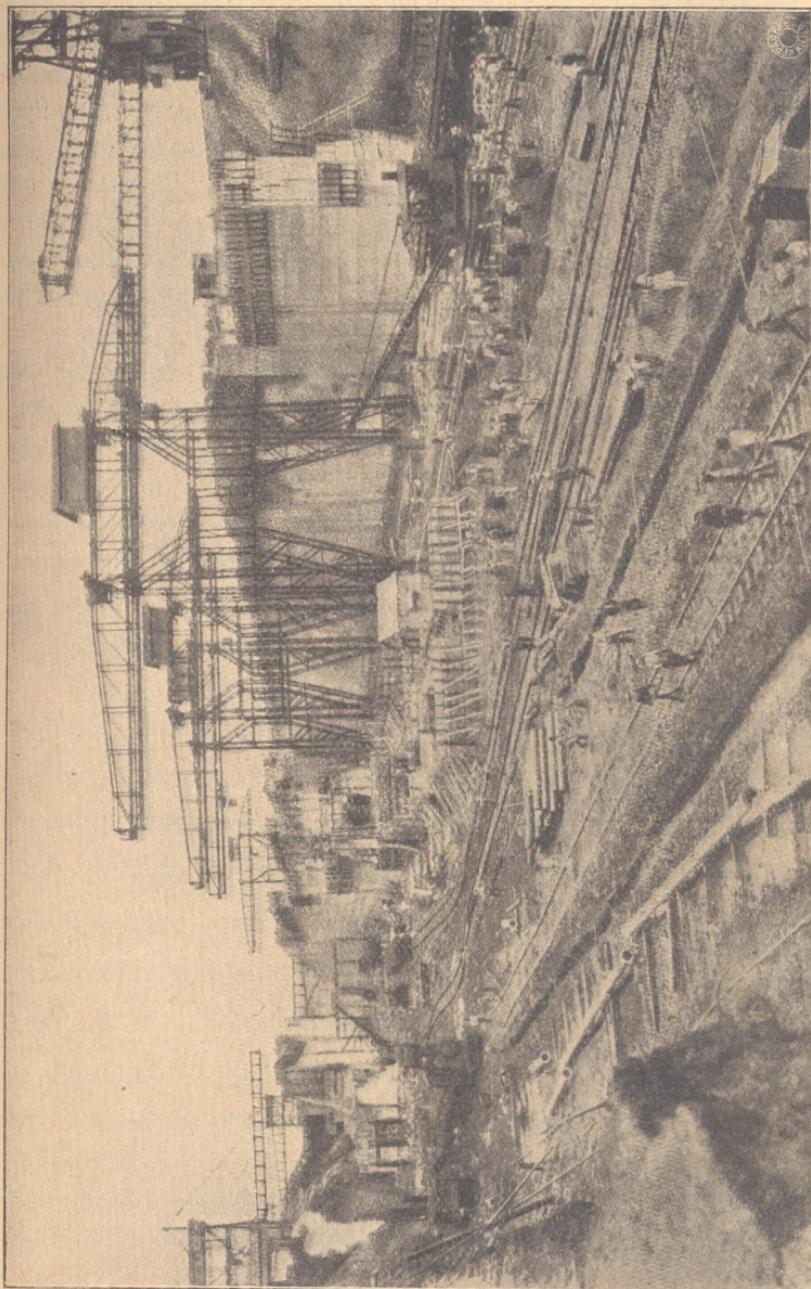
слишкомъ въ четыре раза меныше первого подсчета Компаниі<sup>1)</sup>. По расчетамъ Второй Французской Компаниі за 1890 годъ размѣры грузооборота за первый годъ функционированія канала не превысять, вѣроятно, 1 миллиона тоннъ, но черезъ 12 лѣтъ они должны возрасти до 12.600.000 тоннъ<sup>2)</sup>.

Однако, всѣ эти цифровыя выкладки, какъ мы уже указали, были лишь простыми догадками, не основанными на точныхъ научныхъ данныхъ. Изъ послѣднихъ по времени предположеній по вопросу о развитіи и размѣрахъ будущаго грузооборота Панамскаго канала заслуживаютъ наибольшаго вниманія выводы американского экономиста проф. Эмори Джонсона, члена Комиссіи Панамскаго канала. При вычисленіяхъ онъ, въ противоположность своимъ предшественникамъ, основывался на строго провѣренныхъ статистическихъ данныхъ. Высчитывая число тоннъ груза, перевозящагося на судахъ, совершающихъ въ настоящее время рейсы между Европой и западными берегами Южной и Сѣверной Америки, между восточнымъ побережьемъ Сѣв. Америки, съ одной стороны, и западными берегами Южной и Сѣверной Америки, Гаваями и Дальнимъ Востокомъ, съ другой, и принимая, сверхъ того, во вниманіе грузооборотъ Панамской желѣзной дороги и средній ежегодный приростъ грузовъ по всѣмъ этимъ направленіямъ—проф. Э. Джонсонъ составилъ таблицу грузового движенія по Панамскому каналу за 1915, 1920, 1925 и 1935 г.г. Изъ данныхъ этой таблицы слѣдуетъ, что въ 1915 и 1916 г.г. количество грузооборота Панамскаго канала достигнетъ 10.500.000 тоннъ, въ 1920 году—13.350.000, а въ 1925 г.—17.000.000 тоннъ. Основываясь на тѣхъ же началахъ, онъ къ 1935 году предсказываетъ колоссальную цифру груза въ 27.000.000 тоннъ. Грузооборотъ, напримѣръ, 1925 года проф. Джонсонъ распредѣляетъ слѣдующимъ образомъ: 2.000.000 тоннъ—для судовъ, совершающихъ рейсы между обоими побережьями С. Америки; 1.150.000 тоннъ—для судовъ Соед. Штатовъ, обслуживающихъ ихъ внѣшнюю торговлю; остальные 13.850.000 тоннъ—для судовъ другихъ флаговъ<sup>3)</sup>. Хотя Соед. Штаты и Англія, по мнѣнію того-же профессора,

<sup>1)</sup> Хѣри Коки. проф. Панама унга-но кейзаи-теки эйкіб во ронду.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> Bellet Daniel. prof. Цитированное сочиненіе.



Камерные краны въ работѣ при сооруженіи Мирафлорскихъ шлюзовъ;  
августъ 1912 г.

будуть пользоваться Панамскимъ каналомъ больше всѣхъ другихъ націй, однако Германія, Голландія, Бельгія и Франція также будуть широко имъ пользоваться, извлекая, каждая, немалыя выгоды. Что же касается первыхъ лѣтъ по открытіи канала, то, по вычисленіямъ профессора Джонсона, черезъ него должно пройти груза около 8.328.000 тоннъ. Изъ этого общаго количества груза, проходящаго въ обоихъ направленіяхъ, 43% должно прйтись на долю Соед. Штатовъ; на торговые обороты Европы съ западнымъ побережьемъ С. Америки придется до 38%; остальное же количество распредѣлится между грузами всѣхъ другихъ направлений<sup>1)</sup>.

Чтобы освѣтить вопросъ о дѣйствительномъ торговомъ значеніи Панамскаго канала, проведемъ параллель между нимъ и Суэзскимъ. Каково же развитіе и состояніе грузооборота этого стараго мірового пути? На этотъ вопросъ отвѣтъ получимъ изъ слѣдующей таблицы ежегоднаго движенія судовъ черезъ Суэзъ:<sup>2)</sup>

Годы.	Число судовъ.	Тоннажъ.	Годы.	Число судовъ.	Тоннажъ.	Годы.	Число судовъ.	Тоннажъ.
1869	10	6.600	1877	1.663	2.355.000	1903	3.761	11.907.000
1870	486	437.000	1878	1.593	2.270.000	1904	4.237	13.401.835
1871	765	761.000	1879	1.477	2.263.000	1905	4.116	13.134.105
1872	1.082	1.161.000	1880	2.026	3.057.000	1906	3.975	13.445.504
1873	1.173	1.368.000	1881	2.727	4.137.000	1907	4.267	14.728.434
1874	1.264	1.632.000	1882	3.198	5.057.000	1908	3.795	13.633.283
1875	1.494	2.010.000	1901	3.699	10.824.000	1909	4.239	15.407.527
1876	1.457	2.097.000	1902	3.708	11.248.000	1910	4.533	16.581.898
						1911	4.969	18.324.794

Если распредѣлить движеніе судовъ по флагамъ, то, согласно даннымъ за 1911 годъ, представится слѣдующая картина:<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> П—въ. Панамскій каналъ и его грядущее значеніе.

<sup>2)</sup> Chisholm. G. prof. Цитированное сочиненіе.

<sup>3)</sup> The Statesman's Year-Book. 1913.

Національность.	Число судовъ.	Тоннажъ нетто.
Англія . . . . .	3.089	11 715.947
Германія . . . . .	667	2.790.963
Голландія . . . . .	284	971.352
Франція . . . . .	232	820.010
Австрія . . . . .	180	621.793
Россія . . . . .	112	311.394
Италія . . . . .	87	201.573
Японія . . . . .	85	362.235
Турція . . . . .	85	134.532
Данія . . . . .	41	114.411
Іспанія . . . . .	26	71.556
Норвегія . . . . .	24	59.812
Друг. націон. . . . .	57	149.216
<hr/> В с е г о . . .		4.969
		18.324.794

Какъ видимъ, около 61% изъ всего количества судовъ и грузовъ принадлежало Англії; затѣмъ слѣдуютъ Германія—14%, Франція—7% и Голландія—4.6%; далѣе—Австрія, Японія, Россія, Турція, Данія и др.<sup>1)</sup>. Участіе Россіи въ пользованіі каналомъ было совершенно ничтожно: за 30 лѣть, съ 1869 года по 1899 г., прошло всего около 500 русскихъ судовъ<sup>2)</sup>. За послѣдніе годы движеніе нашихъ судовъ и груза черезъ каналъ стало быстро увеличиваться: въ 1904 году прошло 82 русскихъ судна съ тоннажемъ въ 249.801 тонну, а въ 1911 году число судовъ увеличивается до 112, а тоннажъ до 311.394 тоннъ<sup>3)</sup>.

Такимъ образомъ, размѣры грузооборота Суэзскаго канала, въ сравненіи съ предполагаемымъ числомъ тоннъ, долженствую-

<sup>1)</sup> Melven William. Цитир. сочиненіе.

<sup>2)</sup> Моревъ. Д. Д. Цитир. сочиненіе. стр. 61.

<sup>3)</sup> The Statesman's Year-Book. 1906 и 1913.

щихъ проходить черезъ Панамскій каналъ въ ближайшемъ будущемъ, почти въ два раза больше. Проф. Джонсонъ предполагаетъ, какъ мы видѣли, что къ 1925 году грузооборотъ Панамскаго канала сравняется съ нынѣшнимъ оборотомъ Суэзскаго, а къ 1935 Панамскій каналъ по количеству грузовъ и судовъ даже на много превзойдетъ старый путь. Но всѣ эти предположенія относятся всецѣло къ будущему. Что же касается первыхъ лѣтъ по открытии Панамскаго канала, то ему, врядъ ли, удастся сравняться или даже превзойти Суэзскій, такъ какъ послѣдній въ настоящее время имѣть гораздо болѣе важное міровое значеніе, какъ въ политическомъ, такъ и въ экономическомъ отношеніяхъ. Суэзскій каналъ имѣть сферой своего вліянія Европу, Азію, Австралію и Восточную Африку. Панамскій охватываетъ болѣе узкую сферу, а именно: Зап. Европу, Сѣв.-вост. Азію, Сѣв. и Южную Америку, часть Австраліи и Океанію. Если опредѣливать значеніе Панамскаго канала съ точки зрѣнія лишь одного сокращенія старыхъ морскихъ путей, то сообщенія, благодаря ему, между очень многими странами, несомнѣнно, значительно сократятся. Но если взглянуть на современное экономическое состояніе мѣстностей, тяготѣющихъ къ обоимъ каналамъ, то нельзя сказать, чтобы эти мѣстности были вполнѣ благопріятны для Панамскаго рейса. Тогда какъ Суэзскій путь обладаетъ множествомъ пунктовъ, изобилующихъ различными цѣнными товарами, какъ то: Аденъ, порты Персидскаго залива, Калькутта, Бомбей, Коломбо, Пенангъ, Сингапуръ и, по Панамскому рейсу, минуя Панаму, оживленные порты имѣются лишь на Гавайскихъ островахъ, о. Самоа, о. Гуамъ, о. Таити и въ Новой Зеландіи, такъ что, исключая всѣ эти мѣста, суда должны идти по безбрѣжнымъ воднымъ пустынямъ. Кромѣ того, на сторонѣ Суэзскаго рейса лежать материки, располагающіе густымъ народонаселеніемъ, обладающіе большими природными богатствами, а нѣкоторые изъ нихъ и высоко развитой промышленностью. Напротивъ того, главнѣйшей сферой вліянія Панамскаго рейса являются западные берега Сѣверной и Южной Америки и Океаніи, въ которыхъ, несмотря на огромнѣйшую будущность, торгово-промышленная жизнь пока лишь зарождается. Но если вспомнить, съ какой сказочной быстротой идетъ развитие западныхъ береговъ С. Америки, если вспомнить, какими неисчерпаемыми источниками природныхъ богатствъ изобилуютъ Тихоокеанскіе берега Америки и Океанія, если взглянуть на не-

имовѣро - головокружительный прогрессъ хозяйственной жизни Японіи и уже идущаго по ея стопамъ Китая, то станетъ тогда вполнѣ яснымъ, до какихъ колосальныхъ размѣровъ можетъ разрастись сфера вліянія Панамскаго канала, его экономическое и политическое значеніе въ будущемъ, скорѣе всего, должно быть, не особенно далекомъ.

Если теперь, далѣе, обратить вниманіе на роды сообщеній по обоимъ каналамъ, то окажется, что Панамскій для Европы будетъ имѣть нѣсколько односторонній характеръ. По Суэзскому каналу, напримѣръ, въ 1902 году прошло грузовыхъ судовъ 2.723, почтовыхъ — 823 и военныхъ — 150<sup>1</sup>). Это достаточно ясно указываетъ на безусловную необходимость этого канала для самыхъ разнородныхъ сообщеній. Суэзскій каналъ важенъ не только въ одномъ торговомъ отношеніи, но и въ цѣляхъ политическихъ, военныхъ и пассажирскаго сообщенія для Англіи, Голландіи, Франціи, Германіи, Италии, Россіи и др. европейскихъ государствъ; для которыхъ путь черезъ Суэзъ всегда останется наиболѣе удобнымъ и близкимъ.

Напротивъ того, Панамскій каналъ при несомнѣнной важности и необходимости его для торговыхъ судовъ всѣхъ вообще націй, не подходящъ, за немногими исключеніями, для оживленного пассажирскаго движенія и весьма слабо повліяетъ на сообщенія этого рода. Что же касается военныхъ и политическихъ цѣлей, то Панамскій каналъ, при современномъ его международномъ положеніи, не имѣть вообще непосредственнаго значенія для европейскихъ странъ и могъ бы его имѣть лишь развѣ для одной только Англіи, такъ какъ сократилъ бы путь къ ея владѣніямъ на Тихомъ океанѣ. Что же касается Соед. Штатовъ, то, для поддержанія политической связи между штатами восточнаго и западнаго побережій, а также между восточными берегами, съ одной стороны, Гаваями, Самоа и Филиппинскими островами, съ другой, и для проведенія въ жизнь стремленія Заатлантической Республики къ гегемоніи на Тихомъ океанѣ, каналъ этотъ является крайне необходимымъ и будетъ имѣть чрезвычайно важное значеніе.

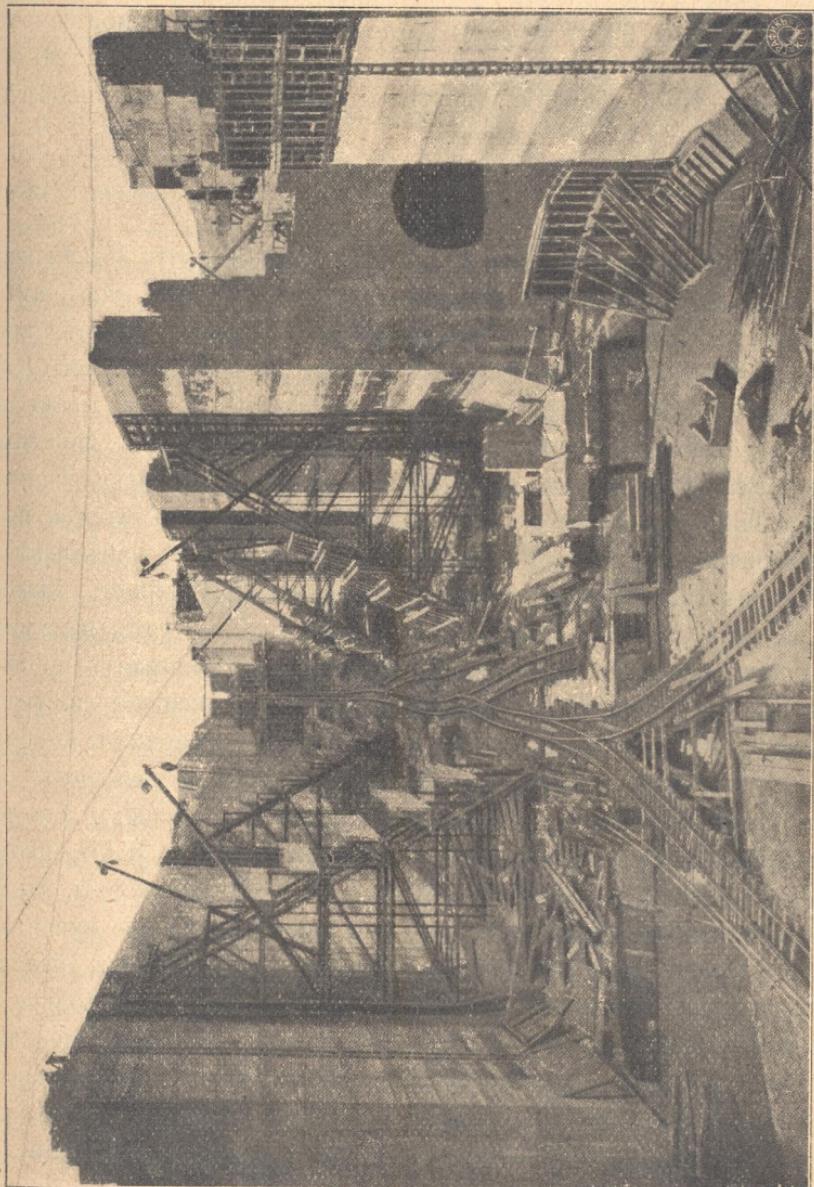
На основаніи всего вышеизложеннаго мы можемъ смѣло сказать, что сфера вліянія Панамскаго канала, несмотря на вѣроятное колосальное расширеніе въ будущемъ, все-же, въ первое

<sup>1)</sup> Хѣри Коки. проф. Цитир. сочиненіе.

время, значительно будеть уже и ограниченнѣе сферы Суэзскаго. Съ пробужденіемъ Южной Америки и Океаніи, съ возрожденіемъ Китая значеніе Панамскаго канала подымется, несомнѣнно, на нынѣ даже непредполагаемую высоту, но это, въ то же время, никакъ не умалить и не подорвать значенія стараго Суэзскаго пути. Съ ростомъ торговли и производительныхъ силъ всего міра сферы вліянія обоихъ каналовъ разграничится, до извѣстной степени, уравняются, и одинаково они будутъ служить и приносить огромную пользу всему человѣчеству.

Но расширимъ еще больше наше сравненіе двухъ міровыхъ путей, остановимся еще на моментъ на ихъ сопоставленіи. Кратчайшая линія, пересѣкающая оба перешейка, по которымъ проѣзданы каналы, проходить въ обоихъ съ сѣвера на югъ. Оба они до послѣдняго времени были весьма слабо населены. Суэзскій перешеекъ, за исключеніемъ немногихъ пунктовъ, представляеть собою плоскую бесплодную и песчаную пустыню. Панамскій же — холмистъ, покрытъ густой тропической растительностью, обладаетъ большими природными богатствами и въ недалекомъ будущемъ приметъ характеръ развитой торГОво-промышленной страны. Еще большій контрастъ между обоими перешейками — въ той роли, какую они сыграли въ исторіи человѣчества. Панамскій перешеекъ съ отдаленаго доисторического времени былъ большой дорогой, вдоль которой тянулись въ теченіе многихъ столѣтій тѣ странствующія племена, праотцы которыхъ пробрались на членокахъ изъ сѣверо-восточной Азіи вдоль тихоокеанскихъ сѣверныхъ острововъ и Аляски. Но эта историческая роль Панамскаго перешейка блекнетъ передъ богатымъ прошлымъ Суэза. Онъ явился мостомъ, по которому широкимъ потокомъ нахлынули на Египетъ дикия орды гиксовъ; его переходили арміи Тотмеса и Рамзеса, двинувшіяся съ завоевательными цѣлями въ западную Азію. Вдоль этого же перешейка, гдѣ нынѣ проходитъ каналъ Лессепса, бѣжалъ когда-то измученный неволей народъ Израиля передъ безпощадными войсками фараона. Черезъ него же врывались въ Африку и несмѣтныя полчища Персіи, чтобы покорить могущественный иѣогда Египетъ. Жгучіе пески его избороздили на зарѣ новѣйшаго времени и полки Наполеона. Такъ же точно, какъ нынѣ здѣсь проходятъ, одинъ за другимъ, великаны-корабли, такъ же нѣкогда въ теченіе почти 50 вѣковъ проходили здѣсь и побѣдоносныя и побѣженныя арміи многихъ народовъ. Суэзу не суждено было заглохнуть. И

Видъ на стѣны верхнихъ и среднихъ шлюзныхъ камеръ въ Гатунѣ,  
январь 1912 г.



нынѣ и еще много-много вѣковъ онъ будетъ большой дорогой для всѣхъ народовъ міра. Оба великие водные пути міра, каждый въ своеї сферѣ, будутъ проводниками культуры, русломъ, по которому широкимъ потокомъ польется обмѣнъ всего человѣчества, какъ продуктами духовнаго, такъ и материальнаго творчества; оба они являются тѣми звеньями, которыя крѣпко спалятъ человѣчество въ одно цѣлое и великое.

## IV.

Однимъ изъ ближайшихъ послѣдствій открытия Панамскаго канала будетъ упадокъ паруснаго судоходства. Очень многіе авторитеты, въ томъ числѣ и американскій адмиралъ Эвансъ, признаютъ, что вліяніе Панамскаго канала на развитіе паруснаго плаванія по Великому и Атлантическому океану будетъ точно такимъ же, какое пѣкогда Суэзскій каналъ оказалъ на парусныхъ суда Атлантическаго и Индійскаго океановъ<sup>1)</sup>. Другіе ученые, не меньшіе авторитеты въ данномъ вопросѣ, придерживаются противоположнаго взгляда; къ послѣднимъ относится и нашъ извѣстный маститый ученый, географъ проф. А. И. Воейковъ. Указывая на тотъ ударъ, который былъ нанесенъ Суэзскимъ каналомъ парусному плаванію, проф. А. И. Воейковъ высказываетъ предложеніе, что Панамскій, наоборотъ, возможно, оживить парусное судоходство<sup>2)</sup>. Суэзскій каналъ заканчивается Краснымъ моремъ, гдѣ на протяженіи 2.000 вер. фарватеръ узокъ и извилистъ, что дѣлаетъ невозможнымъ плаваніе большихъ парусныхъ судовъ. Совершенно иными являются, по мнѣнію проф. А. И. Воейкова, условія плаванія по Панамскому пути, гдѣ моря спокойны, съ довольно правильными пассатами<sup>3)</sup>. Мы, несмотря на все наше глубокое уваженіе къ заслуженному ученому, не раздѣляемъ, однако, этого взгляда. Панамскій каналъ по нашему мнѣнію не только не будетъ содѣйствовать развитію паруснаго судоходства, но даже ускорить процессъ его паденія, наблюдавшійся въ послѣднее время во многихъ странахъ. Не оспаривая того несомнѣннаго факта, что вѣтры, приливы и теченія, вообще, имѣютъ огромное значеніе для

<sup>1)</sup> Evans. R. Цитир. сочиненіе.

<sup>2)</sup> Воейковъ. А. И. проф. Будетъ-ли Тихій океанъ главнымъ торговымъ путемъ земного шара? стр. 72.

<sup>3)</sup> Idem. стр. 73.

парусного плаванія, мы, вмѣстѣ съ тѣмъ, весьма сомнѣваемся въ томъ, будуть ли эти условія въ данномъ случаѣ таковы, чтобы благопріятствовать развитію парусного судоходства черезъ Панамскій каналъ. Въ этомъ отношеніи мы всецѣло раздѣляемъ взглядъ адмирала Эванса, который, отрицая всякое благодѣтельное вліяніе Панамскаго канала на развитіе парусного плаванія, указываетъ на тотъ фактъ, что суда, направляющіяся къ каналу, на разстояніи, приблизительно, 600 мор. миль отъ входа въ каналъ съ атлантической стороны попадутъ, сперва, въ поясъ неблагопріятныхъ и весьма слабыхъ вѣтровъ, а затѣмъ, вскорѣ — въ полосу почти абсолютнаго штиля, что страшно затруднить и затормозить движеніе судовъ къ Панамскому перешейку. Неоднократно бывали случаи, что судну приходилось подолгу и упорно бороться съ этими неблагопріятными явленіями, и требовалось, порой, даже до двухъ мѣсяцевъ времени для перехода этой штилевой полосы<sup>1)</sup>. Подобныя явленія должны увеличить расходы отъ износа парусовъ и такелажа и отъ потери времени настолько повысить стоимость парусного транспорта, что лишать совершиенно парусныхъ судовъ возможности успѣшно соперничать съ пароходами. Ко всѣмъ этимъ неблагопріятнымъ условіямъ присоединяются еще нѣкоторыя неудобства, связанныя съ переходомъ черезъ каналъ, и, въ особенности, размѣръ платы, установленной за проходъ его, одинаковый, какъ для парусныхъ, такъ и для паровыхъ судовъ. Такимъ образомъ, Панамское направлѣніе не только не принесетъ никакихъ выгодъ, но даже, наоборотъ, создастъ весьма трудныя, почти непреодолимыя условія для парусного плаванія по этому направлѣнію. Парусные суда, слѣдовательно, принуждены будутъ оставаться на прежнихъ своихъ рейсахъ.

Но парусное судоходство, вообще, обречено на постепенный упадокъ. Подобно тому какъ ручные станки замѣнялись паровыми машинами, и простыя примитивныя орудія труда болѣе сложными и усовершенствованными, такъ точно и парусные суда постепенно вытѣсняются и замѣняются болѣе усовершенствованными паровыми великанами. Интересно прослѣдить, какъ постепенно пары и уголь вытѣсняли паруса изъ мірового судоходства. Въ 1873—74 году общее количество груза, плававшаго подъ парусами, равнялось 14.185.836 тоннамъ; въ 1888—89 г.г. оно сократилось до

<sup>1)</sup> Evans. R. Цитир. сочиненіе.

11.630.289 тоннъ; въ 1898—99 г.г. оно еще больше падаетъ, до 8.693.769 тоннъ; наконецъ, въ 1910—11 году оно понизилось до 6.412.211 тоннъ<sup>1)</sup>). Между тѣмъ, тоннажъ паровыхъ судовъ увеличился съ 4.328.193 тоннъ въ 1873—74 г. до 41.061.077 тоннъ въ 1910—11 г.<sup>2)</sup>. Такой же процессъ постепенного вытѣсненія парусныхъ судовъ паровыми наблюдается и въ судоходствѣ Англіи—владычицы морей, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы:<sup>3)</sup>

Годы.	Парусныхъ судовъ.		Пароходовъ.	
	Число.	Тоннажъ.	Число.	Тоннажъ.
1900	10.773	2.096.498	9.209	7.207.810
1902	10.455	1.950.675	9.803	8.104.095
1904	10.210	1.802.667	10.370	8.751.853
1906	10.059	1.670.766	10.522	9.064.816
1908	9.392	1.402.781	11.626	10.138.613
1910	9.090	1.112.944	12.000	10.442.719
1911	8.830	980.997	12.242	10.717.511

Въ послѣднее время, благодаря чрезвычайно большимъ разстояніямъ между Атлантическими берегами Европы и Америки, съ одной стороны, и Тихоокеанскими берегами Южной и Сѣверной Америки, съ другой, большинство груза, не требующаго большой скорости, перевозилось на парусныхъ судахъ, не нуждающихся въ каменномъ углѣ и болѣе дешевыхъ, потому, для транспорта, чѣмъ паровыя. Не будетъ преувеличеніемъ, если сказать, что значительно большая часть грузового оборота между названными мѣстами пользовалась парусами. Подобныя суда все еще пробиваются себѣ, по необходимости, путь вокругъ мыса Горнъ, нагруженными лѣсомъ изъ Орегона и Британской Колумбіи, хлѣбомъ и фруктами изъ Калифорніи и Канады, селитрой изъ Чили и т. д. Но Панамскій каналъ, безусловно, отниметъ эти грузы.

<sup>1)</sup> Saxon Mills. I. Цитированное сочиненіе.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> The Statesman's Year-Book. 1906 и 1913.

Значительная часть зерна изъ Тихоокеанскаго побережья Америки, хотя и экспортовалась до сихъ поръ въ Европу на парусныхъ суднахъ вокругъ мыса Горнъ, но путь этотъ представлялъ массу различныхъ неудобствъ. Судамъ этого направлениія приходилось проходить 2 раза черезъ тропики и экваторъ, что требовало очень много времени и сопровождалось очень часто порчей хлѣба. Чтобы избѣжать этой порчи, требовалось специальная нагрузка, а это значительно увеличивало расходы на погрузку, мѣшки и т. д.<sup>1)</sup>). Такъ какъ всѣ эти неудобства и излишніе расходы отпадутъ съ переходомъ груза на Панамское направлениіе, то нѣть сомнѣнія въ томъ, что весь хлѣбъ оставитъ старыя направлениія и перейдетъ къ Панамскому каналу. То же самое произойдетъ и со многими другими товарами. Для примѣра укажемъ еще на экспортъ лѣса. Лѣсной грузъ пойдетъ, безусловно, черезъ Панамскій каналъ, ибо новое направлениіе потребуетъ теперь, всего, 25—30 дней пути, вмѣсто прежнихъ 80—90 дней, и притомъ на половину понизитъ расходы на транспортъ<sup>2)</sup>). Такимъ образомъ, большая часть груза, пользующагося нынѣ круго-американскими рейсами, перейдетъ къ болѣе выгодному и удобному Панамскому пути. Но такъ какъ парусныя суда лишены, какъ мы выше выяснили, возможности перейти къ Панамскому направлению, то они, поэтому, лишатся своего груза и, тѣмъ самымъ, будутъ обречены на постепенный упадокъ. Подводя итоги, мы видимъ, что неудобныя природныя условія и высокій размѣръ платы, установленной за проходъ черезъ каналъ, поведутъ къ тому, что бѣлонѣжная парусина будетъ вытѣснена съ Тихоокеанскихъ береговъ Америки въ другія области.

Слѣдуетъ ли Панамскому каналу опасаться конкуренціи со стороны американскихъ транзитныхъ желѣзныхъ дорогъ и своего старого соперника—проектировавшагося Никарагуаскаго канала? Что касается трансконтинентальныхъ дорогъ, то онѣ не только не представляются опасными конкурентами, но сами даже пострадаютъ отъ открытія канала, ибо очень многіе товары, получивъ новые значительно пониженные тарифы, перейдутъ къ болѣе дешевому морскому пути черезъ Панаму. Насколько сократятся

<sup>1)</sup> Гольдштейнъ. И. М. проф. Панамскій каналъ, паденіе хлѣбныхъ цѣнъ и наши торговыя договоры. стр. 141.

<sup>2)</sup> Idem. стр. 106.

издержки транспорта, указываетъ слѣдующее сопоставленіе провозной платы за пудъ пшеницы по всѣмъ возможнымъ рейсамъ и дорогамъ изъ Калгари въ Ливерпуль: <sup>1)</sup>

Черезъ Ванкуверъ и Суэзскій каналъ . . .	около 42 коп.
По желѣзнымъ дорогамъ къ атлантическимъ	
портамъ и озерамъ (лѣтомъ) . . . . .	" 30 "
По желѣзнымъ дорогамъ къ атлантическимъ	
портамъ (зимой) . . . . .	" 42 "
Черезъ Ванкуверъ и Панамскій каналъ . . .	" 12 "

Вслѣдствіе такого огромнаго пониженія провозной платы, едва-ли возможно, чтобы желѣзныя дороги смогли конкурировать съ каналомъ. Можно, поэтому, предположить, что трансконтинентальная дороги Америки потеряютъ свое прежнее огромное интернациональное значеніе. По мнѣнію проф. А. И. Войкова, транзитныя желѣзныя дороги Коста-Рики, Мексики и Техуантепекскаго перешейка весьма пострадаютъ и тѣмъ сильнѣе, чѣмъ ближе онѣ къ Панамѣ <sup>2)</sup>. Всѣ американскія желѣзныя дороги потеряютъ, главнымъ образомъ, свое прежнее транзитное значеніе и сохранять лишь мѣстное пассажирское, а также для почтовыхъ и цѣнныхъ отправлений.

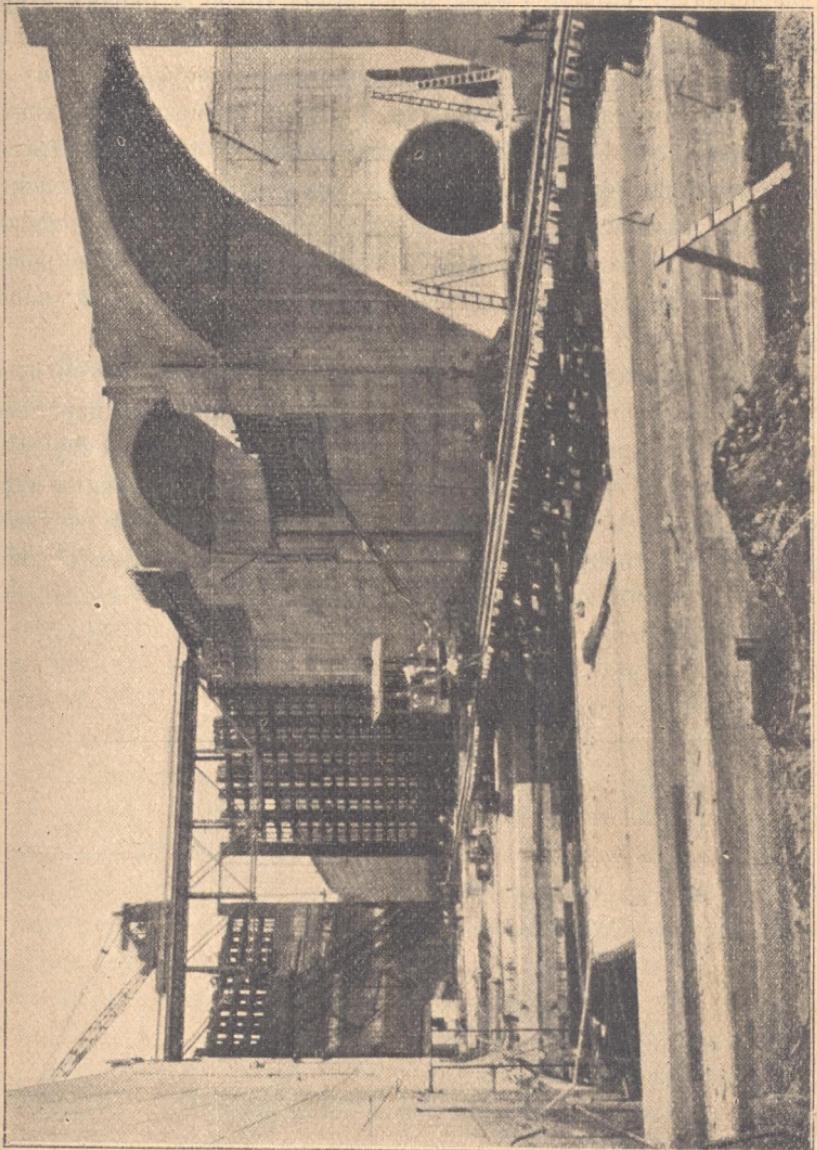
Что же касается возможности проложенія конкурирующаго канала черезъ озеро Никарагуа, то предусмотрительные янки вполнѣ оградили себя отъ этого возможнаго соперничества. Соед. Штаты заключили съ Никарагуа договоръ, по которому, за уплату 3.000.000 долларовъ, получили исключительное право прорытія канала черезъ ея территорію <sup>3)</sup>. Этимъ самымъ Соед. Штаты устранили единственную серьезную возможность соперничества и укрѣпили свою монополію воднаго проѣзда черезъ перешеекъ. Другихъ конкурирующихъ проектовъ пока нѣть, но если бы они и возникли въ единственно еще возможномъ направлени—въ сѣверной части Колумбіи, то Соед. Штаты, безусловно, всѣми силами и средствами не допустили бы проложенія нового канала въ Центральной Америкѣ, не останавливаясь даже передъ тѣмъ, чтобы устранить или совершенно уничтожить своего соперника военной силой.

<sup>1)</sup> Idem. стр. 105.

<sup>2)</sup> Войковъ. А. И. проф. Цитированное сочиненіе. стр. 72.

<sup>3)</sup> Saxon Mills. I. Цитированное сочиненіе.

Шлюзныя ворота въ Педро-Мигуель во время ихъ постройки,  
28 марта 1912 г.



Чрезвычайно интереснымъ еще слѣдствиемъ открытия Панамского канала будетъ нарожденіе новыхъ кругосвѣтныхъ рейсовъ. Суда, направляющіяся изъ Европы на Дальний Востокъ, не возвращаясь черезъ Суэзъ, пересѣкутъ Великій океанъ и прибудутъ къ западнымъ берегамъ С. Америки. Здѣсь, нагрузивъ хлѣбъ, лѣсъ и другіе продукты, они направятся черезъ Панаму къ восточнымъ берегамъ С. Америки и оттуда возвратятся, затѣмъ, въ свои європейскіе порты. Подобное явленіе будетъ наблюдаться и въ обратномъ порядкѣ, связавъ, такимъ образомъ, оба междуокеанскихъ канала въ одну великую неразрывную цѣнь единаго мірового пути. Эти, до сихъ поръ неизвѣстные кругосвѣтные рейсы, вѣроятно, отразятся въ будущемъ весьма пагубно на нашей вчѣшней торговлѣ хлѣбомъ и другимъ сырьемъ.

Какой флагъ, какая нація воспользуется первой этой новой возможностью обогнать весь великий земной шаръ, не пересѣкая экватора? Кто впервые осуществить эту завѣтную мечту великихъ и смѣлыхъ мореплавателей? Кто завершить отважныя стремленія великаго Колумба, воспользовавшись путемъ, намѣченнымъ еще безстрашнымъ мореплавателемъ и осуществленнымъ лишь нынѣ, спустя 400 лѣтъ, трудами и геніемъ Великой Заатлантической Республики?

---

---

## ГЛАВА VI.

### Плата за проходъ черезъ каналъ. Возможные финансовые результаты.

---

#### I.

Панамскій каналъ имѣеть, какъ мы выяснили въ предыдущей главѣ, огромиѣшее значеніе для торговыхъ цѣлей, а для пассажирскаго движенія и почтовыхъ сношеній лишь весьма ограниченное. Для грузовыхъ судовъ, для которыхъ самымъ существеннымъ условиемъ представляется не столько скорость, сколько дешевизна транспорта, вопросъ о размѣрѣ платы за проходъ черезъ Панамскій каналъ является весьма важнымъ. Размѣръ этой платы имѣеть, помимо того, громадное отношеніе къ судьбѣ самаго канала, потому что, если размѣръ ея будетъ значительно выше платы на Суэзскомъ каналѣ и большие той суммы, какую новый каналъ дастъ возможность съэкономить на транспортѣ, то число судовъ, проходящихъ черезъ Панаму, можетъ оказаться значительно меньше предполагаемаго ихъ количества. Въ случаѣ чрезмѣрно высокой платы сообщеніе между Европой и южной частью западныхъ береговъ Ю. Америки можетъ остаться безъ перемѣнъ и попрежнему устанавливаться по старымъ направленіямъ черезъ Магеллановъ проливъ и мысъ Горнъ, а тѣ суда, которыя ходятъ нынѣ между восточными берегами С. Америки и Австралией, могутъ бытьдержаны старымъ рейсомъ вокругъ мыса Доброй Надежды. Точно также рейсы, соединяющіе восточные берега С. Америки съ Дальнимъ Востокомъ и Филиппинами, могутъ быть отвлечены Суэзскимъ каналомъ изъ сферы безусловнаго, какъ мы указывали, господства Панамскаго канала. Кромѣ того, если плата за проходъ черезъ каналъ будетъ слишкомъ высока, то даже и относительно рейсовъ между обоими побережьями Соед. Штатовъ Панамское направление должно опасаться конкуренціи

со стороны цѣлой сѣти сѣверо-американскихъ трансконтинентальныхъ желѣзныхъ дорогъ. Стало быть, Панамскій каналъ для успѣшной борьбы съ возможными соперниками—транзитными желѣзными дорогами, Суэзскимъ каналомъ, круго-американскими и круго-африканскими рейсами, для расширенія сферы своего вліянія долженъ установить плату не выше таковой на Суэзскомъ каналѣ и не превышающей той экономіи въ расходахъ по транспорту, какую онъ можетъ дать.

Для выясненія вопроса сперва разсмотримъ плату, установленную за проходъ черезъ Суэзскій каналъ. Въ первые годы послѣ открытия этого канала было постановлено взимать за каждую тонну груза по 13 фр. Однако, эта плата постепенно понижалась. Вмѣстѣ съ развитиемъ и увеличенiemъ движенія судовъ по каналу возрастила и чистая прибыль,—съ 5% вначалѣ дивиденды къ 1898 году возрасли до 20%, а къ 1901 году увеличились даже до 25%. Въ послѣдніе годы, начиная съ 1909 г., стало даже возможнымъ выдавать ихъ ежегодно въ размѣрѣ около 30%). Въ виду такого непрерывнаго и быстрого роста прибыли Компания стала постепенно понижать плату за проходъ черезъ каналъ. Къ концу 1910 года за каждую тонну взималось уже 7 фр. 75 с., а съ 1-го января 1911 года плата уменьшилась до 7 фр. 25 с.). Теперь такса за проходъ черезъ Суэзскій каналъ равняется 6 фр. 25 с. съ тонны. Что же касается платы съ пассажировъ, то съ лица старше 12 лѣтъ взимается 10 фр., а съ каждого ребенка, отъ трехъ до двѣнадцати лѣтъ, по 5 фр.). Основываясь на непрерывномъ пониженіи таксы на Суэзскомъ каналѣ, можно предположить, что она еще больше понизится и тѣмъ значительнѣе, чѣмъ болѣе чувствительны будуть конкуренція и сила притяженія Панамскаго канала.

Въ какомъ же размѣрѣ можетъ быть установлена плата за проѣздъ по Панамскому каналу? Впервые этимъ вопросомъ, естественно, занялась Первая Французская Компания, ибо каналъ для нея являлся, исключительно, коммерческимъ предпріятіемъ, которое должно такъ оплачиваться, чтобы оправдать затраченныя на его сооруженіе колоссальныя средства. Руководясь такими со-

<sup>1)</sup> Хобри Коки. проф. Цитир. сочиненіе.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> Saxon Mills. I. Цитированное сочиненіе.

ображеніями, Первая Компнія опредѣляла плату за проходъ че-резъ каналъ въ 15 фр. за тонну груза<sup>1)</sup>. Въ 1890 году Комиссія, назначенная для обслѣдованія работъ Первой Компніи и выясненія возможныхъ коммерческихъ результатовъ предпріятія, нашла, что такса за проходъ не должна превышать 12,50 франковъ съ тонны чистаго груза<sup>2)</sup>.

Совершенно иначе отнеслись къ этому вопросу американцы съ первыхъ же шаговъ своей дѣятельности на перешейкѣ. Первая Комиссія, во главѣ которой стоялъ адмираль Уокеръ, находила, что, для привлеченія возможно большаго числа судовъ на каналъ, плата за проходъ его не должна превышать тѣхъ выгодъ, которыя новый путь можетъ дать судоходству. Исходя изъ такихъ предпосылокъ, Комиссія канала опредѣлила, что такса не должна превышать одного доллара съ тонны груза<sup>3)</sup>.

Но это были лишь одни пожеланія, а вопросъ о платѣ былъ поставленъ на практическую почву лишь съ окончательнымъ переходомъ Панамскаго предпріятія къ Соед. Штатамъ. Вопросъ этотъ неоднократно вызывалъ сильные конфликты и ожесточенные дебаты, отражая два теченія американского имперіализма—одного, всецѣло основывающагося на принципахъ доктрины Монрое, мечтающаго о безграницной гегемоніи надъ всей Америкой и Тихимъ океаномъ, съ ногъ до головы пропитаннаго духомъ протекціонизма и жаждой новыхъ территоріальныхъ пріобрѣтеній, и другого—болѣе умѣреннаго, требующаго въ дѣйствіяхъ согласованности съ желаніями міровыхъ державъ, съ болѣшей дальновидностью въ вопросахъ вѣнѣній политики Соед. Штатовъ. Борьба этихъ двухъ теченій въ вопросѣ о платѣ за проходъ черезъ каналъ не лишена интереса и для русскаго читателя, а потому мы прежде, чѣмъ говорить объ окончательномъ решеніи этого вопроса, приведемъ краткій историческій обзоръ его.

Теоретической предпосылкой для решенія Соед. Штатами вопроса о платѣ за проходъ черезъ каналъ должны были служить два слѣдующихъ трактата. Во-первыхъ, договоръ Хея-БуноВарилля отъ 18 ноября 1903 года. Договоромъ этимъ Соед. Штаты, какъ мы указывали уже, получили права концессіи на

<sup>1)</sup> Bellet Daniel. prof. Цитированное сочиненіе.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> Idem.

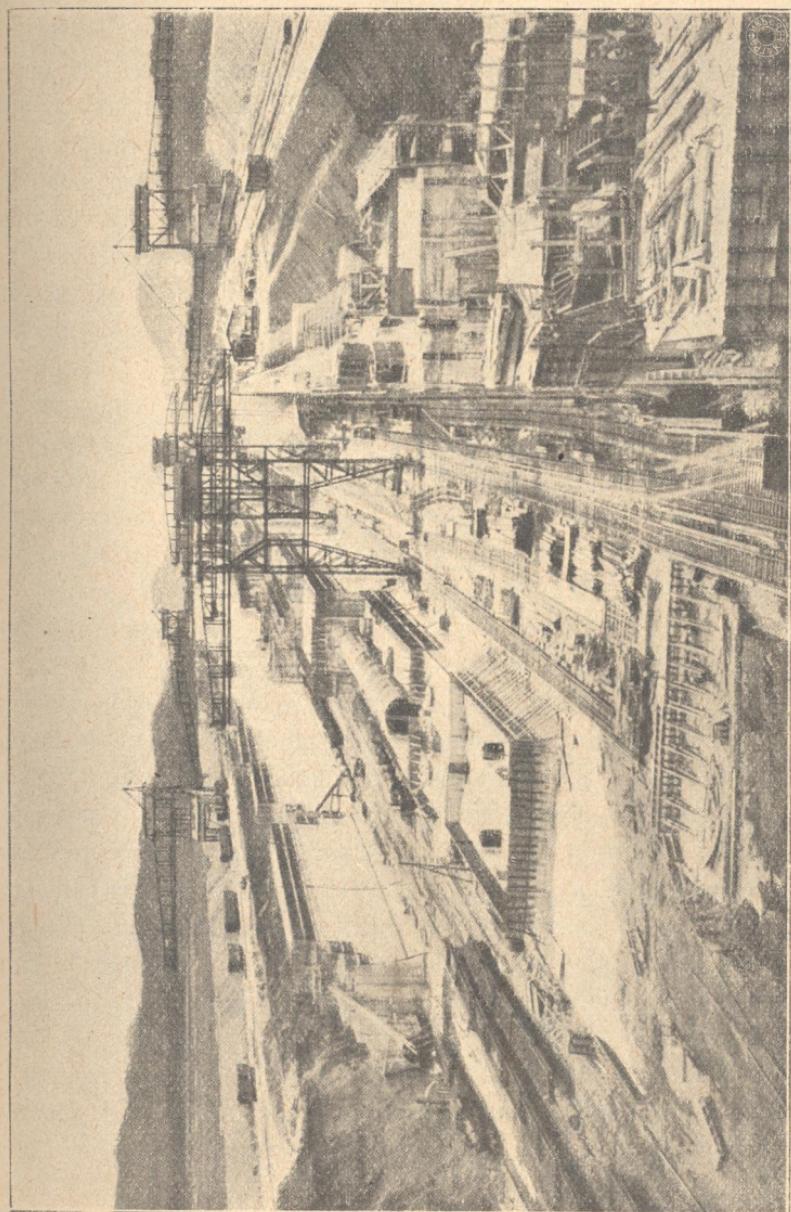
каналъ отъ Панамской Республики, и потому онъ и представляеть собою какъ бы хартю Панамскаго канала. Во-вторыхъ, договоръ Хея-Паунсфота, заключенный съ Англіей 18-го ноября 1901 года. Статья 3-я послѣдняго договора, опредѣлявшая движение судовъ черезъ каналъ гласила:

*Статья 3-я.* Соединенные Штаты принимаютъ за базисъ нейтралитета этого судоходнаго канала слѣдующія правила въ томъ видѣ, какъ они вошли въ Константинопольскую Конвенцію, подписанную 28-го октября 1882 г., касающуюся свободнаго судоходства въ Суэзскомъ каналѣ, а именно:

*Пунктъ 1.* Каналъ будетъ открытъ для коммерческихъ и военныхъ судовъ всѣхъ націй, соблюдающихъ эти правила, на основаніяхъ полнаго равенства, такъ что не будетъ разницы въ обращеніи по отношенію къ какой бы то ни было изъ этихъ націй или по отношенію къ ихъ гражданамъ и подданнымъ, въ условіяхъ налоговъ на движение грузовъ или иныхъ условіяхъ плаванія. Означенныя условія грузового движенія и налоги на него будутъ справедливы и законны".

Но предпринятые шаги и законопроекты Соед. Штатовъ, какъ мы увидимъ ниже, далеко не согласовались съ принципами этихъ двухъ трактатовъ. Желанія и стремленія американской буржуазіи, насквозь пропитанной духомъ узкаго имперіализма, рѣзко расходились съ принципами равенства и свободы для всѣхъ націй, устанавливаемыми, какъ Хея-Паунсфотскимъ, такъ и Хея-БуноВариллья договорами. Всѣ усилия Соед. Штатовъ были направлены къ тому, чтобы обойти эти связывающіе ихъ дѣйствія международные договоры, чтобы, помимо тѣхъ громадныхъ выгодъ, которыя принесетъ имъ каналъ самъ по себѣ, извлекать еще и другія большія выгоды путемъ предоставлениія американскому коммерческому флоту привилегій и свободы отъ установленной платы за проходъ черезъ каналъ. Этимъ американский торговый флотъ не только былъ бы поставленъ въ привилегированное положеніе, что послужило бы стимуломъ для его развитія, но и американская индустрия также получила бы сильное средство для борьбы съ торговлей Европы на берегахъ Тихаго океана.

Одинъ изъ первыхъ законопроектовъ, требовавшихъ особыхъ льготъ для американского торгового флота, принадлежитъ сенатору Фрею. 7-го декабря 1910 года онъ внесъ билль, предлагающій возвращать изъ государственныхъ суммъ плату, получен-



Общий видъ съ съвера на Мирафлорские шлюзы;  
июнь 1912 г.

ную отъ судовъ, проходящихъ каналъ подъ звѣзднымъ флагомъ<sup>1)</sup>). Приблизительно черезъ годъ президентъ Тафтъ въ своей рѣчи 25 октября 1911 года, высказавъ аналогичное пожеланіе, раскрылъ, тѣмъ самыемъ, свое отношеніе къ этому вопросу<sup>2)</sup>). Между пропричимъ, онъ заявилъ: „Каналъ принадлежитъ намъ, онъ построенъ на наши деньги, и мы имѣемъ право устанавливать плату за проходъ черезъ него“<sup>3)</sup>). Что же касается того вопроса, до какой степени можно покровительствовать американскому флоту, не нарушая явно принципа равенства пошлинъ, то въ этой же рѣчи Тафтъ высказалъ мнѣніе, что можно оказать покровительство каботажу, или освобождая суда отъ платы за проходъ черезъ каналъ, или же возвращая имъ расходы, понесенные отъ уплаты таковой.

Вокругъ этого вопроса, что каботажъ есть національная привилегія, а потому отъ разницы въ тарифѣ за проходъ каботажныхъ судовъ черезъ каналъ не пострадаютъ иностранныя суда, и вращался весь споръ. Вопросъ этотъ приводилъ неоднократно къ ожесточеннымъ дебатамъ въ прессѣ и въ законодательныхъ учрежденіяхъ, при чемъ изъ поля зреінія порой устранялся совершенно дѣйствительный критерій вопроса — договоры Хей-Паунсфотскій и Хея—Буно-Варилля.

Между тѣмъ, нѣкоторые американскіе политическіе дѣятели въ своихъ пожеланіяхъ пошли даже еще дальше. 15-го ноября 1911 года военный министръ Стимсонъ заявилъ, что Соед. Штаты имѣютъ абсолютное право, несмотря на международные договоры, возвращать плату американскимъ судамъ, мотивируя это тѣмъ, что возвращеніе такое является ничѣмъ инымъ, какъ субсидіей національному судоходству. А такъ какъ право выдавать субсидіи является правомъ чисто національнымъ, не подлежащимъ международному контролю, то, потому, оно и не можетъ быть отнято у Соед. Штатовъ<sup>4)</sup>.

Нѣсколько иного характера покровительственныя тенденціи отразились въ законопроектѣ Адамсона, внесенному въ Вашингтонъ въ мартѣ 1912 г. Этотъ законопроектъ предусматривалъ, „что

<sup>1)</sup> Bunau-Varilla. Цитированное сочиненіе.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> Bellet Daniel. prof. Цитированное сочиненіе.

<sup>4)</sup> Bunau-Varilla. Цитированное сочиненіе.

1914.

Vol. XXVI.

Annales  
de l'Institut Commercial de Kiew.

ИЗВѢСТИЯ

Киевского Коммерческого  
института.

1914.

Книга XXVI.

КІЕВЪ—1914.



никакія исключительныя преимущества, никакая льготная плата не будетъ примѣнена, прямо или косвенно, къ судамъ какой бы то ни было страны или по отношенію къ ея гражданамъ и подданнымъ, но исключеніе дѣлается лишь для судовъ, принадлежащихъ правительству Соед. Штатовъ, включая сюда и суда Панамской желѣзной дороги и Панамской Республики<sup>1)</sup>). Такимъ образомъ, этимъ проектомъ предоставлялись исключительныя льготы военному флоту.

Всѣ эти законопроекты, нарушая основныя принципы трактатовъ, заключенныхъ Соед. Штатами съ Англіей и Панамой, расходясь рѣзко съ положеніями Константинопольской конвенціи, вызвали не только громкій протестъ въ Англіи, интересы которой, въ особенности, были затронуты, но даже и среди нѣкоторыхъ группъ американского общества. Въ особенности, сильно возстали противъ проекта покровительственныхъ тарифовъ для американскихъ судовъ могущественная группы желѣзнодорожныхъ компаний. Покровительственное отношение Соед. Штатовъ къ каботажу рѣзко бы поколебало морскіе фрахты, а пониженіе ихъ, безъ сомнѣнія, отняло бы значительную часть грузовъ у трансконтинентальныхъ желѣзныхъ дорогъ. Опасенія желѣзнодорожныхъ финансистовъ были вполнѣ основательны, ибо привилегированный тарифъ диктовался не только желаніемъ благопріятствовать развитію американского судоходства и не только стремленіемъ облегчить конкуренцію американскимъ судамъ съ иностранными, направляющимися къ Азіи, но и намѣреніемъ нанести такимъ путемъ и сильный ударъ трансконтинентальнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ особенности, Канадскимъ<sup>2)</sup>). Часть прессы и общественные группы, преданныя желѣзнодорожнымъ интересамъ, ополчились противъ проекта о привилегированной платѣ<sup>3)</sup>). На почвѣ этихъ двухъ теченій возникла обостренная полемика. Одни настойчиво доказывали, что при распределеніи платы за проходъ черезъ каналъ должны быть учтены и интересы американскихъ дорогъ, а другіе, наоборотъ, опровергая подобныя претензіи, заявляли, что если приспособлять тарифы канала къ интересамъ желѣзнодорожныхъ дѣльцовъ, то не стоило строить и самыи каналъ;

<sup>1)</sup> Bellet. Daniel. prof. Цитированное сочиненіе.

<sup>2)</sup> Fraser. F. Цитир. сочиненіе.

<sup>3)</sup> Тимоновъ. В. Е. проф. Цитир. сочиненіе. стр. 82.

даже больше того, съ національной точки зрењія стремленіе приспособить эксплоатацію канала къ желѣзнодорожнымъ интересамъ было бы для страны равносильно самоубійству<sup>1)</sup>.

Подъ вліяніемъ агитаціи приверженцевъ желѣзнодорожныхъ компаний произошелъ нѣкоторый поворотъ въ проектахъ, касающихся платы за проходъ черезъ каналъ. 12 февраля 1912 г. военный министръ заявилъ, что правительство Соед. Штатовъ оставило мысль создать привилегированное положеніе касательно пошлинъ для американскихъ судовъ. 9 марта законопроектъ, составленный въ такомъ же духѣ и не заключающей никакихъ привилегій для американскихъ судовъ, за исключеніемъ правительственныйыхъ судовъ Соед. Штатовъ и Панамской Республики, былъ одобренъ комиссіей Палаты Депутатовъ<sup>2)</sup>. Но вскорѣ прежнее теченіе снова становится господствующимъ, и 23 мая того же года Палата вогтировала поправку Доремуса, предоставляемую безпошлинный проходъ каботажнымъ судамъ и разрѣшающую президенту распространять освобожденіе отъ пошлинъ также и на американскія суда дальніаго плаванія. Въ началѣ юня законопроектъ въ части, освобождающей американскій каботажъ отъ всякихъ налоговъ, былъ принятъ Палатой Депутатовъ. Но 9 августа Сенатъ принялъ этотъ законопроектъ цѣликомъ, допустивъ освобожденіе отъ пошлинъ не только для каботажныхъ судовъ, но и для судовъ дальніаго плаванія. По установленному обычаяу, былъ созванъ, затѣмъ, комитетъ изъ равнаго числа сенаторовъ и членовъ Палаты Депутатовъ, чтобы, съ общаго согласія, установить окончательную редакцію закона о платѣ и тѣмъ уничтожить противорѣчія и разногласія между биллями Палаты и Сената<sup>3)</sup>. Законъ, выработанный совѣщаніемъ этого Комитета, отмѣнилъ всякія привилегіи для американскихъ судовъ дальніаго плаванія, оставивъ ихъ лишь для каботажа.

24 августа 1912 года Тафтъ подписалъ законопроектъ, хотя, какъ сторонникъ широкихъ привилегій и полнаго освобожденія отъ платы для всѣхъ судовъ Соед. Штатовъ, онъ былъ настолько не удовлетворенъ окончательнымъ постановленіемъ Комитета,

<sup>1)</sup> Idem. стр. 83.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> Bunau-Varilla. Цитированное сочиненіе.

что ожидали даже съ его стороны наложенія veto. Законъ 24 августа въ части его о расцѣнкахъ гласилъ:<sup>1)</sup>

„Я, Вильямъ Говардъ Тафтъ, Президентъ Соед. Штатовъ Америки, въ силу власти, предоставленной мнѣ одобреннымъ Актомъ Конгресса 24 августа 1912, объ открытіи, содержаніи, защитѣ и эксплоатаціи Панамскаго канала и объ оздоровленіи и управлѣніи зоны канала, настоящимъ предписываю и объявляю слѣдующіе сборы, подлежащіе взиманію съ пользующихся каналомъ судовъ:

1. Съ торговыхъ, везущихъ пассажировъ или грузы—1 долларъ 20 центовъ съ тонны дѣйствительной промысловой судовой вмѣстимости въ сто кубическихъ футъ.

2. Съ судовъ съ балластомъ безъ пассажировъ или грузовъ —на 40% менѣе, чѣмъ для судовъ съ пассажирами или грузами.

3. Съ военныхъ судовъ, за исключеніемъ транспортовъ, угольщиковъ, госпитальныхъ и снабдительныхъ—50 центовъ съ тонны водоизмѣщенія.

4. Съ морскихъ и военныхъ транспортовъ, угольщиковъ, госпитальныхъ и снабдительныхъ судовъ—1 долларъ 20 центовъ съ тонны netto, при условіи обмѣра этихъ судовъ по тѣмъ же правиламъ, какія примѣняются для опредѣленія тоннажа netto торговыхъ судовъ.

Военный министръ имѣть выработать и предписать для обмѣра судовъ правила, какія будеть нужно и соотвѣтственно для полнаго осуществленія настоящей прокламаціи.

Въ удостовѣреніе сего Я приложилъ къ сему мою руку и приказалъ прикрѣпить печать Соединенныхъ Штатовъ“.

Что же касается самого закона 24 августа, принятаго Палатой и Сенатомъ и подписанаго президентомъ, то главнѣйшія черты его слѣдующія.

Во-первыхъ, законъ предоставляетъ свободный и безпошлиновый пропускъ лишь американскимъ судамъ, занимающимся каботажной торговлей, и налагаетъ плату въ одинаковомъ размѣрѣ на всѣ остальныя американскія и неамериканскія суда, проходящія черезъ каналъ<sup>2)</sup>. Помимо нарушенія принциповъ равенства, установленныхъ международными договорами, эта особенность но-

<sup>1)</sup> Тимоновъ. В. Е. проф. Цитированное сочиненіе. стр. 212.

<sup>2)</sup> „Ниппонъ Кейзай синсай“. № 11. 1912.

ваго закона характерна еще и въ томъ отношеніи, что, не опредѣляя точно понятія о береговой, каботажной торговлѣ, могла бы весьма вредно отражаться на интересахъ пароходствъ, находящихся въ торговой связи съ Мексикой и другими странами Центральной Америки. Наиболѣе важнымъ условіемъ здѣсь является то обстоятельство, что, благодаря полному освобожденію отъ платы американского каботажа, американскій торговый флотъ ставился въ исключительное положеніе и получалъ возможность безраздѣльно господствовать въ торговлѣ между портами Соед. Штатовъ.

Во-вторыхъ, тотъ же законъ запрещаетъ проходъ черезъ каналъ судамъ, принадлежащимъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ. Это постановленіе, направленное противъ Англіи, могло вредно отразиться на ея торговыхъ интересахъ, ибо имѣло въ виду, главнымъ образомъ, конкурирующія съ каналомъ трансъ-американскія канадскія желѣзныя дороги, владѣющиа собственными пароходами<sup>1)</sup>.

Въ-третьихъ, законъ освобождаетъ отъ платы за проходъ черезъ каналъ военные американскія суда и тѣ торговыя суда, собственники которыхъ обяжутся передать ихъ въ военное время правительству Соед. Штатовъ<sup>2)</sup>. Этимъ фактически освобождался отъ платы весь американский торговый флотъ, ибо, по всей вѣроятности, такое обязательство охотно дали бы всѣ судовладѣльцы, чтобы получить право на безпошлинный проходъ черезъ каналъ.

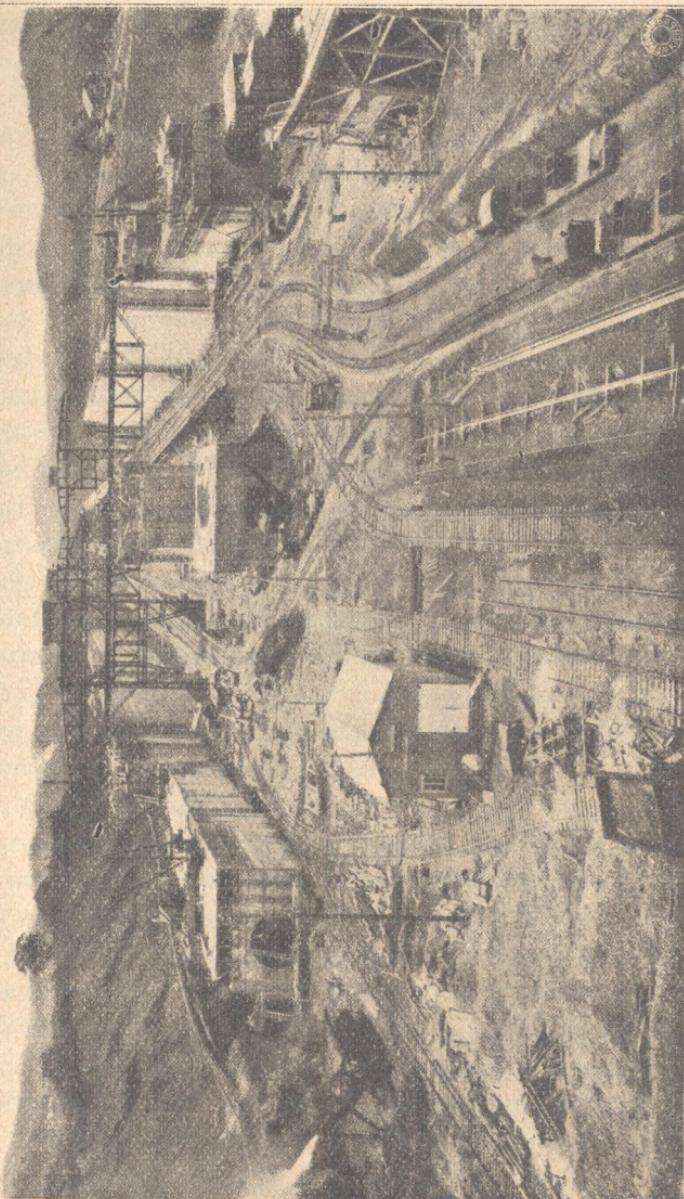
Послѣ обнародованія закона 24 августа въ Англіи поднялась цѣлая буря и раздались въ отвѣтъ крики негодованія и громкіе протесты. Офиціальный протестъ Великобританіи былъ опубликованъ 9-декабря 1912 года въ видѣ бѣлой книги<sup>3)</sup>. Содержаніе этой книги, въ общемъ, сводилось къ слѣдующему. Прежде всего, британское правительство рассматривало вопросъ о равенствѣ всѣхъ націй, какъ основной принципъ договора Хея-Паунcefota, опредѣленного на тѣхъ же основаніяхъ, что и конвенція о Суэзскомъ каналѣ 1882 г. Кромѣ того, оно высказывало и тотъ взглядъ, что сборы, отъ которыхъ будутъ освобождены американскія суда, по необходимости, падутъ на другія суда, что и явится

<sup>1)</sup> Павловичъ. М. П. Цитированное сочиненіе. стр. 229.

<sup>2)</sup> Idem. стр. 228.

<sup>3)</sup> Bunau-Varilla. Цитир. сочиненіе.

Общий видъ съ юга на Педро-Мигуельскіе шлюзы;  
4 мая 1911 г.



незаконнымъ. Больше того, торговля американского каботажа, которая должна по закону 24 августа пользоваться привилегией освобождения отъ сборовъ, не можетъ быть точно определена и ограничена, такъ что привилегированное отношеніе сможетъ быть очень легко распространено и на суда, занимающіяся интернациональной торговлей. Отсюда, естественно, расходы по содержанію канала будутъ падать только на иностранныя суда, что и будетъ незаконнымъ нарушеніемъ условій равенства<sup>1)</sup>.

Но не только въ Англіи раздались негодующіе протести. Въ самихъ даже Соед. Штатахъ нашлось не мало противниковъ нового закона о дифференціальномъ тарифѣ, считавшихъ его основы незаконными, несправедливыми, а нѣкоторые даже и безнравственными. Среди послѣднихъ оказался и одинъ изъ наиболѣе видныхъ учёныхъ, профессоръ Гидингстъ, по мнѣнію которого билль, подписанный Тафтомъ, „представляетъ собою самый возмутительный по своей безнравственности актъ, изъ-за которого каждый честный американецъ долженъ краснѣть передъ иностранцемъ“<sup>2)</sup>. Подобный же взглядъ, но лишь въ менѣе рѣзкой формѣ высказалъ также и видный экономистъ Америки, проф. Э. Джонсонъ. Разматривая вопросъ въ весьма корректной формѣ и настолько свободно, насколько позволяло ему его официальное положеніе, онъ призналъ, что новый билль не только несправедливъ, но и весьма вредно отразится на финансовомъ положеніи канала, уменьшая сборы за проходъ его. Джонсонъ еще сдѣлалъ весьма основательное предположеніе, что, по всей вѣроятности, нѣкоторая правительства будутъ возвращать своимъ судамъ издержки по уплатѣ сборовъ за проходъ черезъ каналъ и, такимъ образомъ, поставятъ свои суда въ одинаковое положеніе съ американскими, отъ чего судоходство Соед. Штатовъ можетъ остаться въ прежнемъ неизмѣненномъ положеніи. Достовѣрно известно, напримѣръ, что подобное намѣреніе было обнаружено испанскимъ правительствомъ<sup>3)</sup>. Отрицательно отнесся къ закону, освобождающему американскія суда отъ платы, и главный строитель канала, полковникъ Д. Готальсь. По его мнѣнію, этого дѣлать прямо нельзя, ибо договоры устанавливаютъ равенство въ отношеніи прохода черезъ каналъ для всѣхъ націй

<sup>1)</sup> Idem.

<sup>2)</sup> Павловичъ. М. П. Цитированное сочиненіе. стр. 232.

<sup>3)</sup> Bellet Daniel. prof. Цитированное сочиненіе.

а дѣлать это скрытно путемъ возврата пошлинъ, чтобы замаскировать нарушеніе данныхъ обѣщаній, несомнѣнно съ достоинствомъ правительства<sup>1)</sup>. Подобное осужденіе билля 24 августа и рѣзкіе протесты нашли откликъ также и въ нѣкоторой части американской прессы. „New-York Sun“, „New-York Herald“, „New-York Times“ и др. газеты рѣзко критиковали новый билль, считая его „актомъ, позорящимъ Соед. Штаты“<sup>2)</sup>. „New-York Times“, между прочимъ, писалъ: „Честность—лучшая политика, и въ нашихъ интересахъ платить налоги. Расторгая же Хей—Паунсефотскій договоръ, мы объявляемъ торговую войну, и всѣ страны заинтересованы въ заключеніи союза, направленного противъ насъ“<sup>3)</sup>.

Всѣ эти рѣзкіе выступленія и протесты противъ правительства, пытавшагося, не разбираясь въ средствахъ, поставить американскія суда въ особенно привилегированное положеніе и нанести тѣмъ сильный ударъ европейской торговлѣ и материковымъ транзитнымъ желѣзнымъ дорогамъ, имѣли, въ сущности, весьма прочное основаніе. Незаконность и несправедливость нового билля была весьма очевидной, ибо явно нарушены были два основныхъ принципа Константинопольской конвенціи. Первый изъ нихъ—принцип свободы, т. е. запрещеніе пользованія правомъ суверенитета, а второй принципъ—равенство, т. е. единообразіе въ отношеніи ко всѣмъ, кто-бы ни былъ владѣльцемъ судна, какова бы ни была его національность, его личность и его торговля. Эти два принципа рѣзко отразились сперва въ Хей—Паунсефотскомъ договорѣ, а затѣмъ перешли также и въ договоръ Хея—Буно-Варилля. Изъ этихъ принциповъ, естественно, слѣдовало, что сборы, уплачиваемые судами за проходъ черезъ каналъ въ цѣляхъ покрытія расходовъ по его сооруженію и содержанію, должны быть установлены съ такимъ разсчетомъ, чтобы всѣ суда, пользующіяся каналомъ, встрѣчали одинаковое отношеніе и платили пропорціонально пользованію. Такимъ образомъ, билль 24 августа, освобождающей часть американскихъ судовъ отъ сборовъ, явился полнѣйшимъ нарушеніемъ Хей—Паунсефотского и Хея—Буно-Варилля договоровъ. „Соединенные Штаты—говорить Буно-Варилля—явля-

<sup>1)</sup> Тимоновъ. В. Е. проф. Цитированное сочиненіе. стр. 87.

<sup>2)</sup> Павловичъ. М. П. Цитир. сочиненіе. стр. 232.

<sup>3)</sup> Bellet Daniel. prof. Цитированное сочиненіе.

ются душеприказчиками въ этомъ великомъ дѣлѣ сооруженія канала. Обнародованный же законъ ставилъ ихъ въ незавидное положеніе душеприказчиковъ, употребляющихъ часть процентовъ съ введеннаго имъ капитала въ пользу своей семьи<sup>1)</sup>.

Вслѣдъ за протестами общественное мнѣніе въ Англіи высказывалось за требованіе арбитража. И дѣйствительно, наиболѣе вѣрнымъ разрѣшеніемъ вопроса и единственнымъ мирнымъ средствомъ противъ незаконнаго шага Соединенныхъ Штатовъ былъ третейскій судь. Каковъ бы ни былъ исходъ и постановленіе арбитража, онъ пролилъ бы свѣтъ на этотъ весьма спорный вопросъ. Голоса въ защиту такого требованія раздавались и въ Соед. Штатахъ. Среди нихъ особенно ярко выдѣлялся голосъ президента Колумбійскаго Университета Муррея Бетлера (Murray Betler), который заявилъ, что Соед. Штаты будутъ обезврежены, если откажутся передать возникшій споръ по поводу толкованія Хей—Паунсефотскаго договора на разсмотрѣніе международнаго третейскаго суда<sup>2)</sup>. Но арбитражъ такъ и не состоялся, а споръ остался незаконченнымъ и, казалось, что онъ способенъ вызывать въ будущемъ весьма серьезныя осложненія въ дипломатическихъ сношеніяхъ Соед. Штатовъ не только съ Англіей, но и съ цѣльмъ рядомъ европейскихъ государствъ.

Вслѣдъ за уходомъ Тафта вопросъ о платѣ и привилегіяхъ каботажу еще больше обострился въ Соед. Штатахъ, съ одной стороны, вслѣдствіе все болѣе и болѣе настойчивыхъ протестовъ Англіи, а съ другой, вслѣдствіе избранія президентомъ Вильсона, который не раздѣлялъ политики Тафта въ данномъ вопросѣ и, вообще, всего покровительственного отношенія къ американскими судамъ въ стремленіяхъ освободить ихъ отъ сборовъ при пользованіи каналомъ. Въ концѣ концовъ, какъ передаютъ газетныя сообщенія, восторжествовало такое рѣшеніе вопроса о платѣ на Панамскомъ каналѣ, которое, уравнивая отношеніе къ судамъ всѣхъ націй, возстановило идеи международныхъ договоровъ, нарушенныхъ биллемъ Тафта. Въ началѣ 1914 года нижняя Палата Соед. Штатовъ большинствомъ 247 голосовъ противъ 161 приняла, такъ называемый, билль Саймса, который и отмѣняетъ всѣ привилегіи для американскихъ судовъ, предоставленныя имъ зако-

<sup>1)</sup> Bunau-Varilla. Цитир. сочиненіе.

<sup>2)</sup> Bellet Daniel, prof. Цитированное сочиненіе.

номъ 24 августа<sup>1)</sup>. Засѣданіе Палаты отличалось рѣдкимъ возбужденiemъ и продолжительными преніями. Залъ засѣданія, кулуары и галлереи для публики были переполнены<sup>2)</sup>. Наиболѣе ярымъ противникомъ восторжествовавшаго билля былъ Ч. Клеркъ, будущій, какъ говорятъ, преемникъ Вильсона. Возражая противъ уравнительныхъ пошлинъ, онъ, между прочимъ, заявилъ: „Мы желаемъ жить въ мирѣ со всѣми націями, но мы не хотимъ покупать мира. Я охотнѣе взорвалъ бы каналъ, чѣмъ допустиль бы контроль англичанъ“<sup>3)</sup>.

Торжество Вильсона, является торжествомъ истины, торжествомъ права, идеи котораго лежать въ основѣ международныхъ договоровъ и были нарушены биллемъ Тафта. Уступка эта, устраяя всѣ возможныя и серьезныя международныя осложненія въ ближайшемъ будущемъ, безусловно, окупится сторицею Соед. Штатамъ тѣми естественными преимуществами, какія дасть имъ Панамскій каналъ. Колossalнѣйшия выгоды, которыя они несомнѣнно получать въ области торговли и, въ особенности, политики, широко вознаградятъ ихъ за шагъ къ возстановленію истины и права. Вѣдь у нихъ, въ ихъ рукахъ ключъ отъ тяжелыхъ и крѣпкихъ воротъ, раздѣляющихъ оба океана. Соед. Штаты, пользуясь междуокеанскимъ каналомъ даже на равныхъ правахъ съ другими націями, благодаря своимъ значительнымъ преимуществамъ, вытекающимъ изъ географическихъ условій, будутъ, тѣмъ не менѣе, извлекать значительно большія выгоды, чѣмъ всѣ другія націи міра, въ особенности, изъ широкаго и быстраго развитія своихъ тихоокеанскихъ штатовъ, изъ пробуждающейся Океаніи и изъ неимовѣрно быстраго промышленнаго роста Дальнаго Востока Азіи.

Билль Саймса, предоставляемый лишь уступку англичанамъ и европейцамъ и отмѣняя всѣ привилегіи американского судоходства при проходѣ черезъ каналъ, оставилъ, однако, въ силѣ расцѣнки билля 24 августа 1912 года. Слѣдовательно, сборъ за проходъ черезъ каналъ тотъ же—1 дол. 20 цен. съ тонны дѣйствительной промысловой судовой вмѣстимости (100 куб. фут.) для всѣхъ судовъ, имѣющихъ пассажировъ или грузъ; для судовъ

<sup>1)</sup> „Кievская Мысль“. № 82. 1914.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> Idem.

съ балластомъ, безъ пассажировъ или клади, тарифъ понижается на 40%; для военныхъ судовъ сборъ равенъ 50 центамъ съ тонны водоизмѣщенія; для военныхъ транспортныхъ судовъ, угольщиковъ, судовъ-госпиталей и судовъ груженыхъ провіантомъ сборъ установленъ въ 1 дол. 20 цен. съ тонны netto. Что же касается прямыхъ пассажирскихъ сборовъ, то на Панамскомъ каналѣ предполагается ихъ совершенно не вводить<sup>1)</sup>). Изъ этой расцѣнки мы видимъ, что максимальная плата, установленная за проходъ черезъ каналъ, равна 1 дол. 20 цен., или, приблизительно, 6 франкамъ, т. е. нѣсколько ниже Суэзской платы. Такимъ образомъ, во-сторжествовало такое рѣшеніе вопроса о тарифахъ на Панамскомъ каналѣ, которое даетъ нѣкоторыя преимущества въ этомъ отношеніи американскому каналу въ его борьбѣ за первенство съ Суэзскимъ.

Разсматривая вопросъ о платѣ за проходъ черезъ каналъ и признавая его весьма серьезнымъ условіемъ для установлениія тѣхъ или иныхъ рейсовъ, мы не должны, тѣмъ не менѣе, забывать того, что сама по себѣ плата, какъ-бы ни мала или велика она ни была, ни въ коемъ случаѣ не является единственнымъ опредѣляющимъ факторомъ въ вопросѣ о направленіи торговыхъ путей. Въ этомъ случаѣ нужно еще учесть цѣлый рядъ коммерческихъ, географическихъ и фрахтовыхъ соображеній. Напри-мѣръ, кратчайшій наиболѣе дешевый и удобный путь изъ Японіи къ атлантическимъ берегамъ Соед. Штатовъ будетъ по Панамскому направленію. Суда полностью нагруженныя, безъ сомнѣнія, пойдутъ черезъ Панамскій каналъ, но нагруженныя лишь отчасти и нуждающіяся еще въ добавочномъ грузѣ, вѣроятно, будутъ иногда оставлять этотъ путь и направятся мимо обильныхъ товарами бѣреговъ Азіи черезъ Суэзскій каналъ, такъ какъ, во всякомъ случаѣ, въ ближайшемъ будущемъ послѣднее направленіе будетъ болѣе богатымъ источникомъ нагрузки судовъ. Также точно весьма важнымъ вопросомъ, какъ мы замѣтили уже выше, для установлениія рейсовъ является цѣна угля и удобства для его нагрузки. Пароходства избираютъ скорѣѣ всего тѣ пути, по которымъ уголь дешевле и угольныя станціи находятся другъ отъ друга на возможно болѣе близкомъ разстояніи. Но вопросъ этотъ на Панамскомъ направленіи еще не выясненъ, и о немъ высказываются

<sup>1)</sup> Saxon Mills. I. Цитированное сочиненіе.



Нижняя шлюзная камера въ Гатунѣ;  
7 июня 1912 г.

самыя разнорѣчивыя и разнообразныя предположенія. Мы склоняемся, скорѣе всего, къ тому предположенію, что этотъ вопросъ будетъ улаженъ въ пользу Панамы, благодаря обильному подвозу каменного угля на Тихоокеанскіе берега Америки съ Атлантическаго побережья С. Америки, изобилующаго этимъ двигателемъ торговли и промышленности. Придется считаться также при выборѣ рейсовъ съ страховыми ставками, находящимися въ тѣсной связи съ вопросомъ о буряхъ, вѣтрахъ, теченіяхъ и съ конфигураціей дна океановъ. Но послѣдній вопросъ, какъ это было нами выяснено, разрѣшается, безусловно, въ благопріятномъ смыслѣ для Панамскаго направленія.

Вопросъ о фрахтахъ на Панамскомъ направленіи пока не можетъ быть еще разрѣшенъ окончательно и вполнѣ онъ выяснится, должно быть, лишь вскорѣ послѣ открытия канала. И только лишь когда вполнѣ будутъ установлены тарифы за проходъ чрезъ каналъ, когда окончательно опредѣлятся вызванныя ими изменения въ Суэзскихъ тарифахъ и ставкахъ конкурирующихъ междуюokeанскихъ жѣлѣзныхъ дорогъ, тогда можно будетъ вполнѣ опредѣленно сказать о вліяніи Панамскаго канала на морской транспортъ міра; только тогда лишь можно будетъ вполнѣ выяснить всю роль, все значеніе Панамскаго канала, какъ мірового пути

## II.

Въ тѣсной связи съ вопросомъ о тарифахъ на Панамскомъ каналѣ стоитъ весьма важный и спорный вопросъ о возможныхъ финансовыхъ результатахъ, вопросъ о томъ, оправдаются ли доходы Панамскаго канала, черпаемые со сборовъ за проходъ чрезъ него, всѣ колоссальныя затраты на его сооруженіе и эксплоатацию.

По этому вопросу неоднократно высказывались самые разнобразные и разнорѣчивые предположенія и расчеты. Не соглашаясь ни съ одними изъ нихъ, мы сперва приведемъ главнѣйшіе, а затѣмъ выскажемъ и наши соображенія по этому вопросу.

Въ 1905 году докторъ географіи Льежскаго университета, Крентцель опубликовалъ свои расчеты, касающіеся, какъ общихъ расходовъ по устройству канала и его содержанія, такъ и его возможныхъ доходовъ. Онъ высчиталъ, что общіе расходы по сооруженію исчисляются въ 1 миллиардъ франковъ, а содержаніе канала потребуетъ ежегодно около 11.250.000 франковъ. Въ то же

время, предусматривая плату за проходъ черезъ каналъ въ 5 франковъ съ тонны чистаго груза и учитывая вѣроятное, по его мнѣнію, торговое движеніе, онъ пришелъ къ выводу, что каналъ будетъ приносить только 2.750.000 франковъ чистой прибыли, т. е. около  $\frac{1}{4}\%$ . Считая этотъ низкій процентъ не оправдывающимъ всѣхъ огромныхъ затратъ, онъ заключилъ, что подобное предпріятіе является роскошью, которую могутъ оплатить только чрезвычайно богатые народы. При этомъ онъ еще замѣтилъ, что каналъ сможетъ оправдать себя съ финансовой стороны лишь въ томъ случаѣ, если его общіе доходы достигнутъ 40 миллионовъ франковъ, при товарномъ движеніи въ 8 миллионовъ тоннъ<sup>1)</sup>). Но подсчеты эти едва ли можно признать хоть сколько-нибудь вѣрными, ибо общіе расходы, какъ мы видѣли въ предыдущей главѣ, намного превысили 1 миллиардъ франковъ, плата за проходъ установлена не въ 5, а въ 6 франковъ, расходы по содержанію и эксплоатациі, вѣроятно, превзойдутъ больше, чѣмъ въ два раза допущенныя предположенія, а размѣры грузового движенія, принятаго въ расчетъ Крентцелемъ, до смѣшного низки.

Японскій профессоръ Хори Коки въ своей интересной статьѣ „Экономическое значение Панамского канала“ въ 3 номерѣ „Кокуминъ кейзай засси“ за 1911 годъ высказалъ предположеніе, что общая сумма всѣхъ расходовъ по сооруженію опредѣлится въ 425 миллионовъ долларовъ, а ежегодные расходы по эксплоатациі—въ 17 мил. долларовъ, включая сюда и 4 годовыхъ процента на затраченный капиталъ. Принимая во вниманіе допускаемый имъ ежегодный грузооборотъ въ 7 мил. тоннъ со сборами въ 1 долларъ съ тонны, можно, поэтому, вывести заключеніе, что каналъ будетъ нести ежегодно дефицитъ около 10 миллионовъ долларовъ. Но ошибка проф. Хори Коки заключается въ томъ, что онъ не учелъ военныхъ расходовъ по охранѣ Панамского канала, сумму грузооборота предполагаетъ слишкомъ низкую, и, кромѣ того, плата въ дѣйствительности за проходъ черезъ каналъ опредѣлена въ 1 д. 20 цен. съ тонны<sup>2)</sup>.

Наиболѣе добросовѣстными и близкими къ истинѣ, на нашъ взглядъ, являются предположенія и вычисленія проф. Э. Джонсона. По его мнѣнію, ежегодные расходы достигнутъ 31 миллиона

<sup>1)</sup> Bellet Daniel. prof. Цитированное сочиненіе.

<sup>2)</sup> Хори Коки. проф. Цитир. сочиненіе.

долларовъ. Распредѣляетъ онъ эти расходы слѣдующимъ обра-  
зомъ: 4.500.000 дол.—на содержаніе и эксплоатацию канала, 15 мил.  
долларовъ—на издержки по военно-морской защите, а остальные  
11.500.000—на погашеніе процентовъ по капиталамъ, затрачен-  
нымъ на сооруженіе канала<sup>1)</sup>.

Профессоръ Парижскаго Коммерческаго Института, Даніель  
Белле считаетъ эти цифры черезчуръ низкими и высказываетъ  
предположеніе, что онѣ по всѣмъ статьямъ, въ дѣйствительности,  
на много увеличиваются. Основываясь на такихъ предположеніяхъ, онъ,  
не сомнѣваясь, заявляетъ, что въ первый годъ дефицитъ Панам-  
скаго канала составить 30 миллионовъ долларовъ. Въ общемъ, онъ  
приходитъ къ тому выводу, что Панамскій каналъ съ финансовой  
стороны не будетъ себя оправдывать, принося лишь дефициты<sup>2)</sup>.

Такого же пессимистического взгляда придерживается и  
М. П. Павловичъ, считая Панамскій каналъ, съ финансовой точки  
зрѣнія, крайне невыгоднымъ предпріятіемъ. Ежегодные расходы  
по содержанію канала онъ опредѣляетъ въ 31 мил. долларовъ, а  
его максимальные доходы—въ 4 миллиона<sup>3)</sup>. Слѣдовательно, еже-  
годный дефицитъ получится около 27 миллионовъ долларовъ.

Болѣе радужныя перспективы рисуетъ Буно-Варилля, хо-  
рошо ознакомленный съ вопросомъ, какъ человѣкъ весьма близко  
стоявшій къ Панамскому предпріятію въ періодъ господства Фран-  
цузской Компаниіи. Пользуясь вычисленіями проф. Э. Джонсона,  
Буно-Варилля съ увѣренностью заявляетъ, что равновѣсие между  
расходами и доходами получится съ самаго же начала эксплоа-  
тации, однако, при томъ лишь условіи, что американскимъ судамъ  
не будетъ предоставленъ безпошлиный проходъ черезъ каналъ;  
въ противномъ случаѣ можетъ получиться значительный дефицитъ<sup>4)</sup>.

Разсмотримъ теперь, насколько вѣрны всѣ эти предположе-  
нія. Вѣря въ добросовѣстность и исходя изъ несомнѣнной авто-  
ритетности проф. Э. Джонсона въ данномъ вопросѣ, мы примемъ  
за базу, что общіе расходы по содержанію, эксплоатациі, ремонту,  
военной защите Панамскаго канала и уплатѣ процентовъ еже-  
годно опредѣляются въ 31 милл. долларовъ. Что же при та-

1) Bellet Daniel. prof. Цитир. сочиненіе.

2) Idem.

3) Павловичъ. М. П. Цитированное сочиненіе. стр. 226.

4) Bunau-Varilla. Цитир. сочиненіе.

кихъ условіяхъ можетъ дать Панамскій каналъ въ первый годъ его открытия? По подсчету проф. Джонсона, количество груза, которое пройдетъ въ первый же годъ черезъ каналъ, выразится въ суммѣ около 8.328.000 тоннъ. Считая по 1 дол. 20 центовъ съ тонны и принимая во вниманіе, что тарифъ, согласно биллю Саймса, будетъ для всѣхъ одинаковъ, мы опредѣлимъ, такимъ образомъ, что весь доходъ Панамскаго канала получится около 10 мил. долларовъ. Къ 1915 году количество грузооборота Панамскаго канала достигнетъ, по предположенію Джонсона, 10.500.000 тоннъ, слѣдовательно, весь доходъ опредѣлится уже въ 12.600.000 долл. Наконецъ, въ 1935 году, по вычислениямъ того же профессора, грузооборотъ канала достигнетъ уже 27.000.000 тоннъ, что дастъ доходъ въ 32.400.000 долларовъ. Возможно, конечно, что какъ одни, такъ и другія вычисленія въ дѣйствительности и не оправдаются въ точности, но они намъ указываютъ, что не такъ ужъ плачевно финансовое положеніе Панамскаго канала, и что черезъ какихъ нибудь 20—25 лѣтъ послѣ открытия эксплоатациі—годы для столь гигантскаго предприятия совсѣмъ не велики—онъ не только сможетъ покрывать расходы, но даже и приносить извѣстную прибыль. Однако, развитіе грузооборота на каналѣ, соединяющемъ два богатѣйшихъ океана, не можетъ остановиться на этой цифрѣ. Если вспомнить неимовѣрно быстрый ростъ грузового движенія по американскому каналу, соединяющему Гуронъ съ Верхнимъ озеромъ (въ 1901 году онъ опредѣлялся въ 4,7 мил. тоннъ, а въ 1912 году 39,7, т. е. число грузовъ за 12 лѣтъ увеличилось въ 8 разъ), если принять во вниманіе такой же быстрый ростъ движенія грузовъ на Сuezскомъ каналѣ (съ 6.600 тоннъ въ 1869 число его возрасло до 18.324.794 въ 1911 г., т. е. увеличилось почти въ 3.000 разъ), если, наконецъ, учесть сказочно головокружительное торгово-промышленное развитіе Америки и странъ Тихаго океана, то намъ станетъ ясно, до какой огромной суммы можетъ возрасти грузооборотъ Тихоокеанскаго канала, а слѣдовательно, и его финансовыхъ возможностей.

Основываясь на такихъ предпосылкахъ, мы не можемъ, поэтому, согласиться съ подсчетами многихъ ученыхъ и, тѣмъ болѣе, съ мнѣніемъ М. П. Павловича, высказаннымъ въ его интересной работѣ, что Панамское предприятіе, съ финансовой точки зренія, ничто иное, какъ настоящая авантюра.

Но мы не должны забывать еще и того, что, помимо сборовъ за проходъ черезъ каналъ, администрація Панамскаго канала предполагаетъ принять на себя еще разнообразныя коммерческія функціи, какъ-то: поставку угля, масла, мяса, пищевыхъ продуктовъ, стирку бѣлья, ремонтъ судовъ и судовыхъ принадлежностей, однимъ словомъ, предполагаетъ принять на себя все, что можетъ понадобиться судну при переходѣ длиннаго пути черезъ Тихій океанъ. Д. Готальсь, предполагая развить это дѣло до высшихъ предѣловъ, высказалъ увѣренность, что такая постановка его будетъ доставлять все нужное судамъ и дешевле и лучше, чѣмъ это они смогли бы получать при частныхъ поставкахъ, а каналъ въ то же время извлекалъ бы изъ этого крупную выголу<sup>1)</sup>. „Если такой порядокъ будетъ установленъ—говорить Готальсь—мы сможемъ предоставить выдающіяся преимущества міровому судоходству, а американскому народу вернемъ его 375 миллионъ долларовъ“<sup>2)</sup>.

Говоря о финансовыхъ результатахъ Панамскаго канала, нужно помнить, что онъ имѣеть неопѣнно великое значеніе, раньше всего, съ національной и военной точекъ зрењія. Учитывая военную и политическую роль канала, можно смѣло признать за нимъ великое значеніе съ національной точки зрењія, если даже и предположить, что онъ будетъ давать дефициты въ 10—15 миллионовъ долларовъ, что, при общихъ ежегодныхъ расходахъ Соед. Штатовъ на армію, флотъ и др. военные нужды въ 230 слишкомъ миллионовъ долларовъ, является не столь значительнымъ, чтобы явиться для государства авантюрої.

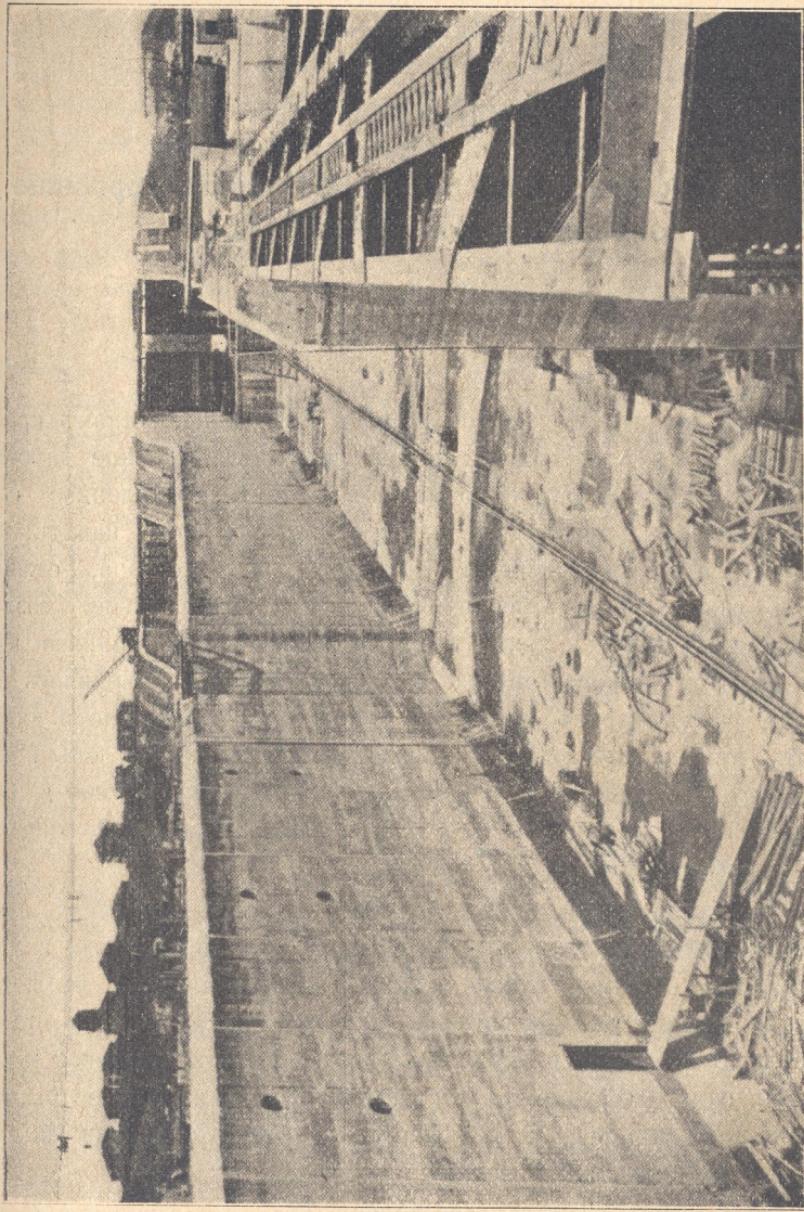
Но мы видѣли выше, что каналъ, принося въ первые годы дефицитъ, черезъ 20—25 лѣтъ уравновѣситъ свои расходы и приходъ, а лѣтъ черезъ 25—30 станетъ приносить даже и нѣкоторую прибыль, которая, вмѣстѣ съ несомнѣннымъ ростомъ грузооборота, постепенно будетъ увеличиваться и приносить государству все большій и большій доходъ.

Такимъ образомъ, и финансовая сторона нисколько не умалитъ огромнаго экономического, національнаго и политическаго значенія Панамскаго канала для Заатлантической Республики.

<sup>1)</sup> Lindsay. F. Цитир. сочиненіе.

<sup>2)</sup> Тимоновъ. В. Е. проф. Цитир. сочиненіе. стр. 101.

Средняя шлюзная камера въ Гатунѣ;  
7 июня 1912 года.



## ГЛАВА VII.

### Вліяніе Панамскаго канала на внѣшнюю торговлю и экономическую жизнь Японіи.

---

#### I.

Надъ покрытымъ многовѣковымъ густымъ туманомъ крайнимъ востокомъ Азіи взошла прекрасная заря. Огромное даровитое, съ древней культурой племя, цѣлые вѣка отдѣленное отъ остального міра, примкнуло, пятьдесятъ лѣтъ тому назадъ, къ торжественному ходу мірового прогресса. Все старое, отжившее и гнилое было отброшено, а все мощное, новое, возродившее культурную и хозяйственную жизнь, было принято цѣлымъ народомъ съ восторгомъ и вскорѣ глубоко вкоренилось въ сознаніе всѣхъ слоевъ японскаго общества. Не прошло и пятидесяти лѣтъ, какъ Японія съ поразительной быстротой стала расти, развивать свою политическую и экономическую мощь и постепенно превратилась въ одну изъ первыхъ и могущественнѣйшихъ державъ на Великомъ океанѣ.

Всльдъ за этимъ, первостепенной важности, событиемъ проходитъ цѣлый рядъ другихъ крупныхъ явлений, которыя и мѣняютъ весь обликъ Тихаго океана и прилегающихъ къ нему странъ. Великий и дѣйствительно нѣкогда тихий океанъ сталъ все больше и больше приковывать къ себѣ вниманіе всего міра. Нѣтъ ни одного государства въ настоящее время, которое бы, въ той или иной степени, не тяготѣло къ Новому Свѣту или къ сѣдой Азіи, окаймляющихъ Великій океанъ.

Для многихъ столѣтій важнѣйшимъ вопросомъ политики былъ равновѣсіе могущества въ Европѣ. Геній величайшихъ государственныхъ дѣятелей проявлялся въ созданіи плановъ и мѣръ для его сохраненія; на основѣ его образовывались союзы и лиги; на

его алтарь приносились въ жертву интересы расъ, религій, права и справедливости. Говоря однимъ словомъ, это равновѣсіе могущества было осью, вокругъ которой вращалась вся дипломатія, вся политическая жизнь Европы семнадцатаго, восемнадцатаго и девятнадцатаго столѣтій. Атлантическій океанъ былъ центромъ, гдѣ разыгривались главнѣйшія событія въ теченіе этихъ столѣтій.

Но въ концѣ девятнадцатаго вѣка горизонтъ міровой политики постепенно расширяется. Новые силы и новые народы выступаютъ на сцену. Революція въ Японіи, въ результатѣ которой было открытие страны для иностранцевъ; испано-американская война, завершившаяся установлениемъ владычества Соед. Штатовъ надъ нѣсколькими островами Тихаго океана и Филиппинами; японо-китайская война 1894 года, принесшая Японіи о. Формозу и поставившая ее въ ряды міровыхъ державъ; занятіе Россіей Порта-Артура, Англіей Вей-хай-вея и Германій Кіао-Чау; далѣе, русско-японская война, закончившаяся Портсмутскимъ договоромъ и принесшая Японіи не только суверенитетъ надъ Кореей, господство въ южной части Маньчжурии, половину Сахалина, но и имя великой державы на Тихомъ океанѣ; затѣмъ, обостреніе экономическихъ интересовъ „бѣлой“ и „желтой“ расъ и борьба за обладаніе колоссальными рынками Азіи,—все это еще больше привлекаетъ вниманіе міра къ Тихому океану и къ его прибрежнымъ государствамъ. Наконецъ, необычайно быстрый ростъ торговли и промышленности въ предѣлахъ Великаго океана, куда въ теченіе цѣлаго года тянутся безпрерывная цѣпь туристовъ, қунцовъ и предпринимателей, куда стягиваются цѣлые плавучіе города, совершающіе рейсы между Сіэтлемъ и Іокогамой, Гонгконгомъ и Санть-Франциско, Нью-Йоркомъ, Лондономъ и Шанхаемъ, еще въ большей степени заставляютъ обращать взоры на Тихій океанъ и его берега.

Все это факты, имѣющіе весьма важное міровое значеніе, являющіеся крупными событіями въ международной жизни, сдѣлавшіе принципъ—„равновѣсіе силъ въ Европѣ“ недостаточнымъ для задачъ міровой дипломатіи. Въ то время какъ законъ, управляющій міровой политикой, остался неизмѣннымъ, и задачи ея все еще притягиваются къ центру, самъ этотъ центръ перемѣстился. Тихій океанъ, а не Атлантическій является нынѣ тѣмъ центромъ арены, на которой разыгрываются всѣ крупнѣйшія политическія событія двадцатаго столѣтія.

Но всѣ упомянутыя выше событія, разыгравшіяся въ предѣлахъ Великаго океана, блекнутъ передъ величайшимъ по своимъ послѣдствіямъ и значительнѣйшимъ, какимъ представляется прорытіе междуокеанскаго канала черезъ средне-американскій Панамскій перешеекъ.

Прорытіе Панамскаго канала, связанное съ цѣлымъ рядомъ весьма важныхъ и крупнѣйшихъ послѣдствій, еще въ большей степени и окончательно передвинетъ центръ политической и экономической жизни отъ Атлантическаго океана къ Великому. Панамскій каналъ, соединивъ два океана—Великій и Атлантическій, тѣмъ самымъ окажеть огромнѣйшее влияніе на торговыя и политическія сношенія всего міра. Но наибольшими выгодами отъ открытия его въ торговыхъ сношеніяхъ будутъ пользоваться, въ особенности, слѣдующія государства: Соед. Штаты, южно-американская республика, Японія, Китай, Австралия, Океанія, Канада, Новая Зеландія и нѣкоторыя другія. Японія, въ особенности, вслѣдь за Соед. Штатами, извлечетъ чрезвычайно круиные коммерческія выгоды отъ прорытія канала черезъ Панамскій перешеекъ. Уже въ настоящее время нѣть ни одной почти страны, гдѣ бы не развѣвался японскій торговый флагъ Восходящаго Солнца, нѣть ни одного государства, которое бы, въ той или иной степени, не было связано съ Японіей торговыми интересами и сношеніями. Панамскій каналъ, какъ мы увидимъ ниже, расширитъ поле японской торговли, откроетъ ей новые пути и укрѣпитъ и расширитъ нынѣшніе обороты. Вмѣстѣ съ ростомъ торговли и развитиемъ, какъ ея слѣдствіе, всей экономической жизни возрастетъ и культурная и политическая мощь Японіи на безбрежныхъ водахъ Тихаго океана, который, какъ показываютъ событія, становится центромъ и политической и экономической жизни человѣчества.

Японія прекрасно сознала весьма важное значеніе прорытія канала черезъ Панамскій перешеекъ и съ давнихъ поръ серьезно занялась вопросомъ о каналѣ. Въ французскихъ газетахъ отъ 14 мая 1894 г. появилось извѣстіе, что японское правительство предприняло дипломатические шаги въ томъ направленіи, чтобы обезпечить себѣ международныя привилегіи касательно будущаго канала<sup>1)</sup>. И въ Европѣ также уже давно было отмѣчено все огромное значеніе канала для Японіи. Еще Александръ Гумбольдтъ

<sup>1)</sup> Tavernier. E. Цитир. сочиненіе.

указывалъ на это важное значеніе, замѣтивъ при томъ, что Китай и Японія сохраненіемъ своей независимости обязаны существованію Панамскаго перешейка<sup>1)</sup>.

Коммерческія выгода Японіи, связанныя съ Панамскимъ каналомъ, вытекаютъ, прежде всего, изъ самого географического положенія ея, благопріятствующаго развитію торговли и промышленности. Съ точки зрењія разстоянія новый торговый путь поставитъ Японію въ несравненно болѣе выгодное положеніе, чѣмъ то, которое она занимаетъ въ настоящее время. Какое же вліяніе можетъ оказать Панамскій каналъ на разстояніе между Іокогамой, важнѣйшимъ портомъ Японіи, и Нью-Йоркомъ и всѣмъ вообще восточнымъ побережьемъ С. Америки? Нынѣ между Нью-Йоркомъ, этимъ главнѣйшимъ центромъ японо-американской торговли, и Японіей существуютъ два крупныхъ пути транспорта. Первый, проходя черезъ Санть-Франциско, Сіэтль, Такому или Ванкуверъ, оттуда, далѣе, по материковымъ желѣзнымъ дорогамъ достигаетъ Нью-Йорка. Другой путь доходитъ до Нью-Йорка по морю—черезъ Индійскій океанъ, Суэзскій каналъ и Лондонъ. Первый является самымъ скорымъ и кратчайшимъ путемъ и требуетъ только 23 дней, но транспортъ на немъ чрезвычайно дорогъ, вслѣдствіе высокихъ желѣзодорожныхъ тарифовъ. Второй путь, хотя и отличается невысокими размѣрами транспортной платы, но не выгоденъ въ томъ отношеніи, что требуетъ около 60 дней<sup>2)</sup>. Послѣ открытія Панамскаго канала большинство товаровъ японо-американской торговли, несомнѣнно, будетъ притянуто новымъ Панамскимъ рейсомъ. Если сравнить рейсы между Нью-Йоркомъ и Японіей черезъ Суэзъ и Панаму, то окажется, что послѣдній во всѣхъ отношеніяхъ во много разъ превзойдетъ первый.

Первое преимущество Панамскаго рейса заключается въ томъ, что онъ явится кратчайшимъ путемъ между портами Японіи и Америки. Если сравнить оба направленія изъ Японіи въ Нью-Йоркъ, линію черезъ Панаму и линію черезъ Суэзъ, то протяженіе послѣдней будетъ 13.566 м.м., линіи-же проходящей черезъ Санть-Франциско—Панаму — 9.798 м.м., а черезъ Панаму—Гонолулу—10.096 м.м.<sup>3)</sup>. Слѣдовательно, Панамскій рейсъ будетъ короче Суэзскаго, приблизительно, на 3.600 м. м. Время плаванія

<sup>1)</sup> Реклю Элизе. Цитир. сочиненіе. стр. 478.

<sup>2)</sup> „Тобо Кіокай Кайхо“. № 207. 1912 г.

<sup>3)</sup> Панама унга-но-канцу ни цуите.

для судовъ, дѣлающихъ 12 узловъ въ часъ, сократится новымъ путемъ на 12 слишкомъ дней. Чѣмъ далѣе двигаться къ югу отъ Нью-Йорка, тѣмъ болѣе должно сокращаться разстояніе отъ Японіи черезъ Панаму, а Суэзская линія должна все болѣе и болѣе увеличиваться. Такъ, въ Новый Орлеанъ путь изъ Іокагамы черезъ Панаму будетъ равняться отъ 9.219 до 9.517 м.м., а черезъ Суэзъ—14.924<sup>1)</sup>). Такимъ образомъ, Суэзская линія, по сравненію съ Панамской, будетъ въ этомъ направлениі длиниѣ на 5.705 м. м.. Въ отношеніи же времени Панамскій путь для пароходовъ со скоростью 9 миль въ часъ съэкономить отъ 16 до 28 дней; для пароходовъ, дѣлающихъ 12 миль въ часъ—отъ 12 до 19 дней; а для тѣхъ, которые развиваются скорость въ 14 миль въ часъ, будетъ сберегаться отъ 10 до 16 дней<sup>2)</sup>). Пассажирскіе пароходы, дѣлающіе по 16 узловъ въ часъ, держа путь черезъ Панаму, съэкономятъ отъ 9 до 14 дней<sup>3)</sup>.

Слѣдующая таблица разстояній между Іокогамой и портами Атлантическаго побережья С. Америки болѣе наглядно выяснить намъ положеніе<sup>4)</sup>:

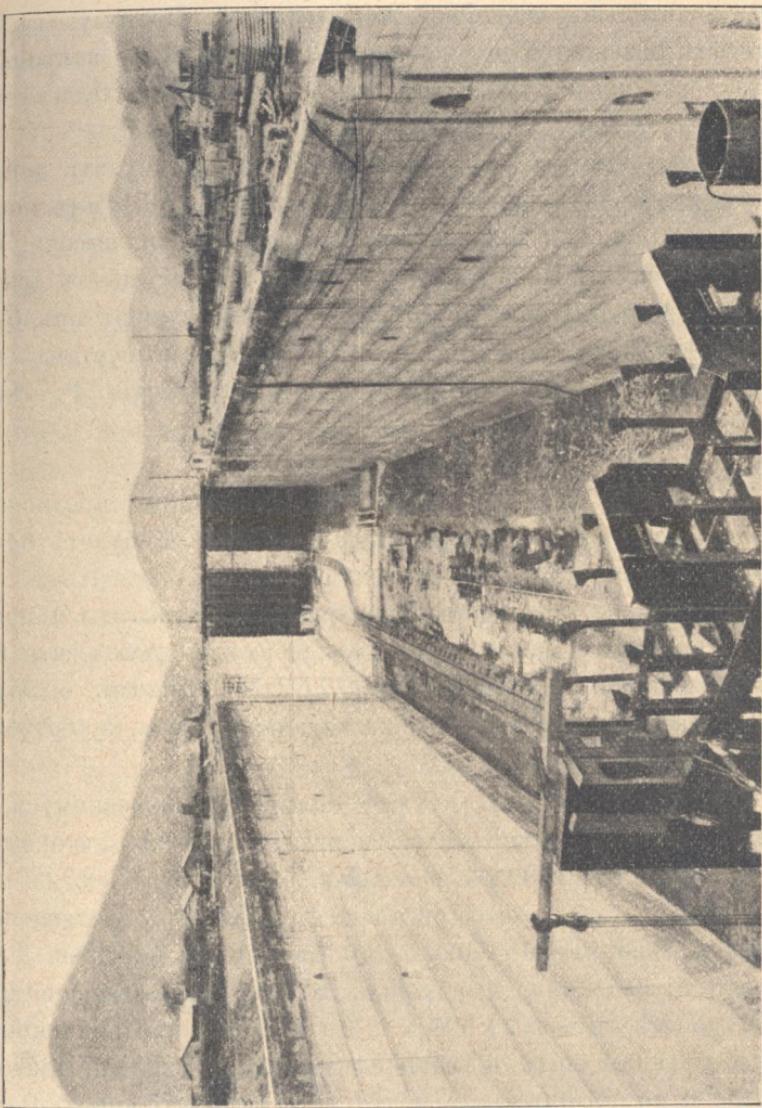
НАЗВАНИЕ ПОРТОВЪ.	Панамская линія черезъ Санть-Франциско.	Панамская линія черезъ Гонолулу.	Суэзская линія черезъ Шанхай и Коломбо.
Бостонъ . . . . .	9.666 м.м.	10.264 м.м.	13.401 м.м.
Нью-Йоркъ . . . . .	9.798	10.096	13.566
Филадельфія . . . . .	9.770	10.068	13.708
Балтимора . . . . .	9.725	10.023	13.841
Чарльстонъ . . . . .	9.388	9.686	13.963
Джаксонвиль . . . . .	9.340	9.638	14.111
Мобиль . . . . .	9.200	9.498	14.871
Новый Орлеанъ . . . . .	9.219	9.517	14.924
Гальвестонъ . . . . .	9.323	9.621	15.100

<sup>1)</sup> „The Chamber of Commerce Journal“ № 196. 1913.

<sup>2)</sup> „Japan Magazine“ № 5. 1913.

<sup>3)</sup> Idem.

<sup>4)</sup> „The Japan Financial and Economic Monthly“ № 1. 1913 г.



Шлюзная камера у Педро-Мигуель;  
29 марта 1912 г.

Во-вторыхъ, Панамскій рейсъ будетъ дешевле въ отношеніи морской страховки. Тогда какъ на линіи слѣдованія Суэзскаго рейса бываютъ сильныя бури и ураганы и встречаются рифы, Панамскій рейсъ проходитъ по сѣверной половинѣ Великаго океана, сравнительно спокойной и безопасной. Поэтому, въ виду отсутствія опасностей въ плаваніи по послѣднему направлению, морская страховка судовъ Панамскаго рейса будетъ гораздо дешевле.

Въ-третьихъ, на Панамскомъ рейсѣ уголь будетъ дешевле. На Суэзскомъ рейсѣ—въ Сингапурѣ, Коломбо, Аденѣ и въ портахъ Средиземнаго моря цѣна на уголь, сравнительно, высока, въ то время какъ порты Панамскаго рейса могутъ доставлять дешевый уголь изъ Алабамы или Питсбурга; особенно дешевъ онъ будетъ въ Нью-Йоркѣ и Новомъ Орлеанѣ<sup>1)</sup>. По подсчетамъ проф. Э. Джонсона, болѣе вѣроятнымъ, чѣмъ вычисленія Р. Эванса, уголь на восточномъ концѣ канала будетъ стоить 4 д. 50 ц. за тонну, а на западномъ—5 долларовъ<sup>2)</sup>.

Въ-четвертыхъ, есть нѣкоторыя основанія предполагать, что плата за проходъ черезъ Панамскій каналъ будетъ немного дешевле, чѣмъ таковая на Суэзскомъ.

Принявъ во вниманіе всѣ перечисленныя выгоды и преимущества Панамскаго направлениія, можно смѣло сказать, что послѣ открытія канала суда японо-американскихъ рейсовъ не будутъ больше совершать длиннаго плаванія черезъ Суэзъ, а, безусловно пойдутъ черезъ Панаму.

Обращаясь къ другому все болѣе расширяющемся полю японской торговли—къ Южной Америкѣ, мы увидимъ, что выгоды, доставляемыя Панамскимъ каналомъ, будутъ и здѣсь не менѣе велики. Если разсмотрѣть, съ точки зрѣнія ихъ протяженности, три рейса, связывающіе Японію съ восточными берегами Южной Америки, то окажется, что рейсъ, идущій черезъ мысъ Доброй Надежды, имѣеть отъ 11.500 м.м. до 12.100 м.м., Панамскій—отъ 11.900 до 13.009 м.м. и, наконецъ, Суэзскій черезъ Лондонъ—отъ 16.400 до 17.600 м.м.<sup>3)</sup>. Слѣдовательно, путь черезъ Панаму, въ сравненіи съ путемъ вокругъ мыса Доброй Надежды, будетъ

<sup>1)</sup> „Тобо кіокай Кайхо“. № 207. 1912 г.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> Панама унга-но-каицу ни цуите.

иѣсколько длиниѣе. Но если, съ другой стороны, принять во вниманіе, что значительно большая часть японской торговли съ Бразиліей и съ другими областями Ю. Америки ведется черезъ Лондонъ, то окажется, что дорога изъ Японіи въ Ю. Америку сокращается черезъ Панамскій каналъ. Такимъ образомъ, Панамскій каналъ представляетъ неоспоримыя выгоды для японской торговли также и съ такими странами какъ Бразилія, Урагвай и Аргентина.

Что же касается рейсовъ между Іокогамой и европейскими портами, то въ этомъ отношеніи Панамское направлениe не представить никакихъ существенныхъ преимуществъ, и старый Суэзскій путь будетъ гораздо выгоднѣе, потому что разстояніе между Іокогамой, съ одной стороны, и Ливерпулемъ, Лондономъ, Антверпеномъ, Амстердамомъ, Гамбургомъ, Марселеемъ и Генуей—съ другой, черезъ Панаму будетъ равняться отъ 12.200 м.м. до 12.900 м.м., между тѣмъ какъ путь черезъ Суэзъ будетъ отъ 9.300 м.м. до 11.400 м.м.<sup>1)</sup>.

## II.

Изъ приведеннымъ цифръ и таблицъ мы видимъ, что Панамскій каналъ, вообще сокращая нынѣшніе торговые морскіе пути, наибольшія перемѣны, однако, внесетъ въ торговыя сношенія Японіи съ Америкой. Поэтому, раньше всего, и обратимся къ характеристику послѣднихъ.

Въ 1911 году виѣшняя торговля Японіи насчитывала сумму вывоза въ 447.433.888 іенъ, а сумму ввоза въ 513.805.705 іенъ, въ общемъ же вся сумма виѣшней торговли исчислялась въ 961.239.593<sup>2)</sup>). Если эту сумму распределить по странамъ свѣта, то азіатская торговля займетъ первое мѣсто и выражится въ 394.000.000 іенъ; далѣе слѣдуетъ европейская—298.000.000 іенъ, а затѣмъ американская—231.000.000 іенъ; въ составѣ послѣдней сумма торгового оборота съ Соед. Штатами исчисляется въ 223.000.000 іенъ, т. е. свыше 99%<sup>3)</sup>). Такимъ образомъ, хотя торговля послѣдней рубрики и носитъ название американской, но, въ дѣйствительности, это есть лишь торговля съ Соед. Штатами.

<sup>1)</sup> „The Japan Financial and Economic Monthly.“ № 1. 1913 г.

<sup>2)</sup> The Thirteenth Financial and Economic Annual of Japan.

<sup>3)</sup> Idem.

Если теперь виѣшнюю торговлю распредѣлить по государствамъ, то китайская торговля насчитываетъ 150.000.000 іенъ, съ Соед. Штатами—223.975.000, англійская—130.000.000, индійская—120.000.000, германская—68.000.000, французская—49.000.000 и русская всего 6.709.000 іенъ<sup>1)</sup>). Изъ приведенныхъ цифръ мы можемъ замѣтить, что американская торговля стоитъ выше другихъ и составляетъ, въ общемъ, около 20% всей суммы торгового оборота Японіи. При этомъ вывозъ изъ Японіи въ Соед. Штаты выражается въ суммѣ 142.725.000 іенъ, а ввозъ въ Японію изъ Соед. Штатовъ—81.250.000 іенъ<sup>2)</sup>). Такимъ образомъ, Соед. Штаты притягиваютъ къ себѣ до 30% всей вывозной торговли Японіи. Эти цифры весьма ясно и краснорѣчиво показываютъ, насколько важнымъ рынкомъ является Америка для сбыта японскихъ вывозныхъ товаровъ и какое громадное вліяніе должны оказывать на японскую виѣшнюю торговлю подъемъ или упадокъ этого рынка. Несомнѣнно тоже, что состояніе американского рынка должно, такъ или иначе, непосредственно отражаться на хозяйственной жизни Японіи. Нижеслѣдующія таблицы еще болѣе наглядно показываютъ намъ положеніе японо-американской торговли:

*I. Виѣшняя торговля Японіи по частямъ свѣта<sup>3)</sup>.*

Азія.	1908	1909	1910	1911
Вывозъ	157.400.000	168.588.000	186.280.000	176.917.000
Ввозъ	168.273.000	176.779.000	226.057.000	217.300.000
Итогъ	325.673.000	345.367.000	412.337.000	394.217.000
 Европа.				
Вывозъ	83.991.000	96.152.000	108.569.000	105.281.000
Ввозъ	175.822.000	148.079.000	163.763.000	193.563.000
Итогъ	259.813.000	244.231.000	272.332.000	298.844.000
 Америка.				
Вывозъ	125.970.000	135.734.000	148.554.000	147.501.000
Ввозъ	79.387.000	56.747.000	57.487.000	84.269.000
Итогъ	205.357.000	192.481.000	206.041.000	231.770.000

<sup>1)</sup> Annual Return of the Foreign Trade of the Empire of Japan. 1911.

<sup>2)</sup> The Thirteenth Financial and Economic Annual of Japan.

<sup>3)</sup> Idem.

## Прочія страны (Австралія, Океанія, Африка).

Вывозъ	9.081.000	10.224.000	11.323.000	12.956.000
Ввозъ	8.080.000	8.843.000	11.805.000	13.442.000
<b>Итогъ</b>	<b>17.161.000</b>	<b>19.067.000</b>	<b>23.128.000</b>	<b>26.398.000</b>

## Общій итогъ.

Вывозъ	378.112.000	413.112.000	458.428.000	447.433.000
Ввозъ	436.227.000	394.198.000	464.233.000	513.805.000
<b>Итогъ</b>	<b>814.339.000</b>	<b>807.310.000</b>	<b>922.661.000</b>	<b>961.238.000</b>

*II. Вищняя торювля Японії по отдельнымъ государствамъ<sup>1)</sup>.*

## Англія. 1908 1909 1910 1911

Вывозъ	25.521.000	27.092.000	25.781.000	23.824.000
Ввозъ	107.794.000	86.227.000	94.700.000	111.156.000
<b>Итогъ</b>	<b>133.315.000</b>	<b>113.319.000</b>	<b>120.481.000</b>	<b>134.980.000</b>

## Китай.

Вывозъ	60.506.000	73.087.000	90.037.000	88.152.000
Ввозъ	50.966.000	46.886.000	68.569.000	61.999.000
<b>Итогъ</b>	<b>111.472.000</b>	<b>119.973.000</b>	<b>158.606.000</b>	<b>150.151.000</b>

## Франція.

Вывозъ	33.745.000	41.520.000	44.925.000	43.575.000
Ввозъ	5.246.000	5.558.000	5.404.000	5.518.000
<b>Итогъ</b>	<b>38.991.000</b>	<b>47.078.000</b>	<b>50.329.000</b>	<b>49.093.000</b>

## Германія.

Вывозъ	7.975.000	7.955.000	11.167.000	11.681.000
Ввозъ	46.278.000	40.217.000	43.946.000	56.473.000
<b>Итогъ</b>	<b>54.253.000</b>	<b>48.172.000</b>	<b>55.113.000</b>	<b>68.154.000</b>

## Австрія.

Вывозъ	1.125.000	1.084.000	1.159.000	882.000
Ввозъ	2.053.000	2.874.000	2.782.000	3.082.000
<b>Итогъ</b>	<b>3.178.000</b>	<b>3.958.000</b>	<b>3.941.000</b>	<b>3.964.000</b>

## Індія.

Вывозъ	13.631.000	14.425.000	18.712.000	20.316.000
Ввозъ	49.328.000	65.157.000	106.361.000	99.695.000
<b>Итогъ</b>	<b>62.959.000</b>	<b>79.582.000</b>	<b>125.073.000</b>	<b>120.011.000</b>

<sup>1)</sup> Idem.

## Турция

Вывозъ	30.333	59.311	81.166	141.000
Ввозъ	12.876	14.058	20.417	20.357
Итогъ	43.209	73.369	101.583	161.357

## Россия Евр.

Вывозъ	1.632.000	1.856.000	1.811.000	2.595.000
Ввозъ	133.323	153.880	208.015	534.116
Итогъ	1.165.323	2.009.880	2.019.015	2.129.116

## Соед. Штаты.

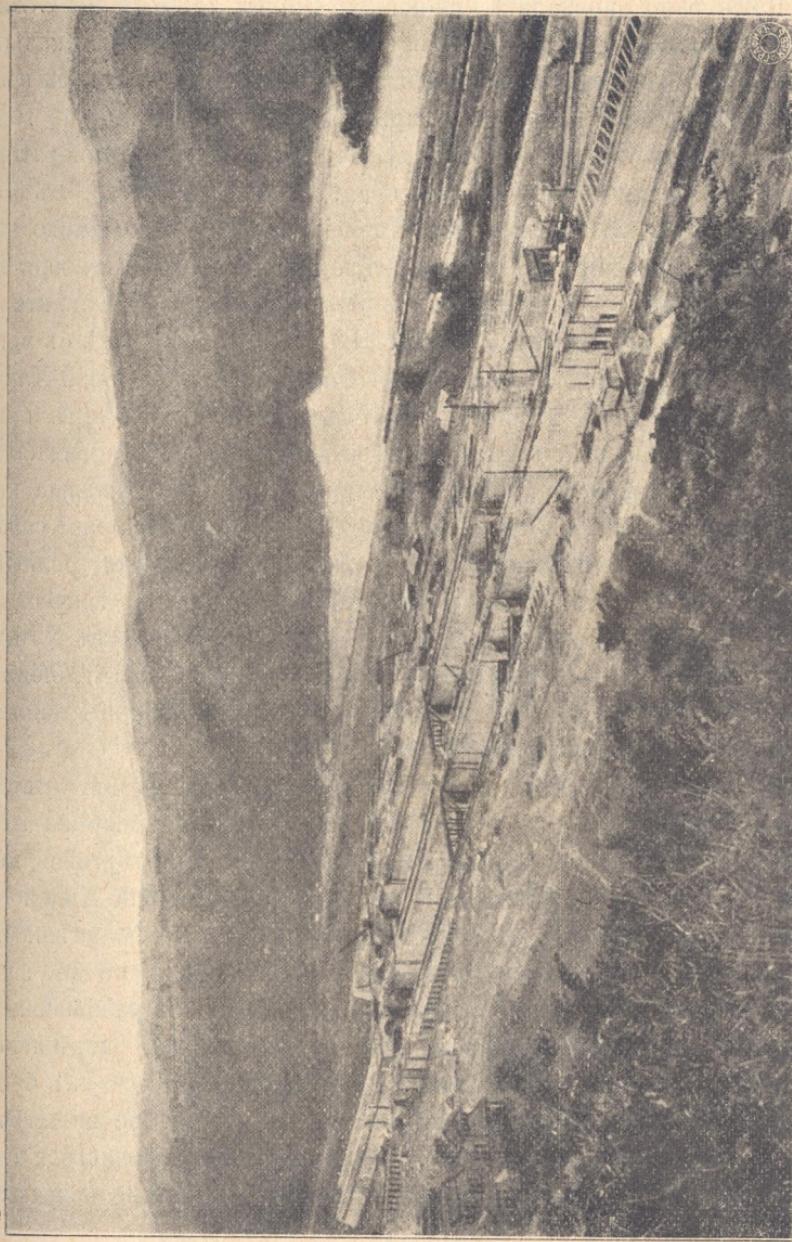
Вывозъ	121.996.000	131.547.000	143.702.000	142.725.000
Ввозъ	77.636.000	54.043.000	54.699.166	81.250.000
<b>Итогъ</b>	<b>199.632.000</b>	<b>185.590.000</b>	<b>198.401.166</b>	<b>223.975 000</b>

Всѣ эти данныя весьма наглядно показываютъ, что торговые сношенія съ Соед. Штатами занимаютъ центральное мѣсто во вѣнчайшей торговлѣ Японіи. Разъ они занимаютъ такое значительное, а потому и важное положеніе, то, я думаю, не безынтересно будетъ взглянуть на главнѣйшіе этапы развитія японо-американской торговли, выяснить ея фундаментъ и перспективы на будущее. Выяснивъ все это въ общихъ чертахъ, затѣмъ мы и перейдемъ къ изслѣдованию вопроса о вліяніи открытія Панамскаго канала на развитіе торговыхъ сношеній Японіи съ Америкой.

## III.

Японія, какъ страна островная, уже съ давнихъ временъ вступила въ торговые сношенія съ сосѣдними государствами, Кореей и Китаемъ. Вначалѣ эти сношенія были спорадическими, непостоянными, но уже съ 33 года до Р. Х., когда въ Японію изъ Кореи было прислано специальное посольство въ щѣляхъ упроченія болѣе тѣсныхъ торгово-политическихъ сношеній, установилась опредѣленная и постоянная торговая связь<sup>1)</sup>. Со временемъ же знаменитаго похода въ Корею императрицы Джинго-кого (170—269) эта связь еще болѣе укрѣпилась. Морской путь для этихъ сношеній начинался отъ г. Нанива (нынѣшняя Осака), проходилъ черезъ Хакату, Хирадо, Кюсю, острова Ики и Цусиму. Подоб-

<sup>1)</sup> Kotaro Mochizuki. Japan and America.



Шлюзы съ птичьего полета у Педро-Мигуель

ныя сношения были чрезвычайно опасны, ибо велись на мелкихъ парусныхъ судахъ<sup>1)</sup>.

Какъ рано завязались сношения Японіи съ Китаемъ точно установить невозможно, но извѣстно лишь, что жители западной Японіи вошли въ сношения съ Китаемъ съ весьма древнихъ временъ. Первый китайскій посолъ прибылъ въ Японію въ 462 году въ царствование императора Юряку, а спустя два года, императорскій посолъ впервые былъ посланъ изъ Японіи въ Китай. Въ 607 году былъ туда же посланъ изъ Японіи министръ Оно Омоко для установленія болѣе прочныхъ и опредѣленныхъ торговыхъ сношений. Съ этого времени сношения приняли болѣе постоянный характеръ и продолжались иѣсколько столѣтій. Въ 1281 году вмѣстѣ съ монгольскимъ вторженіемъ подъ предводительствомъ Кублай-Хана, храбро отраженнымъ Японіей, торговая связь съ Китаемъ прекратилась почти на цѣлое столѣтіе, но затѣмъ снова возобновилась<sup>2)</sup>.

Итакъ, съ весьма раннихъ временъ Японія установила постоянные сношения съ Кореей и Китаемъ. Эта зародившаяся связь послужила для Японіи проводникомъ литературы, науки, религій, правовыхъ и общественныхъ порядковъ и учрежденій, искусства, ремесль и промышленности. Всѣ эти духовныя цѣнности Китая, приспособляясь къ національнымъ особенностямъ и къ условіямъ жизни японскаго народа содѣйствовали, въ значительной степени, развитію японской цивилизациі.

Въ 15-омъ столѣтіи количество торговыхъ судовъ, отправлявшихся въ Китай и на острова, расположенные далеко на югъ отъ Японіи, значительно возрасло. Въ особенности, торговое мореплаваніе достигло наибольшаго расцвѣта во времена Хидейоси (1586—1598). Взявъ подъ свое покровительство всю виѣшнюю торговлю Японіи, Хидейоси урегулировалъ ее и внесъ въ нее значительный порядокъ. Для болѣе успешной борьбы съ развившимся пиратствомъ онъ сталъ выдавать судамъ специальное разрѣшеніе съ красной печатью, отчего такія суда назывались го-сю-инъ бунэ (go-shu-in-bune); безъ такого разрѣшенія ни одно судно не имѣло права выйти въ море<sup>3)</sup>. Въ эпоху Токугавы Іеясу, явившагося послѣдователемъ Хидейоси, виѣшняя торговля еще болѣе возрасла,

1) Iokoi. T. prof. Commercial History of Japan.

2) Йокои. Т. проф. Нихонъ сіого си.

3) Idem.

а число японскихъ торговыхъ судовъ увеличилось до 100. Въ его правлениѣ японцы установили прочныя торговыя сношенія съ Люсономъ, Формозой, Борнео, Аннамомъ, Гонгконгомъ, Тонкиномъ, Камбоджей, Макао, Сіамомъ и съ др.; при чёмъ въ нѣкоторыхъ изъ этихъ мѣстъ основали даже свои торговыя поселенія<sup>1)</sup>. О широкихъ размѣрахъ этой торговли свидѣтельствуетъ хотя бы тотъ фактъ, что въ одномъ лишь Сіамѣ проживало свыше 800 человѣкъ японскихъ купцовъ. Іеясу, узнавъ о существованіи Новой Испаніи въ Америкѣ (т. е. Мексики), пытался завязать съ ней торговыя сношенія<sup>2)</sup>. Но посланникъ Японіи потерпѣлъ кораблекрушеніе, и сношенія съ Мексикой поэтому не были завязаны. Если бы стремленія Іеясу увѣнчались успѣхомъ, то инициатива торговыхъ сношеній съ Америкой принадлежала бы, такимъ образомъ, всецѣло самой Японіи и не пришлось бы впослѣдствіи, спустя нѣсколько вѣковъ, открывать дверей въ Японію угрозами и насилиемъ.

Европейцамъ Японія не была известна до XVI в. Хотя Марко Поло въ XIII в. и повѣдалъ впервые міру свѣдѣнія о чудесной странѣ Зипангу, но онъ самъ тамъ не былъ и свои свѣдѣнія почерпнулъ изъ китайскихъ источниковъ. Греки и римляне вовсе не знали Японіи, даже по имени. Первое точно установленное прибытие европейцевъ въ страну Восходящаго Солнца относится къ 1542 г.<sup>3)</sup>. Первымъ европейцемъ, вступившимъ на берега Японіи, былъ искатель приключений—португалецъ Фернандесъ Мендесъ Пинто. Вскорѣ послѣ него прибыли португальские миссионеры и купцы. Распространеніе христіанства и развитіе торговыхъ сношеній съ Японіей шло очень успешно, принося миссионерамъ и купцамъ одинаково обильные плоды. Португальские арматоры извлекали здѣсь колоссальныя выгоды, получая проценты сто на сто, иногда и болѣе<sup>4)</sup>.

Вслѣдъ за португальцами прибыли въ Японію голландцы, испанцы, а затѣмъ и англичане. Торговля всѣмъ имѣть въ первое время приносила огромнѣйшую прибыль. Но интриги европейцевъ, жадность къ наживѣ, а въ особенности религіозная нетерпимость

<sup>1)</sup> Уеда Тейдзиго. проф. Сіого си кіокасіо.

<sup>2)</sup> Kotaro Mochizuki. Цитир. сочиненіе.

<sup>3)</sup> Idem.

<sup>4)</sup> Венюковъ. М. Обозрѣніе Японскаго архипелага. стр. 16.

іезуитовъ и презрѣніе христіанскихъ міссионеровъ къ обычаямъ, нравамъ и религіознымъ святынямъ страны вызвали со стороны японскаго правительства враждебное отношеніе къ европейцамъ. Вскорѣ интриги іезуитовъ приняли характеръ угрожающей независимости и единству Японіи, что и побудило къ изгнанію въ 1637 году всѣхъ европейцевъ изъ предѣловъ страны, запрещенію и преслѣдованію христіанства. Незадолго до этого событія произошелъ весьма интересный фактъ. Въ 1613 году въ Японіи было снаряжено посольство къ папѣ въ Римъ. На парусномъ суднѣ оно перѣхало Тихій океанъ, а затѣмъ, прибывъ въ Акапулько, пересѣкло Техуантепекскій перешеекъ. Отсюда черезъ Испанію оно прибыло въ Римъ и тѣмъ благополучно завершило свое опасное путешествіе<sup>1)</sup>. Спустя два слишкомъ вѣка, другое японское посольство, снаряженное въ 1858 году въ Вашингтонъ, впервые пересѣкло Панамскій перешеекъ по транспортировочной желѣзной дорогѣ, т. е., приблизительно, въ направлении совпадающемъ съ линіей канала, которому предстоитъ сыграть такую выдающуюся роль въ хозяйственно-политической жизни Японіи<sup>2)</sup>.

Однимъ лишь только голландцамъ, стоявшимъ, по мнѣнію японцевъ, вдали отъ политическихъ и религіозныхъ интригъ, разрѣшено было жить и торговаться въ Японіи. Но они были сильно стѣснены, и селиться имъ разрѣшалось только на о. Децима, вблизи Нагасаки, а торговля ихъ также подверглась цѣлому ряду стѣснительныхъ обязательствъ. Привилегированное положеніе голландцевъ въ Японіи приносило имъ въ теченіе нѣсколькихъ вѣковъ неисчислимый богатства. Въ продолженіе 17-го столѣтія количество золота и серебра, вывезенного изъ Японіи голландцами, достигло 43.482.250 фунтовъ, а въ слѣдующемъ столѣтіи количество мѣди исчислялось въ 206.253 тонны<sup>3)</sup>). Но съ теченіемъ времени торговля Голландіи начала постепенно падать. Въ концѣ 18 вѣка размѣры ея опредѣниваются въ 500 т. рублѣй по ввозу и въ 1 мил. руб. по вывозу. Въ 1846 году торговые обороты уже не превышали 140 тыс. рублей<sup>4)</sup>). Причиною паденія торговли

<sup>1)</sup> Okuma. S. Count. The Future of the Pacific Coast of America: its Significance of Japan.

<sup>2)</sup> Mochizuki Kotaro. Цитир. сочиненіе.

<sup>3)</sup> Idem.

<sup>4)</sup> Венюковъ. М. Цитир. сочиненіе. стр. 21.

Голландії послужили революціонныя войны, а затѣмъ захватъ ея колоніальнихъ владѣній Англіей и Франціей. Подъ вліяніемъ этого рѣзкаго паденія торговли Голландії она стала первой пропагандировать въ Японіи необходимость открытия японскихъ портовъ для всего міра, надѣясь этимъ возстановить свое бывшее величие. Хотя съ 1854 года ея стремленія исполнились, но прежнее положеніе Голландії не вернулось. Нынѣ Голландія, насчитывающая общую сумму торговыхъ оборотовъ съ Японіей въ 1912 г. въ 2.600.000 іенъ, занимаетъ одно изъ послѣднихъ мѣстъ въ числѣ другихъ націй Европы и Америки<sup>1)</sup>.

Первая попытка Заатлантической Республики завязать торговыя сношенія съ Японіей была произведена капитаномъ Стивартомъ въ 1803 году<sup>2)</sup>. Узнавъ, что торговля съ Японіей приносить громадные барышы, Стивартъ попробовалъ ввезти туда грузъ подъ американскимъ флагомъ. Но попытка его закончилась неудачей. Спустя 34 года, одна японская джонка была занесена бурею къ западнымъ берегамъ Америки, въ устье рѣки Колумбіи. Американцы рѣшили воспользоваться этимъ обстоятельствомъ, чтобы снова попытаться установить торговыя сношенія съ Японіей. Въ 1834 г. была снаряжена специальная экспедиція на кораблѣ „Мориссонъ“ для того, чтобы отвезти въ Японію потерпѣвшихъ крушеніе и осуществить давнишнее намѣреніе<sup>3)</sup>. Но и эта экспедиція не имѣла никакого успѣха и, будучи встрѣчена пушечными выстрелами, принуждена была ни съ чѣмъ вернуться обратно.

Оживленіе Тихоокеанскаго побережья С. Америки, вслѣдствіе открытия золотыхъ розсыпей въ Калифорніи, открытие для американцевъ нѣсколькихъ китайскихъ портовъ, общее оживленіе и ростъ торговли Соед. Штатовъ и развитіе торговаго движенія къ азіатскимъ берегамъ—еще больше усилили стремленіе Соед. Штатовъ открыть сношенія съ Японіей. Послѣ экспедиціи „Мориссона“ было совершено еще нѣсколько попытокъ, но всѣ онѣ заканчивались полнѣйшей неудачей, и сношенія американцевъ съ Японіей такъ и не установились.

Наконецъ, въ 1853 году происходитъ событие, которое и открыло американцамъ плотно до тѣхъ поръ закрытыя двери въ

1) The Exporter's Directory of Japan. 1913.

2) Венюковъ. М. Цитир. сочиненіе. стр. 24.

3) Idem. стр. 25.

Японію. 8 іюля 1853 года въ гавани Урага появилась американская военная эскадра подъ начальствомъ коммодора Перри. Перри не предпринялъ на этотъ разъ никакихъ военныхъ дѣйствій, а выразилъ лишь настойчивое желаніе вручить письмо президента Соед. Штатовъ императору Японії<sup>1)</sup>. Въ этомъ посланіи президента Фильмора говорилось, между прочимъ, слѣдующе: „Соед. Штаты Америки широко раскинулись по территории, граничащей съ двумя океанами. Нашъ штатъ Калифорнія лежитъ какъ разъ противъ владѣній Вашего Императорскаго Величества. Наши пароходы могутъ достигнуть Японіи въ 18 дней. Въ Калифорніи добывается ежегодно на 60 миллионовъ долларовъ золота. Японія также богатая и плодородная страна, а подданные Вашего Величества искусны во многихъ ремеслахъ. Я очень желаю, чтобы наши страны завязали торговыя сношения съ пользой, какъ для Японіи, такъ и для Соед. Штатовъ“<sup>2)</sup>. Хотя страна не была открыта для американцевъ, но письмо президента, послѣ долгихъ переговоровъ, было принято. Исполнивъ это порученіе, коммодоръ Перри покинулъ вскорѣ берега Японіи, обѣщая въ слѣдующемъ году явиться за отвѣтомъ. Въ слѣдующемъ 1854 году, 13-го февраля Перри снова прибылъ въ Іеддо (Токіо) и на сей разъ встрѣтилъ тамъ со стороны японцевъ готовность вступить съ нимъ въ дипломатическія сношения<sup>3)</sup>. 31-го марта того же года, послѣ продолжительныхъ переговоровъ, Соед. Штатами былъ заключенъ первый договоръ съ Японіей, по которому американцамъ представлялось право торговать въ двухъ портахъ, Симода и Хакодате, и имѣть своего консула въ первомъ изъ нихъ. Этимъ историческимъ договоромъ была пробита брешь въ вратахъ, охранявшихъ въ теченіе нѣсколькихъ столѣтій доступъ чужеземцамъ въ страну Восходящаго Солнца. Осенью того же года аналогичный договоръ былъ заключенъ Японіей съ Великобританіей, въ 1855 году съ Россіей, а въ 1856 съ Нидерландами<sup>4)</sup>.

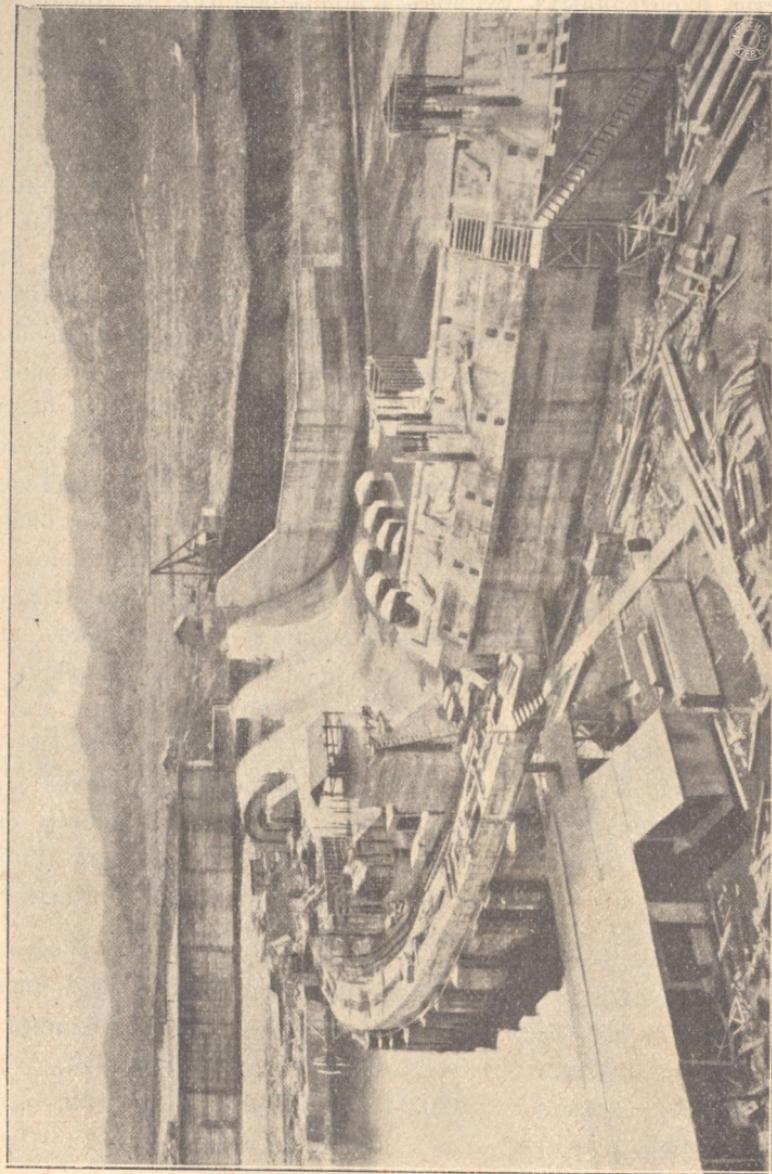
Лишь только Японія открылась для чужеземцевъ, какъ цѣльные потоки иностранныхъ товаровъ хлынули въ страну, произведя

<sup>1)</sup> Богдановичъ. Т. Очерки прошлаго и настоящаго Японіи. стр. 205

<sup>2)</sup> Maxey Edwin. Japenese-American Relations as Affecting the Control of the Pacific.

<sup>3)</sup> Венюковъ. М. Цитир. сочиненіе. стр. 26.

<sup>4)</sup> Николаевъ. А. А. Очерки по истории японского народа. стр. 113.



Общий видъ съ запада на Гатунскую плотину;  
августъ 1912 г.

революцио въ цѣнахъ, разоряя мѣстныхъ купцовъ и промышленниковъ. Ропотъ сдѣлался всеобщимъ, и недовольство иностранцами разлилось широкимъ потокомъ по всей странѣ. Начались тайны убийства иностранныхъ купцовъ, и положеніе ихъ въ Японіи стало снова не только весьма шаткимъ, но и довольно таки рискованнымъ. Послѣ убийства въ 1861 году секретаря американского консульства, открыто нападенія на англійское консульство и другихъ враждебныхъ выступленій противъ иностранцевъ соединенная эскадра Англіи, Франціи, Америки и Голландіи бомбардировала Симоносеки и, совершенно разгромивъ его, заставила Японію пойти на уступки, заключить новые договоры и дать вѣскія гарантіи<sup>1)</sup>. Съ этого времени торговыя сношенія Японіи, какъ съ европейскими государствами, такъ и съ Америкой стали нѣобыкновенно быстро и совершенно безпрепятственно расти и развиваться.

Согласно статистическимъ обозрѣніямъ, цѣнность вывоза изъ Соед. Штатовъ въ Японію въ 1865 году исчислялась всего въ 41.913 долларовъ. Съ этой незначительной суммы торговля возрасла настолько, что, спустя сорокъ лѣтъ, вывозъ уже оцѣнивался въ 51.719.183 долларовъ<sup>2)</sup>. Въ продолженіе этого-же періода цѣнность ввоза въ Соед. Штаты возрасла съ 285.146 до 51.821.629 долларовъ. Послѣ японо-китайской войны въ 1894 г. ростъ японо-американской торговли принялъ поразительные размѣры. Между 1895 и 1905 г.г. вывозъ изъ Соед. Штатовъ въ Японію увеличился съ 4.634.717 до 51.719.683 дол., а ввозъ съ 23.790.202 до 51.821.629<sup>3)</sup>. Такимъ образомъ, въ теченіе лишь послѣднихъ десяти лѣтъ вывозъ изъ Америки въ Японію увеличился болѣе чѣмъ на 1.000 процентовъ, а ввозъ изъ Японіи— выше, чѣмъ на 100%/. Ростъ японо-американской торговли болѣе подробно виденъ изъ слѣдующей таблицы<sup>4)</sup>:

Годы.	Импортъ въ Японію.	Экспортъ изъ Японіи.
1873 . . . . .	1.017.761 іенъ	4.221.662 іенъ
1874 . . . . .	1.047.250	7.464.844
1875 . . . . .	1.920.346	6.890.132

1) Mochizuki Kotaro. Цитир. сочиненіе.

2) Maxey Edwin. Цитир. сочиненіе.

3) Idem.

4) Japan in the Beginning of 20-th Century и The Exporters' Directory of Japan. 1913.

1876 . . . . .	1.124.882	5.797.825
1877 . . . . .	1.736.781	5.232.322
1878 . . . . .	2.727.585	5.845.068
1879 . . . . .	3.212.273	10.879.053
1880 . . . . .	2.669.834	12.041.151
1881 . . . . .	1.816.200	11.087.556
1882 . . . . .	3.133.666	14.280.199
1883 . . . . .	3.233.032	13.293.759
1884 . . . . .	2.489.970	13.130.924
1885 . . . . .	2.751.321	15.639.005
1886 . . . . .	3.358.987	19.992.429
1887 . . . . .	3.283.096	21.529.267
1888 . . . . .	5.648.734	22.618.483
1889 . . . . .	6.143.171	25.282.873
1890 . . . . .	6.874.531	19.821.437
1891 . . . . .	6.840.048	29.795.755
1892 . . . . .	5.988.054	38.674.971
1893 . . . . .	6.090.408	27.739.458
1894 . . . . .	10.982.558	43.323.557
1895 . . . . .	9.276.360	54.028.950
1896 . . . . .	16.373.420	31.532.341
1897 . . . . .	27.030.538	52.436.404
1898 . . . . .	40.001.098	47.311.155
1899 . . . . .	38.251.894	63.919.270
1900 . . . . .	62.761.196	52.566.395
1901 . . . . .	42.769.430	72.309.359
1902 . . . . .	48.652.825	80.232.805
1903 . . . . .	46.273.871	82.723.986
1904 . . . . .	58.116.344	101.250.773
1905 . . . . .	104.286.528	94.009.072
1906 . . . . .	69.948.681	125.964.408
1907 . . . . .	80.697.362	131.101.015
1908 . . . . .	77.636.556	121.996.586
1909 . . . . .	54.043.172	131.547.139
1910 . . . . .	54.699.166	143.702.249
1911 . . . . .	81.250.909	142.725.642
1912 . . . . .	127.015.757	168.208.909

Этотъ чрезвычайно быстрый ростъ японо-американской торговли объясняется цѣлымъ рядомъ слѣдующихъ весьма важныхъ

причинъ. Географическое положеніе Японіи таково, что дѣлаетъ торговлю съ Америкой чрезвычайно легкой, и въ этомъ отношеніи Соед. Штаты, владѣющіе при томъ угольными станціями на Тихомъ океанѣ, имѣютъ рѣшительное преимущество передъ европейскими странами. Торговый путь изъ Соед. Штатовъ въ Японію черезъ Тихій океанъ короче, безопаснѣе, а слѣдовательно, и дешевле, чѣмъ путь изъ европ. странъ черезъ Суэзъ или мысъ Доброї Надежды. Второй и наиболѣе важной причиной является различіе въ продуктахъ обѣихъ странъ, которое и породило нужду въ торговопромышленномъ взаимообмѣнѣ и сближеніи и, естественно, сдѣлало эти страны торговыми союзниками. Вполнѣ оцѣнить значеніе этого обстоятельства можно, лишь разсмотрѣвъ главнѣйшіе продукты обмѣна Японіи и Америки.

Японія производитъ въ большомъ количествѣ хорошаго качества и по сравнительно дешевымъ цѣнамъ шелкъ—сырецъ. Этотъ основной продуктъ сельского хозяйства Японіи и является базисомъ торгового контакта между Японіей и Соед. Штатами, составляя больше половины экспорта Японіи въ Америку. Изъ всего ввозимаго въ Соед. Штаты сырца, японскій шелкъ занимаетъ, какъ показываетъ нижеслѣдующая таблица, первое мѣсто:<sup>1)</sup>

	1907	1908	1909
Франція	2.066.996 дол.	1.487.313 дол.	2.258.863 дол.
Италія	17.199.598	12.916.747	19.091.152
Китай	10.371.644	8.276.243	12.341.801
Японія	40.027.463	40.678.372	44.689.830
Друг. страны	563.817	306.859	448.922
Всего (включая очески)	71.411.899	64.546.903	79.903.586

Соед. Штаты пытались культивировать у себя шелководство, но, вслѣдствіе климатическихъ и почвенныхъ условий, эти попытки не увенчались успѣхомъ. И такъ какъ въ послѣдніе годы замѣтенъ ростъ обработки сырца на американскихъ фабрикахъ и увеличеніе спроса на шелковые продукты, то, несомнѣнно, ввозъ его изъ Японіи будетъ увеличиваться.

Чай—другой важнѣйшій продуктъ сельского хозяйства Японіи—никогда не произрасталъ въ большомъ количествѣ въ Соед. Штатахъ и вообще какъ продуктъ американского производства

1) „Journal of The American Asiatic Association“, vol. IX. 1909.

остается до сихъ поръ весьма незначительнымъ въ общей суммѣ мірового производства. Слѣдовательно, нѣть ничего удивительного, что Соед. Штаты болѣе 50% всего потребляемаго чая ввозятъ изъ Японіи. Размѣры ввоза чая изъ Японіи въ сравненіи съ ввозомъ его изъ другихъ странъ показываетъ слѣдующая таблица: <sup>1)</sup>

	1907	1908	1909
Англія . . . . .	1.874.740 дол.	2.242.645 дол.	3.286.409 дол.
Канада . . . . .	558.745	613.824	1.052.541
Китай . . . . .	4.181.980	4.016.939	3.501.476
Індія . . . . .	978.218	1.194.822	1.505.612
Японія . . . . .	6.115.386	8.084.435	9.000.554
Проч. Азія и Океанія	113.516	72.782	78.719
Другія госуд. . . . .	92.959	84.423	137.365
Всего . . .	13.915.544	16.309.870	18.562.676

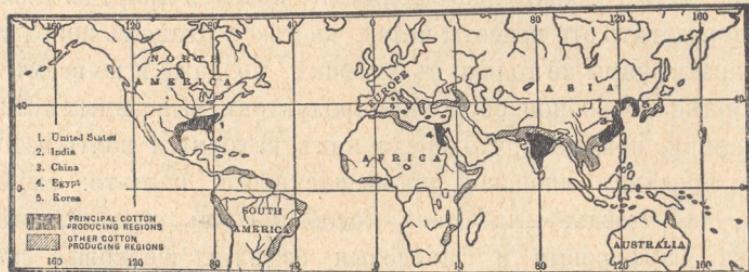
Кромѣ того, въ Японіи создается цѣлый рядъ произведеній искусствъ, которыя въ большомъ количествѣ ввозятся въ Соед. Штаты. Ихъ также совершенно нѣть и едва ли они и будутъ изготавляться вскорѣ самими Соед. Штатами. Артистическая наклонности японского народа, ихъ тонкій и богатѣйшій вкусъ, ихъ художественное чутье, удивительное пониманіе красоты природы и способность передавать эти красоты иглой, кистью и рѣзцомъ неподражаемы и незамѣнимы не только въ Америкѣ, но даже и во всемъ мірѣ.

Болѣе подробное обозрѣніе продуктовъ, вывозимыхъ Японіей въ Америку, покажетъ, что среди нихъ находятся почти всѣ важнѣйшіе продукты японской промышленности, какъ-то: сырецъ—шелкъ, чай, мѣдь, „хабютас“ (особый сортъ шелка), цвѣтныя цыновки, фарфоровыя и фаянсовыя издѣлія, шелковые платки, камфора и мн. др. Стоимость вывезенного въ 1911 году въ Америку шелка—сырца доходила до 89 мил. іень, что соотвѣтствуетъ  $\frac{2}{3}$  всей суммы вывоза Японіей сырого шелка. Затѣмъ слѣдуетъ зеленый чай, общая сумма вывоза котораго доходила до 13 миллионовъ іень, что соотвѣтствуетъ 90% всего вывоза чая изъ Японіи. Мѣдь вывозилась на сумму въ 4.700.000 іень, т. е. 40% всего вывоза ея. Слѣдующее мѣсто занимаетъ „хабютас“, и хотя въ послѣдніе годы вывозъ его значительно уменьшился, но все-же исчисляется въ 3.700.000 іень, что составляетъ 12% всего вывоза. Цвѣтныя цыновки вывозились въ Америку на

<sup>1)</sup> Idem.

2.900.000 іень (80% всего вывоза), фарфоровых и фаянсовых изделий на 2.700.000 іень (50%), соломенных плетенія на 1.700.000 (28%), рись на 1.000.000 іень (30%), шелковые платки на 740.000 іень (17%), камфоры на 590.000 (20%)<sup>1</sup>). Вывозъ изъ Японіи въ Америку всѣхъ этихъ главнѣйшихъ продуктовъ за послѣдніе четыре года представлялъ слѣдующую картину<sup>2</sup>):

	1909 (иень)	1910 (иень)	1911 (иень)	1912 (иень)
Шелкъ-сырецъ .	86.537.000	92.376.000	89.888.000	114.947.673
Чай . . . . .	11.659.000	12.955.000	13.430.000	11.909.134
Рисъ . . . . .	540.000	999.000	1.064.000	1.222.287
„Хабютае“ . .	4.258.000	3.917.000	3.794.000	3.224.102
Цыновки . . . .	4.058.000	3.272.000	2.964.000	2.787.440
Солом. плет. . .	1.677.000	2.788.000	1.727.000	5.839.675
Мѣдь . . . . .	6.087.000	5.877.700	5.729.000	3.823.190
Фарф. и фаянс. издѣлія . . . .	2.897.000	2.782.000	2.736.000	2.586.000
Шелков. платки	932.000	762.000	745.000	696.342
Шелков. очески	6.928.000	8.417.000	7.785.000	—
Камфора . . . .	824.000	691.000	596.000	389.986



Черной краской обозначены страны, снабжающія Японію хлопкомъ.

1— Соед. Штаты, 2— Индія, 3— Китай, 4— Египетъ, 5— Корея.

Японія, въ свою очередь, получаетъ изъ Соед. Штатовъ цѣлый рядъ продуктовъ, играющихъ чрезвычайно важную роль въ хозяйственной жизни страны. Самый важный изъ нихъ—хлопокъ. Прекратите снабженіе Японіи этимъ продуктомъ, и немедленно замретъ въ странѣ одна изъ самыхъ крупныхъ и наиболѣе широко

1) „The Chamber of Commerce Journal“. № 196. 1913.

2) The Thirteenth Financial and Economic Annual of Japan.

Извилистый поворотъ Кулебрской выемки;  
июнь 1912 г.



и быстро развивающихся отраслей промышленности—хлопчатобумажная. А какъ известно, современная организація народного хозяйства такова, что, разъ пострадала одна главнѣйшая отрасль промышленности, не могутъ въ тоже время не понести значительного ущерба и другія отрасли хозяйства. Съ паденiemъ хлопчатобумажной промышленности въ Японіи, несомнѣнно, быль бы вызванъ весьма чувствительный кризисъ, который безусловно поколебалъ бы сильно всю хозяйственную жизнь страны.

Зависимость Японіи отъ Соед. Штатовъ въ другихъ отношеніяхъ менѣе чувствительна. Хотя муку доставляютъ въ Японію многія государства, но ни одно изъ нихъ не можетъ успѣшно конкурировать съ Америкой на японскихъ рынкахъ. Въ 1912 году въ Японію было ввезено различными государствами муки въ слѣдующемъ соотношенії <sup>1)</sup>:

Британская влад. въ Америкѣ: . . . . .	107.857	иень
Разныя государства . . . . .	47.864	
Соед. Штаты . . . . .	1.566.419	
Всего. . . . .	1.722.140	

То же самое можно сказать и по отношенію къ ввозу въ Японію керосина. Почти весь керосинъ, ввозимый въ Японію, доставляется изъ Соед. Штатовъ. Еще въ недавнее время конкурентомъ Америки въ этой области былъ русскій керосинъ, ввозившійся изъ портовъ Чернаго моря, но въ настоящее время онъ совершенно вытѣсненъ съ японскихъ рынковъ. Одной изъ причинъ паденія ввоза керосина изъ Россіи послужили чрезвычайно высокія фрахтовыя цѣны и неумѣніе русскихъ экспортёровъ приспособиться къ требованію японского потребителя. Размѣры ввоза керосина въ Японію видны изъ слѣдующей таблицы: <sup>2)</sup>)

	1907	1911	1912
Россія . . . . .	297.681	иень	—
Голл. Индія .	4.519.833	”	4.054.567
Соед. Штаты .	9.507.282	”	9.010.813
Друг. госуд. .	4	”	”
Всего .	14.324.800	”	13.065.380
		”	12.433.180

<sup>1)</sup> Idem.

<sup>2)</sup> Idem.

Кромѣ того, въ Японію изъ Соед. Штатовъ ввозятся: конденсированное молоко, кожи, машины, вагоны, локомотивы, рельсы и мн. друг. Слѣдующая таблица показываетъ сумму ввоза въ існахъ въ Японію изъ Соед. Штатовъ главнѣйшихъ продуктовъ за послѣдніе четыре года:<sup>1)</sup>

	1909	1910	1911	1912
Шпеница . . .	188.000	1.494.000	3.448.000	4.277.689
Шпен. мука . . .	1.276.000	1.614.000	1.625.000	1.566.419
Молоко . . . .	1.263.000	1.474.000	1.191.000	1.252.888
Кожи . . . .	1.612.000	1.587.000	1.961.000	1.234.789
Керосинъ . . . .	7.041.000	9.954.000	9.010.000	9.071.735
Парафинъ . . . .	842.000	758.000	1.441.000	1.548.975
Хлопокъ . . . .	23.218.000	17.103.000	29.258.000	64.601.154
Гвозди . . . .	1.025.000	1.559.000	1.680.000	2.714.962
Строевой матер..	367.000	332.000	1.138.000	954.601
Машины . . . .	3.747.000	3.629.000	6.314.000	—
Локомотивы и вагоны . . . .	45.000	209.000	1.151.000	1.273.570
Рельсы . . . .	560.000	598.000	3.219.000	2.475.486
Жел. трубы . .	1.312.000	1.557.000	1.581.000	2.352.266
Жел. бруски и полосы . . . .	1.461.000	993.000	2.404.000	3.107.506

#### IV.

Въ предыдущей части мы прослѣдили главнѣйшіе этапы развитія японо-американской торговли, изучили состояніе этой торговли въ послѣдніе годы и выяснили ту тѣсную зависимость и обоюдныя выгоды, которая извлекаютъ обѣ страны изъ своего товарообмѣна. Теперь же выяснимъ вопросъ, какое отношеніе имѣть Панамскій каналъ къ важнѣйшей для Японіи американской торговлѣ.

Товары японо-американской торговли, какъ было уже выше сказано, отчасти перевозятся скорымъ путемъ смѣшанного сообщенія, т. е. черезъ Тихій океанъ, а затѣмъ по трансконтинентальнымъ желѣзнымъ дорогамъ, а отчасти по сравнительно де-

<sup>1)</sup> „The Chamber of Commerce Journal“. № 196. 1913.

шевої Суэзской линії. Такіе важнѣйшіе вывозные товары, какъ напримѣръ, сырой шелкъ теперь перевозятся, исключительно, путемъ смѣшанного сообщенія и почти совсѣмъ не пользуются Суэзскимъ каналомъ. Точно также и „хабютае“, будучи дорогимъ товаромъ, требующимъ быстраго оборота затраченаго капитала и, слѣдовательно, скорой доставки, почти исключительно перевозится смѣшаннымъ путемъ. Тѣмъ же путемъ идетъ чай, хотя онъ вмѣстѣ съ тѣмъ отчасти пользуется и Суэзскимъ рейсомъ. Что же касается платы за транспортъ, то за 100 фунтовъ сырого шелка она опредѣлена между Нью-Йоркомъ и Іокогамой черезъ Суэзъ и Лондонъ только въ 2 іены 47 сень; но если пользоваться смѣшаннымъ путемъ, то потребуется 12 іенъ. Точно такая же разница и въ провозной платѣ за чай—Суэзскій рейсъ стоитъ 1 іену 29 с., а смѣшанный—3 іены 25 с.<sup>1)</sup>). Для соломенной тесьмы Суэзо-Лондонскій рейсъ требуетъ 1 іену 24 сена, а смѣшанный—3 іены 85 с.<sup>2)</sup>). Вообще, какъ это мы можемъ замѣтить изъ ниже приводимой таблицы, Суэзскій рейсъ (черезъ Лондонъ), въ сравненіи съ смѣшаннымъ путемъ, требуетъ плату почти на половину меньшую, въ особенности, для шелка и „хабютае“, стоимость провоза которыхъ по Суэзскому рейсу даже меньше одной четверти платы по смѣшенному направлению. Транспортная плата по прямому сообщенію съ Нью-Йоркомъ черезъ Суэзъ, минуя Лондонъ, была бы еще ниже и, если бы сравнить ее съ платою по смѣшенному пути, то разница составилась бы между ними весьма значительная. Слѣдующая таблица (см. стр. 367) заключаетъ въ себѣ сравненіе транспортной платы изъ Японіи въ Нью-Йоркъ по обоимъ торговымъ направленіямъ для главнѣйшихъ вывозныхъ японскихъ товаровъ<sup>3)</sup>.

Такимъ образомъ, плата по Суэзскому пути, въ сравненіи съ таковою по смѣшенному, значительно ниже. Хотя въ настоящее время трудно предугадать, въ какомъ размѣрѣ будетъ установлена транспортная плата между Японіей и Америкой по новому Панамскому рейсу, но несомнѣнно, что сокращеніе разстоянія, въ связи съ уменьшеніемъ расходовъ по плаванію, должно безусловно вызвать пониженіе транспортной платы черезъ Панаму,

<sup>1)</sup> Idem.

<sup>2)</sup> Панама унга-но-каицу ни цуите.

<sup>3)</sup> Idem.

Виды Товаровъ.	С М Ъ И Ш А Н Н Ы Й П У Т Б.		МОРСКОЙ ПУТЬ. Общая плата.	Черезъ Суэзъ и Лондонъ.	Разница въ пользу морского пути.
	Морской фрахтъ.	Железнодорож- ный транспортъ.			
Сырой шелкъ . . . . .	4 иены — сенъ	8 иены — сенъ	12 иены — сенъ	2 иены 47 сенъ	9 иены 53 сенъ
„Хабютае“ . . . . .	4 „ —	8 „ —	12 „ —	2 „ 47	9 „ 53
Чай . . . . .	1 „ 25	2 „	3 „ 25	1 „ 29	1 „ 96
Шелковые очески . . .	1 „ 25	4 „ 25	5 „ 50	1 „ 31	4 „ 19
Пеньковая тесьма . . .	1 „ 25	2 „ 60	3 „ 85	1 „ 24	2 „ 61
Соломенная тесьма . .	1 „ 25	1 „ 60	2 „ 85	— „ 97	1 „ 88
Фарф. и фаянс. изделия	1 „ 25	1 „ 90	3 „ 15	1 „ 59	1 „ 56
Лаковый издѣлія . . .	1 „ 25	2 „ 50	3 „ 75	1 „ 59	2 „ 16
Цыновки . . . . .	— „ 62	2 „ —	2 „ 62	1 „ 12	1 „ 50
Камфора . . . . .	— „ 80	1 „ 60	2 „ 40	1 „ 62	— „ 78

по сравнению, съ Суэзскимъ рейсомъ, не говоря уже о смѣшанномъ. Но если даже предположить, что транспортная плата по Панамскому рейсу будетъ установлена въ размѣрѣ платы по Суэзскому (черезъ Лондонъ), то и при такихъ условіяхъ Панамскій рейсъ все же представить значительныя выгоды въ отношеніи выигрыша времени. Если далѣе, даже допуская, что транспортная плата по Панамскому рейсу не будетъ ниже таковой по Суэзскому, принять во вниманіе, что панамское направление потребуетъ времени почти одинаковое со смѣшаннымъ рейсомъ, то окажется вполнѣ возможнымъ переходъ всѣхъ грузовъ съ транзитныхъ американскихъ желѣзныхъ дорогъ къ прямому морскому пути черезъ Панаму. Переходъ этотъ принесетъ японо-американской торговлѣ колоссальныя выгоды отъ сокращенія издержекъ по транспорту. Такъ напримѣръ, сравнивая обѣ платы, т. е. по Панамскому и смѣшенному рейсу, видимъ, что выигрышъ для сырого шелка на 100 фунтахъ будетъ въ 9 іенъ 53 сена—или, слѣдовательно, на всемъ количествѣ вывозимаго въ Соед. Штаты сырого шелка—13.130.000 анг. фунтовъ—выигрышъ получится въ 1.240.000 слишкомъ іенъ. Что же касается чая, то, такъ какъ экономія по Панамскому рейсу на каждые 100 фунтовъ выразится въ 1 іену 80 сенъ, то для 38.820.000 фунтовъ—весь экспортъ чая въ Соед. Штаты—плата уменьшится на 690.000 іенъ<sup>1)</sup>. Итакъ, уменьшеніе транспортной платы для двухъ только товаровъ—шелка и чая—принесетъ выгоду, приблизительно, въ 2 мил. іенъ. Легко можно теперь представить, какой колоссальной суммы достигнетъ экономія въ транспорте на всѣхъ товарахъ, вывозимыхъ изъ Японіи въ Америку. Выгода эта, естественно, еще значительно возрастетъ, если плата по Панамскому рейсу, что весьма вѣроятно, опредѣлена будетъ ниже нынѣшней платы по Суэзскому рейсу.

Сокращеніе транспортной платы принесетъ Японіи значительную пользу не только въ отношеніи уменьшенія расходовъ по транспорту, но должно еще также способствовать расширению японскихъ для виѣшней торговли. Тѣ товары, которые являются важнѣйшими предметами вывоза, благодаря выгодамъ нового пути, еще больше расширять размѣры своего экспорта, а тѣ, экспортъ которыхъ считался до сихъ поръ невыгоднымъ, вслѣдствіе ли высокой транспортной платы, или же невозможности выдержать кон-

1) „Дзицу-гіо но Нихонъ“. № 4. 1911.

Центральная часть Кулебрской выемки;  
июнь 1912 г.



курренцію съ иностранными товарами, вмѣстѣ съ устраненіемъ препятствія, отдѣлявшаго два океана другъ отъ друга, окажутся въ совершенно иномъ положеніи и стануть, вѣроятно, вывозиться изъ Японіи. Разумѣется, сокращеніе разстоянія и пониженіе транспортной платы не всегда влечетъ за собою развитіе торговли и зависить также весьма и отъ способности народа своевременно учесть и использовать крупныя міровыя события для расширенія своихъ міровыхъ торговыхъ сношеній. Японія неоднократно показала свои выдающіяся способности въ этомъ отношеніи, а потому можно надѣяться, что такое крупное явленіе, какъ открытие Панамскаго канала будетъ, безусловно, всячески использовано ею для расширенія и укрепленія своего международнаго товарообмѣна.

Выяснивъ значеніе транспортной платы для японской вывозной торговли, обратимъ теперь вниманіе на то вліяніе, какое окажеть Панамскій каналъ на пути транспорта товаровъ изъ Америки въ Японію. Въ настоящее время изъ Америки вывозится товаровъ на сумму 81.000.000 іенъ, и большая часть этихъ товаровъ производится на восточныхъ, т. е. Атлантическихъ берегахъ Америки и въ областяхъ, прилегающихъ къ Мексиканскому заливу. Немногіе товары, какіе вывозятся изъ западныхъ, т. е. Тихоокеанскихъ береговъ, являются, исключительно, продуктами сельскаго хозяйства, какъ-то—пшеница, лѣсъ и нѣкоторые другіе. Главнѣйшій продуктъ импорта изъ Америки—хлопокъ, составляющій по стоимости 35% всего ввоза, до сихъ поръ большей частью перевозился сначала по желѣзнымъ дорогамъ, а затѣмъ перегружался и достигалъ Японіи уже на судахъ, и только небольшая, сравнительно, часть его перевозилась по Сuezскому рейсу. Хлопокъ, какъ извѣстно, произрастаетъ въ южной части С. Америки, главнымъ образомъ, въ бассейнѣ рѣки Миссисипи. Такъ что по открытии Панамскаго канала онъ будетъ перевозиться сперва по р. Миссисипи къ портамъ Мексиканскаго залива, т. е. въ Новый Орлеанъ, Мобиль и друг., а отсюда уже пойдетъ въ Японію черезъ Панамскій каналъ. Такимъ образомъ, послѣ открытия междуокеанскаго канала путь значительно сократится, плата, естественно, на много понизится, а потому весь хлопокъ теперь будетъ слѣдовать, исключительно, по Панамскому рейсу.

Далѣе, такіе товары, какъ разныя желѣзныя издѣлія, машины, локомотивы, вагоны и друг., производимые въ окрестностяхъ Петербурга и Чикаго, и составляющіе около 20% всего

ввоза изъ Америки, воспользовавшись кратчайшимъ Панамскимъ рейсомъ, значительно сократятъ время, по сравненію съ Суэзскимъ, и понизить на много транспортную плату, по сравненію съ смѣшаннымъ путемъ. Такимъ образомъ, всѣ главнѣйшие продукты экспорта въ Японію сконцентрируются на Панамскомъ направлении. Тѣмъ болѣе это произойдетъ съ продуктами желѣзодѣлательныхъ и машиностроительныхъ заводовъ Бирмингама и Алабамы, расположенныхъ вблизи Мексиканскаго залива. Говоря короче, такъ какъ въ числѣ всѣхъ товаровъ, импортируемыхъ изъ Америки въ Японію, продукты восточныхъ и южныхъ штатовъ занимаютъ около 70%, то, вмѣстѣ съ открытиемъ Панамскаго канала, наибольшая часть ихъ будетъ, безусловно, пользоваться этимъ новымъ путемъ.

Черезъ Панамскій каналъ пройдетъ также большее число предметовъ вывоза изъ Японіи. Чай, хотя и является такъ называемымъ сезоннымъ предметомъ, дорожающимъ скоростью транспорта, но, принимая во вниманіе, что нѣкоторая часть его изъ центральныхъ провинцій и о. Формозы идетъ нынѣ не по желѣзнымъ дорогамъ, а черезъ Суэзскій каналъ, можно предположить, что грузы чая, предназначенные для Нью-Йорка, пройдутъ черезъ Панамскій каналъ. Кромѣ того, такъ какъ нѣкоторая часть чая имѣеть въ настоящее время сбыть на берегахъ Мексиканскаго залива, то она, безусловно, пройдя Панамскій каналъ, будетъ выгружаться въ Гальвестонѣ, Новомъ Орлеанѣ и въ другихъ портахъ южной части Атлантическаго побережья С. Америки. Также точно и японская цыновки, которыя, главнымъ образомъ, имѣютъ свои рынки въ южныхъ и восточныхъ частяхъ С. Америки, будутъ отправляться изъ Японіи черезъ Панаму, какъ наиболѣе кратчайший путь. Что же касается остальныхъ товаровъ японского экспорта, пользующихся нынѣ Суэзскимъ каналомъ, какъ-то: фарфоровая и фаянсовая издѣлія, лаковые и соломенные предметы и другіе болѣе мелкіе, то они, вмѣстѣ съ развитиемъ южныхъ областей Сѣв. Америки и съ увеличеніемъ спроса на нихъ, будутъ слѣдовать прямымъ морскимъ путемъ черезъ Панамскій каналъ въ порты своего назначенія. Изъ предметовъ вывоза одинъ лишь шелкъ, какъ наиболѣе дорогой товаръ и требующій слѣдовательно скорой доставки, возможно, будетъ и впредь придерживаться отчасти старого направленія, т. е. будетъ перевозиться на японскихъ пароходахъ до Тихоокеанскихъ береговъ Америки, а отсюда уже по желѣзнымъ дорогамъ въ Нью-Йоркъ.

Однимъ словомъ, послѣ открытия рейсовъ между Японіей и Америкой черезъ Панамскій каналъ тѣ товары, которые имѣютъ сбыть въ раionѣ Нью-Йорка, вообще въ восточной части Соед. Штатовъ или же въ южныхъ областяхъ Сѣв. Америки, какъ-то: шелкъ, фарфоръ, чай, цыновки, различные продукты кустарной промышленности и сельского хозяйства Японіи—будутъ отправляться въ Америку исключительно по этимъ рейсамъ. Продукты же южныхъ областей Америки—керосинъ, желѣзныя и стальныя издѣлія, хлопокъ и др. будутъ также вывозиться въ Японію черезъ Панамскій каналъ. Если всѣ наши предположенія окажутся и не вполнѣ отвѣчающими дѣйствительности, то, во всякомъ случаѣ, они къ ней весьма близки. Японскій консулъ въ Чикаго, г. Ямазаки, въ своемъ отчетѣ Мин. Ин. Дѣлъ говоритъ<sup>1)</sup>: „Можно смѣло предположить, что, хотя новые рейсы будутъ имѣть въ первое время не особенно много грузовъ изъ Японіи и Дальн资料 Востока въ Америку, но зато на обратномъ пути не будетъ чувствовать никакого недостатка въ грузахъ, такъ какъ будутъ транспортироваться такие объемистые предметы, какъ хлопокъ, стальные, желѣзные и другіе товары, при чемъ, въ особенности, обиліе грузовъ будетъ въ сезонъ хлопка“.

Вмѣстѣ съ переходомъ къ новымъ Панамскимъ рейсамъ транспортная плата товаровъ понизится, а время ихъ перевозки значительно сократится. Такимъ образомъ, японская торговля, пріобрѣвъ новые, болѣе дешевые и короткіе пути, получить громадную пользу отъ Панамскаго канала, будетъ еще больше, сильно и шире расти, крѣпнуть и развиваться.

## V.

Такъ какъ товары, ввозимые изъ Америки въ Японію, какъ было сказано выше, благодаря Панамскому каналу пріобрѣтутъ болѣе низкую транспортную плату въ сравненіи съ нынѣшнимъ временемъ, то нѣть сомнѣнія въ томъ, что эти товары начнутъ конкурировать съ такими же, импортируемыми въ Японію изъ другихъ странъ. Въ результатѣ такой конкуренціи Японія сможетъ получить весьма крупныя выгоды. Первымъ изъ такихъ товаровъ является хлопокъ. Стоимость и количество хлопка, ввезенного въ Японію за послѣдніе годы, были слѣдующія<sup>2)</sup>:

1) „Тобо кіокай кайхо“. № 207. 1912 г.

2) The Thirteenth Financial and Economic Annual of Japan.

СТРАНЫ.	1909 г.		1910 г.		1911 г.		1912 г.	
	Количество пикулей.	Стоимость въ іенахъ.						
Индія . . . .	2.317.000	61.076.000	3.097.000	101.218.000	2.422.000	88.069.000	3.199.000	108.673.000
Китай . . . .	612.000	16.121.000	1.139.000	34.133.000	741.000	22.514.000	657.000	18.888.000
Корея . . . .	—	342.126	—	468.000	—	—	—	—
Голл. Индія .	—	505.500	34.000	213.000	30.000	308.000	33.000	232.000
Египетъ . . .	108.000	5.432.000	74.000	4.143.000	100.000	5.437.000	115.000	5.935.000
Индо-Китай .	—	906.278	43.000	531.000	47.000	622.000	154.000	1.770.000
Соед. Штаты .	715.000	23.318.450	444.000	17.193.000	736.000	29.258.000	1.872.000	64.601.000
Друг. госуд. .	—	605.536	—	1.287.000	—	570.000	—	721.000
Всего .	3.985.000	108.367.000	4.953.000	159.221.000	4.132.000	146.782.000	6.030.000	200.824.000

Изъ этой таблицы мы видимъ, что въ общемъ количествѣ всего импортируемаго въ Японію хлопка ввозъ изъ Индіи— 2.420.000 пикулей—составляетъ 59%; хлопокъ изъ Китая и Америки ввозится почти въ одинаковомъ количествѣ, а именно, изъ первого 730.000, а изъ второй— 740.000 пикулей; изъ Египта ввозится всего 100.000 пикулей. Такъ какъ благодаря Панамскому каналу американскій хлопокъ будетъ поставленъ въ чрезвычайно выгодное положеніе сравнительно съ индійскимъ, египетскимъ и даже китайскимъ, то неизменно будетъ вызвана большая конкуренція между хлопкомъ изъ всѣхъ этихъ государствъ. Хотя теперь трудно предугадать, до какой степени расширить размѣры своего сбыта въ Японію американскій хлопокъ, но нѣтъ сомнѣнія въ томъ, что онъ значительно увеличить сумму своего ввоза и, вмѣстѣ съ тѣмъ, естественно, понизить цѣны на хлопокъ изъ другихъ странъ. Да-льше, хотя общая сумма ввоза изъ Америки такихъ товаровъ, какъ рельсы, желѣзныя полосы, трубы и гвозди, локомотивы, вагоны и разныя машины въ сравненіи съ суммой ввоза изъ Европы все еще не велика, но открытие Панамскаго канала, создавъ новые пути въ Японію, и въ этомъ отношеніи поставитъ американскіе товары въ болѣе выгодное положеніе для конкуренціи съ такими же европейскими. Поэтому нужно ожидать, какъ вполнѣ естественный результатъ, пониженія цѣнъ на эти продукты и разви-тия вывоза ихъ изъ Америки въ Японію.

Всѣ перечисленные выше предметы ввозились въ Японію въ послѣдніе годы изъ европейскихъ государствъ и Соед. Штатовъ въ слѣдующихъ размѣрахъ<sup>1)</sup>:

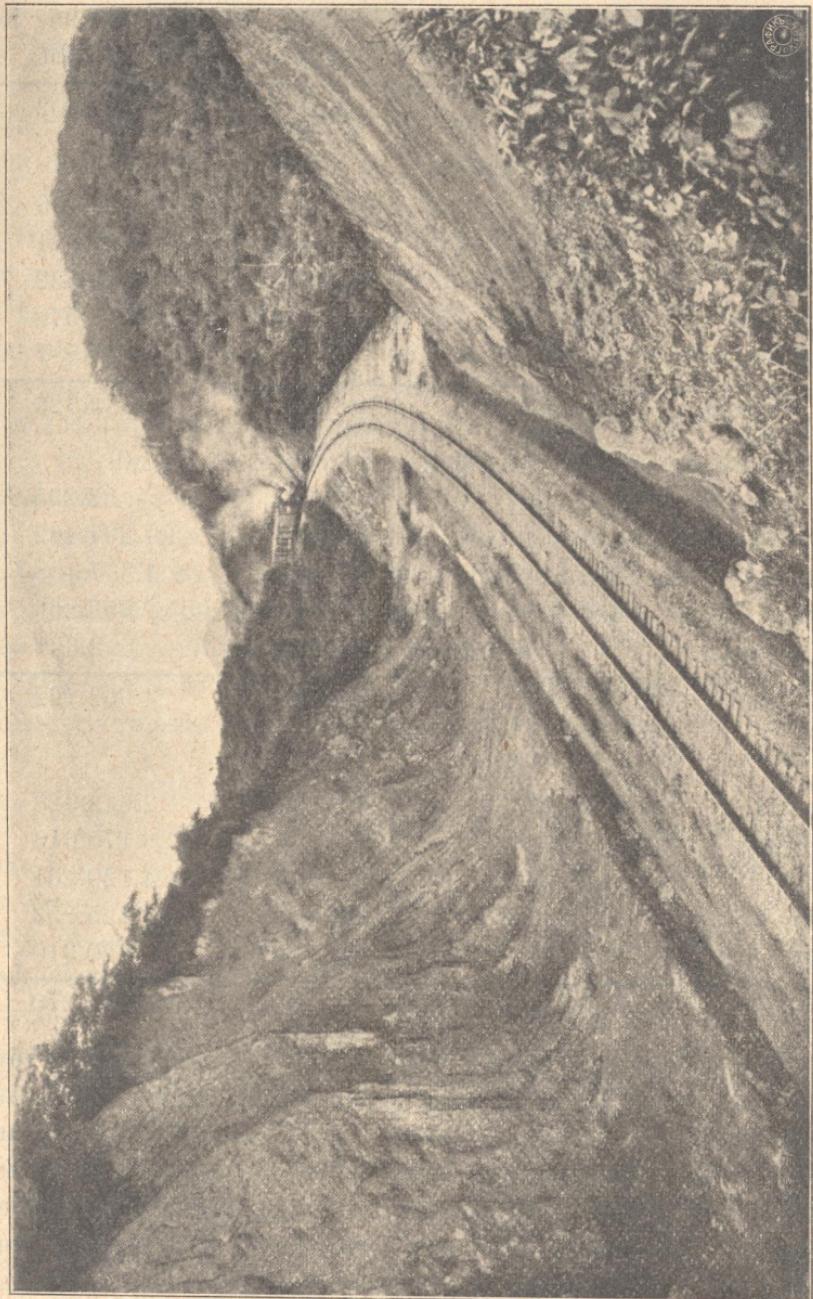
	1910	1911	1912
Бельгія . . .	160.819 іенъ	216.338 іенъ	575.214 іенъ
Германія . . .	781.778 "	1.837.259 "	671.477 "
Англія . . .	52.508 "	228.967 "	136.635 "
Соед. Штаты .	598.651 "	3.219.708 "	2.475.486 "
Другія госуд. .	—	1.336 "	80.525 "
Всего . .	1.593.756 "	5.503.608 "	3.939.337 "

## 2) Желѣзные гвозди.

Бельгія . . .	214.678	"	195.645	"	161.269	"
Германія . . .	969.121	"	422.141	"	487.465	"

1) Idem.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
ФОТОГРАФИЯ



Новая Панамская железнодорожная дорога.

	1910	1911	1912
Соед. Штаты .	1.559.089 іенъ	1.680.714 іенъ	2.714.962 іенъ
Другія госуд. .	37.558 „	65.951 „	85.806 „
Всего . .	2.780.446 „	2.864.451 „	3.449.502 „

## 3) Локомотивы и вагоны.

Бельгія . . .	113.953 „	27.684 „	172.766 „
Германія . . .	283.512 „	1.855.645 „	1.661.881 „
Англія . . .	220.097 „	731.959 „	776.522 „
Соед. Штаты .	209.251 „	1.151.159 „	1.273.570 „
Друг. госуд. .	154 „	—	48.587 „
Всего . .	826.967 „	3.766.447 „	3.933.326 „

## 4) Желѣзныя трубы.

Бельгія . . .	12.604 „	2.717 „	33.235 „
Германія . . .	441.961 „	1.036.912 „	1.237.462 „
Англія . . .	1.191.624 „	1.594.526 „	1.337.408 „
Соед. Штаты .	1.557.618 „	1.581.804 „	2.352.266 „
Друг. госуд. .	36.997 „	52.417 „	2.351 „
Всего . .	3.240.804 „	4.268.376 „	4.962.722 „

## 5) Желѣзныя полосы.

Бельгія . . .	1.869.808 „	1.308.549 „	2.649.928 „
Германія . . .	3.637.975 „	4.099.456 „	6.175.618 „
Англія . . .	1.453.154 „	2.653.056 „	4.120.561 „
Соед. Штаты .	91.127 „	196.541 „	1.725.853 „
Друг. госуд .	674.690 „	1.025.210 „	720.310 „
Всего . .	7.726.754 „	9.282.812 „	15.392.270 „

Въ такія же выгодныя условія будуть поставлены и другіе продукты Соед. Штатовъ, какъ напримѣръ, керосинъ — одинъ изъ важнѣйшихъ товаровъ импорта въ Японію изъ нѣсколькихъ странъ, сумма ввоза котораго ежегодно достигаетъ 13—14 миллионовъ іенъ. Изъ Соед. Штатовъ въ послѣдніе годы онъ ввозится на сумму свыше 9 мил. іенъ, изъ Голландской Индіи (о. Борнео и о. Суматра) на 4 мил. іенъ. Изъ Россіи сумма ввоза керосина росла необыкновенно быстро, и въ 1907 году было ввезено его на 297.681 іену. Но уже въ слѣдующемъ году ввозъ рѣзко падаетъ, и въ теченіе нѣсколькихъ послѣднихъ лѣтъ со-

всѣмъ не ввозится въ Японію русскій керосинъ<sup>1)</sup>. Такъ какъ керосинъ изъ Америки ввозится въ Японію, большей частью, по Суэзскому рейсу, то Панамскій каналъ дастъ и въ этомъ отношеніи значительный выигрышъ какъ въ расходахъ по транспорту, такъ и во времени. Очевидно, что открытие Панамскаго канала повліяетъ на ввозъ керосина въ Японію и скажется, въ особенности, неблагопріятно на импортѣ его изъ Голландской Индіи.

Японія издревле вплоть до нашего времени, а въ особенности въ послѣдніе годы страдаетъ какъ отъ недостатка въ рисѣ, такъ и отъ быстраго роста цѣнъ на этотъ главный продуктъ пищи японскаго народа. Несмотря на огромную площадь, занимаемую рисомъ, и увеличеніе сборовъ, количество урожая его является недостаточнымъ для пропитанія всего населенія. Въ 1910 году риса въ Японіи было собрано 46.683.376 коку и кромѣ того было ввезено на 8.644.439 іенъ, а въ 1904 г. его было ввезено на 59.791.911 іенъ<sup>2)</sup>). Японія принуждена ежегодно ввозить рисъ изъ Кореи, Сіама, Индіи, Китая и друг. странъ не для того только, чтобы удовлетворить недостатокъ въ немъ, но и чтобы удержать цѣны отъ дальнѣйшихъ повышеній<sup>3)</sup>.

Ввозъ риса въ Японію изъ различныхъ странъ за послѣдніе годы представляется въ слѣдующемъ соотношеніи<sup>4)</sup>:

	1906	1912
Индія . . . . .	15.131.388 іенъ	18.486.930 іенъ
Китай . . . . .	270.749 "	433.472 "
Квантунъ . . . . .	" 54 "	
Корея . . . . .	1.579.001 "	— "
Франц. Индо-Китай . . .	6.482.297 "	8.345.791 "
Сіамъ . . . . .	2.708.544 "	2.874.083 "
Друг. государства . . . .	100 "	53.151 "
Всего . . . . .	26.172.079 "	30.193.481 "

Что цѣна на рисъ неимовѣрно быстро растетъ, видно изъ того факта, что въ 1887—1896 г.г. цѣна на рисъ была всего

<sup>1)</sup> Idem.

<sup>2)</sup> Новаковскій. С. Г. Сельское хозяйство современной Японіи стр. 12.

<sup>3)</sup> Yamawaki. H. How to utilize of Panama-Pacific Exposition.

<sup>4)</sup> The Thirteenth Financial and Economic Annual of Japan.

7,39 іенъ за 1 коку, а въ 1910 году она поднялась до 14,12 іенъ<sup>1)</sup>). Въ южныхъ областяхъ Соед. Штатовъ съ большимъ успѣхомъ культивируется рисъ, давъ сборъ въ 1911 году 22.934.000 бушелей на сумму въ 18.274.000 долларовъ<sup>2)</sup>). Японія, крайне нуждающаяся въ рисѣ, вмѣстѣ съ открытиемъ Панамскаго канала получить новый путь для удовлетворенія своего недостатка въ этомъ важномъ продуктѣ первой необходимости. Поэтому нѣть сомнѣнія въ томъ, что Японія будетъ вывозить съ восточныхъ береговъ Америки рисъ черезъ Панамскій каналъ, который дасть возможность доставлять его гораздо дешевле, чѣмъ черезъ Суэзскій.

Что же касается кожи, бумаги, молочныхъ продуктовъ и другихъ товаровъ, производимыхъ въ восточныхъ и южныхъ частяхъ Атлантическихъ береговъ С. Америки, то не трудно предположить, что всѣ они получать громадныя выгоды отъ Панамскаго канала и будутъ расширять свой сбытъ, успѣшно конкурируя съ подобными продуктами изъ другихъ странъ.

Открытие Панамскаго канала окажетъ значительное вліяніе на развитіе японской торговли и на Тихоокеанскихъ берегахъ С. Америки. Вмѣстѣ съ открытиемъ канала европейская эмиграція изъ Италии, Австріи, Германіи, Россіи и др. странъ получитъ возможность проникнуть къ Тихоокеанскимъ берегамъ, раньше почти недоступнымъ вслѣдствіе дороговизны проѣзда. Увеличеніе населенія вызоветъ не только оживленіе всей тихоокеанской полосы С. Америки, но и сильную потребность въ привозѣ сюда различныхъ предметовъ первой необходимости, продуктовъ добывающей и обрабатывающей промышленности. Японія, какъ страна ближайшая къ этимъ берегамъ, легко сможетъ воспользоваться оживленіемъ, вызваннымъ открытиемъ Панамскаго канала, и широко развить здѣсь свои торговые оброты. Японскій консулъ въ Америкѣ, Нагаи, въ одномъ изъ своихъ отчетовъ высказываетъ уверенность въ томъ, что найдется вскорѣ очень много предметовъ, которые въ большомъ количествѣ Японія сможетъ поставлять на Тихоокеанское побережье Соед. Штатовъ, и что Панамскій каналъ, вліяя значительно на развитіе здѣсь торговыхъ оборотовъ Японіи, принесетъ тѣмъ ей весьма существенную пользу<sup>3)</sup>.

<sup>1)</sup> Новаковскій. С. І. Цитир. сочиненіе. стр. 13.

<sup>2)</sup> The World Almanac. 1914.

<sup>3)</sup> „Сіохинъ цирецуканъ Хококу“. № 46. 1913 г.

Значительное и быстрое развитіе сельского хозяйства на Тихоокеанской сторонѣ Соед. Штатовъ и Канады, вызванное открытиемъ Панамского канала, естественно въ значительной степени увеличить потребность въ трудовой силѣ японцевъ, какъ наиболѣе опытныхъ и способныхъ работниковъ для земледѣлія и садоводства. И, быть можетъ,—полагаетъ японскій профессоръ Хори Коки—все это, т. е. усиленіе торговыхъ оборотовъ и потребности въ рабочихъ рукахъ благопріятно разрѣшить нынѣшній болѣй вопросъ объ иммиграціи и послужить побужденіемъ къ болѣе привѣтливой и дружелюбной встрѣчѣ японскихъ эмигрантовъ<sup>1)</sup>). Если это будетъ на самомъ дѣлѣ такъ, то Панамскій каналъ окажеть Японіи неопѣнную услугу, ибо послужить клю-  
чомъ дружелюбныхъ японо-американскихъ отношеній.

Съ развитіемъ японо-американской торговли, безусловно, расширится и японское судоходство къ берегамъ С. Америки. Три крупнѣйшихъ японскихъ пароходныхъ общества „Ниппонъ-Юсень-Кайся“ (Общество Японскихъ Почтовыхъ Пароходовъ), „Осака Шосенъ Кайся“ (Общество Торговли и Пароходства въ Осакѣ) и „То-ю-кисенъ Кабусики Кайся“ (Акционерное Общество Восточныхъ Пароходовъ), обслуживающія нынѣ американскую торговлю, вслѣдь за открытиемъ Панамского канала предполагаютъ установить свои рейсы по этому направлению<sup>2)</sup>). Въ настоящее время „Ниппонъ Юсень Кайся“ располагаетъ 11 пароходами съ водоизмѣщеніемъ каждого отъ 6.000 до 8.000 тоннъ слишкомъ на европейско-суэзской линіи и 6 пароходами на американской. Въ 1911 году для этой же Компаниі заканчивались 2 парохода, оба по 6.200 тоннъ для американской линіи и два по 10.500 тоннъ для европейской<sup>3)</sup>). „Осака Шосенъ Кайся“ обладаетъ шестью пароходами по 6.000 тоннъ для трансъ-океанскаго плаванія, которые совершаютъ рейсы Гонконгъ—Осака—Такома. Пароходы эти приспособлены какъ для грузового, такъ и для пассажирскаго движенія. Эту линію Компания предполагаетъ удлинить до Нового Орлеана черезъ Панаму, соорудивъ для этой цѣли еще нѣсколько новыхъ судовъ большого водоизмѣщенія<sup>4)</sup>). „То-ю-кисенъ

<sup>1)</sup> Хори Коки. проф. Цитир. сочиненіе.

<sup>2)</sup> Койдзуми. Б. Вся Японія. стр. 26.

<sup>3)</sup> „The Oriental Review“. № 7. 1912 г.

<sup>4)</sup> Idem.

Каубусики Кайся“ располагаетъ нѣсколькими пароходами въ 6.000 тоннъ и двумя въ 13.500 тоннъ каждый, которые поддерживаютъ правильные рейсы между Санть-Франциско, съ одной стороны, Іокогамой, Осакой, Шанхаемъ и Гонгконгомъ, съ другой<sup>1)</sup>. Всѣ эти пароходства намѣреваются многія изъ своихъ лучшихъ судовъ перевести на новую Панамскую линію и соорудить также новыя пароходы для установленія правильныхъ рейсовъ черезъ открывашійся каналъ.

## VI.

Открытие Панамского канала несетъ Японіи большія выгоды и крупныя перемѣны также въ ея торговлѣ съ портами Мексиканского залива, Мексикой и съ республиками Южной Америки.

Внѣшняя торговля съ Южной Америкой въ настоящее время ведется непосредственно только въ предѣлахъ государствъ, расположенныхъ на тихоокеанскихъ берегахъ, т. е. въ Чили и Перу. Общая сумма этой торговли еще не велика и равняется всего лишь около  $2\frac{1}{2}$  мил. іенъ, а именно—ввозъ въ Японію составляетъ около 1.800.000 іенъ, а вывозъ изъ нея около 400.000<sup>2)</sup>. Торговые обороты Японіи съ этими государствами представляли въ 1912 году слѣдующую картину:<sup>3)</sup>

1) Перу	Вывозъ	Ввозъ
Каменный уголь . . .	16.000 іенъ	Всего . . . 1.668. іенъ
„Хабютае“ . . . .	3.618 "	
Хлопчатобум. издѣл. .	5.165 "	
Обувь . . . .	77.764 "	
Игрушки . . . .	5.031 "	
Друг. предметы . . .	85.969 "	
<hr/>		
Всего . . .	193.547 "	

2) Чили	Вывозъ	Ввозъ
Шелков. платки. . . .	26.886 іенъ	Кофе . . . . 642 іены
Сѣра . . . . .	6.955 "	Сода . . . . 1.860.403 "
Крабы. . . . .	4.225 "	Др. предметы . . . . 382 "
„Хабютае“ . . . .	8.619 "	Всего . . . . 1.861.427 "
Пуговицы . . . . .	11.915 "	

<sup>1)</sup> Japan Year-Book. 1912.

<sup>2)</sup> „Japan Magazine“. № 5. 1913.

<sup>3)</sup> Annual Return of the Foreign Trade of the Empire of Japan. 1912.



Старая Панамская желѣзная дорога.

Лаков. издѣл.	10.749	иенъ
Игрушки.	7.157	"
Шпали	50.646	"
Друг. предметы	48.032	"
<b>Всего . .</b>	<b>175.184</b>	<b>"</b>

Съ южно-американскими портами Японія поддерживаетъ постоянное регулярное пароходное сообщеніе. Три японскихъ судна въ 5.000 и 9.300 тоннъ, со скоростью въ 12 и 17 узловъ въ часъ одинъ разъ въ два мѣсяца совершаютъ рейсы между Йокогамой и Коронелемъ, съ заходомъ въ Гонолулу, Салина-Круцъ, Калляо, Пкуикъ и Вальпараисо <sup>1)</sup>.

Что же касается государствъ Южной Америки, расположенныхъ на восточномъ побережье, то торговые обороты ихъ съ Японіей въ настоящее время также незначительны. Большая часть японской торговли съ Бразиліей ведется черезъ посредство Италии, Франціи или Англіи, а потому трудно въ точности опредѣлить, какихъ размѣровъ она достигаетъ въ настоящее время. Изъ извѣстій Япон. Мин. Иностр. Дѣлъ можно видѣть, что сумма вывоза изъ Японіи въ Бразилію ежегодно колеблется отъ 1.500.000 до 2.000.000 иенъ <sup>2)</sup>, а по свѣдѣніямъ япон. журнала „Japan Magazine“ общіе торговые обороты съ Бразиліей ежегодно достигаютъ 4.000.000 иенъ <sup>3)</sup>. Торговый оборотъ съ Аргентиной по отчетамъ Министерства Торговли и Земледѣлія опредѣляется въ 1.397.172 иенъ, распредѣляясь въ 1912 г. слѣдующимъ образомъ: <sup>4)</sup>

	Вывозъ	Ввозъ
Камфора.	16.630 иенъ	Овечья шерсть 991 иена
„Хабютас“	22.818 "	Друг. предмет. 122 "
Шелк. платки	1.054.628 "	<b>Всего . .</b> 1.113 "
Пуговицы	46.149 "	
Лаков. издѣл.	36.449 "	
Деревян. издѣл.	11.487 "	
Зуби. щетки	19.993 "	
Игрушки	9.189 "	
Друг. предметы	180.829 "	
<b>Всего . .</b>	<b>1.397.172</b>	<b>"</b>

1) Annual Report of the Mercantile Marine Bureau for the year 1911—1912.

2) Панама унга-но-каицу ни цуите.

3) „Japan Magazine“. № 5. 1913.

4) Annual Return of the Foreign Trade of the Empire of Japan. 1912.

Равнымъ образомъ торговля съ Мексикой въ настоящее время не особенно велика, но въ послѣдніе годы, благодаря политическому сближенію Японіи съ Мексикой, она понемногу возрастаетъ, какъ это можно замѣтить изъ слѣдующихъ цифръ: <sup>1)</sup>

	Экспортъ	Импортъ
1900	32.576 іенъ	2.127 іенъ
1901	60.863 „	3.201 „
1911	417.054 „	3.458 „
1912	527.073 „	1.195 „

Главнѣйшими продуктами японо-мексиканского товарообмѣна въ 1912 году были слѣдующіе: <sup>2)</sup>

	Вывозъ	Ввозъ
Шелковые платки .	198.144 іены	Гутта-перча . 200 іень
Пуговицы . . . . .	18.344 „	Разные предм. 995 „
Одежда . . . . .	14.833 „	Всего . . . 1.195 „
„Хабютае“ . . . . .	68.334 „	
Камфора . . . . .	3.029 „	
Керамическ. изд. . .	16.863 „	
Хлопчатобум. изд. .	60.900 „	
Лаков. издѣлія. . .	16.370 „	
Игрушки . . . . .	20.275 „	
Друг. предметы . .	109.981 „	
Всего . . .	527.073 „	

Изъ всѣхъ этихъ данныхъ видно, что Японія въ торговлѣ Мексики, общій экспортъ которой въ 1912 г. равнялся 14.266.069 ф. стер., а импортъ — 29.801.417 ф. стер., занимаетъ пока еще одно изъ послѣднихъ мѣстъ <sup>3)</sup>.

Какое же вліяніе окажетъ открытие Панамскаго канала на зарождающуюся торговлю Японіи на восточныхъ берегахъ Южной Америки и съ Мексикой? Если принять во вниманіе разстояніе, то въ числѣ рейсовъ между Японіей и восточными берегами Юж-

1) The Exporters Directory of Japan. 1913.

2) Annual Return of the Foreign Trade of the Empire of Japan. 1912.

3) The Statesman's Year-Book. 1913.

ной Америки рейсъ, идущій черезъ мысъ Доброй Надежды, имѣть отъ 11.500 до 12.000 м. м., Панамскій рейсъ—отъ 11.900 до 13.000 м. м., а рейсъ черезъ Суэзъ-Лондонъ—отъ 16.4000 до 17.160 м. м.<sup>1)</sup>). Такимъ образомъ, изъ всѣхъ этихъ трехъ рейсовъ—рейсъ черезъ мысъ Доброй Надежды является наиболѣе короткимъ. По отношенію же къ Rio-de-Жанейро, который современемъ будетъ имѣть, какъ предполагаютъ, весьма тѣсныя торговыя сношенія съ Японіей, рейсъ черезъ мысъ Доброй Надежды опредѣляется въ 11.500 м. м., Суэзскій—въ 16.400 м. м., а Панамскій—въ 11.900 м. м.<sup>2)</sup>). Слѣдовательно, разница между рейсомъ черезъ мысъ Доброй Надежды и Панамскимъ будетъ всего 500 м. м., а между Суэзскимъ и Панамскимъ дойдетъ до 5.000 м. м.

Въ настоящее время всѣ товары, предназначенные для восточныхъ береговъ Южной Америки, не пользуются совершенно кратчайшимъ рейсомъ черезъ мысъ Доброй Надежды, а направляются черезъ самый длинный путь, т. е. черезъ Суэзъ и Европу. Такимъ образомъ, послѣ открытія Панамскаго канала конкурировать съ нимъ сможетъ лишь одинъ Суэзскій рейсъ. Но такъ какъ онъ, по сравненію съ Панамскимъ, длиннѣе на 5.000 м. м., то, принимая во вниманіе эту огромную разницу въ разстояніи, а также и то обстоятельство, что Панамское направление по удобствамъ и по оживленности торговли не можетъ итти въ сравненіе съ рейсомъ вокругъ мыса Доброй Надежды, можно съ большойѣю вероятностью предположить, что всѣ товары Японіи, идущіе къ восточнымъ берегамъ Южной Америки, будутъ пользоваться Панамскимъ каналомъ, оставивъ старые пути.

Еще больше шансовъ перейти къ Панамскому направлению имѣть торговля съ Мексикой и портами Мексиканскаго залива, ибо Панамскій каналъ сократитъ здѣсь всѣ существующіе нынѣ торговые пути на нѣсколько тысячъ морскихъ миль. Сокращеніе Панамскимъ каналомъ разстоянія до Іокогамы отъ портовъ Мексиканскаго залива видно изъ слѣдующей таблицы:<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Панама унга-но-каицу ни цуните.

<sup>2)</sup> Idem.

<sup>3)</sup> Johnson Emory. prof. Цитированное сочиненіе.

## 2. Страхование отъ несчастныхъ случаевъ и гражданскої отвѣтственности.

### ЛИТЕРАТУРА:

Fr. Thoresby—Accident insurance. The Insurance Guide and Hand-Book by Andras. E m m i n g h a u s—Unfallversicherung. Handw. d. Staatswiss. Bd. 8 Iena 1911. Manes—Unfall—und Haftpflichtversicherung. Vers.-Lex. Tübingen 1913. Herzfelder—Haftpflicht—Versicherung. Berlin 1914.

§ 39. Страхование отъ несчастныхъ случаевъ. Страхование отъ несчастныхъ случаевъ нельзя смышивать съ рабочимъ страхованиемъ, включающимъ въ себя и страхование отъ несчастныхъ случаевъ.

Страхование отъ несчастныхъ случаевъ ведеть свое начало съ половины 19 столѣтія; его происхожденіе стоитъ въ связи съ появлениемъ и развитиемъ желѣзнодорожного транспорта. Нѣкоторые изслѣдователи указываютъ на то, что идея страхования отъ несчастныхъ случаевъ была известна еще за нѣсколько вѣковъ до 19 столѣтія. Древнее морское право Висби 1541 г. требовало, чтобы владѣлецъ корабля страховалъ жизнь своего капитана отъ несчастныхъ случаевъ. Въ Голландской республикѣ уже въ 1665 г. существовала табель вознагражденія за потерю разныхъ членовъ тѣла для наемнаго войска. Въ 18 в. встрѣчались въ Германіи союзы взаимопомощи на случай перелома ноги, руки.

Въ 19 в. идея страхования отъ несчастныхъ случаевъ получила дальнѣйшій толчокъ къ своему развитію съ появлениемъ желѣзныхъ дорогъ. Желѣзнодорожный транспортъ долженъ былъ увеличить число опасныхъ случаевъ въ пути, въ особенности при его первоначальной организаціи. Газета Times пишетъ въ 1848 г.: „желѣзнодорожныя несчастія случаются почти ежедневно, заканчиваются они потерей того или другого органа тѣла, часто жизни“. Въ Англіи, гдѣ раньше всего нашло примѣненіе желѣзно-дорожное сообщеніе, зародился и этотъ новый видъ страхованія. Первая компанія страхованія отъ несчастныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ была учреждена въ Англіи въ 1849 г.— Railway Passengers Company. Въ 1850 г. возникло новое страховое общество

подъ именемъ Accidental Death Insurance Company, уже страховавшее отъ всякихъ тѣлесныхъ поврежденій, вызванныхъ какой-бы то ни было причиной. Оно взимало ежегодную премію въ размѣрѣ 3 ф. стер. 10 шил. за 1.000 ф. стер. страхового вознагражденія, въ случаѣ несчастного события вызвало смерть въ теченіе одного мѣсяца, и 5 ф. стер. еженедѣльной діэты въ случаѣ временной нѣспособности къ труду въ теченіе 26 недѣль.

Въ 1866 г. Accident Insurance Company опубликовала табель вознагражденія при потери того или другого члена, напр. 260 ф. стр. за потерю обоихъ глазъ или обоихъ ногъ, 100 ф. за потерю одного глаза или одной ноги и т. д.

Съ восмидесятыхъ годовъ дѣло страхованія отъ несчастныхъ случаевъ стало быстро развиваться благодаря изданію акта о гражданской отвѣтственности предпринимателей 1880 г. Въ періодъ съ 1881 г. по 1897 г. возникло не менѣе 100 страховыхъ обществъ. До этого періода на страхованіе отъ несчастныхъ случаевъ смотрѣли, какъ „на младшую сестру страхованія“ рядомъ съ огневымъ страхованіемъ и страхованіемъ жизни.

Когда былъ принятъ актъ о вознагражденіи рабочихъ (Workmen's Compensation Act 1897 г.), то самыя крупныя компаніи стали обращать вниманіе на эту отрасль страхованія и организовали для нея даже специальныя отдѣленія.

Въ новѣйшее время въ Англіи рядомъ съ страхованіемъ отъ несчастныхъ случаевъ стало развиваться и страхованіе отъ болѣзней. Въ 90-хъ годахъ появились общества страхованія отъ тифа, скарлатины и т. д.

Для развитія страхованія отъ несчастныхъ случаевъ имѣло громадное значеніе рабочее законодательство, возложившее гражданскую отвѣтственность на предпринимателей. Особенное значеніе здѣсь имѣлъ актъ 1906 г., расширившій настолько отвѣтственность предпринимателей, что колективное страхованіе рабочихъ стало для нихъ неизбѣжнымъ.

Сборъ премій по страхованію отъ несчастныхъ случаевъ измѣряется въ иѣкоторыхъ англійскихъ обществахъ десятками миллионовъ руб., напр. Alliance Assurance Company— $26\frac{1}{2}$  мил. руб., Atlas Assurance Company— $12\frac{1}{2}$  мил., Commercial Union—50 мил., Liverpool and London and Globe Insurance Company—29 мил., Royal Insurance Company— $55\frac{1}{2}$  мил. руб. и т. д. По даннымъ 1910 г., въ Англіи занимались страхованіемъ отъ несчастныхъ случаевъ 52

общества. И по числу обществъ и по суммѣ премій Англія стоитъ на первомъ мѣстѣ въ этомъ видѣ страхованія.

Въ Германіи страхованіе отъ несчастныхъ случаевъ ведеть свое начало съ 50 годовъ, когда пѣкоторыя общества страхованія жизни занялись имъ какъ побочной отраслью.

Для дальнѣйшаго развитія имѣть существенное значение имперскій законъ о гражданской отвѣтственности 1871 г. Этотъ законъ возложилъ гражданскую отвѣтственность на пѣкоторыя категоріи предпринимателей за несчастья, произшедшія съ рабочими въ ихъ предпріятіяхъ. Естественно, у предпринимателей явилась потребность снять съ себя эту отвѣтственность путемъ взаимнаго страхованія или же путемъ колективнаго страхованія рабочихъ на опредѣленную страховую сумму. И вотъ въ 70-хъ годахъ возникло четыре взаимныхъ и три акціонерныхъ общества страхованія отъ несчастныхъ случаевъ.

Параллельно съ колективнымъ страхованіемъ въ Германіи стало развиваться и индивидуальное страхованіе отъ несчастныхъ случаевъ.

Съ введеніемъ обязательнаго страхованія рабочихъ въ Германіи (въ 80 годахъ), и значитъ, съ изъятіемъ его изъ рукъ частныхъ обществъ, индивидуальное страхованіе стало привлекать усиленное вниманіе страховыхъ обществъ. Послѣднія начали прилагать всѣ мѣры къ его развитію, тѣмъ болѣе, что интенсивное развиціе путей сообщенія усиливало потребность въ этомъ страхованіи. Еще въ 1885 г. въ страхованіи отъ несчастныхъ случаевъ преобладающую роль играли коллективныя страхованія, между тѣмъ въ настоящее время главную массу составляютъ индивидуальныя страхованія. Коллективное страхованіе даетъ теперь въ Германіи не болѣе 15% всѣхъ премій, взимаемыхъ обществами страхованія отъ несчастныхъ случаевъ.

Въ 1900 г. возникъ въ Германіи союзъ обществъ страхованія отъ несчастныхъ случаевъ и гражданской отвѣтственности. Этотъ союзъ выработалъ однообразныя полисныя условія и общий тарифъ премій.

По даннымъ 1910 г., въ Германіи занималось страхованіемъ отъ несчастныхъ случаевъ 27 обществъ, общий сборъ премій достигалъ 77,7 мил. мар.

Въ развитіи страхованія отъ несчастныхъ случаевъ въ Россіи также сыграло громадную роль рабочее законодательство, именно

законъ 2 іюня 1903 г. о „вознаграждениі потерпѣвшихъ вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ рабочихъ и служащихъ, а равно членовъ ихъ семействъ въ предпріятіяхъ фабрично-заводской, горной и горно- заводской промышленности“. Этимъ закономъ былъ введенъ въ наше законодательство принципъ отвѣтственности предпринимателя за т. н. профессиональный рискъ въ случаяхъ причиненія рабочему смерти илиувѣчья при производствѣ работъ или вслѣдствіе таковыхъ.

Съ изданіемъ этого закона стало быстро развиваться у насъ коллективное страхованіе при посредствѣ акціонерныхъ обществъ, а отчасти и взаимныхъ.

Закономъ 1912 г. введено въ Россіи обязательное страхование рабочихъ. Это обстоятельство должно вызвать сокращеніе колективного страхования. Можно думать, что благодаря этому на первый планъ выдвинется индивидуальное страхование, къ развитію которого наши страховыя общества прилагаютъ столько усилий въ послѣднее время.

Общее представление о положеніи этого страхованія въ Россіи можно составить на основаніи слѣдующихъ данныхъ:

Сборы преміи въ руб. по страхованию отъ несчастныхъ случаевъ въ 1912 г. въ акціонерныхъ обществахъ:

ОБЩЕСТВА.	Резервъ преміи на 1 янв.	Валовая премія 0/0% и пр. сборы.
Россія . . . . .	630.000	1.233.020
Помощь . . . . .	411.415	781.088
Заботливость . . . . .	17.359	7.633
С.-Петербургское . . . . .	251.401	771.456
Якорь . . . . .	56.556	3.262
Первое Россійское . . . . .	443.896	235.071
Саламандра . . . . .	471.347	605.416
Итого . . .	2.281.974	3.636.946

Кромъ акціонернаго страхованія у насъ существуетъ среди предпринимателей и взаимное страхованіе рабочихъ и служащихъ отъ несчастныхъ случаевъ. По своему финансовому значеню послѣднее уступаетъ акціонерному страхованію, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы (за 1912 г.):

## Взаимныя общества:

ОБЩЕСТВА.	Резервъ преміи.	Преміи, % и проч. поступл.
Рижское О-во . . . . .	53.009	523.711
Одесское О-во фабр. и ремесл. . . . .	10.156	117.786
Иваново-Вознес. О-во фабр. и заводч. . . . .	—	40.805
Россійскій Вз. Стр. Союзъ . . . . .	11.040	348.888
Кievskое О-во Сахарозаводч. . . . .	10 935	38.166
Кievskое О-во Вз. Страхов. . . . .	31.863	66 358
О-во Петроградскихъ фабрикантовъ. . . . .	—	218.872
Варшавское О-во Вз. Страхов. . . . .	3.324	262.889
Черноморское О-во судовладѣл. . . . .	17.747	113.634
Бѣлостокское О-во Вз. Страхов. . . . .	26.480	136 339
Енисейское О-во Вз. Страхов. . . . .	—	34.254
Итого . . .	164.554	1.901.702

Въ общемъ можно сказать, что страхованіе отъ несчастныхъ случаевъ у насъ еще очень слабо распространено. Сравнительно болѣе широко поставило это страхованіе общество „Россія“. О соотношеніи коллективнаго страхованія и единоличнаго можно судить на основаніи слѣдующей справки: въ 1912 г. сборъ премій за собственный счетъ въ акціонерныхъ обществахъ по коллективному страхованию составлялъ 2,5 мил. руб., а по единоличному — всего только 0,5 мил. руб. Въ будущемъ нужно предвидѣть паденіе коллективнаго страхованія и ростъ единоличнаго (введеніе государственного страхованія рабочихъ).

Страхованіе отъ несчастныхъ случаевъ прежде всего дѣлится на единоличное и коллективное или совокупное страхованіе. Подъ послѣднимъ понимается страхованіе группы лицъ, рабочихъ или служащихъ, принадлежащихъ къ одному предпріятію, учрежденію или обществу.

Въ совокупномъ (коллективномъ) страхованіи застраховываются служащіе въ правительственныхъ и общественныхъ и въ промышленныхъ, ремесленныхъ и торговыхъ предпріятіяхъ—группами по одному общему полису, на условіяхъ страхованія отдѣльныхъ лицъ. Этимъ страхованіемъ они обезпечиваются на случай несчастій, могущихъ произойти какъ при исполненіи служебныхъ обязанностей, такъ и внѣ ихъ: дома, на улицахъ, во время путешестій и пр.

Обычно коллективное страхованіе предоставляетъ право въ случаѣ оставленія кѣмъ-либо изъ застрахованныхъ лицъ службы, перенесенія страхованія на замѣстителя.

Своеобразный видъ совокупнаго страхованія представляетъ страхованіе газетами своихъ подписчиковъ отъ несчастныхъ случаевъ, широко распространенное въ Зап. Европѣ. Издатель газеты заключаетъ со страховымъ обществомъ договоръ, по которому за известную премію страхуются всѣ подписчики данной газеты или журнала. На каждую квитанцію о подпискѣ приходится одно страхованіе и именно, главы семейства, если не было указано другое опредѣленное лицо при подпискѣ на газету.

Иногда издатель, не заключая договора со страховыми обществами, можетъ самостоятельно организовать страхованіе, уплачивая страховое вознагражденіе своимъ подписчикамъ изъ подписной платы.

Подобное же страхованіе организуютъ нѣкоторые магазины для своихъ покупателей.

Единоличное страхованіе въ свою очередь можетъ имѣть разный объемъ и характеръ. Различаютъ страхованіе отдѣльныхъ лицъ отъ всякаго рода несчастныхъ случаевъ, которымъ застрахованное лицо подвергается при его личныхъ занятіяхъ или при исполненіи служебныхъ обязанностей.

Размѣръ преміи по этому общему страхованію отъ несчастныхъ случаевъ зависитъ отъ профессіи, занятія страхующагося. Нѣмецкія и русскія страховыя общества дѣлятъ всѣ занятія на 12 классовъ по степени опасности; въ зависимости отъ этого из-

м'яется и размѣръ преміи, напр. къ первому классу отнесены учителя, къ 12-му занятые при выработкѣ взрывчатыхъ веществъ и т. д.

Въ послѣднее время широко стало развиваться *пожизненное страхование* отъ несчастныхъ случаевъ на желѣзнодорожныхъ путяхъ. Это страхование распространяется на желѣзнодорожные пути всего міра и обнимаетъ всѣ несчастія какого-бы то ни было рода съ поѣздомъ или вагономъ, въ которомъ находилось застрахованное лицо.

Тарифъ премій по данному виду страхования у одного изъ нашихъ обществъ представляется въ такомъ видѣ: при единовременномъ взносѣ 15 руб., лицо является застрахованнымъ пожизненно отъ несчастныхъ случаевъ на желѣзной дорогѣ на случай смерти въ 3 тыс. руб., на случай инвалидности 3 тыс. руб., суточное вознагражденіе на случай временной неспособности по 1 р.

Существуетъ *пожизненное страхование* отъ несчастныхъ случаевъ на водныхъ путяхъ. Тарифъ премій по этому страхованию вдвое выше, чѣмъ по желѣзнодорожному страхованию.

Практикуется еще спортивное страхование отъ несчастныхъ случаевъ при занятіи спортомъ. Страховыя общества предусматриваютъ всякаго рода надбавки къ основной преміи за тотъ или иной видъ спорта (за ъзду на велосипедѣ, охоту, восхожденіе на горы и пр.).

При страхованиі отъ несчастныхъ случаевъ им'еть существенное значеніе опредѣленіе того, что слѣдуетъ понимать подъ несчастнымъ случаемъ. Подъ нимъ страховыя общества понимаютъ „внѣшнее событие, внезапно, насильственнымъ образомъ и помимо воли пострадавшаго причиняющее ему тѣлесное поврежденіе, которое влечетъ иногда за собою преждевременную смерть, чаще же всего лишаетъ его временно или навсегда способности къ труду (инвалидность)“. Изъ этого опредѣленія вытекаетъ три характерныхъ признака несчастнаго случая: онъ вызывается внѣшимъ событиемъ, во-вторыхъ, помимо воли застрахованного лица и въ-третьихъ, это событие причиняетъ вредъ здоровью или жизни.

Форма страхового вознагражденія изм'яется въ зависимости отъ характера и силы поврежденій, вызванныхъ несчастнымъ случаемъ. Страховое общество уплачиваетъ *застрахованный капиталъ*, если несчастный случай им'ель послѣдствіемъ смерть застрахованного лица. Оно уплачиваетъ *пожизненную ренту* (пенсію), когда

несчастный случай имѣлъ послѣдствіемъ утрату трудоспособности на всю жизнь (инвалидность), соразмѣрно степени инвалидности. По соглашенію съ застрахованнымъ, взамѣнъ пенсіи можетъ быть выданъ единовременно соотвѣтствующій капиталъ.

Если несчастный случай имѣлъ послѣдствіемъ временную неспособность къ труду, выдается *суточное вознагражденіе* за время лѣченія. Срокъ этой выдачи предусматривается въ страховомъ договорѣ (въ практикѣ нашихъ обществъ — 200 дней).

Полисныя условія предусматриваютъ разныя степени утраты трудоспособности (инвалидность). Прежде всего различаютъ полную и неполную инвалидность. Полная инвалидность признается въ случаѣ полной потери зрѣнія, полной потери обѣихъ рукъ или кистей рукъ, обѣихъ ногъ или обѣихъ стопъ, одной руки или кисти руки и одной ноги или стопы вмѣстѣ, а равно въ случаѣ неизлѣчимой душевной болѣзни.

Если несчастный случай не имѣлъ вышеуказанныхъ послѣдствій, то признается неполная инвалидность и степень ея опредѣляется на основаніи особыхъ правилъ. Доля утраченной трудоспособности признается равной при полной потери правой руки или кисти правой руки — 70%, лѣвой руки — 50%, одного глаза 30%, указательного пальца правой руки 20% и т. д.

Въ случаѣ потери нѣсколькихъ органовъ и частей тѣла степень инвалидности опредѣляется сложеніемъ долей утраченной трудоспособности, однако не болѣе какъ въ 100%.

Страховыя общества ставятъ нѣкоторыя ограничительныя условія для пріема страхователей. Такъ они не принимаютъ на страхъ лицъ моложе 15 лѣтъ и старше 65 л., а равно увѣчныхъ, имѣющихъ важные тѣлесные недостатки, одержимыхъ тяжкими болѣзнями. Исключаются и нѣкоторыя занятія (авіація, подводныя лодки). Впрочемъ, лица, неудовлетворяющія какому-либо изъ указанныхъ условій, могутъ быть принимаемы на страхъ за особо условленную премію.

Цѣлесообразная организація интересующаго нась страхования базируется на статистикѣ несчастныхъ случаевъ. Послѣдняя показываетъ, какъ распредѣляются несчастные случаи по временамъ года, мѣсяцамъ, днямъ недѣли, по отдельнымъ профессіямъ и т. д. Нужно сказать, что наступленіе несчастныхъ случаевъ не отличается такой закономѣрностью и плавностью, какъ вымирание опредѣленного поколѣнія. Сплошь и рядомъ встрѣчаются такія

катастрофы, которые опрокидывают вверхъ дномъ всѣ расчеты (напр. гибель Титаникъ, пожаръ театра Большой Оперы въ Парижѣ и т. д.).

Какъ сильно колеблется число несчастныхъ случаевъ, можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ англійской статистики: за періодъ съ 1874 по 1895 г. число желѣзнодорожныхъ несчастій колебалось по годамъ между 5 и 88, а число пострадавшихъ между 347 и 1613 чел.

По даннымъ одного изъ обществъ, работающихъ въ Германіи, за 25 лѣтъ (1875 — 1900 г.) на 10.000 застрахованныхъ было смертныхъ случаевъ 6,44, потери трудоспособности — 21,43 случая и потери временной способности къ труду — 1204,23 случая. Оказывается, что число несчастныхъ случаевъ возрастаетъ какъ абсолютно, такъ и относительно: въ 1875/76 г. на 10.000 застрахованныхъ было всего только 320 увѣчья, а въ 1910 г. не менѣе 1515. Мѣсяцы іюль, августъ и декабрь даютъ самую высокую цифру несчастныхъ случаевъ, мартъ и апрѣль — самую низкую, изъ дней недѣли наиболѣе опасными являются понедѣльникъ и суббота.

Страхованіе отъ несчастныхъ случаевъ въ новѣйшей его постановкѣ широко развиваетъ превентивную дѣятельность. Послѣдняя заключается въ изобрѣтеніи и примѣненіи всякаго рода предохранительныхъ средствъ на фабрикахъ и заводахъ для защиты особенно опасныхъ частей машинъ и процессовъ производства. Особенно широкую дѣятельность въ этомъ направленіи развило германское страхованіе рабочихъ отъ несчастныхъ случаевъ (рабочіе музеи, выставки и пр.).

Въ новѣйшее время иѣкоторая и русскія страховыя общества стали вводить въ дополненіе къ страхованию отъ несчастныхъ случаевъ и страхованіе на случай смерти отъ заразныхъ болѣзней. Оно также бываетъ групповымъ и единоличнымъ. Къ групповому страхованию отъ несчастныхъ случаевъ можетъ быть включено дополнительное условіе о страхованіи отъ заразныхъ болѣзней. Страхованіе по такому полису распространяется также на случай смерти кого-либо изъ застрахованныхъ лицъ, могущей произойти вслѣдствіе зараженія сыпнымъ, брюшнымъ или возвратнымъ тифомъ, оспою, дифтеритомъ, скарлатиною, корью, холерою, чумою, септическимъ процессомъ, сапомъ, сибирскою язвою, а равно и на случай смерти отъ водобоязни.

Въ полисъ можетъ быть также включено и условіе объ уплатѣ сutoчнаго вознагражденія въ случаѣ заболѣванія слѣдующими заразными болѣзнями: брюшнымъ и сыпнымъ тифомъ, корью, осипой, скарлатиною, крупознымъ воспаленіемъ легкихъ (по практикѣ русскихъ обществъ сutoчное вознагражденіе въ данномъ случаѣ выдается не болѣе, какъ въ теченіе 90 дней).

За включеніе въ страхованіе отвѣтственности за смерть отъ заразныхъ болѣзней взимается добавочная премія въ годичномъ размѣрѣ 16 руб. съ каждой 1000 руб. страхуемой на случай смерти суммы.

Этотъ зарождающійся видъ страхованія особенно пригоденъ для медицинскаго персонала земствъ, городовъ и пр.

#### *§ 40. Страхование отъ гражданской ответственности.*

Страхованіе отъ гражданской отвѣтственности заключается въ томъ, что страховщикъ принимаетъ на себя обязательство за условленную премію вознаградить за вредъ и убытки, причиненные страхователемъ или его уполномоченными, третьимъ лицамъ. „При страхованиіи гражданской отвѣтственности страховщикъ обязанъ возмѣстить страхователю то, что послѣдній самъ долженъ уплатить третьему лицу, на основаніи своей отвѣтственности, за событіе, наступающее за время страхованія“ (определение, принятое въ германскомъ законѣ).

Развитіе этого страхованія стоитъ въ связи съ измѣненіемъ правовыхъ нормъ, регулирующихъ гражданскую отвѣтственность.

Во всѣхъ странахъ данное страхованіе стало развиваться особенно интенсивно съ того момента, когда государство приняло принципъ отвѣтственности предпринимателя въ случаяхъ причиненія рабочему смерти илиувѣчья при производствѣ работъ или вслѣдствіе таковыхъ. До этого отвѣтственность падала на предпринимателя только въ томъ случаѣ, если потерпѣвшій могъ доказать, что несчастіе произошло по винѣ предпринимателя или его уполномоченныхъ. Новѣйшее рабочее законодательство, возложивъ гражданскую отвѣтственность за несчастія съ рабочими на предпринимателей, тѣмъ самымъ усилило потребность въ перенесеніи риска этой отвѣтственности на другихъ лицъ. На этой почвѣ и создалось современное страхованіе отъ гражданской отвѣтственности.

Не одни промышленные круги были заинтересованы въ организаціи этого страхованія. Интенсивное развитіе желѣзнодорож-

наго транспорта, появление новыхъ видовъ сообщенія (трамваи, автомобили, аэропланы), чрезмѣрное скопленіе населенія въ городахъ, затрудняющее уличное движеніе—все это въ значительной мѣрѣ увеличило рискъ причиненія вреда или убытка постороннимъ лицамъ, не стоящимъ ни въ какихъ договорныхъ отношеніяхъ. Въ результатѣ страхованіе отъ гражданской отвѣтственности начало широко распространяться въ наши дни и виѣ промышленныхъ круговъ.

Раньше всего это страхованіе возникло во Франціи, гдѣ уже въ 30-хъ годахъ существовало общество, принимавшее страхованія отъ несчастныхъ случаевъ и гражданской отвѣтственности.

Въ Германіи рассматриваемый видъ страхованія сталъ практиковаться съ 70-хъ годовъ (со времени извѣстнаго закона объ отвѣтственности 1871 г.). Въ Англіи—съ 80-хъ годовъ, въ Россіи съ начала двадцатаго столѣтія (законъ о вознагражденіи потерпѣвшихъ 1903 г.).

Крупныхъ предпріятій, которыя занимались бы исключительно страхованиемъ гражданской отвѣтственности, не имѣется. Существуютъ мелкія организаціи взаимнаго типа фабрикантовъ, заводчиковъ, домовладѣльцевъ и пр., ведущія исключительно это страхованіе. Чаще всего страхованіе отъ несчастныхъ случаевъ является побочной отраслью дѣятельности страховыхъ обществъ рядомъ со страхованиемъ жизни и страхованиемъ отъ несчастныхъ случаевъ. Нѣкоторые изслѣдователи отрицаютъ значеніе этого страхованія. По ихъ мнѣнію, страхователи, перелагая съ себя отвѣтственность на страховое общество, будутъ проявлять въ своихъ поступкахъ, въ своей дѣятельности меныше осторожности, вниманія. Страхователь знаетъ, что въ случаѣ причиненія кому-нибудь вреда, не онъ будетъ возмѣщать убытки, а его страховщикъ. Отсюда, можетъ возникнуть нѣкоторая небрежность, извѣстное легкомысліе въ отношеніяхъ къ интересамъ третьихъ лицъ. Это соображеніе нельзя признать основательнымъ. Страховыя общества будутъ отклонять притязанія такихъ страхователей, которые причинили вредъ или убытки третьимъ лицамъ по своему легкомыслію или преступной небрежности. Такимъ образомъ, страхованіе отъ гражданской отвѣтственности нисколько не должно вызывать легкомысленаго поведенія у страхователей. Страховщику предоставлено право входить въ разсмотрѣніе всякаго несчастнаго случая и только послѣ его всесторонняго изслѣдованія выдавать страховое вознагражденіе.

Наконецъ, страховые общества имѣютъ еще одно средство для борьбы съ такого рода вліяніемъ страхованія—это оставление извѣстной части страховой суммы на рискъ страхователя. Въ Германіи нѣкоторыя государства раньше даже требовали того, чтобы страхователь участвовалъ въ извѣстной долѣ въ возмѣщениіи убытка (для Вюртемберга эта доля равнялась 25%). Теперь убѣдились въ неизгубности этой мѣры и всюду отмѣнили ее.

Значеніе страхованія отъ гражданской отвѣтственности важно какъ для страхователя, такъ и для потерпѣвшаго. Возмѣщениіе убытковъ, причиненныхъ третьимъ лицамъ, иногда можетъ оказаться совершенно непосильнымъ для виновнаго лица. Оно можетъ вызвать его раззореніе, потерю имъ своего благосостоянія въ случаѣ значительныхъ убытковъ. Страхованіе освобождаетъ страхователя отъ судебныхъ издержекъ, судебной волокиты и т. п. Страховое общество располагаетъ большими служебными аппаратами, который даетъ ему полную возможность выяснить, насколько основательны претензіи потерпѣвшаго, въ какомъ объемѣ они подлежать удовлетворенію. Частное лицо ни въ коемъ случаѣ не можетъ располагать такими средствами. Быстрое распространеніе страхованія отъ гражданской отвѣтственности въ новѣйшее время само говоритъ за то, что значеніе его хорошо сознается обществомъ.

Страхованіе отъ гражданской отвѣтственности улучшаетъ и положеніе потерпѣвшаго. При наличии страхованія, интересы послѣдняго лучше обеспечены. Страховое общество, какъ солидное учрежденіе, всегда можетъ полностью возмѣстить причиненные убытки, какъ бы высоки они не были. Если вредъ нанесенъ лицомъ съ небольшими средствами, потерпѣвшій можетъ не получить удовлетворенія своихъ интересовъ безъ такого страхованія.

Страхованіе отъ гражданской отвѣтственности важно и съ соціальной точки зрењія. Страховое общество, вступая въ качествѣ третьяго лица въ споръ между потерпѣвшимъ и виновнымъ, смягчаетъ тѣ рѣзкости, которыя неизбѣжны при личныхъ отношеніяхъ двухъ заинтересованныхъ сторонъ. Благодаря этому, обеспечивается спокойное, мирное обсужденіе и обслѣдованіе страхового слу-чая. Сравнительно немногіе случаи переходятъ на разсмотрѣніе суда, по даннымъ Штуттгартскаго общества, въ среднемъ не болѣе 5% страховыхъ случаевъ доходитъ до судебнаго процесса.

Въ страхованиіи гражданской отвѣтственности различаютъ въ настоящее время три рода страхований:

- а) страхование гражданской ответственности за смерть или увядье людей, сюда же относится и вредъ, наносимый здоровью;
- б) страхование гражданской ответственности за порчу (потерю и уничтожение) чужихъ вещей (равно и чужихъ животныхъ);
- в) страхование гражданской ответственности за причинение имущественного вреда вслѣдствие исполненія служебныхъ или профессиональныхъ обязанностей.

Тарифы премій по этимъ видамъ страхованія измѣняются въ зависимости отъ того, кто является страхователемъ. Наше общество „Россія,” ведущее операциі по этому виду страхованія, имѣетъ тарифы премій для домовладѣльцевъ, владѣльцевъ гостиницъ, ресторановъ, промышленныхъ предприятій, для владѣльцевъ моторныхъ экипажей.

Каждый тарифъ имѣетъ основную премію и затѣмъ добавочную. Основная премія для домовладѣльцевъ взимается съ каждой 1000 руб. общей суммы годичной валовой наемной платы съ дома; добавочная премія взимается съ каждой сажени протяженія, на которое домовый участокъ выходитъ на улицы и площади, съ каждой подъемной машины, за каждое лицо, служащее по дому и пр.

При определеніи размѣра премій съ владѣльцевъ гостиницъ принимается во вниманіе число номеровъ, количество прислуги, лошадей и пр.; при страхованиі желѣзнодорожныхъ предприятій—длина пути, автомобилей—число лошадиныхъ силъ и т. д. При страхованиі владѣльцевъ промышленныхъ предприятій, основная премія измѣняется въ зависимости отъ рода производства (наша страховая практика намѣчасть 12 классовъ предприятій). Премія взимается съ каждой 1000 руб. заработной платы, уплачиваемой въ предприятіи.

Страхование гражданской ответственности отличается разнообразіемъ и сложностью тарифовъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ разнообразіемъ и формъ покрытия страхового убытка.

Страховыми договоромъ можетъ быть обусловлена:

- а) максимальная страховая сумма и вмѣстѣ доля этой суммы, лежащая на рискѣ страхователя; напр. не болѣе 10.000 руб. за каждый убытокъ, причемъ 20% остается на рискѣ страхователя;
- б) максимальная сумма безъ участія страхователя;
- в) безъ указанія предѣльной суммы, но съ участіемъ страхователя во всѣхъ случаяхъ. Страховщикъ береть на себя отвѣт-

ственність за всякий вредъ безъ отношенія къ его суммѣ, но страхователь обязанъ участвовать въ возмѣщениіи убытка въ процентной или въ абсолютной долѣ;

г) безъ ограниченія предѣльной суммы, но съ участіемъ страхователя въ определенныхъ границахъ; напр. страховщикъ возмѣщаетъ при убыткѣ до 10 тыс. руб. 90%, значитъ 10% лежитъ на личномъ рискѣ страхователя. Убытокъ сверхъ этой суммы покрывается страховщикомъ цѣликомъ и притомъ безъ ограничения максимума;

д) безъ ограниченія предѣльной суммы и безъ всякаго участія страхователя.

Понятно, что соотвѣтственно этимъ видамъ страхового покрытія измѣняется и размѣръ премії.

Для иллюстраціи приведемъ тарифъ премії по страхованию гражданской отвѣтственности домовладѣльцевъ:

Годичная премія за страхование гражданской отвѣтственности въ размѣрѣ:								
100% за смерть, тѣлесныя поврежденія здоровья при ограничении отвѣтственности общества:							80% за порчу и уничтоженіе имущества при франшизѣ <sup>1)</sup> въ 10 р. и ограниченніи отвѣтственности общества:	
5000   10.000   20.000   30.000   50.000   3.000   5.000   10.000							руб.   руб.   руб.   руб.   руб.   руб.   руб.   руб.	
За каждое отдельное пострадавшее лицо.							25.000   50.000   100.000   150.000   250.000   3.000   5.000   10.000	
руб.   руб.   руб.   руб.   руб.   руб.   руб.   руб.							За каждый убытокъ.	
За всѣхъ одновременно пострадавшихъ.								
1. Основная премія съ каждой 1.000 руб. общей суммы годичной валовой наемной платы съ дома.	P. K.	P. K.						
	1 20	1 50	1 80	2 10	2 50	— 75	1 05	1 50
2. Добавочная премія съ каждой сажени протяженія . . . . .	— 12	— 15	— 18	— 21	— 25	— 05	— 07	— 10
И т. д.								

1) Подъ франшизой понимается определенная сумма, остающаяся на рискѣ самого страхователя.

Страхованіе гражданской отвѣтственности за убытки отъ порчи и уничтоженія имущества третьихъ лицъ наши общества заключаютъ также съ возмѣщеніемъ 90% убытка при увеличеніи выше указанной преміи на 25%, а при увеличеніи на 50% съ полнымъ возмѣщеніемъ (100%).

Въ приведенномъ примѣрѣ тарифа премій мы находимъ комбинацію нѣсколькихъ формъ страхового покрытия.

Насколько широко распространено страхованіе гражданской отвѣтственности въ Россіи? На этотъ вопросъ нельзя дать отвѣта въ точныхъ цифрахъ, такъ какъ наши страховыя общества соединяютъ его вмѣстѣ съ страхованиемъ отъ несчастныхъ случаевъ. Въ виду того, что общія для этихъ двухъ видовъ страхованія цифры очень скромны, ясно, что страхованіе гражданской отвѣтственности у насъ пока еще слабо развито. Важнымъ факторомъ въ дѣлѣ его распространенія является развитіе автомобильного движения въ послѣдніе годы и въ Россіи. Большое число автомобильныхъ несчастій создаетъ интенсивную потребность въ такого рода страхованиіи.

Въ Германіи въ 1911 г. существовало 26 обществъ, занимавшихся страхованиемъ гражданской отвѣтственности; причемъ 9 изъ нихъ занималось имъ, какъ главной операцией. Для характеристики распространенія страхованія гражданской отвѣтственности нельзя привести размѣра застрахованныхъ суммъ, такъ какъ большинство страхований заключается безъ ограничения предѣльной суммы. Поэтому, въ данномъ случаѣ приходится ограничиться только указаніемъ поступленія премій. Поступленіе премій нѣмецкихъ обществъ страхованія гражданской отвѣтственности возрасло съ 37 мил. мар. за 1907 г. до 52 мил. мар. въ 1911 г. Характерно, что въ 1911 г. по страхованию гражданской отвѣтственности поступило премій на 2 мил. мар. больше, чѣмъ по страхованию отъ несчастныхъ случаевъ. Кромѣ отечественныхъ обществъ въ Германіи работали еще и иностранные, сборъ ихъ премій составлялъ около  $\frac{1}{5}$ — $\frac{1}{6}$  сбора премій нѣмецкихъ обществъ. Швейцарскія общества, работавшія въ Германіи, собрали премій  $14\frac{1}{2}$  мил. мар., австрійскія—2,7 мил. мар. Около 24—26% портфеля нѣмецкихъ обществъ перестраховывалось.

Возмѣщеніе страховыхъ убытоковъ составляло въ страхованиіи отъ несчастныхъ случаевъ и гражданской отвѣтственности въ послѣдніе пять лѣтъ 43,5; 42,9; 42,9; 43,7 и 44,0% премій.

Расходы по управлению въ этой отрасли страхования дости-  
гали за тѣ же годы 33% поступлений премий, между тѣмъ въ круп-  
ныхъ обществахъ страхования жизни только 14%, въ огневомъ  
страхованиі—29%. Такие высокие расходы на управление по этой  
отрасли страхования отчасти могутъ быть объяснены болѣе слож-  
нымъ служебнымъ аппаратомъ (юридический и медицинский персо-  
налъ), а отчасти новизной дѣла. Всегда периодъ конструированья  
требуетъ сравнительно большихъ расходовъ.

Приведенные статистические данные ясно показываютъ, что  
въ страхованиі гражданской ответственности мы имѣемъ видъ стра-  
хования, имѣющій всѣ шансы на болѣе значительное развитіе въ  
ближайшемъ будущемъ.

## ОТДѢЛЪ VI.

### Огневое Страхование.

#### ЛИТЕРАТУРА:

- Coles and Bell—Fire insurance Hand—Book. London 1909. H. S. Bell—Fire Insurance. The Insurance Guide and Hand—Book by Andras V. II. 1912. Howard P. Dunham—The Business of Insurance. New-York 1912. V. I. Domizlaff—Feuerversicherung Bd. II Versicherungs—Bibliothek von Prof. Manes 1914. Emminghaus—Feuerversicherung. Hand. d. St. Bd. IV. 1909. Fr. von. Liebig—Das deutsche Feuerversicherungswesen. Berlin 1911. Lombard—L'assurance mutuelle agricole contre l' incendie en France. Nancy 1913. С. А. Рыбниковъ—Очеркъ современ-  
наго положенія въ Россіи страхованія отъ огня. Изв. Об. Стр. Знаній. В. VII. Спб. 1911. Л. А. Бернеръ—Страхованіе отъ огня въ акціонер-  
ныхъ страховыхъ предпріятіяхъ. Спб. 1913. Акціонерное страхованіе отъ  
огня въ Россіи 1827—1910. Изд. Тариф. Отдѣла Акціон. Стр. Обществъ.  
Спб. 1912. П. Серебряковъ—Математическая теорія огневого страхо-  
ванія 2-е изд. М. 1913. Б. Веселовскій—Исторія земства за сорокъ  
лѣтъ т. II. 1909. А. А. Шахтъ—Система ликвидациіи пожарныхъ убыт-  
ковъ, 2 изд. 1914. А. Ляховъ—Московское городское Общество взаим-  
наго отъ огня страхованія за двадцать пять лѣтъ (1888—1913). М. 1914.  
Г. Прессъ—Страхованіе. 2-е изд. Спб. 1914. С. Луневскій—Стра-  
хованіе отъ огня. Спб. 1912. Труды съѣзда (областного) по земскому  
страхованію и противопожарному дѣлу въ г. Киевѣ. Киевъ 1914. В. П. А.  
Покотиловъ—Страхованіе фабрикъ отъ огня на началахъ взаимности  
въ Сѣв.-Амер. Штатахъ. Спб. 1909.

*§ 41. Історія огневого страхування.* Борьба съ пожарами путемъ взаимной поддержки наблюдается на очень раннихъ ступеняхъ человѣческой культуры. Имѣются свѣдѣнія о томъ, что пожарные гильдіи существовали уже въ 13 в. на островѣ Исландіи. Въ 15 и 16 вв. появляются общинные союзы въ Голштініи для взаимной помощи на случай пожара и другихъ бѣдствій. Въ это начальное время зарожденія огневого страхованія помочь погорѣльцамъ оказывалась натурою. Члены такой гильдіи доставляли погорѣльцамъ лѣсъ, солому, полотно, домашнюю утварь и пр. Въ концѣ 16 и началѣ 17 столѣтія натуральные взносы замѣняются денежными, распредѣлявшимися между членами товарищества путемъ раскладки.

Аналогичные учрежденія встрѣчались и въ Англіи, въ видѣ англо-саксонскихъ гильдій, члены которыхъ уплачивали періодические взносы въ общий фондъ для обеспеченія на случай потерь, вызываемыхъ огнемъ, водой, разбоемъ или другимъ бѣдствіемъ.

Тамъ, гдѣ не существовало такихъ организацій, погорѣльцамъ приходилось прибѣгать къ нищенству. Погорѣльцы получали особое разрѣшительное письмо отъ церковныхъ или свѣтскихъ властей, приглашавшихъ весь христіанскій міръ помочь несчастнымъ. Эта система попрошайничества вызывала много злоупотребленій, и правительства тѣхъ и другихъ странъ въ концѣ концовъ должны были воспретить ее.

Концентрація населенія въ городахъ, система городскихъ построекъ, узкія улицы—все это увеличило число пожаровъ, носившихъ крайне опустошительный характеръ. Одинъ изъ такихъ большихъ пожаровъ въ Лондонѣ (1666 г.) послужилъ виѣшнимъ поводомъ для организаціи страхованія на коммерческихъ началахъ. Первое общество страхованія отъ огня было основано въ Англіи въ 1681 г. Цѣлью его являлось страхованіе лондонскихъ домовъ. Премія взималась съ кирпичныхъ домовъ въ размѣрѣ  $2\frac{1}{2}\%$  съ годовой ренты, а съ деревянныхъ домовъ  $5\%$ ; размѣръ ренты опредѣлялся въ  $10\%$  стоимости дома.

Дѣло стало развиваться успѣшно и черезъ три года возникло новое общество на взаимныхъ началахъ—Friendly Society. За этими первыми обществами послѣдовалъ рядъ другихъ, многія изъ которыхъ существуютъ и въ настоящее время, напр. „Sun“ (1710), Westminster Fire Office (1717 г.), Royal Exchange (1720 г.), Phoenix (1782 г.) и т. д.

Слѣдуетъ отмѣтить, что англійскія страховые общества рано обратили вниманіе на тушеніе пожаровъ. Одинъ писатель (1690 г.), говоря о значеніи обществъ страхованія отъ огня, упоминаетъ о томъ, что они имѣли большое число служителей въ ливреяхъ со значками, жившихъ въ разныхъ частяхъ города, всегда готовыхъ явиться для тушенія пожара.

Въ 1791 г. три главныхъ компаніи Sun, Phoenix и Royal Exchange соединились вмѣстѣ для организаціи пожарной команды г. Лондона за свой счетъ. Ихъ примѣру послѣдовали и другія страховые общества. Каждое страховое общество имѣло свою собственную пожарную команду, что создавало, разумѣется, много неудобствъ. Отсюда явилась необходимость указать тѣмъ или инымъ путемъ, что данное строеніе застраховано въ такомъ-то обществѣ (появленіе страховыхъ знаковъ). Нерѣдко случалось, что вызванная пожарная команда общества А., замѣтивъ изъ страховой марки, что горитъ домъ, застрахованный въ обществѣ В., удалялась, не принимая участія въ тушеніи пожара (было невыгодно поддерживать своего конкурента). Система отдѣльныхъ пожарныхъ командъ продержалась въ Лондонѣ до 1833 г., когда произошло объединеніе ихъ въ одну общую пожарную команду, въ 1866 г. она перешла въ вѣдѣніе города.

Однимъ изъ важныхъ событий въ исторіи англійского огневого страхованія въ 19 столѣтіи явилось образованіе Комитета обществъ огневого страхованія въ пятидесятыхъ годахъ. Возникновеніе этого Комитета представляло важный шагъ на пути техническаго и научнаго подъема огневого страхованія.

Главной задачей Комитета было установление тарифа премій путемъ классификаціи рисковъ и примѣненія дифференціальныхъ премій.

Во второй половинѣ 19 ст. зарождается въ Англіи стремленіе къ насажденію науки страхованія и подготовкѣ страховыхъ специалистовъ. Это стремленіе нашло свое выраженіе въ организаціи Страховыхъ Институтовъ. Первый такой Институтъ былъ учрежденъ въ Манчестерѣ въ 1873 г. Ихъ цѣлью было поставлено изученіе и изслѣдованіе вопросовъ страхованія, а затѣмъ созданіе страховой библіотеки.

Дѣятельность Институтовъ проявляется въ изданіи специальныхъ сочиненій по разнымъ отдѣламъ страхованія, въ назначеніи премій за изслѣдованія по теоріи и практикѣ страхованія, въ ор-

ганизації курсовъ и лекцій по страхованию и въ производствѣ экзаменовъ.

Въ настояще время въ Англіи существуетъ двадцать такихъ Институтовъ, наиболѣе важнымъ изъ нихъ является Chartered Insurance Institute Великобританіи и Ирландіи, возникшій въ 1897 г. Сначала это была федерація страховыхъ институтовъ, въ 1908 г. переименованная въ Страховой Институтъ Великобританіи и Ирландіи; въ 1912 г. онъ получилъ наименование Королевскаго.

Характерными особенностями въ развитіи огневого страхованія въ Англіи въ текущемъ столѣтіи является, во-первыхъ, расширение обществами страхованія отъ огня своихъ операций и на другія отрасли страхованія; обществъ, ведущихъ только одно огневое страхованіе, въ Англіи теперь нѣть, во-вторыхъ,—сліяніе обществъ (т. н. амальгамація).

Начало текущаго столѣтія ознаменовано было изданіемъ Комитетомъ Страховыхъ обществъ строительного регулятива, примѣненіе коего обеспечиваетъ скидки съ основного тарифа премій.

По даннымъ 1911 г. огневымъ страхованіемъ занимались въ Англіи 67 обществъ; общий сборъ нетто-премій достигалъ 28 мил. фун. стерл.

Иначе развивалось огневое страхованіе въ Германіи. Господство меркантилизма въ этой странѣ въ 17 и 18 вв. создало благопріятную почву для зарожденія идеи публичного страхованія отъ огня. Заботы правительства о благосостояніи населенія воплотились въ созданіе публичныхъ страховыхъ учрежденій по инициативѣ государственной власти. Въ организаціи страхованія въ Германіи большую роль сыграло развитіе гипотечнаго кредита подъ городскіе застроенные участки. Колыбелью германскаго огневого страхованія считаются Гамбургъ, где рядъ пожаровъ привелъ къ учрежденію (1677 г.) генеральной огневой кассы, представлявшей собою публичное учрежденіе, управляемое сенатомъ г. Гамбурга. Первоначально участіе въ этой кассы являлось добровольнымъ. Зданія страховались до  $\frac{3}{4}$  ихъ цѣнности, предѣльная страховая сумма не превышала 15 тыс. мр. Вступной взносъ равнялся для членовъ  $10\%$  и ежегодно  $1\frac{1}{4}\%$  съ годового дохода. Пожарные убытки распредѣлялись между членами путемъ раскладки соотвѣтственно страховымъ суммамъ. Въ 1718 г. постановленіемъ огневой кассы было введено принудительное участіе въ страхованіи. Примѣръ Гамбурга побудилъ правительства и другихъ немецкихъ земель

вступить на путь организації публичнаго страхованія. Фридрихъ-Вильгельмъ, бранденбургскій курфюрстъ, издалъ въ 1685 г. ре-крипти на имя городскихъ властей Берлина и другихъ городовъ съ предложеніемъ организовать кассы для страхованія. Это предложеніе было отклонено магистратами, какъ непрактичное и мало полезное.

Король Фридрихъ I, сочувствуя планамъ своего отца, издалъ въ 1701 г. уставъ огневого страхованія и затѣмъ въ 1706 г. ре-гламентъ огневой кассы. Это учрежденіе вначалѣ не имѣло успѣха: были установлены слишкомъ высокіе взносы, къ тому же и самая мысль огневого страхованія была почти неизвѣстна обществу. Ре-гламентъ ввелъ обязательность государственного страхованія отъ огня для всѣхъ владѣльцевъ, за исключеніемъ представителей дво-риянства, администраторовъ и смотрителей церквей, школъ и гос-питалей.

Минимальная страховая сумма для сельскихъ мѣстностей рав-нялась 50 талерамъ. Средне-зажиточный крестьянинъ не могъ стра-ховать свою постройку ниже, какъ въ 100 талеровъ, а зажиточный ниже 150 т. Въ городахъ минимальная страховая сумма не должна была быть ниже  $\frac{1}{3}$ , а максимальная—выше  $\frac{2}{3}$  цѣнности.

Насажденіе государственного огневого страхованія встрѣчало оппозицію со стороны населенія; по крайней мѣрѣ, король въ указѣ отъ 1708 г. съ неудовольствіемъ сообщалъ о томъ, что его повелѣнію противодѣйствуютъ разными явными и тайными махинаціями.

Послѣ того, какъ была организована генеральная огневая касса для всего королевства, взялись за насажденіе обществъ (Sozietäten), которыхъ должны были быть разсѣяны по всей теоріи прусского королевства.

Въ 1718 г. основывается такое страховое общество (Sozietät) въ Берлинѣ, въ 1719 г. въ городахъ провинціи Курь и Ней-маркъ, въ 1720 г. въ померанскихъ городахъ и т. д.

Фридрихъ II продолжалъ насажденіе этихъ обществъ въ дру-гихъ провинціяхъ. Можно отмѣтить, что страховые общества (Sozietäten) возникли въ городахъ значительно раньше, чѣмъ въ сель-скихъ мѣстностяхъ.

Принципы, заключавшіеся въ регламентахъ разныхъ обществъ, были далеко неоднородны, даже принципъ принудительности не былъ всѣми принятъ. Соответственно меркантилистическимъ воз-

зрѣніемъ эпохи принудительное страхованіе со стороны государства горячо рекомендовалось представителями науки (Юсти). Філософъ Лейбницъ еще въ 1695 г. предлагалъ основать государственную кассу страхованія не только въ цѣляхъ народнаго блага, но и въ интересахъ фиска.

Прусское правительство заботилось о соединеніи мелкихъ обществъ въ крупныя. Размѣръ страховой суммы опредѣлялся иногда самимъ страхователемъ (во всякомъ случаѣ она не должна была быть выше дѣйствительной стоимости зданія), иногда правительственной таксой. Соответственно высотѣ страховой суммы назначалась премія, которая уплачивалась по выясненіи пожарныхъ убытковъ данного года. Размѣръ страхового вознагражденія устанавливался правительственными органами съ участіемъ свѣдущихъ лицъ.

Надзоръ за этимъ государственнымъ страхованіемъ находился главнымъ образомъ въ рукахъ королевской военной и доменной камеры.

Взносы страхователей распредѣлялись по раскладкѣ, какъ налогъ, и часто даже взимались вмѣстѣ съ подомовымъ налогомъ. Суммы, получаемыя отъ пожарнаго налога, направлялись исключительно на цѣли огневого страхованія.

Эти публичныя страховыя учрежденія быстро распространились съ теченіемъ времени по всей Германіи. Нѣкоторыя изъ нихъ перешли къ страхованию движимости. Юридическая природа ихъ различна: они являются то государственными, то провинціальными, то общинными учрежденіями.

Частное страхованіе въ Германіи появляется въ началѣ 19 столѣтія, когда меркантилизмъ уступилъ мѣсто физіократизму съ его либеральными принципами управления. Въ развитіи частнаго страхованія отъ огня образцомъ служила Англія, страховыя общества которой еще въ концѣ 18 ст. стали открывать отдѣленія въ портовыхъ городахъ Германіи.

Первое нѣмецкое общество страхованія отъ огня возникло въ Берлинѣ въ 1812 г., за нимъ послѣдовало Лейпцигское общество страхованія отъ огня въ 1819 г. Эти оба общества, учрежденныя на акціонерныхъ началахъ, имѣли въ первое время только мѣстное значеніе. Они далеко не могли конкурировать съ англійскимъ

обществомъ Фениксъ, принимавшемъ при посредствѣ своего отдѣленія въ Гамбургѣ страхованія по всей Германіи. Извѣстная торговая фирма въ г. Готѣ Арнольди пользовалась услугами Фениксъ. Глава этой фирмы, ознакомившись со страховыемъ дѣломъ, рѣшилъ освободить Германію отъ англійской монополіи и выступилъ въ 1819 г. со своимъ проектомъ организаціи банка взаимнаго страхованія отъ огня. Въ 1821 г. банкъ былъ открытъ и сталъ образцомъ для страховыхъ учрежденій на началахъ взаимности. Въ исторіи огневого страхованія Готскій банкъ игралъ руководящую роль.

Въ этотъ начальный періодъ публичное и частное страхование отъ огня не конкурировали, потому что первое занималось страхованиемъ недвижимости, а второе—движимости.

Съ 20-хъ годовъ стало доступно для частныхъ обществъ и страхование отъ огня недвижимости, однако за публичными страховыми учрежденіями былъ оставленъ контроль надъ дѣятельностью частнаго страхованія. Въ сороковыхъ годахъ большинство публичныхъ страховыхъ учрежденій отказалось отъ принципа принудительности.

Во второй половинѣ 19 ст. столѣтія произошло объединеніе германскихъ акціонерныхъ, а также взаимныхъ обществъ страхованія отъ огня.

Начало XX ст. характеризуется въ Германіи широко проведеннымъ законодательнымъ регулированіемъ страхованія (законъ 1901 г. о надзорѣ за частными страховыми предпріятіями, законъ 1908 г. о страховомъ договорѣ и прусскій законъ о публичныхъ учрежденіяхъ страхованія отъ огня 1910 г.).

Слѣдуетъ отмѣтить, что въ послѣднія десятилѣтія въ Германіи намѣтилось сильное стремленіе къ передачѣ страхованія отъ огня въ руки государства. То въ томъ, то въ другомъ парламентѣ отдѣльныхъ союзныхъ государствъ появлялись проекты огосударствленія огневого страхованія. Мотивами и здѣсь являлись высокія преміи акціонерныхъ обществъ, крупные дивиденды, отклоненіе дурныхъ рисковъ, колоссальные капиталы и т. д. Пока эта агитация не имѣла успѣха, но во всякомъ случаѣ идея огосударствленія огневого страхованія находитъ въ Германіи многочисленныхъ сторонниковъ.

Положеніе огневого страхованія въ Германіи за 1910 г. представляется въ такомъ видѣ:

Число страхованій.	Страх. сумма въ мр.	Преміи въ мр.	Убытки въ мр.
Акционерные общества:			
Германское дѣло . . . . .	98.034 мил. = 83,6% общ. дѣла.	153,5 мил. = 68,6% общ. поступлія.	81 мил. = 66,1% всѣхъ убытковъ.
Иностр. дѣло . . . . .	19.284 мил. = 16,4% общ. дѣла.	70,5 мил. = 31,4% общ. поступлія.	41,5 мил. = 33,9% всѣхъ убытковъ.
Взаимные общества:			
Германское дѣло . . . . .	15.656,5 мил. = 99,7% общ. дѣла.	40 мил. = 99,7% общ. поступлія.	13 мил. = 99,8% всѣхъ убытковъ.
Иностр. дѣло . . . . .	51 мил. = 0,3% общ. дѣла.	122 тыс. 0,3% общ. поступл.	20 тыс. 0,2% всѣхъ убытковъ.

Изъ представленной таблицы видно, что акционерное страхование сильно превалируетъ въ Германіи надъ взаимнымъ. Можно отмѣтить, широкое развитіе иностранного дѣла у акционерныхъ обществъ, по размѣру страховой суммы, превышающаго все взаимное страхование.

Изъ исторіи огневого страхованія въ Германіи намъ извѣстно, что въ этой странѣ существуетъ еще публичное огневое страхование.

Какіе оно размѣры носитъ, и каковъ его удѣльный вѣсъ на страховомъ рынке, это можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ:

Было застраховано отъ огня германскихъ цѣнностей, движимыхъ и недвижимыхъ въ мил. марокъ:

	Конецъ 1904	%	Конецъ 1908	%
въ акционерныхъ обществахъ	74.850	48.1	89.829	48.3
" взаимныхъ "	11.881	7.6	14.413	7.8
" иностранныхъ " "	10.457	6.7	12.346	6.6
" публичныхъ учрежденіяхъ	58.324	37.6	69.478	37.3
	155.512	100.0	186.066	100.0

На первомъ мѣстѣ стоитъ акціонерное страхованіе, на второмъ — публичное. Послѣднее по размѣру своихъ операций значительно превосходитъ взаимное страхованіе и не такъ ужъ много уступаетъ акціонерному. Безъ сомнѣнія, публичное страхованіе отъ огня въ Германіи представляетъ собой сильного конкурента акціонерного страхованія. Можно обратить вниманіе на одну подробность: за четыре года удѣльный вѣсъ разныхъ формъ страховой организаціи почти не измѣнился на германскомъ страховомъ рынке. Очевидно, каждая изъ нихъ имѣетъ свой кругъ клиентовъ. Всѣ идутъ впередъ одинаковымъ темпомъ.

Характерными особенностями въ развитіи огневого страхования въ С. Штатахъ является быстрое появленіе и столь же быстрое исчезновеніе страховыхъ обществъ. Въ одномъ штатѣ Нью-Йоркѣ въ періодъ съ 1860 по 1885 г. обанкротилось 600 обществъ. Другой американской особенностью слѣдуетъ признать строгую, тщательную регламентацію огневого страхованія: во многихъ штатахъ установленъ нормальный полисъ, отступленія отъ которого не допускаются, запрещается образованіе картелей какъ страховщиковъ, такъ и страхователей. Нѣкоторые штаты воспрещаютъ перестрахованіе у обществъ, не получившихъ на это спеціального разрѣшенія. Опытъ С. Штатовъ ясно показалъ, что самая строгая регламентація не могла предотвратить злоупотребленій въ области страхованія.

Въ заслугу американскому огневому страхованію можно поставить широкую превентивную дѣятельность, развитую американскими обществами (объ этомъ будетъ рѣчь ниже).

Въ С. Штатахъ обществъ страхованія отъ огня насчитывалось въ 1890 г. 132 съ общимъ поступлениемъ преміи 302 мил. мар., въ 1910 г.—145 обществъ съ общимъ поступлениемъ преміи 850 мил. мар.

Зачатки страхованія въ *Rossii* можно найти въ многочисленныхъ обществахъ взаимнаго вспоможенія на случай пожаровъ, существовавшихъ въ Остзейскомъ краѣ еще въ 18 в. Работали они по чисто раскладочной системѣ, пожарные убытки чаще всего возмѣщались строительными материалами, припасами. Въ 1765 г. въ Ригѣ было основано общество взаимнаго страхованія, существующее и понынѣ.

Въ чисто русскихъ городахъ и деревняхъ въ 18 в. не существовало и намековъ на страхованіе. Во второй половинѣ 18 ст.

значительное число домовъ въ Петроградѣ страховалось за-границей у англичанъ.

Правительство, желая освободить Россію отъ иностранныхъ страховщиковъ, предпринимало въ эту эпоху попытки къ организаціи государственного страхованія. Первый шагъ въ этомъ направленіи былъ сдѣланъ при Екатеринѣ II одновременно съ организаціей ипотечнаго кредита. Въ манифестѣ отъ 28 іюня 1786 г. объ учрежденіи Государственнаго Заемнаго Банка мы находимъ запрещеніе страховать имущество въ иностранныхъ компаніяхъ: „запрещаемъ всякому въ чужія государства дома или фабрики здѣшнія отдавать на страхъ и тѣмъ вывозить деньги во вредъ или убытокъ государственный“.

Страховая операція Заемнаго Банка, распространявшаяся только на города, имѣла вспомогательное значеніе—обеспечение залога недвижимости. Для означенной цѣли въ томъ же 1786 г. была открыта при банкѣ Страховая Экспедиція.

Основанія этого государственного страхованія отъ огня были таковы: однообразный тарифъ премій ( $1\frac{1}{2}\%$  или 15 руб. съ 1000 страховой суммы), страховая сумма не могла быть выше  $\frac{3}{4}$  оцѣнки и наконецъ, на страхъ принимались только избранные риски (каменные дома, каменные заводы и фабрики). При такихъ условіяхъ страховая операція не могла сильно развиваться: сумма годовыхъ рисковъ никогда не превышала  $6\frac{1}{2}$  мил. руб., а сборъ премій—70 тыс. руб. Этотъ слабый оборотъ по операціи неуклонно падалъ и къ 1822 г. (годъ закрытія Страховой Экспедиції) на страхѣ состояло всего лишь 95 строеній въ суммѣ 1,6 мил. руб. Въ результатѣ, Заемный Банкъ сталъ принимать въ залогъ имущество, застрахованное въ иностранныхъ обществахъ.

Для страхованія товаровъ правительство открыло въ 1797 г. Страховую Контору при Ассигнационномъ Банкѣ. Это учрежденіе также оказалось мертворожденнымъ и было упразднено въ 1805 г.

Попытку создать взаимное страхованіе подъ контролемъ государства мы находимъ въ „Уставахъ столицъ Петрограда и Москвы“ (1798 и 1799 г.). По этимъ Уставамъ, страхованіе въ столицахъ передавалось въ вѣдѣніе ассекуранцъ—конторы, учреждаемой при камеральномъ департаментѣ. Контора принимала на страхъ недвижимыя имущества.

Въ случаѣ пожара департаментъ свидѣтельствовалъ пострадавшее отъ огня строеніе и платилъ пожарный убытокъ, „собирая

въ удовлетвореніе такового со всѣхъ записавшихся по мѣрѣ объявленныхъ ихъ строеніямъ цѣнъ, по расчлененію, чтò каждому на рубль заплатить придется".

Это начинаніе не получило осуществленія, таcъ какъ и сами Уставы столицъ не были введены въ жизнь. Такимъ образомъ, первый періодъ въ исторіи страхованія въ Россіи, характеризующійся господствомъ принципа государственного страхованія, закончился крушениемъ этого принципа.

Ко второму періоду, начальной датой котораго можно счи-  
тать упраздненіе Страховой Экспедиції (1822 г.), относится зарож-  
деніе въ Россіи частнаго акціонернаго страхованія.

Въ началѣ 19 ст. значеніе страхованія было понято въ вы-  
шихъ кругахъ общества. Объ этомъ говорить успѣшное развитіе  
въ русской столицѣ операций иностранныхъ компаний, въ частности  
англійского общества Фениксъ. Болѣе предпріимчивые люди уже  
понимали и доходность страхового промысла. И вотъ въ 1822 г.  
явились мысли основать отечественное акціонерное страховое об-  
щество „Петроградскій Фениксъ“. Эта мысль не получила осу-  
ществленія.

Министръ фин. Гурьевъ, а потомъ и Канкринъ вносили на  
разсмотрѣніе Госуд. Совѣта проектъ учрежденія государственной  
страховой конторы. Государственный Совѣтъ отнесся къ этимъ  
проектамъ отрицательно, считая неудобнымъ веденіе страхованія въ  
качествѣ государственного предпріятія. Какъ измѣнился духъ вре-  
мени! Теперь уже господствовали идеи физіократовъ о невмѣша-  
тельствѣ въ хозяйственную жизнь, между тѣмъ какъ Екатерина  
стояла на противоположной точкѣ зрењія меркантилистовъ и ка-  
мералистовъ—государственной опеки частно-хозяйственной жизни.

Николай I, заслушавъ докладъ Канкрина о проектѣ, не по-  
лучившемъ одобренія со стороны Государственного Совѣта, пору-  
чили 4 янв. 1826 г. Канкрину обсудить съ частными лицами—  
„нельзя ли учредить частную компанію на тѣхъ началахъ, кои  
болѣе соотвѣтствовали предложеніямъ Государственного Совѣта“.  
Министръ фин. обратился съ соотвѣтствующимъ предложеніемъ къ  
бар. Штиглицу, извѣстному петроградскому коммерсанту. Послѣд-  
ній выработалъ проектъ акціонерной страховой компаніи, обуслов-  
ливъ ея учрежденіе цѣлымъ рядомъ льготъ и привилегій.

Проектъ Штиглица, по разсмотрѣніи въ Госуд. Совѣтѣ, по-  
лучилъ Высочайшее одобреніе, и 27 июня 1827 г. былъ обнародо-

ванъ Именной Указъ Правит. Сенату объ учрежденіи Страхового Россійского Общества. Ему было предоставлено исключительное право производства страховыхъ операций на 20 лѣтъ; онѣ освобождалось на тотъ же періодъ отъ всякихъ налоговъ, за исключеніемъ пошлинъ въ казну по 25 коп. съ 1.000 руб. страховой суммы и наконецъ, было дозволено застрахованныя въ немъ имущества принимать въ залогъ во всѣхъ казенныхъ и кредитныхъ учрежденияхъ.

Успешное развитіе дѣятельности Россійского страхового общества должно было вызвать появление новыхъ страховыхъ предпріатій: въ 1835 г. учреждается второе Россійское страховое отъ огня общество и въ 1846 г. товарищество „Саламандра“. Указаныя три общества были основаны при ближайшемъ участіи высшихъ сановниковъ государства. Среди учредителей первого Рос. общества мы находимъ имена гр. Мордвина, гр. Потоцкаго, среди учредителей второго—шефа жандармовъ Бенкендорфа и т. п.

Первое Россійское общество заимствовало тарифъ премій отъ иностраннѣй компаний, повысивъ его сообразно допускаемой большей огнеопасности въ Россіи.

Низшая премія за каменные дома, крытые прочно, колебалась отъ 3 р. 12  $\frac{1}{2}$  к. до 5 р. 6 $\frac{1}{2}$  к. съ 1000 р. страховой суммы, высший размѣръ преміи 30 руб. съ 1000 руб.

Этотъ тарифъ быль принять и вторымъ Рос. обществомъ—Саламандра, до истеченія срока привилегіи первого Рос. общества, могла пользоваться его таблицами премій, а послѣ этого должна была понизить преміи не менѣе, чѣмъ на 10%.

Указаныя акціонерныя общества получили монопольное право на производство страховыхъ операций. Первое Россійское об-во получило монополію на 20 лѣтъ на производство страхований въ обѣихъ столицахъ, въ губерніяхъ Петроградской, Московской, Лиѳляндской, Эстляндской, Курляндской и въ г. Одессѣ. Второму Рос. о-ву была дана монополія на 12 лѣтъ въ остальныхъ 40 губ. Европ. Россіи. Сдѣдовательно, въ 1847 г. оканчивался срокъ монополіи обоихъ обществъ. Саламандра получила монополію на 25 лѣтъ въ губ. Бессарабской, области войска Донского, въ Закавказии и Сибири.

Уставы трехъ названныхъ обществъ заключали въ себѣ требованіе, воспрещавшее отдавать на страхъ имущества другимъ мѣстамъ и лицамъ вѣнѣ государства или внутри его подъ угрозой

взысканія въ пользу общества со всей застрахованной суммы по 3% за каждые шесть мѣсяцевъ. Это требование не распространялось только на тѣ города, въ которыхъ уже существовали взаимные страховые общества (Рига, Либава). Акционерные общества, возникавшія позже, уже не получали привилегій.

Начало царствованія Александра II образуетъ переходъ къ третьему періоду въ развитіи отечественного огневого страхования. Общий подъемъ политической и общественной жизни въ эпоху великихъ реформъ, замѣна натурального хозяйства денежнымъ въ связи съ освобожденіемъ крестьянъ, интенсивный ростъ производительныхъ силъ, оживленіе желѣзнодорожного строительства и наконецъ, развитіе общественной самодѣятельности въ связи съ земской и городской реформой—содѣйствовали быстрому росту страхового дѣла въ Россіи. Характерными чертами для третьяго періода является возникновеніе ряда новыхъ акціонерныхъ обществъ безъ всякихъ привилегій (Петропрадское и Московское 1858 г., Русское—1867 г., Коммерческое—1870 г.,<sup>1)</sup> Варшавское—1870 г., Сѣверное 1871 и Якорь 1872 г.), появленіе и укрѣпленіе городского взаимнаго страхованія и наконецъ, зарожденіе земского страхованія.

Сильная конкуренція, обусловленная почти одновременнымъ возникновеніемъ ряда новыхъ обществъ, а также развитіемъ городского и земского страхованія, должна была вызвать у акціонерныхъ страховыхъ обществъ стремленіе къ объединенію. Въ 1874 г. съѣздъ представителей послѣднихъ установилъ общій тарифъ премій, обязательный для всѣхъ, заключившихъ конвенцію. Для обоснованія тарифа рѣшено было вести общую (сводную) статистику. Тарифное соглашеніе состоялось и вошло въ силу въ 1875 г.,веденіе же общей статистики организовано съ 1884 г.

Исторію взаимнаго страхованія въ Россіи нужно начинать съ царствованія Александра II. Хотя общества взаимнаго страхованія отъ огня существовали уже въ концѣ 18 ст. въ Остзейскихъ провинціяхъ, но долгое время дѣятельность этихъ мѣстныхъ учрежденій не оказывала никакого вліянія на возникновеніе аналогичныхъ обществъ въ чисто русскихъ губерніяхъ.

Русское правительство, оцѣнивъ значеніе взаимнаго страхованія на опытѣ названныхъ провинцій, прилагало еще во второмъ періодѣ

<sup>1)</sup> Закрыто въ 1899 г.

усилія къ насажденію взаимныхъ обществъ въ русскихъ городахъ. Уже въ 1831 г. министерство вн. д., по предложенію Госуд. Совѣта, препроводило начальникамъ губерній свой проектъ правиль взаимного страхованія въ городахъ для обсужденія его на мѣстахъ. Попытка эта, не встрѣтивъ отклика, окончилась неудачей. По крайней мѣрѣ въ 1836 г. Госуд. Совѣтъ постановилъ — „дѣло объ учрежденіи въ городахъ взаимного страхованія считать прекращеннымъ“.

Вторая попытка насажденія взаимного страхованія вышла изъ среды заинтересованныхъ общественныхъ круговъ. Образованная въ 1847 г. при Петроградской Городской Думѣ комиссія объ общественныхъ нуждахъ и ползахъ внесла предложеніе организовать общество добровольного взаимного страхованія по примѣру таковыхъ обществъ въ иностранныхъ городахъ, въ Финляндіи и въ Ригѣ, съ цѣлью распространенія и облегченія страхованія въ столицѣ. Составители проекта предлагали принять раскладочную систему возмещенія пожарныхъ убытковъ. Проектъ при разсмотрѣніи въ Думѣ встрѣтилъ возраженія. По мнѣнію его критиковъ, осуществленію этого проекта помѣшаетъ, во-первыхъ, конкуренція трехъ уже существовавшихъ акціонерныхъ обществъ, во-вторыхъ, отсутствіе капитала, и въ третьихъ, неопределенность страховыхъ платежей при раскладочной системѣ. Въ виду указанныхъ соображеній рѣшено было внести въ проектъ принципъ монопольности и обязательности. Въ переработанномъ видѣ проектъ былъ внесенъ въ Гос. Совѣтъ, который высказался противъ присвоенія городу исключительной привилегіи, а равно и противъ обязательности страхованія. Этимъ и закончился вопросъ объ учрежденіи городского общества взаимного страхованія.

Въ дѣлѣ насажденія взаимного страхованія въ Россіи сыграло громадную роль Высочайше утвержденное положеніе Комитета министровъ 10 окт. 1861 г. слѣдующаго содержанія:

„1) Разъяснивъ домовладѣльцамъ городовъ, посадовъ и мѣстечекъ пользу взаимного страхованія имущество отъ огня и различныя системы этого страхованія, предложить имъ, не пожелаютъ ли они учредить общества взаимного страхованія на слѣдующихъ основаніяхъ: а) участіе во взаимномъ страхованіи предоставляется на волю каждого изъ домовладѣльцевъ; б) взаимное страхование можетъ быть учреждено отдельно по каждому городу или общее по нѣсколькимъ городамъ; в) избраніе той или другой системы стра-

хованія и начертаніе подробныхъ правилъ по страхованию предо-  
ставляется усмотрѣнію самихъ владѣльцевъ. Съ этой цѣлью имъ  
дозволяется составить изъ среды себя времененную коммісію отъ  
3 до 5 лицъ. При желаніи же домовладѣльцевъ одного города  
учредить взаимное страхование въ соединеніи съ другими городами  
заявляется о томъ губернскому начальству, которое, по полученіи  
подобныхъ заявлений отъ двухъ и болѣе городовъ, разрѣшаетъ  
присылку въ одинъ изъ нихъ уполномоченныхъ отъ прочихъ для  
составленія проекта положенія; г) для покрытия убытковъ, превы-  
шающихъ годовую премію, можетъ быть испрошенъ кредитъ изъ  
городскихъ и общественныхъ суммъ по приговору надлежащаго  
общества, а гдѣ сіе не представляется возможнымъ, то изъ казны,  
въ размѣрѣ соотвѣтствующемъ нынѣ производимымъ въ пожар-  
ныхъ случаяхъ ссудамъ, т. е. не свыше  $\frac{1}{3}$  суммы убытковъ,  
впредь до составленія запаснаго капитала, равняющагося этому  
размѣру.

2) Утвержденіе, на этихъ основаніяхъ, частныхъ положеній  
взаимного страхования въ городахъ предоставляется Министерству  
Внутреннихъ Дѣлъ по соглашенію, въ чёмъ слѣдуетъ, съ Мини-  
стерствомъ Финансовъ".

Въ исполненіе этого Высочайшаго повелѣнія Министръ вн. д.  
разослалъ губернаторамъ особую докладную записку, гдѣ было  
выяснено значеніе взаимного страхования отъ огня, а равно намѣ-  
чены главныя основы дѣятельности обществъ взаимного страхования.

По Высочайшему утвержденному положенію Комитета Минист-  
ровъ отъ 23 іюня 1864 г., взаимная страховыя отъ огня обще-  
ства „по желанію ихъ могутъ быть учреждаемы при городскихъ  
управленіяхъ и въ такомъ случаѣ всѣ мѣры, клонящіяся къ умень-  
шению пожарныхъ бѣдствій, обсуживаются въ соединенныхъ засѣ-  
даніяхъ Городской Думы и распорядителей взаимного страхованія".  
Въ результатѣ, въ живой дѣйствительности устанавливалась тѣс-  
ная связь между учрежденіями городского самоуправления и вза-  
имными страховыми обществами. Эта связь оказалась весьма по-  
лезной для развитія городского взаимного страхованія.

Правительство, не ограничиваясь одной разсылкой циркуляра,  
командировало на мѣста особыхъ чиновниковъ для устнаго озна-  
комленія горожанъ со значеніемъ взаимного страхованія. Среди  
этихъ чиновниковъ особо энергичной дѣятельностью отличался из-  
вестный дѣятель Е. В. Богдановичъ.

Косяя домовладельческая среда мало поддавалась увѣща-  
ніямъ и губернаторовъ и министерскихъ чиновниковъ. При учреж-  
денії первыхъ обществъ приходилось опираться на чиновничіи  
круги или на болѣе передовыхъ представителей городского ду-  
ховенства.

Какъ смотрѣли въ то время на участіе въ страховыхъ об-  
ществахъ показываетъ слѣдующій любопытный случай, разсказан-  
ный въ исторіи Полтавскаго взаимнаго страхованія: на заявлениі  
титулярнаго совѣтника К. о нежеланіи вступить въ члены общес-  
тва, архитекторъ Дунаевъ положилъ такую резолюцію: „не по-  
хожъ на титулярнаго совѣтника—отъ страхованія отказался“.

Успія правительства не остались безрезультатными: начало  
60-хъ годовъ ознаменовано открытиемъ ряда обществъ взаимнаго  
страхованія—въ 1863 г. было учреждено два общества: въ Тулѣ  
и Полтавѣ, въ 1864 г.—пять: въ Харьковѣ, Череповцѣ, Ревелѣ  
(городское), Ригѣ (форштадское) и въ Перми, въ 1865 г. снова пять.

Въ послѣдующіе годы стремленіе къ открытию городскихъ  
страховыхъ обществъ ослабѣло. Вновь наблюдается оживленіе въ  
этой области послѣ 1875 г., когда акціонерныя компаніи, заклю-  
чивъ конвенцію, подняли тарифъ премій. Насколько значительно  
было повышение, можно видѣть изъ слѣдующей справки: за домъ  
смѣшанной постройки въ Троицко-Сергіевомъ посадѣ въ 1874 г.  
взималось 66 р. при оцѣнкѣ въ 10.000 руб., а черезъ годъ за  
тотъ же домъ уже 144 р. 50 к.

Такая политика акціонерныхъ страховыхъ обществъ должна  
была дать сильный толчокъ учрежденію взаимныхъ обществъ въ  
городахъ. Въ первое же десятилѣтіе послѣ образования конвенціи  
(1876—1885 г.) возникло 32 общества. Дальнѣйшая судьба вза-  
имнаго страхованія была обеспечена; въ послѣдующія десятилѣтія  
мы видимъ дальнѣйшій ростъ этого движенія.

Акціонерныя страховыя общества принимали всевозможныя  
мѣры къ тому, чтобы затруднить возникновеніе нарождавшагося кон-  
курента и подорвать къ нему довѣріе со стороны населенія. Наибо-  
льше излюбленнымъ способомъ было пониженіе тарифныхъ ставокъ  
въ тѣхъ городахъ, въ которыхъ зарождалось движеніе въ пользу  
учрежденія взаимнаго страхованія. Это сразу подрывало у инерт-  
ныхъ обывателей интересъ къ вступленію въ общество. Въ ре-  
зультатѣ, когда общественная инициатива терпѣла пораженіе, ак-  
ціонерныя компаніи вновь повышали тарифныя ставки.

Городскія общества взаимнаго отъ огня страхованія, дѣйствуя зачастую въ небольшихъ городахъ, естественно должны были стремиться къ объединенію. Вѣдь это объединеніе только и могло придать устойчивость ихъ операциямъ.

Въ восьмидесятыхъ годахъ возникаютъ съѣзды представителей городскихъ обществъ (первый съѣздъ въ Петроградѣ 1883, VII съѣздъ—1912 г.). Для исполненія порученій съѣздовъ, для подготовки матеріаловъ къ нимъ и т. д. было учреждено по ходатайству первого съѣзда особое бюро. На него было возложено и изданіе „Вѣстника взаимнаго отъ огня страхованія“.

Наиболѣе важнымъ предметомъ обсужденія всѣхъ съѣздовъ являлся вопросъ объ организаціи перестрахованія и объ объединеніи городскихъ страховыхъ обществъ. Почти одновременно съ зарожденіемъ этихъ съѣзовъ возникъ Пензенскій союзъ городскихъ страховыхъ обществъ, образованный въ 1890 г. по инициативѣ предсѣдателя Пензенскаго общества взаимнаго отъ огня страхованія В. Умнова. Первоначально три общества—Пензенское, Иркутское и Тверское условились приходить другъ другу на помощь при чрезвычайныхъ пожарныхъ убыткахъ; къ нимъ вскорѣ присоединилось еще восемь обществъ; въ 1909 г. въ составъ союза входило 83 общества. Этотъ союзъ носилъ временный характеръ, основанъ онъ былъ на договорѣ. Общества обязывались оказывать помощь другъ другу при пожарныхъ убыткахъ, превышавшихъ годичный сборъ преміи. Участіе въ Пензенскомъ союзѣ представляло особый интересъ для маломощныхъ обществъ, дѣйствовавшихъ въ небольшихъ городахъ и застроенныхъ преимущественно деревянными строеніями. Богатыя, сильныя общества воздерживались отъ участія въ этомъ союзѣ, такъ какъ не видѣли въ этомъ интереса. Опустошительность пожаровъ для нихъ не была такъ страшна въ виду преобладающаго типа каменныхъ построекъ, между тѣмъ участіе въ союзѣ обязывало ихъ удѣлять часть своихъ средствъ на покрытие пожарныхъ убытковъ мелкихъ обществъ.

Для того, чтобы придать Пензенскому союзу болѣе прочную организацію, члены, входившіе въ его составъ, рѣшили перейти изъ договорной формы на уставную. Былъ выработанъ уставъ „Россійскаго Союза Обществъ взаимнаго отъ огня страхованія“; по утвержденіи устава 16 дек. 1909 г., Пензенскій союзъ превратился въ „Россійскій Союзъ“. Къ 1 мая 1913 г. въ составъ этого союза вошло 124 общества. При выработкѣ устава „Россійска-

го Союза" широко воспользовались уставомъ союза, выработаннымъ на съѣздахъ представителей городскихъ обществъ и утвержденнымъ правительствомъ еще въ 1906 г., но не проведеннымъ въ жизнь.

Организацію Пензенскаго Союза и затѣмъ учрежденіе Россійскаго Союза нужно отнести къ четвертому періоду въ исторіи русскаго огневого страхованія. Этотъ послѣдній періодъ характеризуется возникновеніемъ центральныхъ органовъ, объединяющихъ дѣятельность частныхъ обществъ. Въ 1900 г. возникъ особый Комитетъ акціонерныхъ обществъ, постоянно функционирующій въ Петроградѣ. Съ учрежденіемъ этого Комитета, соглашеніе акціонерныхъ обществъ получило централизованную организацію.

Въ 1906 г. получили правительственное утвержденіе съѣзды представителей акціонерныхъ страховыkhъ отъ огня обществъ. Основной задачей этихъ съѣзовъ служитъ обсужденіе и разрѣшеніе страховыkhъ вопросовъ въ цѣляхъ правильной постановки страховаго дѣла.

Право на участіе въ съѣздахъ принадлежитъ всѣмъ акціонернымъ страховымъ обществамъ (13), ведущимъ прямое огневое дѣло въ Россіи. Съѣзды собираются періодически; для веденія дѣлъ съѣзовъ организовано въ Петроградѣ постоянное бюро съѣзовъ.

Характерной особенностью послѣдняго періода является возникновеніе новыхъ видовъ взаимнаго страхованія—въ средѣ землевладѣльцевъ и фабрикантовъ.

Въ развитіи фабричного взаимнаго страхованія большую роль сыграли фабриканты Московскаго района. Въ 1894 г. Общество для содѣйствія и развитія мануфактурной промышленности организовало особую Комиссію „по вопросамъ о страхованиіи фабрикъ и для изысканія мѣръ къ уменьшению пожарныхъ рисковъ“. На основаніи анкеты, произведенной для выясненія расходовъ, связанныхъ со страхованіемъ фабричныхъ и заводскихъ предпріятій, удалось установить, что акціонерныя общества получили чистой прибыли за одно десятилѣтіе отъ страхованія 60 фабрикъ 6,4 мил. руб. Финансовые расчеты показали, что учрежденіе взаимнаго страхованія фабрикъ представляется выгоднымъ для фабрикантовъ. Проектъ учрежденія взаимнаго союза фабрикантовъ получилъ осуществленіе въ 1903 г., когда возникъ „Россійскій Взаимный Страховой Союзъ“. Онъ образованъ на началахъ взаимности

съ временнымъ паевымъ капиталомъ, сначала определеннымъ въ 1 мил. руб., а позже доведеннымъ до 3 мил. (1913 г.), подлежащимъ постепенному погашению. Этотъ союзъ поставилъ своей задачей не только страхование недвижимости и движимости, но еще и коллективное страхование отъ несчастныхъ случаевъ лицъ, служащихъ и работающихъ на фабрикахъ и заводахъ.

Примѣръ фабрикантовъ побудилъ и горнопромышленниковъ Юга организовать общество взаимнаго страхования горныхъ и горнозаводскихъ предпрѣятій Юга Россіи. Уставъ его утвержденъ въ 1909 г. Коллективное страхование рабочихъ исключено изъ его операций.

Идея взаимнаго страхования нашла себѣ сторонниковъ и среди представителей свеклосахарныхъ и рафинадныхъ заводовъ (возникновеніе Киевскаго Общества взаимнаго страхования свеклосахарныхъ и рафинадныхъ заводовъ).

Землевладѣльческие круги также не остались чужды этому движению. Уже существуетъ нѣсколько взаимныхъ обществъ страхования землевладѣльцевъ, напр. Минское Землевладѣльческое Общество взаимнаго страхования, затѣмъ общество взаимнаго страхования землевладѣльцевъ—Кievской, Волынской и Подольской губ., Ковенское Зем. Об-ство взаимнаго страхования, Варшавское подъ названіемъ Снопъ и др.

Внѣдреніе значенія взаимнаго страхования въ сознаніе различныхъ хозяйственныхъ группъ составляеть наиболѣе характерную особенность послѣдняго періода въ исторіи огневого страхования въ Россіи.

Въ послѣдній четвертый періодъ мы наблюдаемъ значительное развитіе земскаго страхования, о чёмъ скажемъ ниже въ специальной главѣ.

Въ настоящемъ случаѣ для иллюстраціи развитія огневого страхования въ Россіи можно привести рядъ слѣдующихъ данныхъ:

Ростъ акціонернаго страхования отъ огня по прямымъ страхованіямъ.

	Страх. сумма (мил. руб.).	Коэффиц. роста.
въ 1851 г.	282	1
„ 1860 „	741	2,6
„ 1870 „	1,302	4,6
„ 1880 „	3,983	14,1

въ 1890 г.	4,823	17,1
" 1900 "	8,127	28,8
" 1910 "	11,937	42,3

Бюро съѣздовъ представителей акціонерныхъ обществъ въ своемъ извѣстномъ изданіи „Акціонерное страхованіе“ указываетъ на то, что общая сумма рисковъ акціонерныхъ обществъ составляетъ одну треть цѣнности всѣхъ имуществъ въ Имперіи, могущихъ служить объектами огневого страхования. Сознавая всю не точность этого вычисленія, можно сказать, что въ Россіи еще имѣется широкое поле для распространенія страхования. Для сравненія можно указать, что въ Германіи цѣнность незастрахованныхъ имуществъ опредѣляется только въ 20% общаго національного богатства.

Кромѣ акціонерного страхования у насъ имѣются и другіе виды огневого страхования—взаимное, земское, правительственное. Это страхование своими размѣрами уступаетъ акціонерному страхованию, какъ показываетъ слѣдующая сравнительная таблица за 1905 г.:

Названіе страховыхъ учрежденій:

	Страховые суммы. тыс. руб.	% къ общей суммѣ.
акціонер. общества (по всей Россіи) . . . . .	9.459.905	65.9
губ. земства (въ 34 губ.):		
обязательное страх. . . . .	1.473.150	10.3
добровольное     " . . . . .	661.399	4.6
вмѣстѣ . . . . .	2.134.549	14.9
губ. страхов. (обяз. и добров.).	549.636	3.8
польское казенное . . . . .	672.303	4.7
взайм. страх. Каз. войскъ . . . . .	42.977	0.3
город. взайм. общества . . . . .	1.141.371	7.9
Россійск. взайм. страх. союзъ		
фаб. и зав. . . . .	26.270	0.7
Кiev. общество вз. страх.		
свеклосах. и раф. зав. . . . .	96.235	1.4
Минское земледѣл. общество		
взайм. стр. . . . .	39.530	0.3
О-ство взайм. стр. землевлад.		
Кiev., Вол. и Под. губ. . . . .	16.510	0.1
	14.179.286	100.0

Ізъ общей страхової сумми на долю акціонерного страхованія приходиться почти  $\frac{2}{3}$ ; ясно, что господствующее положеніе на страховомъ рынке занимаетъ въ Россіи коммерческое страхование. Болѣе сильными конкурентами его являются земское страхование и городское взаимное.

Какъ страховой портфель распредѣляется между отдельными страховыми обществами?

Страховыя операциі нашихъ акціонерныхъ обществъ распредѣляются на три основныя отрасли, имѣючія особыя техническія обозначенія: а) *прямое дѣло*, сюда входять договоры страхования непосредственно съ лицами, страхующими свое имущество; б) *косвенное дѣло*, подъ нимъ понимается принятіе въ перестрахование рисковъ отъ другихъ обществъ; в) *перестрахование*—передача рисковъ въ перестрахование другимъ обществамъ.

Прямое дѣло нашихъ страховыхъ обществъ ограничивается почти исключительно Россіей. Нѣкоторые общества имѣютъ прямое дѣло и за-границей (въ Болгаріи, С. Штатахъ). Косвенное дѣло довольно сильно развивается нашими обществами въ С. Штатахъ.

Валовой сборъ премій за 1910 г. равнялся 148,2 мил. руб. изъ этой суммы приходилось:

по русскому прямому дѣлу . . . . .	74.0	мил. руб.
„ иностранному прямому дѣлу . . . . .	0.2	“ ”
„ косенному дѣлу . . . . .	74.0	“ ”
<hr/>		
Итого . .	148.2	мил. руб.

Оказывается прямое и косвенное дѣло по сбору премій одинаково. Изъ косвенного дѣла сборъ премій по заграничнымъ перестрахованіямъ превышалъ сборъ премій по отечественнымъ перестрахованіямъ (46,3 мил. руб. противъ 27,7 мил. руб.).

Русскія акціонерныя страховые общества, рядомъ съ производствомъ операций по страхованию отъ огня, занимаются и другими страхованиемъ, какъ напр. страхованиемъ несчастныхъ случаевъ, транспортнымъ и пр.

Работаютъ въ одномъ огневомъ страхованиі (по прямому дѣлу) только два общества Московское и Варшавское. Исключительно перестрахованіемъ занимаются общества „Русское Перестрахование“ и „Помоць“. Послѣднее, помимо косвенного огневого дѣла,

производить страхование отъ несчастныхъ случаевъ, стеколь и кражъ со взломомъ.

Представленіе о размѣрахъ операций по огневому страхованию можно составить на основаніи ниже слѣдующей таблицы:

Валовой сборъ премій за 1910 и 1912 г. въ тыс. руб.

Общества:	1910 г.	1912 г.
Саламандра . . . . .	28.288,4	31.587,3
Россія . . . . .	23.434,2	28.727,0
Россійское 1827 г. . . . .	16.172,1	17.263,9
Московское . . . . .	15.911,1	15.245,3
Якорь . . . . .	11.675,0	15.743,8
Сѣверное . . . . .	9.071,0	9.752,2
Варшавское . . . . .	7.060,4	9.107,6
Русское . . . . .	6.878,0	6.914,9
Россійское 2-е . . . . .	5.879,6	8.481,6
Петроградское . . . . .	4.986,8	6.138,3
Россійское Транспортное . . .	3.157,8	3.175,2
Русскій Ллойдъ . . . . .	1.600,9	3.737,7
Волга . . . . .	916,2	926,4
Итого .	135.031,5	156.801,3
О-во Рус. перестрахованія .	11.611,6	10.959,7
Помощь . . . . .	1.574,0	1.156,1
Всего .	148.217,1	168.917,1

Въ послѣдніе годы наиболѣе значительнымъ страховымъ портфелемъ обладаютъ общества Саламандра и Россія.

Для характеристики портфеля акціонерныхъ обществъ по категоріямъ рисковъ слѣдуетъ указать, что основную массу ихъ составляютъ городскія строенія, а равно и движимость въ нихъ. Изъ промысловой движимости особенное значеніе имѣютъ машины на фабрикахъ, изъ товаровъ—товары въ городскихъ строеніяхъ (см. по этому вопросу интересныя данные въ книгѣ г. Рыбникова—„Очеркъ современного положенія въ Россіи страхованія отъ огня“).

Наше коммерческое страхование обслуживаетъ главнымъ образомъ интересы городскаго и промышленного класса, интересы деревенской Россіи обслуживаются преимущественно земскимъ страхованиемъ.

*§ 42. Організація огневого страхування.* Об'єктомъ огневого страхованія является имущество и связанные съ нимъ интересы. Имущество въ современномъ капиталистическомъ хозяйствѣ но-сить самыя разнообразныя формы. Соответственно этимъ формамъ практика огневого страхованія должна была выработать отдельныя разновидности страхованія отъ огня.

Прежде всего различаютъ имущество движимое и недвижимое. Послѣднее въ свою очередь по характеру назначенія недвижимости, по мѣстонахожденію, страховыя общества дѣлять на группы: 1) городскія 2) фабричныя 3) прифабричныя 4) сельско-хозяйственныя.

Огнеопасность постройки зависитъ въ значительной мѣрѣ отъ матеріала, изъ котораго она сдѣлана. Полагая этотъ принципъ въ основу классификаціи недвижимой собственности, страховыя общества намѣчаютъ нѣсколько видовъ:

- 1) постройки каменные, крытыя прочно
- 2) " " " непрочно
- 3) " " " соломой
- 4) Смѣшанныя, крытыя . . . . прочно
- 5) " " " непрочно
- 6) " " " соломой
- 7) деревянныя опять по тѣмъ же тремъ видамъ крышъ.

Движимость въ свою очередь дѣлится на три крупныхъ группы: а) квартирная движимость б) товары и в) орудія производства. Въ свою очередь каждая изъ названныхъ группъ подраздѣляется на отдельные виды, напр. квартирная движимость по классамъ горо-довъ и по характеру зданій, въ которыхъ она находится, товары на мѣстахъ продажи и на мѣстахъ производства и т. д.

Какое значение имѣть такая детальная классифіація стра-хуемаго имущества? Она является результатомъ долгой практики страховыkhъ обществъ. Послѣднія на основѣ эмпірическаго наблю-денія, послѣ ряда лѣтъ работы, пришли къ установленію этой клас-сифікації. Въ основѣ ея лежитъ различная степень вѣроятности пожара въ томъ и другомъ имуществѣ, а равно различая степень его опустошительности. Соответственно такой сложной классифі-каціи имущества опредѣляется и размѣръ преміи.

Практика огневого страхування различає объективную и субъективную пожарнуу опасность каждого имущества, или, какъ иногда говорятъ, физическую и моральную сторону риска.

Объективная опасность данного вида имущества зависит отъ условий, лежащихъ въ самомъ имуществѣ, независимо отъ личности его владѣльца. Сюда нужно отнести строительный материалъ, особенно материалъ покрытия, степень возгораемости и воспламеняемости (бензинъ въ красильныхъ заведеніяхъ, стружки въ деревообѣлочныхъ фабрикахъ), возможность передачи огня (скученность строеній, сосѣдство), противопожарные мѣры и средства (водопроводъ, огнетушители и пр.), характеръ освѣщенія (керосинъ, электричество) и т. п.

Субъективная опасность опредѣляется личностью владѣльца, его отношеніями къ окружающимъ, а равно общими соціальными и экономическими условіями. Здѣсь имѣеть важное значеніе материальное и соціальное положеніе страхователя, его интересъ къ застрахованному имуществу (собственникъ, арендаторъ, совладѣлецъ и пр.), его отношенія къ сосѣдямъ, мѣстные нравы (наличность поджоговъ изъ мести) и т. д.

Всѣ отмѣченныя условія, имѣющія существенно важное значеніе для определенія огнеопасности страхуемаго имущества, указываются страхователемъ въ объявлении по страхованию.

Необходимымъ приложеніемъ объявленія служить планъ и опись имущества. Первый имѣеть своей цѣлью показать расположение имущества владѣльца и ближайшихъ сосѣдей, а опись, являющаяся поясненіемъ чертежа, указываетъ назначеніе имущества, его наружный и внутренний видъ. „Опись, какъ выражается г. Луневскій, опредѣляетъ пожарную физіономію риска, т. е., указываетъ степень скопленія цѣнностей (склады, сїновалы), характеръ и назначеніе строеній (лавка, мастерскія), скученность, влияниесосѣдства и пр.“.

Вторымъ важнымъ моментомъ въ организаціи огневого страхования является оцѣнка. Она можетъ совершаться путемъ перехода отъ частей къ цѣлому (т. н. сложная оцѣнка) или отъ цѣлаго къ частямъ (упрощенная). Въ первомъ случаѣ опредѣляется цѣнность каждой составной части имущества (фундамента, стѣнъ, крыши и пр.) и общая стоимость выводится путемъ сложенія, во второмъ случаѣ опредѣляется общая стоимость имущества въ цѣломъ, затѣмъ послѣдняя разбивается на составные части.

„Правильная оцѣнка рисковъ, говоритъ одинъ иностранный исследователь, требуетъ въ наше время многосторонняго и проникновенного знанія разнообразныхъ хозяйственныхъ отношеній

учрежденій и предпріятій. Страховой техникъ долженъ быть знакомъ со всѣми формами предпріятій и средствами производства въ области торговли и сношеній и слѣдить за всѣми измѣненіями въ этой обширной области“.

Основаніемъ для оцѣнки строеній обычно служать мѣстныя цѣны на матеріалы и рабочія руки, при оцѣнкѣ товаровъ—рыночная или биржевая цѣны. Изъ стоимости имущества вычитывается сумма погашенія имущества соотвѣтственно сроку службы и предмету назначенія. Особенно трудной и отвѣтственной представляется оцѣнка такихъ сложныхъ рисковъ, какъ фабричное или заводское предпріятіе. Здѣсь необходимо обращать вниманіе на типы машинъ и станковъ; насколько конструкція послѣднихъ отвѣчаетъ новѣйшимъ образцамъ, примѣняемымъ въ тождественныхъ производствахъ. Оцѣнка такихъ сложныхъ рисковъ можетъ быть цѣлесообразна производима только специалистами техниками.

Какимъ путемъ устанавливается отношеніе страховой суммы къ цѣнности, это намъ извѣстно изъ общей части.

Вопросъ объ оцѣнкѣ имущества страховыми обществами вызвалъ въ Россіи горячую, страстную полемику между представителями частнаго коммерческаго страхованія и представителями земско-городского страхованія. Послѣдніе указывали на то, что коммерческое страхованіе, „давая широкій просторъ повышеннымъ страхованіямъ, поддерживаетъ и развиваетъ спекулятивное поджигательство, парализуя всѣ мѣры земства къ упорядоченію пожарно-страховыхъ условій въ деревнѣ“.

Въ нѣкоторыхъ земскихъ кругахъ было выдвинуто требование о введеніи обязательности земской оцѣнки.

Важнымъ шагомъ на пути къ осуществленію этой мысли слѣдуетъ признать офиціальное предложеніе нѣкоторыхъ членовъ Государственной Думы (1911 г.) объ организаціи надзора за страховыми оцѣнками.

Упрекъ коммерческому страхованію въ преувеличенности страховъ оцѣнокъ едва ли можно признать справедливымъ. Акціонерные общества проявляютъ особую заботу о приемѣ новыхъ страхований и о контролѣ надъ страховыми оцѣнками. Они содержать для этой цѣли большой штатъ инспекторовъ и техниковъ. На обязанности послѣднихъ лежитъ провѣрка дѣятельности агентовъ, составленіе оцѣнокъ принимаемыхъ на страхъ имуществъ, изученіе экономическихъ и бытовыхъ условій городовъ и мѣстно-

стей. Можно указать еще на коллективные осмотры уполномоченными страховыми обществами отдельных городовъ. Осматриваются все застрахованные здания и для каждого дома назначается предельная страховая сумма.

Разматриваемое обвинение не находитъ подтверждения въ статистическихъ данныхъ. Поджоги неуклонно возрастаютъ въ уѣздахъ, а не въ городахъ, где акціонерное страхование главнымъ образомъ работаетъ. И въ деревняхъ случаи самоподжоговъ сравнительно рѣдки, преобладающую массу составляютъ поджоги, произведенные посторонними лицами. „Горятъ преимущественно болѣе зажиточные крестьяне, говорить въ своемъ докладѣ г. Галимскій, такъ какъ у нихъ интенсивнѣе примѣненіе огня, большая населенность, накапливается горючій матеріалъ (кормовыя средства и топливо) и на нихъ, главнымъ образомъ, обрушаются сложныя взаимоотношенія и тренія сельской жизни“.

Огнемъ ликвидируются обычно въ нашей крестьянской средѣ обостренныя взаимоотношенія, возникающія на соціально-экономической почвѣ. Въ виду того, что акціонерное страхование работаетъ преимущественно среди зажиточныхъ крестьянъ, естественно, оно несетъ болѣе значительные убытки по поджогамъ сравнительно съ земствомъ.

Дѣйствительныя причины высокой горимости крестьянскихъ имуществъ заключаются не въ повышенной оцѣнкѣ, а въ бытовыхъ, соціальныхъ и экономическихъ условіяхъ. Съ этой точки зрѣнія уменьшеніе страховой обеспеченности ниже фактической цѣнности строеній не понизить, а увеличить горимость наиболѣе богатыхъ крестьянскихъ дворовъ, такъ какъ сдѣлаетъ ихъ болѣе уязвимыми для поджоговъ со стороны.

Опытъ акціонерного страхования показываетъ, что поджоги преимущественно вызываются не желаніемъ заработать на повышенной оцѣнкѣ, а представляются выходомъ изъ грядущаго неминуемаго разоренія. Чаще всего мотивами поджога служатъ экономический кризисъ, бездоходность предпріятія, невыгодный арендный договоръ, запутанность дѣлъ, судебная тяжба и т. д. Въ такихъ случаяхъ представляется выгоднымъ сжечь и умѣренно оцѣненное имущество, чтобы развязаться съ нимъ.

Организація контроля надъ страховыми оцѣнками вызываетъ много недоумѣній съ точки зрѣнія ея практической осуществимости. Кто будетъ вести этотъ контроль, какіе органы? Будетъ

ли онъ распространяться на всѣ виды страхуемаго имущества или только на недвижимость? Въ итогѣ все это создастъ много хлопотъ, заботъ страхователю, вызоветъ безконечные споры, тренія. И въ концѣ концовъ, основная задача страхованія — возмѣщеніе потерпѣвшему материальныхъ убытковъ не будетъ достигнута въ той мѣрѣ, какъ это имѣеть мѣсто сейчасъ при наличности нѣсколькихъ взаимно-конкурирующихъ формъ огневого страхованія.

Установленіе общеобязательныхъ оцѣнокъ имущества для принятія его на страхъ будеть въ значительной мѣрѣ стѣснять свободный народно-хозяйственный оборотъ. Этимъ будеть подрываться одинъ изъ устоевъ, на которомъ зиждется современное капиталистическое хозяйство. Въ разматриваемомъ требованіи нужно видѣть этапъ на пути къ осуществленію общественной монополизации страхового дѣла. Свою точку зрѣнія на этотъ вопросъ мы изложили выше, этой точкѣ зрѣнія мы остаемся вѣрны и при разсмотрѣніи данного частнаго вопроса<sup>1)</sup>.

Сложность классификаціи имущества, какъ объекта страхованія, обусловливается и сложность тарифовъ премій, примѣняемыхъ въ огневомъ страхованіи.

При построеніи тарифа премій по огневому страхованію исходять изъ разныхъ принциповъ. Въ основѣ построенія американского огневого тарифа лежить принципъ образцового города и идеального зданія съ точки зрѣнія минимальной огнеопасности. Тарифъ европейскихъ странъ базируется на историческомъ началѣ (прежняя фактическая горимость тѣхъ и другихъ рисковъ). Американцы конструируютъ типъ образцового города и такого же зданія и опредѣляютъ основную тарифную ставку для данного типичнаго риска въ образцово устроенномъ городѣ. Для отклоненій отъ указанного типа вводится система надбавокъ. Наша русская практика начинаетъ переходить въ послѣднее время къ американской системѣ построенія тарифа.

Тарифы бывають общіе и специальные. Послѣдніе устанавливаются или въ виду особой огнеопасности страхуемыхъ предметовъ или въ зависимости отъ мѣстности (т. н. географической коэффи-

<sup>1)</sup> Интересныя соображенія по вопросу объ установленіи дѣйствительнаго контроля за страховыми оцѣнками можно найти въ докладѣ Серговскаго — Горимость Россіи и проектируемый законъ объ установленіи дѣйствительнаго контроля за страховыми оцѣнками. Изв. Общества Страх. Зн. В. VII.

цінгъ). Существуетъ специальный тарифъ на застрахование отъ огня имуществъ въ г. Петроградѣ и его окрестностяхъ, на застрахование отъ огня имуществъ на ярмаркахъ и т. д. Особое значение имѣетъ специальный тарифъ для фабрикъ и заводовъ въ виду разной огнеопасности тѣхъ и другихъ отраслей промышленности. Вся промышленность дѣлится по группамъ производствъ, а каждая изъ этихъ группъ по классамъ построекъ. Фабричныя и заводскія предприятия раздѣляются на два класса по степени опасности освѣщенія и отопленія. Къ первому классу стносятся тѣ, которые имѣютъ неопасное освѣщеніе (электрическое, газовое) и неопасное отопленіе (паровое, водяное), ко II классу, когда они опасны по освѣщенію и по отопленію.

Тарифъ премій на застрахование фабрикъ и заводовъ измѣняется соотвѣтственно средствамъ огнетушенія, имѣющимся въ предпрѣятіи. Практика огневого страхованія различаетъ нѣсколько категорій огнетушительныхъ средствъ. Отличные средства тушенія включаютъ водопроводъ, наличность пожарныхъ крановъ и паровой насосъ; очень хорошими средствами тушенія считаются наличность водопровода и затѣмъ либо пожарныхъ крановъ, либо только паровой машины.

Характерную особенность фабричнаго тарифа составляютъ правила о разъединеніи и вліяніи фабрикъ на имущество (размѣры разрывовъ между зданіями, устройство наружныхъ и внутреннихъ брандмауеровъ и пр.).

Общіе тарифы въ свою очередь подраздѣляются на городской и сельско-хозяйственный. Города, равно и кварталы ихъ, какъ и губерніи раздѣлены на классы по степени своей огнеопасности. Установленіе классовъ городовъ и мѣстностей производится отчасти на основаніи данныхъ пожарной статистики обществъ, а отчасти на основаніи специальныхъ осмотровъ уполномоченными страховыхъ обществъ. Для иллюстраціи приведемъ въ извлеченіи данные коллективнаго осмотра кіевской комиссіей инспекторовъ г. Чернигова.

„Черниговъ, читаемъ въ отчетѣ, расположены у р. Десны и ея притока Стриженъ, этимъ послѣднимъ, а также оврагами дѣлится на три совершенно отдѣльныхъ риска. Кромѣ того, въ центральной, самой обширной части города имѣется нѣсколько площадей и бульваровъ, которые въ свою очередь представля-

ють разрывы, гарантирующіе отъ повального распространенія пожара“.

Затѣмъ идутъ данные о пожарной командѣ, обѣ освѣщеніи, водопроводѣ, улицахъ, площадяхъ и т. д.

По степени огнеопасности и по качеству рисковъ городъ былъ раздѣленъ на 3 категоріи. Къ первой категоріи отнесены безопасные кварталы въ пожарномъ отношеніи, ко второй—менѣе опасные и къ третьей—опасные.

Установленный для Чернигова тарифъ предложено было комиссией инспекторовъ примѣнить слѣдующимъ образомъ:

въ кварталахъ I категоріи со скидкою . . .	20%
” ” II ” ” . . .	10%
” ” III ” съ надбавкою . .	10%

Тарифныя ставки дѣлятся у насъ на основныя и дополнительныя. Первые установлены въ копѣйкахъ со ста руб. застрахованной суммы, а вторые въ % къ основной ставкѣ. Въ тарифахъ русскихъ акціонерныхъ обществъ основныя ставки назначаются для каждого вида имущества, какъ максимальныя. Всѣ тѣ условія, которыя понижаютъ пожарную опасность имущества, учитываются системой скидокъ, иногда значительно понижающихъ основную ставку. Цѣлесообразно выработанная система тарификаціи имущества, помимо ея основного значенія—согласованія премій съ дѣйствительной опасностью рисковъ, является еще важнымъ факторомъ улучшения страховой среды. Благодаря системѣ дифференціальныхъ премій произошло переустройство фабрикъ, заводовъ, торговыхъ помѣщеній, складовъ и пр. „Удачно составленный тарифъ премій творитъ чудеса,“ говоритъ Meunier.

Поучительный примѣръ въ этомъ отношеніи даетъ исторія страхованія паровыхъ мукомольныхъ мельницъ въ нашихъ акціонерныхъ обществахъ. Эти мельницы причиняли страховщикамъ громадные убытки. Повышеніе ставокъ не помогало дѣлу, тогда страховая общество рѣшили выработать для мельничныхъ рисковъ новый тарифъ премій. Установивъ болѣе правильное соотношеніе между тарифными ставками въ зависимости отъ стоимости мельницъ, общества стали дѣлать скидки за каждое серьезное пожарное улучшеніе въ ихъ конструкціи. Новый тарифъ премій былъ введенъ съ 1902 г. и дѣйствіе его было поразительно, какъ это видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

въ 1900 г.	убыточность (отношение убытковъ къ собранной преміи)	173%
„ 1901 „	„	172%
„ 1902 „	„	58%
„ 1903 „	„	66%
„ 1904 „	„	43%

При рациональномъ устройствѣ мельницы размѣръ страховой преміи понижался до 12—13% основной ставки, назначенной для мельницы прежняго типа.

Спринклеры, являющіеся однимъ изъ наиболѣе важныхъ средствъ въ смыслѣ автоматического тушенія возникающаго огня, введены были въ Россіи почти исключительно благодаря вліянію страховыхъ учрежденій, установившихъ скидку за устройство спринклеровъ. Наибольшее распространеніе спринклеры получили въ текстильной промышленности.

Для городовъ общества выработали подробныя правила о противопожарныхъ водопроводахъ. Если въ городѣ имѣется подобный водопроводъ, то дѣлается специальная скидка при страховании городского имущества.

Въ этомъ случаѣ наши страховые общества слѣдовали практикѣ американскихъ страховыхъ обществъ, широко развившихъ превентивную дѣятельность. Результатомъ всей исторической жизни обществъ явилось признаніе, что для лучшей постановки страхования необходимо уничтоженіе причинъ пожара. Начало предупредительной системѣ было положено взаимнымъ фабричнымъ страхованиемъ въ С. Штатахъ. Оно поставило своей задачей изысканіе и примѣненіе мѣръ, предупреждающихъ пожары. Для ея решения необходимо было изучить всѣ условія, вызывающія пожаръ и благопріятствующія его распространенію. Здѣсь страховыми обществами пришлось вплотную подойти къ архитектурному и инженерному искусству. Ими выработаны строительные уставы, промышленные планы зданій, промышленныхъ заведеній, образцовые типы оборудования зданій освѣщеніемъ, отопленіемъ и пр. Результаты такой широко развитой превентивной системы для страхового дѣла получились благопріятные. Примѣръ С. Штатовъ вызвалъ подражаніе и въ другихъ странахъ.

#### § 43. Распределение пожарной опасности.

Для успешного развитія операций по огневому страхованию страховщикъ долженъ самымъ тщательнымъ образомъ ознакомить-

ся съ мѣстными условіями. Для этой цѣли онъ собираетъ статистическая данная относительно условій скученности построекъ, ихъ характера, преобладающихъ промысловъ въ данной мѣстности, о положеніи торговли и промышленности, благосостояніи населенія и тенденціи въ развитіи этого благосостоянія—возрастаетъ или падаетъ благосостояніе населенія. За этими общими данными слѣдуетъ выясненіе тѣхъ условій, которыя имѣютъ прямое и непосредственное отношеніе къ огневому страхованию и прежде всего выясненіе противопожарныхъ условій—топографіи мѣстности (гористая, ровная, пересѣченная,) распланировки (ширина улицъ, площади, сады и пр.), водоснабженія, пожарной команды; наконецъ, необходимо собрать свѣдѣнія о частотѣ пожаровъ въ данной мѣстности и о дѣятельности другихъ страховыхъ обществъ.

Ориентировка въ указанныхъ условіяхъ выяснить то страховое поле, на которомъ придется работать страховщику.

Частныя страховыя предпріятія уже при началѣ своей дѣятельности замѣтили, что нагроможденіе страхований въ узкихъ пространственныхъ границахъ (напр. въ опредѣленной части города) можетъ угрожать финансовой устойчивости общества при крупныхъ пожарахъ. Для устраненія этой опасности необходимо было ограничить число и высоту принимаемыхъ на страхъ рисковъ внутри опредѣленныхъ границъ. Это стремленіе и нашло свое выраженіе въ расширениі дѣятельности страховыхъ обществъ на возможно большую территорію. Первые англійскія страховыя общества скоро распространили свою дѣятельность на все королевство, а потомъ перенесли ее и на континентъ. Этому же примѣру слѣдовали и германскія страховыя общества, напр. Лейпцигское общество страхования отъ огня, основанное въ 1819 г., уже въ 1822 г. распространило свои операции на Швейцарію, Царство Польское, Остзейскій край, Данію, Швецію, въ 1824 г.—на Мексику, Чили, Перу, а въ 1826 г. на С. Штаты.

Мысль о распределеніи рисковъ по территоріи получила впослѣдствіи систематическую обработку и вылилась въ ученіе о комплексахъ и группировкѣ рисковъ. Подъ комплексомъ рисковъ понимается настолько изолированная посредствомъ рѣки, площади, сада, пустыря и пр. часть мѣстности или кварталь города, что возникшій въ немъ пожаръ не можетъ перекинуться на другіе кварталы. Подъ рискомъ понимаютъ сумму тѣхъ объектовъ, которые могутъ быть разрушены однимъ и тѣмъ же пожаромъ безъ

передачи на разстояніе. Страховое общество на основанії изученія комплексовъ рисковъ и ихъ характера опредѣляетъ ту предѣльную сумму, какую оно можетъ принять на свой страхъ по каждому комплексу рисковъ безъ ущерба для дѣла. Эта предѣльная сумма носить названіе *максимума* страховой суммы. Эти максимумы, различные для каждого рода и вида страхованій, заносятся въ особыя таблицы, известныя подъ именемъ максимальныхъ таблицъ. Послѣднія могутъ быть измѣняемы и дополняемы на основаніи указаній опыта. Для разбивки мѣстности на комплексы рисковъ необходимо имѣть планы мѣстностей, въ особенности планы городовъ, гдѣ скопляется множество рисковъ. Отдѣльные части города закрашиваются на планѣ краской соотвѣтственно установленнымъ комплексамъ и группамъ рисковъ; при одномъ взгляде на такую картограмму сразу видно, гдѣ сконцентрированы риски страхового общества, а гдѣ они имѣются въ небольшомъ числѣ. Слѣдовательно, въ одномъ мѣстѣ ему необходимо ограничивать пріемъ страхованій, а въ другомъ—расширять.

Разбивка на комплексы крупныхъ городовъ, гдѣ строительное искусство доведено до высшей ступени совершенства, не имѣеть особаго значенія, за исключеніемъ окраинъ, такъ какъ здѣсь каждый домъ, устроенный согласно требованіямъ новѣйшей техники, представляетъ отдѣльный изолированный рискъ. Распространеніе пожара на другія строенія, благодаря отличнымъ противопожарнымъ средствамъ, брандмауерамъ, въ значительной мѣрѣ устраивается.

Въ случаѣ размѣръ страховой суммы по каждому комплексу рисковъ превышаетъ установленный максимумъ, общество передаетъ излишекъ, называемый *экспедентомъ*, въ перестрахованіе въ другія общества.

**§ 44. Основные элементы горючести.** Для цѣлесообразной постановки огневого страхованія необходимо вести учетъ всѣхъ тѣхъ элементовъ, которыми опредѣляется какъ частота и опустошительность пожаровъ, такъ равно и отношеніе пожаровъ къ материальнымъ средствамъ страхового общества. Страховая практика выработала для обозначенія этихъ элементовъ рядъ специальныхъ терминовъ.

Для установленія финансового плана страхового предпріятія весьма существеннымъ представляется определеніе *горючести страхового рубля*. Послѣдній терминъ обозначаетъ, сколько копѣекъ

страхового убытка приходится на каждый рубль застрахованной суммы. Размѣръ горимости страхового рубля выражается дробью, числителемъ которой является общий размѣръ убытка, а знаменателемъ вся застрахованная сумма. Въ обществѣ застраховано имущество на 500 тыс. руб., въ годъ оно понесло убытку на 20 тыс. руб., въ такомъ случаѣ горимость страхового рубля будетъ равна 4 коп. на 1 руб. страховой суммы. Иногда эта величина показывается въ коп. со 100 руб.

Такое же значеніе имѣть и горимость страховой преміи. Послѣдняя опредѣляется процентнымъ отношеніемъ страхового убытка за данный періодъ къ страховой преміи за тотъ же періодъ. Данныя о горимости страховой преміи обычно публикуются въ отчетахъ страховыхъ обществъ. По даннымъ о пожарныхъ убыткахъ за 1912 г. нашихъ акціонерныхъ обществъ среднее отношеніе убытковъ къ преміи за собственный счетъ равнялось 67,3%.

Ясно, что указанныя двѣ величины имѣютъ важное значеніе для финансового плана. Если въ концѣ операционаго года окажется, что горимость страховой суммы превышаетъ 100% и близка къ этой величинѣ, то понятно, при такихъ условіяхъ страхование не можетъ существовать; такъ какъ общество, помимо расходовъ на покрытие страховыхъ убытковъ, несетъ еще и другие расходы (административные, аквізіціонные и пр.). Эти расходы ему нужно покрывать изъ преміи, которую поглотили страховые убытки. Очевидно, на покрытие другихъ расходовъ приходится обращать резервные капиталы или измѣнять финансовый планъ предпріятія (повышать преміи, сокращать расходы, ограничивать страхование опасныхъ рисковъ и пр.). Страховое общество устанавливаетъ коэффиціенты горимости страхового рубля или горимости страховой преміи по каждому роду страхований. Для этого нужно брать возможно болѣе однородные комплексы страхований; при такихъ условіяхъ руководители страхового предпріятія получать для себя цѣнныя указанія относительно положенія и направленія дѣятельности общества въ будущемъ. Для нихъ ясно будетъ, какіе виды застрахованного имущества являются невыгодными для общества, а какіе—выгодны, гдѣ нужно ограничить приемъ страхований или повысить преміи, а гдѣ слѣдуетъ расширить или понизить преміи. По даннымъ акціонерного страхования, горимость ткацкихъ заведеній въ періодъ 1905—1909 г. равнялась 59 коп. со 100 руб. страховой суммы, между тѣмъ какъ горимость каменныхъ строеній въ городахъ за тотъ же періодъ колебалась между 14 и 11 коп.

Въ коэффиціентахъ горимости за извѣстный періодъ мы находимъ лучшіе показатели измѣненія пожарныхъ условій. Данныя нашего акціонерного страхованія за десятилѣтіе 1900—1910 г. показываютъ извѣстное, правда медленное, паденіе горимости всѣхъ строеній въ городахъ, какъ это видно изъ слѣдующихъ цифръ:

1900—25 к. со 100 р. стр.	суммы 1904—19 к.	1908—25 к.
1901—44 „	1905—24 „	1909—23 „
1902—25 „	1906—30 „	1910—20 „
1903—19 „	1907—26 „	

Болѣе замѣтнымъ представляется паденіе горимости каменныхъ городскихъ построекъ, крытыхъ прочно, какъ показываютъ слѣдующія цифры:

1900	—	15	коп.
1902	—	14	„
1904	—	11	„
1906	—	16	„
1908	—	13	„
1910	—	10	„

Для выясненія горимости страхового рубля и страховой преміи необходимъ учетъ другихъ величинъ, опредѣляющихъ основные элементы пожарной статистики.

Горимость страхового рубля расчленяется на слѣдующія простыя величины: 1) частость пожаровъ, 2) опустошительность пожаровъ, 3) полноту сгоранія, 4) средній размѣръ одного горѣвшаго страхованія и средній размѣръ одного застрахованнаго владѣнія.

Страховые убытки общества зависятъ прежде всего отъ *частоты пожаровъ*; подъ послѣдней разумѣется среднее число пожаровъ на 1000 отдѣльныхъ рисковъ. Однако этого показателя недостаточно для опредѣленія размѣра убытковъ—могутъ быть разные пожары по силѣ дѣйствія или, какъ говорятъ, страховые практики, *по опустошительности*. Послѣдняя устанавливается дѣленiemъ пострадавшихъ строеній на число пожаровъ за извѣстный періодъ. Опустошительность пожара показываетъ, сколько отдѣльныхъ рисковъ повреждаетъ, въ среднемъ, одинъ пожаръ.

Сила пожара опредѣляется еще и другой величиной *полнотой сгоранія*. Пожаромъ можетъ быть уничтожена часть строенія, напр. только крыша, или же все строеніе до фундамента. Полнота сгоранія выражаетъ отношеніе выданнаго страхового вознагражде-

нія къ общей страховой суммѣ потерпѣвшихъ строеній. Она получается какъ частноe отъ дѣленія первого числа на второе. Полноту сгоранія нельзя смѣшивать съ горимостю страхового рубля, въ послѣднемъ случаѣ пожарный убытокъ выражается въ доляхъ всей страховой суммы портфеля, а не только пострадавшихъ рисковъ.

Важными элементами въ статистикѣ огневого страхованія являются еще *средній рискъ портфеля*, подъ которымъ понимается средній размѣръ страховой суммы отдѣльного риска, а равно и *средній размѣръ пострадавшихъ рисковъ*, т. е. страховая сумма, въ среднемъ, одного горѣвшаго риска<sup>1)</sup>). Средній рискъ портфеля и средній размѣръ пострадавшихъ рисковъ могутъ не совпадать въ одномъ и томъ же страховомъ предпріятіи. Въ обществѣ, гдѣ имѣется, положимъ, невысокій средній размѣръ портфеля, могутъ преимущественно горѣть крупные риски и слѣдовательно, средній размѣръ пострадавшихъ рисковъ будетъ высокъ; возможно, конечно, и обратное явленіе.

Частота пожаровъ, ихъ опустошительность, полнота сгоранія и средній рискъ портфеля—всѣ эти элементы характеризуютъ горимость страхового рубля.

Въ задачу пожарной статистики входитъ обслѣдованіе указанныхъ элементовъ. Полученные ряды цифръ даютъ возможность выяснить причины неустойчивости горимости той или иной группы имуществъ и принять соотвѣтствующія мѣры. Если мы наблюдаемъ значительныя колебанія въ опустошительности пожаровъ при устойчивости другихъ элементовъ, то очевидно причина неустойчивости горимости страхового рубля лежитъ въ этихъ колебаніяхъ. Для устраниенія опустошительности, нужно обратить вниманіе на причину ея, именно, на скученность застрахованныхъ строеній.

Если мы видимъ превышеніе средняго горѣвшаго страхованія надъ среднимъ страхованіемъ, то это ясное доказательство неблагопріятнаго состава портфеля. Повышеніе частоти пожаровъ можетъ побудить выяснить мѣстная экономическая условія, вызывающія такое повышеніе, напр., утрата торгового значенія мѣстности, упадокъ дачной жизни и пр.

Анализъ элементовъ горимости рубля представляетъ большой

<sup>1)</sup> Условныя алгебраическія обозначенія для указанныхъ элементовъ горимости можно найти въ статьѣ Луневскаго—Анализъ горимости страхового рубля. Вѣстникъ взаимнаго страхованія 1910. Декабрь.

интересъ для прямого страхования. Онъ выясняетъ дефекты въ постановкѣ дѣла, незамѣтные для невооруженного глаза.

Регистрація пожарно—страховыхъ данныхъ должна быть приспособлена къ установлению вышеуказанныхъ элементовъ. Наиболѣе удобнымъ пріемомъ регистраціи является карточная система. Различаютъ двоякаго рода карточки—*страховую* карточку для каждой категоріи однородныхъ рисковъ, куда заносится число застрахованныхъ объектовъ, страховая сумма и премія, и *пожарную* карточку, куда заносятся данныя о числѣ пострадавшихъ отъ пожара рисковъ, о страховомъ вознагражденіи и страховой суммѣ пострадавшихъ строеній, о времени и причинѣ пожара и др. Въ концѣ года по каждой категоріи рисковъ составляются особыя таблицы элементовъ горимости страхового рубля.

**§ 45. Ликвидациія пожарныхъ убытковъ.** Подъ ликвидацией пожарныхъ убытковъ понимаютъ окончательный расчетъ страховщика со страхователемъ по поводу произшедшаго пожара. При наступленіи пожара страхователь обязанъ принять всѣ мѣры, необходимыя для спасенія и сохраненія застрахованаго имущества. Страховыя общества въ свою очередь обязываютъ своихъ агентовъ немедленно являться на пожаръ для охраны интересовъ своего общества. Агенту предоставлено право дѣлать соотвѣтствующія указанія страхователю, въ случаѣ будеть замѣчено небрежное отношеніе страхователя къ спасенію или сохраненію имущества. При составленіи полицейскаго протокола о пожарѣ необходимо обратить вниманіе на включеніе въ него всѣхъ обстоятельствъ, выясняющихъ причину возникновенія пожара. Посылкой извѣщенія въ общество о пожарѣ обязанности агента, какъ такового оканчиваются.

Въ свою очередь и страхователь обязанъ увѣдомить страховое общество въ теченіе срока, указанного въ полисѣ (отъ 3 до 8 дней) о наступленіи страхового случая. Если пожаръ произошелъ въ движимомъ имуществѣ или товарѣ, страхователь, сверхъ извѣщенія о пожарѣ, обязанъ представить въ опредѣленный срокъ подробную опись имущества, находившагося у него въ день пожара (т. н. инвентарь). Въ этой описи указывается, какое имущество повреждено огнемъ и въ какой степени, какое уничтожено совсѣмъ, какое осталось неповрежденнымъ, стоимость имущества ко дню пожара и размѣръ понесенного убытка.

Ликвидациія пожарнаго убытка обычно производится черезъ особо уполномоченное лицо (ликвидатора), присыпаемое на мѣсто

правлениемъ общества. Отъ ликвидатора требуется много такта, хладнокровія, знанія людей и интеллигентность. Выборъ кандидатовъ на эту должностъ необходимо производить особенно тщательно.

Ликвидацио пожарныхъ убытокъ приходится вести въ двухъ направленихъ: въ юридическомъ, т. е., въ выясненіи формальныхъ правъ страхователя на возмѣщеніе страхового убытка, и въ техническомъ, т. е., въ установлениі размѣра этого убытка.

Юридическая сторона дѣла требуетъ того, чтобы ликвидаторъ убѣдился путемъ осмотра документовъ, плана, адреса, что горѣло застрахованное имущество, а не какое-либо другое. Необходимо выясненіе того, не было ли страхователемъ допущено какихъ-либо нарушеній страхового договора (напр. допущено двойное страхование или дострахование безъ вѣдома страховщика и пр.).

Техническая сторона дѣла начинается съ осмотра остатковъ и изслѣдованія причинъ пожара. Послѣднее очень важно въ виду возможности спекулятивнаго поджога.

Важную часть ликвидациі образуетъ составленіе акта осмотра вмѣстѣ съ техническимъ описаніемъ убытокъ. Актъ имѣть рѣшающее значеніе при возможныхъ судебныхъ процессахъ, поэтому составленіе акта, подписываемаго двумя сторонами, требуетъ особаго вниманія. При описаніи поврежденій необходимо указывать, что повреждено и въ какой мѣрѣ, и что уцѣлѣло.

По составленіи протокола осмотра и описанія убытокъ, слѣдуетъ составленіе сметы убытокъ (переводъ убытка на деньги). Здѣсь ликвидатору приходится идти шагъ за шагомъ по ранѣе составленной описи поврежденій и для каждого отдѣльного поврежденія указывать денежную его стоимость. Для того, чтобы успѣшно провести эту часть ликвидациі, необходимо знакомство съ мѣстными справочными цѣнами на матеріалы, товары и рабочія руки. Большую помощь можетъ оказывать урочное положеніе и справочные цѣны строительныхъ отдѣленій Городскихъ Управъ, а равно и Губернскихъ Правленій.

Для опредѣленія размѣра страхового вознагражденія необходимо еще переоцѣнка имущества на день несчастнаго случая. Мы знаемъ, что оцѣнка имущества производится въ моментъ принятія страхования. Но дѣло въ томъ, что имущество за время страхования можетъ понизиться или наоборотъ повыситься въ цѣнности. Эта т. н. послѣпожарная оцѣнка является единственнымъ средствомъ установить дѣйствительный убытокъ, вызванный пожаромъ.

Въ послѣднее время въ нашей специальной прессѣ горячо обсуждался вопросъ о допожарной и послѣпожарной оцѣнкѣ. Мы согласны съ тѣмъ, что послѣдняя представляетъ важное средство въ борьбѣ съ спекулятивными пожарами, вызываемыми повышенными оцѣнками. Неправильности, ошибки или недосмотры въ допожарной оцѣнкѣ могутъ быть исправлены оцѣнкой послѣ пожара.

Когда мы знаемъ цѣнность имущества въ день пожара и стоимость остатковъ, то путемъ простого вычитанія можно определить и размѣръ страхового убытка. Въ такомъ случаѣ не будетъ надобности въ составленіи сметы убытковъ, о которой было сказано выше.

Отношеніе страхового вознагражденія къ пожарному убытку зависитъ отъ того, было ли имущество застраховано въ полной стоимости или нѣтъ (см. обѣ этомъ выше).

Страховое вознагражденіе обычно выдается деньгами. Однако уставы нѣкоторыхъ обществъ предусматриваютъ натуральное вознагражденіе (исправление въ натурѣ средствами страховщика поврежденій, причиненныхъ пожаромъ).

Установлены сроки для выдачи страхового вознагражденія, при просрочкѣ по винѣ страховщика на страховое вознагражденіе начисляются проценты (6%). Можно указать, что на страховое вознагражденіе никѣмъ не можетъ быть наложенъ арестъ или запрещеніе, за исключеніемъ, конечно, залогодержателей.

Съ выдачей страхового вознагражденія къ страховщику переходятъ принадлежащія страхователю права на возмѣщеніе страховыхъ убытковъ со стороны третьихъ лицъ (т. н. право регресса).

Дальнѣйшая судьба страхового договора зависитъ отъ размѣра убытка. Въ случаѣ вознагражденіе за пожарный убытокъ не достигло 20% страховой суммы, то изъ договора исключается часть имущества уничтоженная пожаромъ. Въ отношеніи остальной части имущества общество можетъ отказаться отъ договора, но въ такомъ случаѣ должно возвратить страхователю премію пропорционально сроку страхования и страховой суммѣ.

Если убытокъ составляетъ 20% и болѣе, то договоръ обязательно прекращается со дня пожара безъ возврата уплаченной страхователемъ преміи.

#### *§ 46. Взаимное городское страхование.*

На страховомъ рынке Россіи имѣютъ важное значеніе городскія общества взаимного страхования. Исторія этихъ обществъ намъ

извѣстна, остается выяснить основные начала ихъ организаціи и главнѣйшіе принципы ихъ дѣятельности.

Въ настоящее время для учрежденія городскихъ взаимныхъ обществъ существуетъ нормальный уставъ, переработанный въ 1909 г. изъ прежнихъ образцовыхъ уставовъ.

Цѣлью общества, по этому уставу, является страхование городского недвижимаго имущества (въ нѣкоторыхъ случаяхъ и движимаго) и улучшеніе противопожарныхъ мѣропріятій. Нѣкоторыя общества имѣютъ для послѣдней цѣли свои пожарныя команды, большинство дѣлаетъ ежегодныя ассигнованія городамъ на борьбу съ пожарами.

Всѣ вновь возникающія общества обязаны перестраховывать свои риски въ Россійскомъ союзѣ обществъ взаимнаго отъ огня страхованія.

Объектомъ страхованія въ этихъ обществахъ является прежде всего городская недвижимая собственность, затѣмъ движимое имущество, въ видѣ исключенія, товары. Обычно районъ дѣятельности такихъ обществъ ограничивается предѣлами города; нѣкоторыя общества имѣютъ разрѣшеніе на производство операций и въ другихъ городахъ, (напр. общество губернскаго города получаетъ разрешеніе на производство страховыхъ операций въ уѣздныхъ городахъ) <sup>1)</sup>.

Какъ правило, всякой страхующій въ обществѣ свое имущество, является вмѣстѣ съ тѣмъ и его членомъ. Членамъ предоставляется право на участіе въ управлѣніи дѣлами общества, на установленную скидку съ преміей, а впослѣдствіи и на безплатный полисъ; съ другой стороны, на нихъ лежитъ и обязанность участвовать въ дополнительной раскладкѣ для покрытія пожарныхъ убытковъ въ случаѣ недостатка у общества другихъ средствъ.

<sup>1)</sup> Интересный примѣръ въ этомъ отношеніи представляетъ Московское взаимное общество, возбудившее въ 1913 г. ходатайство о распространеніи операций общества на имущество, находящіяся внѣ муниципальной черты въ предѣлахъ всей Московской губерніи. Ходатайство увѣнчалось успѣхомъ, и § 2 Устава былъ соотвѣтствующимъ образомъ измененъ.

Можно думать, что примѣръ Московскаго общества найдетъ подражателей, и постепенно, городскія общества взаимнаго страхованія превратятся въ губернскія взаимныя общества. Благами взаимнаго страхованія сможетъ воспользоваться сельское и иногороднее населеніе.

Первоначально размѣръ этихъ дополнительныхъ взносовъ не опредѣлялся въ уставахъ, позже стали ограничивать его размѣромъ трехкратной, пятикратной страховой преміи.

Распорядительными органами обществъ взаимнаго страхования является общее собраніе членовъ или собраніе уполномоченныхъ, а исполнительными органами—правлениѳ, наблюдательный комитетъ и ревизіонная комиссія. Функціи названныхъ органовъ напоминаютъ функціи органовъ акціонерныхъ обществъ. Можно указать только, что собранія уполномоченныхъ появляются въ тѣхъ обществахъ, где имѣется значительное число членовъ. Для устраненія многолюдства уставы обществъ предусматриваютъ избраніе членами страхователями изъ своей среды особыхъ уполномоченныхъ, собранія которыхъ и замѣняютъ общія собранія членовъ въ болѣе мелкихъ обществахъ. Введеніе собранія уполномоченныхъ представляется цѣлесообразнымъ и тамъ, где районъ дѣятельности общества захватываетъ нѣсколько городовъ.

Уставы обществъ обычно предусматриваютъ, по накопленіи достаточнаго запаснаго капитала, пониженіе страховыхъ премій, а иногда и освобожденіе страхователей отъ ихъ платежа (т. н. золотые полисы). Выдача золотыхъ полисовъ допускается только въ томъ случаѣ, когда однихъ процентовъ съ запаснаго капитала будетъ достаточно на покрытие издержекъ по управлению и пожарныхъ убытковъ по средней сложности за все предшествующее время.

Въ практикѣ нашихъ городскихъ обществъ наблюдается двѣ системы скидокъ. Одни общества, не дѣляя постепенныхъ скидокъ съ премій, освобождаютъ страхователей отъ платежа премій по истечении опредѣленнаго ряда лѣтъ.

Другія придерживаются системы прогрессивно возрастающихъ скидокъ черезъ определенные періоды.

Вопросъ о золотыхъ полисахъ и скидкахъ представляется весьма важнымъ въ нашемъ взаимномъ городскомъ страхованиі. Значеніе его можно иллюстрировать примѣромъ, взятымъ изъ дѣятельности Московскаго общества, ведущаго образцово дѣло взаимнаго страхованія.

Нѣкоторыя общества вводили систему понижений недостаточно обоснованную на статистическихъ данныхъ, въ результатѣ вслѣдствіи имъ приходилось отказываться отъ принятой системы (Одесское общество). Это дѣйствовало неблагопріятно на обыга-

телей, мало знакомыхъ съ дѣломъ. Послѣдніе теряли довѣріе въ устойчивость взаимнаго страхованія.

Ясно, что для пониженій необходимъ опредѣленный планъ. При выработкѣ такого плана Московское общество исходило изъ слѣдующаго принципа: ежегодно изъ окладной преміи каждого страхователя должна оставаться известная сумма для прироста запасного капитала. Безплатный полисъ можетъ быть выданъ страхователю тогда, когда ежегодные доходы съ его доли запасного капитала будутъ достаточны для покрытія всѣхъ падающихъ на это страхованіе ежегодныхъ расходовъ.

Статистическія данныя общества указывали на то, что въ среднемъ на каждые 100 руб. окладной преміи приходилось ежегодно пожарныхъ убытковъ около 41 руб., сюда нужно прибавить еще 14 руб. на расходы по управлению, значитъ ежегодный остатокъ преміи будетъ равняться 45 руб. Какъ видимъ, размѣръ этого остатка зависитъ, съ одной стороны, отъ измѣненія средней относительной горимости, съ другой, отъ измѣненія средней суммы расходовъ по управлению.

Для вычисленія размѣра запасного капитала, при наличности котораго возможна выдача бесплатнаго полиса, представлялось необходимо опредѣлить высоту процента, приносимаго этимъ капиталомъ. Правленіе общества признало возможнымъ опредѣлить его въ  $4\frac{1}{2}\%$ . Оказалось, что при окладной преміи въ 100 руб. доля запасного капитала, дававшая право на получение бесплатнаго полиса, должна равняться 1.222 руб.

На основаніи сдѣланныхъ расчетовъ правленіе предложило новую схему пониженій, нѣсколько отклонявшуюся отъ прежней, каковая и была принята въ 1909 г.

Разрабатывая этотъ вопросъ, Московское общество произвело опросъ тридцати старѣйшихъ обществъ. Изъ полученныхъ ответовъ выяснилось, что, при всемъ разнообразіи практики, размѣры скидокъ устанавливались чисто случайно.

Московское общество показало еще другой примѣръ приспособленія къ требованіямъ жизни. Въ цѣляхъ удешевленія страхованія оно выработало для желающихъ особую таблицу скидокъ. По этой таблицѣ приемная премія понижалась сразу же на 25% противъ основной таблицы, и затѣмъ каждые три года на 2%. При такихъ условіяхъ запасный капиталъ, нужный для выдачи бесплатнаго полиса, накапливался только къ 48 году страхованія,

а не къ 30 году, какъ при основной таблицѣ. Первоначально установленная скала понижений считалась основной, применение же второй допускалось только въ случаѣ желанія страхователей. Большинство новыхъ страхователей предпочитало заключать страхованія по второму плану.

Въ 1911 г. Московское общество еще понизило премій для лучшихъ каменныхъ рисковъ. Пріемные ставки были понижены противъ нормального оклада на 45%, дальнѣйшія понижения выражались въ размѣрѣ 1% черезъ каждые четыре года. Полученіе бесплатного полиса относилось къ 50 году страхованія. Какъ видно, изъ отчетовъ общества за 1912 г. не только новыя страхованія каменныхъ строеній заключаются на условіяхъ 1911 г., но и многія старыя перешли на этотъ планъ.

Опытъ Московскаго взаимнаго общества страхованія отъ огня показываетъ, что въ основѣ скидокъ, золотыхъ полисовъ долженъ лежать слѣдующій принципъ: годичная сумма понижений страховыхъ премій не должна превышать суммы доходовъ на запасный капиталъ общества. Нѣкоторыя общества установили такой порядокъ скидокъ, что годичная стоимость послѣднихъ превышаетъ доходъ на запасный капиталъ. При такомъ положеніи дѣла, владельцы имуществъ, состоящіе непродолжительное время на страхѣ общества, кроме собственного риска, оплачиваютъ отчасти рискъ общества по имуществамъ, пользующимся скидками. Къ тому же у нихъ нѣтъ гарантіи, что въ будущемъ и они воспользуются такой же льготой. Уставы обществъ предусматриваютъ возможность изменения системы скидокъ въ случаѣ недостачи средствъ: слишкомъ щедрыя скидки въ начальные годы могутъ быть замѣнены въ будущемъ воспрещеніемъ на рядъ лѣтъ всякихъ скидокъ. Разумѣется, здѣсь будутъ нарушены интересы страхователей различной продолжительности состоянія на страхѣ общества.

Существенно важнымъ вопросомъ для городского взаимнаго страхованія является организація перестрахованія. Незначительность страхового поля городскихъ страховыхъ обществъ обусловливала неустойчивость ихъ операций. Одинъ крупный пожаръ могъ поставить на карту существование общества. У дѣятелей городского взаимнаго страхованія на первыхъ же порахъ его развитія явилась мысль создать крупное страховое поле путемъ перестрахованія.

Сначала городскія общества искали помощи у акціонерного страхованія, заключая съ тѣми и другими компаніями, перестраховочные договоры. Послѣ образованія конвенції (1874 г.), акціонерные общества стали отказываться вступать въ перестраховочныя соглашенія съ взаимными обществами. Для взаимныхъ обществъ остался одинъ выходъ—образованіе перестраховочнаго союза въ своей средѣ. По ініціативѣ Вологодскаго общества, въ Петроградѣ состоялся въ 1883 г. съездъ представителей 27-ми городскихъ обществъ взаимнаго страхованія. На этомъ первомъ съездѣ былъ поднятъ вопросъ объ организаціи перестрахованія и объединенія. Второй съездъ (1884 г.) также отвелъ въ своихъ занятіяхъ видное мѣсто вопросу объ образованіи общаго вспомогательнаго капитала и о введеніи взаимнаго перестрахованія.

Это движеніе привело въ концѣ концовъ къ образованію соглашенія между нѣсколькими обществами, получившаго название Пензенскаго союза. Въ 1892 г. этотъ союзъ объединилъ уже 17 обществъ, въ 1898—34, въ 1904 г.—48 и въ 1909 г.—85. Быстрої ростъ числа членовъ Пензенскаго союза показываетъ, насколько настоятельна была потребность въ организаціи перестрахованія среди городскихъ обществъ. Къ союзу примкнули преимущественно болѣе мелкія общества. Причина этого явленія лежала въ томъ, что для крупныхъ обществъ съ значительнымъ страховыемъ полемъ не было никакого расчета въ присоединеніи къ Пензенскому союзу. Группа крупныхъ обществъ, участвовавшихъ въ этомъ союзѣ, не только не получала выгоды отъ этого участія, но несла даже убытки. Чрезвычайная пожарность мелкихъ обществъ, въ 60 разъ превосходившая пожарность крупныхъ, приводила къ тому, что мелкія общества получали отъ союза больше, чѣмъ вносили въ него, а крупныя наоборотъ.

Какое значеніе Пензенскій союзъ имѣлъ для маломощныхъ обществъ, показываетъ извѣстный пожаръ въ Сызрани (1906 г.), принесшій мѣстному обществу убытка 3 мил. руб., а между тѣмъ запасный капиталъ его равнялся всего лишь 53 тыс. Благодара помощи союза общество не погибло.

Значеніе Пензенскаго союза было признано и правительствомъ, какъ это видно изъ постановленія мин. вн. д., по которому открытие вновь возникающихъ обществъ взаимнаго страхованія разрешалось только подъ условіемъ вступленія ихъ въ Пензенскій союзъ.

Въ организації Пензенскаго союза были черты, придававшія ему неустойчивый характеръ. Въ основѣ его лежалъ договоръ, по которому изъ кассы союза покрывались чрезвычайные пожарные убытки вступившихъ въ договоръ обществъ. Договоръ этотъ пересматривался и возобновлялся каждые три года на союзныхъ съѣздахъ.

Среди городскихъ обществъ продолжало развиваться теченіе въ пользу дальнѣйшаго упроченія и развитія дѣла перестрахованія. Рядъ съѣздовъ представителей городскихъ обществъ занимался этимъ вопросомъ. Выработанный съѣздами проектъ перестраховочнаго союза получилъ правительственное утвержденіе въ 1906 г. Въ основу его была положена квотная система. Доля каждого риска, передававшагося въ перестрахованіе, была ограничена предѣлами отъ 50% до 80% при условіи равенства долей всѣхъ рисковъ, передаваемыхъ въ перестрахованіе, и опредѣленіи этой доли заранѣе. Въ случаѣ общества не могло покрыть 20% пожарныхъ убытковъ, лежавшихъ на его страхѣ, союзъ могъ приходить на помощь выдачей процентной ссуды. Въ основу расчетовъ положенъ былъ тарифъ акціонерныхъ обществъ „впредь до обстоятельного изслѣдованія городовъ въ пожарномъ отношеніи“.

Шестой съѣздъ представителей городскихъ взаимныхъ обществъ въ Петроградѣ (1908 г.) высказался противъ организаціи новаго союза въ виду нѣкоторыхъ поправокъ, внесенныхъ министерствомъ въ уставъ, а съ другой стороны, въ виду его дорогоизны и тарифныхъ дефектовъ.

Эта попытка организаціи нового перестраховочнаго союза оказала вліяніе на старый Пензенскій союзъ. Участники съѣзда Пензенскаго союза (1907 г.) рѣшили вновь возобновить договоръ, но не на три года, какъ было раньше, а на 12 лѣтъ. Затѣмъ въ нѣдрахъ Пензенскаго союза возникла комиссія для выработки проекта устава перестраховочнаго союза. Этотъ проектъ, принятый участниками Пензенскаго союза, получилъ утвержденіе Министерства вн. д. въ 1909 г. съ нѣкоторыми измѣненіями примѣнительно къ уставу 1906 г. Новый союзъ подъ названіемъ „Россійскій союзъ обществъ взаимнаго отъ огня страхованія“ открылъ свои операциіи въ Іюнѣ 1910 г. Въ него вошли почти всѣ участники Пензенскаго соглашенія. Внѣ союза остались старѣйшія и крупнѣйшія общества, напр. Полтавское, оба Рижскихъ, Петроградское, Харьковское, Московское и др.

Россійскій союзъ представляетъ собою юридическое лицо, имѣющее свои средства и органы управлениія. Порядокъ покрытия пожарныхъ убытковъ таковъ: пожарные убытки союзного общества покрываются годичными средствами мѣстного обеспеченія. Въ случаѣ недостатка этихъ средствъ, общество получаетъ недостающую сумму изъ кассы союза, именно изъ годичныхъ средствъ союза. Недостатокъ и этихъ средствъ покрывается сначала запаснымъ капиталомъ, потомъ резервнымъ и наконецъ ссудой изъ средствъ казны.

Въ основѣ перестраховочной операциіи лежитъ квотное перестрахованіе въ обязательной нормѣ 99% всякаго риска. Пріемный тарифъ устанавливается по двумъ главнымъ признакамъ каждого общества: фактической горимости страхового рубля и характерѣ (по роду строеній) портфеля общества.

Союзъ проявляетъ извѣстную осторожность при пріемѣ новыхъ сочленовъ. Каждый городъ передъ пріемомъ осматривается и подробно описывается представителями союза. Эти осмотры почти всегда вызываютъ улучшеніе пожарной охраны городовъ.

Союзомъ намѣчена крупная работа по изученію Россіи въ пожарно-страховомъ отношеніи. Въ настоящее время онъ занятъ выработкой новаго перестраховочнаго тарифа. Можно надѣяться, что объединеніе взаимныхъ обществъ въ ближайшемъ будущемъ увлечетъ и общества, стоящія въ сторонѣ отъ этого здороваго теченія.

Россійскій союзъ развила въ послѣдніе годы энергичную дѣятельность по насажденію новыхъ обществъ взаимнаго страхованія. По даннымъ 1914 г. въ Россійскомъ союзѣ обществъ взаимнаго страхованія состояло 129 обществъ съ 64 отдѣленіями. Страховая сумма рисковъ всѣхъ обществъ, объединенныхъ въ союзѣ, равнялась  $\frac{1}{2}$  миллиарда руб.; въ 1910 г. въ составѣ его входило всего 87 обществъ со страховой суммой въ 300 тыс. руб.

Всего городскихъ взаимныхъ обществъ въ Россіи насчитывалось на 1 янв. 1914 г. 179 со страховой суммой, превышающей уже 2 миллиарда руб.

Крупнѣйшими обществами являются общества столичныхъ городовъ и затѣмъ такихъ крупныхъ центровъ, какъ Рига, Одесса, Киевъ, Харьковъ и пр.

Органомъ, выражющимъ интересы всѣхъ обществъ взаимнаго страхованія, служить въ настоящее время съѣзды представителей взаимныхъ обществъ. Главнѣйшія положенія о съѣздахъ

сводятся къ слѣдующему: съѣзды состоять въ вѣдѣніи министерства вн. д.; веденіе всѣхъ дѣлъ по съѣзду поручается особому бюро, какъ постоянному органу. Въ его задачу входитъ созывъ съѣзовъ, веденіе дѣлопроизводства, веденіе общей статистики, разработка техническихъ условій страхованія и изданіе „Вѣстника взаимного страхованія“.

По положенію о съѣздахъ, къ участію на немъ допускаются представители взаимныхъ обществъ по всѣмъ отраслямъ страхованія. Такимъ образомъ, съѣзды представителей городскихъ обществъ взаимного отъ огня страхованія превратились въ съѣзды представителей обществъ вообще взаимного страхованія. Первый такой съѣздъ состоялся въ Кіевѣ въ 1913 г.

Въ послѣднее время среди городскихъ обществъ наблюдается тенденція къ расширению страховыхъ операций на другіе виды имущества. Возникши первоначально для страхованія городскихъ построекъ, общества постепенно начали переходить къ страхованию движимости, сначала домашней, а позже и товаровъ. Вопросъ о страхованиіи товаровъ не разъ возбуждался на съѣздахъ городскихъ обществъ; послѣдніе признавали страхование товаровъ желательнымъ, при непремѣнномъ однако условіи перестрахованія и соблюденіи крайней осторожности какъ при выборѣ товаровъ, такъ и рисковъ.

Россійскій союзъ обществъ взаимного страхованія идетъ еще дальше, подымая вопросъ о включеніи операций по страхованию жизни въ кругъ задачъ городскихъ обществъ. Какъ разрѣшится этотъ вопросъ на практикѣ, неизвѣстно. Можно только сказать, что страхование жизни требуетъ большаго знакомства со страховой техникой, чѣмъ огневое страхованіе. Вопросъ, смогутъ ли справиться наши городскія общества, состоящія изъ лицъ очень мало или даже совершенно незнакомыхъ съ элементами страхованія, съ новой задачей? Развитіе взаимного страхованія жизни въ Россіи представляется крайне желательнымъ, но браться за разрѣшеніе этой задачи нужно съ большой осторожностью.

Кромѣ городскихъ обществъ взаимного страхованія отъ огня, въ Россіи работаетъ рядъ землемѣльческихъ обществъ взаимного страхованія отъ огня главнымъ образомъ въ районѣ сѣверо-западной и юго-западной Россіи (Минское, Ковенское, Снопъ и др.). Существуютъ еще общества взаимного вспоможенія при пожарныхъ случаяхъ въ прибалтійскихъ губерніяхъ. Обычно райономъ дѣятель-

ности послѣднихъ служить волость. Характеренъ принципъ, примѣняемый этими обществами, натурального вознагражденія, а иногда и предоставление погорѣльцу квартиры. Объ обществахъ взаимного страхованія отъ огня промышленныхъ рисковъ было сказано въ исторіи страхованія въ Россіи.

Въ общемъ итогѣ можно сказать, что взаимное страхование въ Россіи стало развиваться въ послѣднее время вширь и вглубь. Къ благамъ взаимного страхованія привлекаются новыя мѣстности нашего обширного отечества, новыя категоріи страхователей; съ другой стороны, взаимное страхование, упрочившись, начинаетъ захватывать въ свою сферу новые риски и новые виды страховыхъ операций.

Значеніе взаимного страхованія, помимо всего прочаго, заключается въ томъ, что подъ вліяніемъ конкуренціи съ нимъ, частное коммерческое страхование вынуждено было значительно понизить ставки конвенціоннаго тарифа. Въ этомъ случаѣ общества взаимного страхованія сыграли важную роль въ нашемъ народномъ хозяйствѣ, содѣйствовавъ удешевленію страхования. Можно высказать пожеланіе, чтобы общества взаимного страхованія впредь съ большимъ успѣхомъ продолжали развивать свою дѣятельность, пріобщая къ благамъ страхованія широкія массы населенія.

*§ 47. Земское страхование въ Россіи.* Въ общей системѣ народнаго хозяйства земское страхование является однимъ изъ важныхъ учрежденій общеполезнаго значенія. Роль и значеніе земского страхования для народнаго благосостоянія съ одной стороны, а съ другой—его принципіальная важность, какъ специальнаго вида обязательнаго, публичнаго страхования, объясняютъ въ достаточной мѣрѣ интересъ къ этому страхованию экономиста теоретика.

Страхование представляетъ одну изъ крупныхъ и сложныхъ отраслей земского хозяйства. Современная постановка страхования въ рукахъ земствъ не вполнѣ соотвѣтствуетъ его государственной важности. Причина этого лежитъ въ томъ, что земства отдѣльныхъ губерній шли вразброда въ разрѣшеніи задачъ, выдвинутыхъ страхованиемъ. Сплошь и рядомъ одно земство повторяло ошибки другого, отъ которыхъ послѣднее уже успѣло отказаться. Малая освѣдомленность о томъ, что сдѣлано другими земствами въ области страхования, вотъ характерная черта въ исторіи развитія земской страховой практики. Въ результатѣ страхование стоитъ далеко

не на одинаковомъ уровнѣ въ отдельныхъ земствахъ: имѣются такія земства, гдѣ страхованіе не уступаетъ по технической организации даже акціонерному страхованию, въ другихъ оно носить почти тотъ же примитивный характеръ, какой присущъ ему былъ въ шестидесятыхъ или семидесятыхъ годахъ.

Взаимное земское страхование отъ огня основывается на законѣ 7 апр. 1864 г. Первыми ввели страхование земства — Новгородское и Ярославское (1866 г.), въ слѣдующемъ году земское страхование появляется въ Владимірской, Воронежской, Казанской, Костромской, Курской и др. губерніяхъ (всего 19 земствъ). Къ началу семидесятыхъ годовъ страхование было организовано уже во всѣхъ земствахъ.

Законъ 1864 г. установилъ обязательное и добровольное страхование строеній отъ огня. „Обязательному страхованию подлежать всѣ сельскія постройки, какъ частныя, такъ и общественныя, находящіяся въ чертѣ крестьянской осѣдлости“. По закону 1867 г. министерство вн. дѣлъ, по ходатайству губернскихъ земствъ, могло подвергать обязательному страхованию также и постройки внѣ крестьянской усадебной осѣдлости не далѣе 50 саж. отъ построекъ, возведенныхъ въ чертѣ крестьянского надѣла.

Въ исторіи огневого земского страхования можно намѣтить три периода. Первый периодъ вплоть до начала восьмидесятыхъ годовъ характеризуется отсутствиемъ специальныхъ страховыхъ органовъ на мѣстахъ, огульностью тарифовъ, низкими окладными нормами, ограниченіемъ страхования недвижимыми имуществами.

Во второмъ періодѣ до начала текущаго столѣтія мы наблюдаемъ возникновеніе страховой агентуры, зарожденіе и развитіе добровольного страхования, включеніе въ сферу земского страхования движимаго имущества (въ частности сельско-хозяйственныхъ продуктовъ), и наконецъ большую дифференціацію страховыхъ платежей.

Въ третьемъ періодѣ (съ 1901 г.) земское страхование развивается подъ знакомъ общеземского объединенія. Возникаютъ перестраховочные союзы, съезды областные и имперскіе по вопросамъ земского страхования. Земства распространяютъ свое страхование на города и здѣсь приходятъ въ столкновеніе съ акціонернымъ и взаимнымъ городскимъ страхованиемъ (борьба на създахъ), организуютъ на рациональныхъ началахъ страховую статистику и наконецъ, развиваютъ широкую противопожарную дѣятельность.

(огнестойкое строительство, планировка селений, строительные правила, древонасаждение и пр.). Слѣдует добавить, что въ третьемъ періодѣ учреждается земское самоуправление въ Сѣверо-Западномъ и Юго-Западномъ краѣ. Молодыя земства ставятъ страхование на широкую ногу. Характернымъ для переживаемаго момента является замѣтное теченіе среди земскихъ страховыхъ круговъ въ сторону научной разработки вопросовъ земского страхования, стремленіе къ теоретическому обобщенію и освѣщенію земской страховой практики (постановленія Киевскаго областнаго съѣзда, организація курсовъ страхования для земскихъ работниковъ при Университетѣ Шанявскаго, при Кіев.-Ком. Институтѣ и т. д.).

Въ земскомъ страхованию нужно различать два вида: *обязательное и добровольное*. Первое въ свою очередь дѣлится на *окладное и дополнительное*. Обязательнымъ страхование называется по тому, что лица, имѣющія сельскія постройки въ чертѣ крестьянской осѣдлости *обязаны* застраховать ихъ. Законъ предоставляетъ страхователю выборъ страховщика. Въ томъ случаѣ, если указанныя постройки не будутъ застрахованы примѣнительно къ принятымъ въ земствѣ нормамъ въ частныхъ или общественныхъ страховыхъ учрежденіяхъ, онъ подлежать земскому обязательному (окладному) страхованию.

*Дополнительнымъ* земскимъ страхованиемъ называется до-страхование сельскихъ построекъ, дѣйствительная стоимость коихъ превосходитъ принятую въ земствѣ окладную норму. Это страхование по высшимъ нормамъ, получившее въ законѣ 1901 г. название дополнительного, нельзя смѣшивать съ добровольнымъ страхованиемъ. Дополнительное страхование также является страхованиемъ обязательнымъ (здесь законъ установилъ обязательность для страховщика — земства; оно возникаетъ изъ права владѣльцевъ строений, подлежащихъ обязательному страхованию, требовать дополнительного сверхъ оклада страхования. Размѣръ суммы этого страхования опредѣляется по дѣйствительной стоимости строенія, установленного особою оцѣнкою (ст. 19).

Добровольное земское страхование покоятся на основѣ частно-правового договора, завися всѣцѣло отъ согласія сторонъ, заключающихъ договоръ. Земство въ данномъ случаѣ выступаетъ, какъ равноправный конкурентъ частнаго страхования.

Земское страхование въ каждой губерніи находится въ завѣдываніи губернскаго земства; распорядительнымъ органомъ яв-

ляется губернское земское собрание, а исполнительнымъ—губернская земская управа.

Къ мѣстнымъ органамъ земского страхованія нужно отнести уѣздныя земскія управы, волостныя правленія и страховыхъ агентовъ.

Обязательному страхованию подлежать всѣ сельскія постройки въ чертѣ крестьянской усадебной осѣдлости. Позднѣйшими толкованіями закона разъяснено, что этому страхованию подлежать всѣ какъ хуторскія, такъ и другія жилыя и хозяйственныя строенія сельскихъ обывателей, возведенныя хотя бы и виѣ селеній, но въ предѣлахъ надѣльныхъ земель. Ясно отеюда, что обязательное страхование отнюдь не является сословнымъ (крестьянскимъ) институтомъ.

Положеніе о взаимномъ земскомъ страхованию возлагаетъ на губернское собрание обязанность установить: 1) размѣръ страховой суммы, ниже которой не допускается обязательное страхование (т. н. страховой окладъ); 2) предѣльные нормы, выше которыхъ не могутъ быть принимаемы на страхъ строенія (по дополнительному страхованию) и 3) тарифъ премій.

Законъ предписывалъ низшія страховые нормы устанавливать „единообразно на всю губернію или на отдельныя въ предѣлахъ ея мѣстности, съ раздѣленіемъ строеній на разряды по свойству матеріаловъ, изъ которыхъ они возведены, и по хозяйственному назначению“. „Строенія, стоимость которыхъ ниже размѣра окладной страховой суммы, принимаются на страхъ не иначе, какъ по дѣйствительной стоимости“. Послѣднее постановленіе, внесенное въ законъ по ходатайству Херсонскаго земства, имѣло важное значеніе въ исторіи земского страхования. До этого постановленія земства вынуждены были назначать особенно низкіе оклады, чтобы приблизиться къ стоимости наихудшихъ построекъ и не нести убытка. Теперь эти постройки могли выдѣляться въ особую группу, страхуемую по дѣйствительной стоимости.

При выработкѣ этихъ нормъ каждое земство шло своимъ путемъ, въ результатѣ получалась крайняя пестрота земскихъ страховыхъ оцѣнокъ. Въ иныхъ земствахъ эти нормы были общія для всей губерніи, въ другихъ—поуѣздныя, иногда даже и порайонныя. Одни земства сообразовались при установлѣніи нормъ съ хозяйственнымъ назначеніемъ строенія, другія принимали въ разсчетъ строительный матеріалъ и родъ кровли, третьи наоборотъ опредѣ-

лялъ эту норму огульно на весь дворъ. Въ Екатеринославской губерніи, напр. были приняты такія окладныя нормы, послѣдовательно измѣнявшіяся:

Строенія:	1866 г.	1874 г.	1884 г.	1897 г.
		въ рублѣахъ.		
Каменные . 30	{	крыт. желѣзомъ	150	350
		„ деревомъ	100	160
		„ соломой	50	120
Деревянные 20	30 {	{	крыт. желѣз.	250
			„ дерев.	120
			„ солом.	90
Плетневые и камышевые . 15		20 {	крыт. проч.	120
		„ непроч.	70	
				200
				100

Изъ этой справки видно, что Екатеринославская губернія не сколько разъ измѣняла свои страховые оклады, дифференцируя ихъ по разрядамъ строеній.

Въ другихъ губерніяхъ оклады не измѣнялись въ теченіе полустолѣтія и потому поражаютъ своими крохотными размѣрами; въ Калужской губ. были установлены оклады для каменной избы со дворомъ—50 р., деревянной избы со дворомъ—25 р., сарай—5 р., риги, бани и пр. 3 руб.

Въ теченіе полузвѣкового существованія подавляющее большинство земствъ измѣняло свои окладныя нормы, преимущественно въ сторону повышенія. Но это измѣненіе нормъ совершалось безъ всякой системы. „Повышеніе, а иногда и пониженіе, говорить Б. Веселовскій, дѣлалось на глазъ и часто подъ вліяніемъ различныхъ побочныхъ соображеній. Нѣкоторыя земства (Московское и Орловское) уменьшали низшія нормы, чтобы усилить страхованиe по высшимъ, особымъ оцѣнкамъ. Другія земства (Самарское, Саратовское и др.) сокращали низшія и высшія нормы въ виду усилившейся горимости“. Въ общемъ слѣдуетъ признать, что и въ наши дни страховой окладъ во многихъ земствахъ устанавливается по шаблону, независимо отъ стоимости строеній.

Обязательному страхованию подлежать строенія со дня ихъ окончательного возведенія; съ этого момента начинается ответственность земства вѣдь зависимости отъ уплаты страховыхъ пре-

мії. Учетъ строеній, подлежащихъ страхованию, ведутъ по закону волостныя правленія, въ иѣкоторыхъ земствахъ его ведутъ страховые агенты.

Дополнительное страхование вступаетъ въ силу или со дня взноса страховыхъ платежей или со дня утверждения страхования управою.

Для опредѣленія страховыхъ премій въ законѣ имѣется такое указаніе: общая сумма страховыхъ платежей по губерніи должна покрывать издержки на вознагражденіе владѣльцевъ погорѣвшихъ строеній и на управление страхованіемъ. Взиманіе страховыхъ окладныхъ платежей производится по правиламъ о порядкѣ взиманія окладныхъ сборовъ съ надѣльныхъ земель сельскихъ обществъ; причемъ страховымъ платежамъ дается преимущество при принудительномъ взысканіи недоимокъ или недобора. Страховые платежи вносятся черезъ волостныя правленія въ казначейства за счетъ земства.

При установленіи премій на практикѣ земствамъ приходилось дѣйствовать въ слѣпую, такъ какъ у нихъ не было сколько-нибудь удовлетворительной пожарной статистики. Въ исторіи земскаго страхования мы наблюдаемъ постепенный переходъ отъ общаго, огульного тарифа къ детальному, дифференцированному тарифу. Этотъ переходъ къ построению болѣе рациональныхъ тарифовъ сталъ наблюдаться въ половинѣ 90-хъ годовъ, когда земствамъ удалось накопить матеріалъ по пожарной статистикѣ и выяснить горимость по отдѣльнымъ уѣздамъ и разнымъ рискамъ.

При установленіи тарифа премій земства руководствовались разными началами: 1) хозяйственнымъ назначеніемъ строеній 2) матеріаломъ стѣнъ и крышъ строеній, 3) степенью благоустройства селеній, распланировкой дворовъ и другими условіями, вліяющими на горимость.

Страховые платежи назначаются на вознагражденіе владѣльцевъ застрахованныхъ имуществъ, а также на издержки по управлению страхованіемъ. Суммы, остающіяся за покрытиемъ названныхъ расходовъ, обращаются въ запасный капиталъ. Земствамъ предоставлено закономъ право, въ случаѣ запасный капиталъ достигнетъ размѣра, равнаго общей суммѣ годовыхъ страховыхъ платежей, по средней сложности предшествующаго трехлѣтія, то могущіе затѣмъ образоваться остатки губернское земское собраніе можетъ обращать, сполна или частью, въ зачетъ обязательныхъ

страховыхъ платежей будущаго года, которые затѣмъ соразмѣрно понижаются. Кромѣ того, остатки могутъ обращаться на мѣры предупрежденія и пресѣченія пожаровъ въ селеніяхъ (ст. 46).

Ликвидациѣ пожарныхъ убытковъ въ обязательномъ земскомъ страхованиѣ по закону производится волостными правленіями. Страховое вознагражденіе выдается въ полной страховой суммѣ, разъ застрахованное строеніе сгорѣло полностью. Въ случаѣ частичнаго убытка изъ полной страховой суммы вычитается стоимость уцѣльвшаго и въ размѣрѣ остатка выдается страховое вознагражденіе.

Надзоръ за земскимъ страхованиемъ находится въ рукахъ министерства вн. д. по Главному Управлению по дѣламъ мѣстнаго хозяйства, въ отдѣлѣ страхованиѣ и противопожарныхъ мѣръ.

Изъ таблицы, тщательно собранныхъ Б. Веселовскимъ, видно, что средній размѣръ преміи по всѣмъ земскимъ губерніямъ равнялся въ 1871 г.—1,5%, въ 1890 г.—1,3%, въ 1903 г.—1,2%. Въ иныхъ земствахъ этотъ процентъ подымался до 2% (Симбирское, Казанское, Тульское) и даже до 3,4% (Пензенское); наоборотъ, въ другихъ земствахъ онъ стоялъ значительно ниже средней—въ Бессарабской 0,15%, Херсонской—0,35%, Таврической 0,37%, Харьковской—0,65%, Черниговской,—0,90%.

По даннымъ земского перестраховочного союза, средняя премія земствъ, входящихъ въ этотъ союзъ, на сельскіе риски равнялась за 1910 г. со 100 р. страховой суммы: по обязательному страхованию въ 34 губ.—1 р. 33 к., по добровольному—88 к.

Развитіе страховыхъ операций привело къ быстрому накоплению земствами страховыхъ капиталовъ. Уже въ началѣ текущаго столѣтія они превышали ежегодные платежи болѣе, чѣмъ въ четыре раза. Въ 1871 г. размѣръ страховыхъ капиталовъ всѣхъ земствъ по обязательному страхованию опредѣлялся въ 3.989 тыс. руб., въ 1900 г.—49.248 тыс. руб. въ 1911 г. 61.694 тыс. руб. (безъ шести новыхъ земствъ). Такіе значительные запасные капиталы дали возможность земствамъ широко поставить организацію противопожарныхъ мѣропріятій, въ частности, огнестойкое строительство.

Добровольное страхование, допускаемое положеніемъ о земскомъ страхованиѣ, только вкратцѣ регулируется закономъ. Это и понятно, оно основывается на добровольномъ договорѣ сторонъ. „Желающій застраховать строеніе въ земскомъ взаимномъ страхо-

ваниі обращается съ письменнымъ о томъ объявленіемъ въ мѣстное волостное правление, если строеніе находится въ уѣздѣ и принадлежитъ къ разряду домовъ или обыкновенныхъ хозяйственныхъ строеній, и въ уѣздную земскую управу, если строеніе находится въ городѣ, или принадлежитъ къ разряду значительныхъ промышленныхъ заведеній, требующихъ особыхъ знаній для оцѣнки". (ст. 70). Опись и оцѣнка имущества производится волостными правлениями или страховыми агентами. Эти же органы уполномочены на пріемъ страховыхъ платежей и выдачу квитанцій, удостовѣряющей страховой договоръ.

Строеніямъ, поступившимъ на страхъ по добровольному страхованию, ведется въ волостномъ правлениі особый списокъ. Добровольное страхование заключается на годъ, причемъ для возобновленія страхования достаточно подачи заявленія съ приложеніемъ удостовѣренія мѣстного сельского начальства, что строеніе не подвергалось существеннымъ измѣненіямъ, уменьшающимъ его цѣнность.

Широко практикуется земствами добровольное страхование движимости (главнымъ образомъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, домашней движимости, въ нѣкоторыхъ губерніяхъ и товаровъ). Въ общемъ порядокъ производства этого страхования не установленъ въ законѣ, на практикѣ земства придерживаются тѣхъ же началь, какія приняты въ частномъ акціонерномъ страхованиі.

Что касается тарификаціи рисковъ по добровольному страхованию, то земства руководствовались здѣсь тарифомъ акціонерныхъ обществъ, допуская въ отношеніи послѣдняго большія или меньшія скидки.

До средины девяностыхъ годовъ добровольное страхование развивалось въ большинствѣ земствъ слабо.

Пробужденіе интереса къ добровольному страхованию въ земскихъ кругахъ стало наблюдаться усиленно съ восьмидесятыхъ годовъ, съ момента повышенія конвенціоннаго тарифа акціонерными обществами. Земскія собранія стали выдвигать земское добровольное страхование въ цѣляхъ борбы съ эксплоатацией населенія со стороны коммерческаго страхованія.

Для успѣшнаго развитія этого страхования необходимо было повысить предѣльныя страховыя нормы и реформировать систему тарифовъ въ духѣ большей дифференціаціи. Въ тѣхъ земствахъ,

гдѣ это было сдѣлано, добровольное страхование стало развиваться успешно. Земства начали находить себѣ широкую клиентуру въ городахъ. Расширение городского страхового портфеля земствъ приняло въ послѣдніе годы такие значительные размѣры, что на городское земское страхование начали коситься не только акціонерные общества, но даже и городскія взаимныя. Лучшіе городскіе риски обычно находятся въ рукахъ акціонерныхъ и взаимныхъ городскихъ обществъ, земствамъ приходится работать на окраинахъ, пригородахъ. Это обстоятельство увеличиваетъ рискъ страхованій, такъ какъ въ такихъ районахъ пожары могутъ принимать особенно опустошительный характеръ.

Для успѣшного развитія добровольного страхования имѣли важное значеніе улучшенія въ земской страховой организаціи. Въ первомъ періодѣ земское страхование не располагало специальными агентами для веденія страховыхъ операций. Завѣдываніе на мѣстахъ страхованіемъ падало на волостныя правленія и уѣздныя управы. Волостныя правленія не въ состояніи были сколько-нибудь удовлетворительно справиться съ возложенными на нихъ обязанностями, нерѣдко они исполняли ихъ крайне небрежно, допуская иногда тѣ и другія злоупотребленія. Передача добровольного страхования въ руки волостныхъ правленій представлялась совершенно нецѣлесообразной. Нужно было создать на мѣстахъ специальные органы, каковыми и явились земскіе страховые агенты. Первоначально число земскихъ агентовъ было ограничено, чаще всего по одному на уѣздѣ. При такой постановкѣ дѣла земскій страховой агентъ являлся отчасти контролеромъ надъ дѣятельностью волостныхъ правленій въ области обязательного страхования, а отчасти посредникомъ между добровольными страхователями и земствомъ.

Первоначальная система организаціи агентуры оказалась недостаточной и многія земства стали на путь организаціи мелкой страховой агентуры, возлагая на нее иѣкоторыя изъ тѣхъ функцій, которыя раньше выполняло волостное правленіе. На обязанности волостныхъ и сельскихъ управлений остались чисто административныя функції по сбору платежей окладного страхования.

Въ настоящее время уже сознано важное значеніе этого института, и принимаются мѣры къ поднятію личного состава земской страховой агентуры. Этой цѣли, между прочимъ, служатъ общегубернскіе и районные съѣзды страховыхъ агентовъ, организуемые иѣкоторыми земствами, а равно и группами земствъ.

Накопление страховых капиталов земствами дало имъ возможность шире развить превентивную дѣятельность. На этомъ пути мы наблюдаемъ дружную дѣятельность земствъ и думается, что общими усилиями удастся сдѣлать деревенскую Россію не столь опасной въ пожарномъ отношеніи. На первыхъ порахъ своей дѣятельности земства ограничивались изданіемъ тѣхъ или другихъ обязательныхъ постановленій относительно мѣръ противъ пожаровъ въ селеніяхъ. Позже взялись за распланированіе селеній, огнестойкое строительство, распространеніе въ крестьянскомъ быту черепичныхъ, желѣзныхъ крышъ, глинобитныхъ, саманныхъ построекъ, устройство водоемовъ и т. д. Въ настоящее время мѣропріятія земствъ по борьбѣ съ пожарами можно разбить на двѣ группы: огнестойкое строительство и организація и содѣйствіе пожаротушенню. Къ первой группѣ относятся распространеніе кровельного желѣза, гончарныхъ дымовыхъ трубъ, производство цементной черепицы въ земскихъ мастерскихъ, содѣйствіе производству такой же черепицы кустарными мастерскими, производство кирпича, постройки изъ огнестойкихъ матеріаловъ.

Во вторую группу входитъ устройство сельскихъ пожарныхъ частей, снабженіе сельскихъ обществъ пожарными инструментами, устройство водохранилищъ, древонасадженіе и пр.

Нѣкоторыя земства такъ широко ставятъ эту превентивную дѣятельность, что заводятъ даже специальный инструкторскій персоналъ по борьбѣ съ пожарами. Въ осуществленіи превентивной дѣятельности земства организуются иногда въ союзы, напр., союзъ земствъ по покупкѣ кровельного желѣза для борьбы съ синдикатомъ „Кровля“.

Расходы земствъ на противопожарныя мѣропріятія выразились въ 1911 г. въ 3,2 мил. руб. Работа въ указанномъ направлении образцово поставлена въ Новгородскомъ и Казанскомъ земствахъ, послужившихъ прототипами для другихъ земствъ.

Въ послѣднее время противопожарныя мѣропріятія, предпринимаемыя земствами, ставятся въ связь съ хуторскимъ разселеніемъ. Переходъ крестьянъ на хутора является удобнымъ моментомъ для распространенія огнестойкаго строительства. Хуторяне, возводя хозяйственная постройки, могутъ пользоваться улучшенными типами строительства. Въ этомъ случаѣ на помощь земствамъ при-

ходить Главное Управлениe Землеустройства и Земледѣлія со своимъ пособіями <sup>1)</sup>.

Въ широкомъ развитіи предупредительной борьбы съ пожарами наши земства вступили на вѣрный путь. Въ этомъ направлѣніи передъ земствами открывается широкое поле дѣятельности.

Для статистической характеристики положенія земскаго страхованія отъ огня можно привести такія общія данныя за 1910 г., взятыя у Рыбникова:

	Число застрахованныхъ строений (а по движимости стражованій).	Страховая сумма.		Поступило страхо- выхъ платежей.	Выдано страхово- го вознагражде- ния.	Расходы по уп- равленію страхо- ваніемъ.
		Въ ты- сячахъ.	Въ милл. руб.			
a) По 34 губерніямъ (прежнимъ земскимъ).						
Обязательное . . .	43.276	1.677,6	22.276	15.788	3.776	
Добровольное . . .	1.380	696,4	6.187	4.666	953	
Итого . . .	44.656	2.374,0	28.463	20.454	4.729	
b) По 6 новымъ земскимъ губерніямъ:						
Обязательное . . .	6.967	356,0	2.730,2	2.401,9	562,3	
Добровольное . . .	55	22,9	264,6	134,8	19,9	
Итого . . .	7.022	378,9	2.994,8	2.536,7	582,9	
c) Всего по 40 губерніямъ:						
Обязательное . . .	50.243	2.033,6	25.006,2	18.189,9	4.338,3	
Добровольное . . .	1.435	719,3	6.451,6	4.800,8	972,9	
Итого . . .	51.678	2.752,9	31.457,8	22.990,7	5.311,2	

Какъ видимъ, въ 1910 г. страховая сумма по всему земскому страхованію достигала почти 3 миллиардовъ руб.; ежегодно въ

1) Цѣнныи матеріалъ по противопожарной дѣятельности земствъ заключается въ земскихъ отчетахъ. Могу рекомендовать добросовѣстно и тщательно составленные отчеты Киевскаго Земства.

кассы земства поступаетъ страховыхъ платежей 31,5 мил. руб. чѣдь даётъ въ среднемъ на одну губернію безъ малаго 800 тыс. руб. въ годъ. Отклоненія отъ этой средней въ сторону максимума въ иныхъ земствахъ доходятъ до  $1\frac{1}{2}$  мил. руб., въ другихъ земствахъ (Архангельской, Олонецкой губ.) поступленіе страховыхъ платежей не превышаетъ нѣсколькихъ десятковъ тысячъ рублей. Расходы на управлениѣ составляютъ въ среднемъ по всѣмъ губерніямъ около 16% страховыхъ платежей. Въ 1910 г. расходы по обязательному страхованию въ 34 губ. составляли около 17%, а по добровольному  $15\frac{1}{2}\%$  страховой преміи.

Запасный страховой капиталъ, которымъ располагали земства, выражался на 1-е янв. 1911 г. въ такихъ цифрахъ:

	обязат. страх.	добров. страх.	итого.
по 34 губерніямъ	61.694 тыс. р.	8.174 тыс. р.	69.868 тыс. р.
„ 6 „	12.320,3 „	382,6 „	12.702,9 „
Всего по 40 губ.	74.014,3 „	8.556,6 „	82.570,9 „

Такимъ образомъ, земства уже въ 1911 г. располагали запаснымъ капиталомъ въ 82,5 мил. руб., что даётъ на губернію въ среднемъ свыше 2 мил. Наличность такого капитала и объясняется, въ извѣстной степени, то оживленіе въ постановкѣ мѣръ предупредительного, защитнаго и вспомогательнаго характера въ пожарно-страховой области, которое наблюдается въ послѣдніе годы. Земства сплошь и рядомъ вынуждены бываютъ пользоваться страховыми капиталами для другихъ земскихъ надобностей, не имѣющихъ ничего общаго со страхованиемъ.

Представленіе о развитіи обязательнаго земскаго страхованиія за сорокъ лѣтъ можетъ дать нижеслѣдующая таблица:

#### Обязательное земское страхованиѣ по 34 земскимъ губерніямъ:

	1871 г: <sup>1)</sup>	1901 г.	1910 г.
Число застрахован-			
ныхъ строеній . .	18.832 т.	40.505 т.	43.276 т.
Страховая сумма .	321,1 м. р.	1.126,4 м. р.	1.677,6 м. р.
Среднее обезпечен-			
ніе одного строен- ія около . . .	17 р.	ок. 28 р.	ок. 39 р. <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> За исключениемъ Саратовской и Уфимской губерній.

<sup>2)</sup> Нужно имѣть въ виду, что вычисленіе среднаго обезпеченія на одно строеніе встрѣчаетъ большія затрудненія въ виду несогласованности

Изъ сопоставленія этихъ данныхъ видно, что страховая операція земствъ по обязательному страхованию возрасли по числу застрахованныхъ строеній болѣе, чѣмъ въ два раза, а по страховой суммѣ свыше, чѣмъ въ пять разъ. Среднее обеспеченіе на одно строеніе также увеличилось въ два раза слишкомъ. Нельзя отрицать того, что и теперь оно является крайне ничтожнымъ.

Какъ справедливо говоритъ г. Рыбниковъ, „такая низкая норма обеспеченія придаетъ этому страхованию характеръ „пособія“ при несчастіи, отнюдь не представляя возможности восстановить ущербъ, дѣйствительно нанесенный хозяйству“. При современной дороживизнѣ жизни, въ частности, вздорожаніи строительныхъ материаловъ, такое среднее обеспеченіе еще болѣе поражаетъ своимъ несоответствиемъ съ дѣйствительной стоимостью строеній.

Въ шести новыхъ земствахъ обязательное страхование сдѣлало такие успѣхи съ 1903 по 1910 г.:

	1903 г.	1910 г.
Число застрахованныхъ строеній	4.032,7 т.	6.967 т.
Страховая сумма . . . . .	257,1 м. р.	365,0 м. р.
Страховые платежи . . . . .	1.688 т. р.	2.730,2 т. р.

Для полноты статистической картины нужно привести данныя и о ходѣ добровольного страхования:

a) по 34 земскимъ губ.	1903 г.	1910 г.
Страховая сумма	448,3 м. р.	696,4 м. р.
Страховые платежи	3.779 т. р.	6.187 т. р.
b) по 6 новымъ земствамъ		
Страховая сумма	4,5 м. р.	22,9 м. р.
Страховые платежи	50 т. р.	264 т. р.

Въ теченіе даже такого короткаго (1903—1910) периода наблюдается интенсивный ростъ земскаго добровольного страхования, какъ въ старыхъ земствахъ, такъ въ особенности въ новыхъ. Въ добровольномъ страховании доминирующее значение играютъ усадьбы и городскія постройки, на сельскія строенія приходится сравнительно небольшой процентъ. Ясно, что это страхование обслуживается не крестьянъ.

Представляютъ большой интересъ свѣдѣнія о горимости премій по земскому страхованию:

отчетовъ по земскому страхованию. Среднее обеспеченіе на одинъ дворъ, по даннымъ „Страхового Дѣла“, равнялось на 1 янв. 1912 г. 153 руб.

## Горимость премії за 1910 г.

по обязательному страхованию въ 34 губ. около . . . . .	71%
" добровольному " " 34 " " . . . . .	75%
" обязательному " " 6 " " . . . . .	88%
" добровольному " " 6 " " . . . . .	50,5%

Въ послѣднее десятилѣтіе горимость являлась вообще повышенной въ виду революціонныхъ годовъ; она стала нѣсколько понижаться съ 1908 и 1909 г. г.

Для акціонернаго страхованія горимость премії въ 1910 г. равнялась въ среднемъ 58,5%.

Если мы оставимъ въ сторонѣ добровольное страхование въ шести новыхъ земскихъ губерніяхъ, поражающее своей низкой горимостью, въ виду его сравнительной незначительности, то мы должны сказать, что горимость въ земскомъ страхованиі превосходить горимость въ коммерческомъ страхованиі. Объясненіе этому кроется, конечно, въ томъ, что земства работаютъ преимущественно съ худшими рисками (сельскія постройки). Пониженіе горимости деревенской Россіи можетъ быть достигнуто широкимъ развитіемъ противопожарныхъ мѣропріятій, на каковой путь и вступило современное земство.

При разсмотрѣніи земскаго страхованія нельзя обойти молчаніемъ вопроса о земскомъ перестрахованіи. Первоначально земства заключали иногда договоры съ частными обществами. Не разъ отдѣльная земства подымали вопросъ о междуzemскомъ перестрахованіи огневыхъ рисковъ. Въ девяностыхъ годахъ съ такимъ предложеніемъ выступило Орловское губернское собраніе. Послѣ обсужденія этого предложенія на земскихъ собраніяхъ другихъ губерній, было организовано въ 1899 г. особое совѣщаніе при страховомъ отдѣлѣ министерства вн. д. На этомъ совѣщаніи были выработаны правила о перестрахованіи, положенные въ основу закона 16 дек. 1902 г. По этому закону, губернскимъ земствамъ предоставлено заключать между собою договоры о взаимномъ перестрахованіи, какъ движимыхъ, такъ и недвижимыхъ имуществъ, поступающихъ къ нимъ по добровольному страхованию (ст. 53). Въ основу договоровъ должны быть положены слѣдующія правила: въ перестрахованіе поступаютъ извѣстныя, опредѣленныя договоромъ, доли каждого излишка принятаго земствомъ страхованія надъ суммой, которую земство желаетъ оставлять на собственномъ страхѣ; земство, передающее рискъ въ перестрахованіе, обязано

оставить ізвѣстную его часть на собственномъ рискѣ. Договоры о перестрахованіи могутъ заключаться на срокъ или же безсрочно; въ послѣднемъ случаѣ каждая изъ сторонъ можетъ отказаться отъ договора во всяко время подъ условіемъ предварительного, въ установленный договоромъ срокъ, ізвѣщенія объ отказѣ.

Для проведенія закона о перестрахованіи въ жизнь былъ со- званъ съездъ представителей 23 губернскихъ управъ. Основныя постановленія этого съезда сводились къ слѣдующему: а) желательно образованіе одного общаго перестраховочнаго союза;

б) каждый участникъ этого союза устанавливаетъ по своему усмотрѣнію одинаковую по всѣмъ видамъ рисковъ долю (квоту) каждого подлежащаго перестрахованію риска, которую онъ оставляетъ на собственномъ страхѣ, во всякомъ случаѣ не ниже 25% и не выше 75% каждого риска;

в) каждый участникъ устанавливаетъ по своему усмотрѣнію максимальный въ рубляхъ предѣлъ своего участія въ экспедентахъ другихъ земствъ, который можетъ быть различенъ для каждого риска;

г) земства заключаютъ перестрахованія по своимъ тарифамъ со всѣми установленными льготными ставками и скидками.

На основаній этихъ началъ былъ выработанъ проектъ перестраховочнаго договора, подписанный представителями 16 земствъ преимущественно центральной и восточной Россіи.

При подписаніи второго договора о перестрахованіи (27 іюня 1909 г.) число земствъ сократилось до 11. Этотъ договоръ былъ заключенъ срокомъ на одинъ годъ. При возобновленіи договора въ 1912 г. присоединилось къ нему два земства, и наконецъ, въ 1913 еще три—(юго-западныя земства).

Основныя начала договора, заключеннаго 28 іюня 1913 г. между 16 губернскими земствами срокомъ по 1 іюля 1914, таковы:

1) „въ перестрахованіе поступаетъ вся совокупность рисковъ, застрахованныхъ по отдѣльному полису, въ томъ случаѣ, если общая страховая сумма по полису превышаетъ по недвижимому или движимому имуществу 10 руб.;

2) тѣ земства, которые не принимаютъ движимыхъ имуществъ на страхъ или ввели у себя таковой видъ страхованія менѣе года, не участвуютъ въ перестрахованіи этого рода имуществъ;

3) каждое участвующее въ договорѣ земство передаетъ въ перестрахованіе опредѣленную имъ одинаковую долю отъ всѣхъ

рисковъ добровольного страхованія; доля эта опредѣляется земствомъ въ размѣрѣ отъ 10% до 50%;

4) независимо отъ таблицы предѣльныхъ суммъ, которая устанавливаются земствомъ для себя по ст. 24 Св. Пол., каждое земство устанавливаетъ по перестрахованію особый максимумъ, одинъ для всѣхъ его рисковъ какъ по передачѣ въ перестрахованіе, такъ и по приему на страхъ отъ участующихъ въ перестрахованіи земствъ;

5) когда опредѣленная доля собственнаго участія даннаго земства превысить установленный имъ по перестрахованію особый максимумъ, то доля эта понижается до предѣла особаго максимума"...

Если при распределеніи рисковъ на долю отдѣльного земства приходится часть, превышающая установленный имъ особый максимумъ по перестрахованію, то эти излишки распредѣляются по разверсточнымъ единицамъ между остальными земствами до предѣловъ ихъ максимумовъ.

Какъ видно изъ вѣдомостей, большинство земствъ передаетъ риски въ перестрахованіе въ размѣрѣ 50%, особые максимумы колеблются между 100 тыс. (Курское) и 10 тыс. (Уфимское), при средней—28 тыс.

Перестраховочные тарифы исчисляются соотвѣтственно средней горимости страховой суммы по даннымъ за послѣднее десятилѣтіе. Если въ составѣ десятилѣтія входятъ годы 1899—1907, то земствамъ предоставляется право исключить изъ этого десятилѣтія два года по своему усмотрѣнію. Это правило имѣло своей цѣлью устраниТЬ влияніе на высоту горимости революціоннаго периода 1905—1907 г.г. Предполагалось еще допускать исключеніе отдѣльныхъ чрезвычайныхъ пожарныхъ случаевъ послѣ 1907 г., но правила этого исключенія отдѣльныхъ рисковъ до настоящаго времени не выработаны.

Перестраховочный тарифъ носитъ форму процента отъ преміи страховщика. Указанный процентъ опредѣляется по группамъ страхованій.

Для разработки правилъ и формъ страхового счетоводства, отчетности и статистики была образована особая перестраховочная комиссія. Расходы по работамъ комиссіи распредѣлялись въ равныхъ доляхъ между всѣми союзными земствами.

Для характеристики финансовыхъ результатовъ земскаго перестраховочнаго союза можно привести слѣдующую справку:

Название договоровъ.	За переданные въ перестрахование всѣми земствами до 1-го января 1913 г. риски причитается.		Излишекъ (+) или недостатокъ (-) перестрахово- чной преміи (въ рубляхъ).
	перестрахово- чной преміи (въ рубляхъ).	пожарного воз- награжденія (въ рубляхъ).	
договоръ 1904 . . .	5.637.050,36	7.733.392,19	— 2.096.341,83
„ 1909 . . .	814.351,66	695.806,60	+ 118.545,06
„ 1910 . . .	923.766,88	764.863,52	+ 158.903,36
„ 1911 . . .	898.073,47	561.526,34	+ 336.547,13
„ 1912 . . .	560.869,70	132.656,23	+ 428.213,47
Итого по 4-мъ дого- ворамъ 1909, 1910, 1911 и 1912 . . .	3.197.061,71	2.154.852,69	+ 1.042.209,02
Итого по всѣмъ договорамъ . . .	8.834.112,07	9.888.244,88	— 1.054.132,81

Въ общемъ итогѣ по всѣмъ пяти договорамъ пожарное вознагражденіе превысило премію на 1 мил. руб. слишкомъ. Эта премія исключительно падаетъ на договоръ 1904 г., когда получился убытокъ въ суммѣ 2 мил. отчасти вслѣдствіе чрезвычайной пожарности периода 1905—1907 г., а отчасти неправильной оплаты передаваемыхъ въ страхование рисковъ. По послѣднимъ четыремъ договорамъ премія превысила пожарное вознагражденіе и дала остатокъ въ одинъ мил. руб. Въ виду невозможности, по дѣйствующему положенію, образовать страховой союзъ съ центральной кассой, указанная сумма разошлась по кассамъ союзныхъ земствъ<sup>1)</sup>.

Въ настоящее время разрабатывается законопроектъ земского перестраховочного союза. Въ связи съ этимъ пересматривается и все положеніе о взаимномъ земскомъ страхованиі. Въ ближайшемъ

1) Для выясненія роли перестраховочного союза въ земскомъ страхованиі весьма цѣнны матеріалы даютъ — Журналы и доклады совѣщаній представителей губернскихъ земствъ; изд. земствъ, участвующихъ во взаимномъ земскомъ перестрахованіи.

будущемъ нужно ожидать создания земского перестраховочного союза не на началахъ временнаго, договорнаго соглашения, а какъ постояннаго учрежденія, функционирующего на основаніи устава.

Значеніе перестраховочного союза для земского страхованія, несомнѣнно, большое: во-первыхъ, онъ даетъ большую устойчивость страховымъ операциямъ земствъ; во-вторыхъ, что для меня кажется особенно важнымъ, содѣйствуетъ объединенію земского страхованія. Тѣ земства, гдѣ хуже поставлено страхование, должны подтягиваться, чтобы стать вровень съ передовыми въ этомъ отношеніи земствами. Важную заслугу перестраховочного союза составляетъ и объединеніе земской пожарно-страховой статистики. Благодаря этому, земское страхование приобрѣтаетъ извѣстную планомѣрность и устойчивость.

Въ настоящее время земскій перестраховочный союзъ захватываетъ только половину земствъ. Вероятно, съ переходомъ его на уставную форму и усовершенствованіемъ пріемнаго тарифа къ нему примкнутъ и остальные земства, тогда перестраховочный союзъ приобрѣтетъ то значеніе, какое принадлежитъ ему по идеѣ.

Основнымъ недостаткомъ въ организаціи нашего земского страхованія является отсутствіе твердыхъ руководящихъ положеній въ его постановкѣ. Деятельность земствъ въ этой важной хозяйственной области была лишена планомѣрности.

„Больше всего поражаетъ въ земскомъ огневомъ страхованіи, говоритъ одинъ критикъ, отсутствіе твердыхъ началъ тамъ, гдѣ безъ нихъ невозможно, казалось бы, обойтись. Лучшимъ и нагляднейшимъ примѣромъ тому служатъ измѣняемые и отвергаемые земствами изъ года въ годъ тарифы страховыхъ премій“.

Крайняя пестрота и мозаичность въ постановкѣ земского страхованія является существеннымъ дефектомъ его организаціи.

Довольно обычное явленіе, что участники земского страхования двухъ сосѣднихъ губерній, сходныхъ по экономическимъ и бытовымъ условіямъ, пользуются крайне разнообразными правами и несутъ не менѣе разнообразныя обязанности по страхованию.

Въ тарифныхъ правилахъ земствъ наблюдается крайняя разноголосица: одно земство относить саманныя, глинобитныя и глиноплетневыя постройки къ разряду каменныхъ, а другое причисляетъ ихъ къ деревяннымъ. Приготовленные по новгородскому способу крыши одни земства считаютъ прочными, другія непрочными.

Нельзя забывать и того, что нормы страхового оклада по обязательному страхованию въ среднемъ крайне низки. При такихъ нормахъ не достигается основная цѣль страхования—полное возмѣщеніе убытковъ, вызванныхъ пожарнымъ случаемъ.

Указанные недочеты не должны умалять значенія земского страхования въ особенности въ современной его постановкѣ съ широко развитой превентивной дѣятельностью. Для рациональной постановки земского страхования должна имѣть существенное значеніе теоретическая разработка вопросовъ, выдвинутыхъ практикой земского страхования. До сихъ поръ земское страховое дѣло жило въ области эмпиріи, теперь насталъ чередъ для теоретического освѣщенія того материала, который накопленъ земствами за ихъ полузвѣковое существование. Тоска по такой теоріи уже чувствуется въ широкихъ кругахъ земскихъ страховыхъ работниковъ (см. речи и доклады на Киевскомъ съѣздѣ въ 1913 г.). Можно высказать пожеланіе объ объединеніи пожарно-страховой статистики земствъ, что значительно облегчило бы теоретическую разработку земского страхования.

*§ 48. Другие виды обязательного страхования въ Россіи.* Земское страхование въ настоящее время существуетъ только въ сорока губерніяхъ, въ которыхъ введено земское положеніе. Въ остальной Россіи также существуетъ обязательное страхование черезъ посредство тѣхъ и другихъ правительственныхъ учрежденій. Это страхование носить разнообразный характеръ въ зависимости отъ административного управления той или другой части Россіи, иной или другой категоріи населенія.

По своему значенію на первомъ мѣстѣ здѣсь нужно поставить „обязательное страхование въ губерніяхъ Царства Польскаго“. Обязательное страхование въ нѣкоторыхъ городахъ Царства Польскаго было введено еще въ 1804 г., затѣмъ въ 1817 г. оно было распространено на всѣ города (по примѣру прусского публичного страхования). Въ 1844 г. это страхование распространяется и на сельскія постройки. Современное обязательное страхование всѣхъ находящихся въ Царствѣ Польскомъ частныхъ и общественныхъ строеній регулируется Положеніемъ, утвержденнымъ 10 июля 1900 г.

По этому Положенію, обязанности страховщика лежать на Управлѣніи взаимнаго страхования строеній отъ огня въ губерніяхъ Ц. П. Оно состоитъ изъ общаго присутствія, канцеляріи и инспекторской части.

Въ качествѣ мѣстныхъ органовъ выступаютъ страховые оцѣнщики, назначаемые на одинъ или нѣсколько уѣздовъ. Нѣкоторыя второстепенные обязанности по страхованию несутъ городскія и гминныя управлѣнія, а равно уѣздные начальники и уѣздныя управлѣнія.

Обязательному страхованию подлежать: 1) всѣ частныя и общественные строенія, 2) всякаго рода машины, снаряды и т. п., составляющіе орудія производства и находящіеся въ строеніяхъ, приспособленныхъ для производства, если цѣнность строенія съ ними не превышаетъ 5.000 руб.

Строенія, стоимость которыхъ превышаетъ 5.000 руб., страховываются свыше этой суммы лишь по желанію самихъ страхователей. Страхование свыше этой нормы является добровольнымъ для страхователя, но обязательнымъ для страховщика. Впрочемъ, законъ устанавливаетъ специальный максимумъ въ 30 тыс. руб. на одну недвижимость при страхованиіи фабрикъ, заводовъ, товарныхъ складовъ и др. строеній, представляющихъ особую огнеопасность.

Каждый житель Ц. П.,озведшій строеніе, обязанъ, подъ угрозой взысканія пени, подать мѣстнымъ органамъ страхового управлѣнія особое заявленіе съ указаніемъ и страховой суммы, въ случаѣ послѣдняя превышаетъ 5 тыс. руб. Оцѣнщикъ производить оцѣнку строенія по действительной стоимости въ моментъ застрахованія.

Въ случаѣ не согласія страхователя съ оцѣнкою, послѣдняя повѣряется посредническою комиссию въ составѣ страхового оцѣнщика, страхователя и избираемыхъ каждымъ изъ нихъ въ равномъ числѣ мѣстныхъ обывателей.

Страхование на сумму до 3 тыс. руб. утверждается оцѣнщикомъ, а свыше этой нормы—страховымъ Управлѣніемъ.

Страховая премія, не внесенная къ опредѣленному сроку (1 мая) въ подлежащее казначейство, взыскивается въ порядке, установленномъ для казенныхъ недоимокъ, съ начисленіемъ пени въ размѣрѣ одного процента въ мѣсяцъ.

На обязанности страхователя лежитъ заявленіе о всячаго рода измѣненіяхъ въ стоимости строеній.

По разъясненію Сената, Управлѣніе не въ правѣ производить послѣпожарную оцѣнку застрахованаго имущества. Основаніемъ для ликвидациіи пожарныхъ убытковъ служить допожарная оцѣнка и страховая сумма, указанная въ полисѣ.

Изъ остатковъ страхового сбора, по покрытии всѣхъ расходовъ по страхованию, образуется запасный капиталъ.

Если этотъ капиталъ достигнетъ суммы годовыхъ издержекъ по страхованию, по средней пятилетней сложности, то излишки могутъ быть употребляемы на мѣры предупрежденія и пресеченія пожаровъ.

Обязательное страхование въ г. Варшавѣ имѣеть особую организацію. Оно находится въ вѣдѣніи городского магистрата по страховому отдѣленію. Высшимъ его органомъ является магистратъ со включеніемъ страховыхъ совѣтниковъ, избираемыхъ изъ среды страхователей.

Страхованію подлежать всѣ частныя и общественные зданія въ предѣлахъ г. Варшавы.

Характерную особенность въ организаціи обязательного страхования въ Ц. П. составляетъ созданіе специальныхъ органовъ для страховой операции—центрального, а равно и мѣстныхъ. Завѣдываніе страхованиемъ не входитъ въ кругъ обязанностей какого-либо органа административного управления (низшаго или высшаго), предназначеннаго для выполненія другихъ функций внутренняго управления, но передано въ руки органовъ, созданныхъ исключительно для страхового дѣла. Это и объясняетъ лучшую постановку огневого страхования въ этомъ районѣ.

Другую особенность рассматриваемаго страхования нужно видѣть въ высокомъ максимумѣ обязательного страхования (5 тыс. руб.). Требованіе производить оцѣнку по дѣйствительной стоимости въ связи съ указаннымъ максимумомъ обусловливаетъ покрытие пожарныхъ убытковъ полнымъ рублемъ. Страховое вознагражденіе здѣсь не можетъ являться тѣмъ воспособленіемъ, съ которымъ мы встрѣчаемся въ земскомъ обязательномъ страховании.

Важнымъ преимуществомъ польского страхования сравнительно съ земскимъ страхованиемъ служитъ единство управления, однообразіе страховыхъ оцѣнокъ, тарифовъ премій и другихъ условій страхования на пространствѣ десяти губерній.

По даннымъ 1910 г. въ Управлениі было застраховано строеній 3.368.384; оцѣночная стоимость ихъ опредѣлялась въ 973 мил. руб., а страховая сумма въ 745 мил. руб.; сборъ премій—4,7 мил. руб.

Польское обязательное страхование выдѣляется низкимъ размѣромъ страховой преміи: средняя для 1909 г.—63 коп. со 100 руб. застрахованной суммы. Отклоненія отъ этой средней заключаются

въ такихъ границахъ: въ сторону максимума—121 коп. для фабричныхъ рисковъ и въ сторону минимума 29 коп. для церковныхъ, 41 коп. для общественныхъ, 45 коп. для городскихъ. Какъ видимъ, эти страховыя преміи ниже принятыхъ въ земскомъ страхованиі.

Преобладающее значение въ польскомъ страхованиі принадлежитъ крестьянскимъ недвижимостямъ (въ 1909 г. изъ 3,4 мил. строеній было крестьянскихъ 2,7 мил.). Среднее обезпеченіе по десяти губерніямъ равнялось въ 1909 г. 221 руб.

Горимость страховой суммы въ польскомъ страхованиі ниже, чѣмъ въ земскомъ страхованиі и даже акціонерномъ, всего 51 коп. на 100 застрахованной суммы (среднее въ годъ съ 1906—1909 г.).

Расходы по управлению составляли въ 1910 г. обычный для огневого страхования процентъ съ собранной преміи (17%).

Благодаря низкой горимости, Страховое Управление Царства Польского успѣло собрать запасный капиталъ въ 9½ мил. руб. на 1 янв. 1910 г., невзирая на невысокій тарифъ премій.

*Губернское обязательное страхование*, действующее на основѣ Положенія 1867 г., распространяется на неземскія губерніи (за исключениемъ Кавказа, Среднеазіатскихъ владѣній и нѣкоторыхъ другихъ окраинъ). Завѣдываніе страхованиемъ въ предѣлахъ каждой губерніи находится въ рукахъ Губернского по крестьянскимъ дѣламъ присутствія или соотвѣтствующаго ему учрежденія. Мѣстными органами его являются волостныя правленія подъ ближайшимъ надзоромъ и контролемъ земскихъ начальниковъ или замѣняющихъ ихъ должностныхъ лицъ. Законъ допускаетъ съ разрешеніемъ мин. вн. д. учрежденіе на мѣстахъ страховыя агентовъ.

Страхованію обязательно подлежать всѣ частныя и общественные постройки, принадлежащія: 1) лицамъ сельскихъ сословій, 2) отставнымъ нижнимъ чинамъ, водвореннымъ въ уѣздахъ, 3) мѣщанамъ, живущимъ въ селеніяхъ и мѣстечкахъ. Въ основу положенъ принципъ сословный, а не территоріальный.

Порядокъ страхования, ликвидациіи пожарныхъ убытковъ въ общемъ сходенъ съ порядкомъ, установленнымъ для земскаго обязательного и дополнительного страхования.

Въ 1910 г. было застраховано по этому виду правительственноаго страхования 4.528,3 тыс. строеній на сумму 336,6 мил. руб. при сборѣ преміи въ 3 мил. руб. Среднее страховое обезпеченіе для 17 губерній за 1910 г. равнялось 73 руб.

Величина преміи на 100 руб. страховой суммы равнялась по обязательному сельскому страхованию 90 к., а по городскому — 34 к. Губернское обязательное страхование оказывается болѣе дешевымъ сравнительно съ обязательнымъ земскимъ страхованиемъ.

Слѣдуетъ обратить вниманіе на одну особенность этого страхования—его весьма незначительные расходы по управлению, всего 7%о страховой преміи. Такой процентъ не встрѣчается въ другихъ видахъ огневого страхования. Объясняется это тѣмъ, что завѣданіе страхования находится въ рукахъ общихъ административныхъ органовъ.

Существуетъ въ Россіи еще казачье обязательное страхование. Различаются два вида его: 1) взаимное страхование отъ огня войсковыхъ зданій казачьихъ войскъ и 2) обязательное страхование строеній въ каждомъ отдѣльномъ войскѣ.

Первый видъ страхования поконится на принципѣ раскладочной системы. Страховое вознагражденіе для покрытия пожарныхъ убытковъ войсковыхъ зданій распредѣляется въ казачьемъ отдѣлѣ Главнаго Штаба между всѣми казачьими войсками по особой раскладкѣ. На періодъ 1911—1916 г. раскладка установлена въ такихъ процентныхъ величинахъ: на донское войско 31,4%, на кубанское—21,6%, оренбургское 10,3% и т. д.

Что касается второго вида казачьяго страхования, то оно организовано самостоятельно для каждого казачьяго войска. Обязанности страховщика несетъ войковое (хозяйственное) правленіе, его мѣстными органами служать станичные атаманы.

Обязательному страхованию подлежать всѣ строенія, кому бы они не принадлежали, находящіяся на казачьей общественной усадебной землѣ.

Можно обратить вниманіе на одну особенность казачьяго страхования: законъ содержитъ точное опредѣленіе размѣра страховой преміи. Въ положеніи о взаимномъ обязательномъ обезпечении строеній отъ пожаровъ въ Астраханскомъ казачьемъ войскѣ мы находимъ такую статью: „страховые платежи устанавливаются слѣдующіе:

1) для домовладѣльцевъ тѣхъ станицъ и хуторовъ и отдѣльныхъ усадьбъ, гдѣ дворы, улицы и дома обсажены деревьями по полнопѣки съ каждого рубля той суммы, въ которую застраховано строеніе;

2) для домовладѣльцевъ тѣхъ станицъ и хуторовъ и отдѣльныхъ усадьбъ, гдѣ дворы, улицы и дома не обсажены деревьями, а также для домовладѣльцевъ промышленныхъ заведеній—по копѣйкѣ съ рубля той же суммы” (ст. 204).

Законъ устанавливаетъ низшій и высшій предѣлъ страхового оклада отъ 20 до 600 руб., причемъ страховая сумма не должна превышать двухъ третей действительной стоимости строенія (ст. 206).

Рыбниковъ опредѣляетъ для 1910 г. размѣръ страховой суммы по всѣмъ казачьимъ войскамъ въ 87 $\frac{1}{2}$  мил. руб.

Можно упомянуть еще объ обязательномъ страхованиі въ обществахъ поселянъ-собственниковъ (бывшихъ колонистовъ). Страховщикомъ здѣсь является волость или даже отдѣльная колонія. Закономъ допускается соединеніе колоній (волостей) для цѣлей страхованиія въ одно общество.

Страхованію подлежать всѣ частныя и общественные строенія, находящіяся въ предѣлахъ колоніи.

По подсчетамъ Рыбникова, общій размѣръ страховой суммы въ колонистскомъ страхованиі равнялся для 1912 г. 69 мил. руб.

Въ 1911 г. явился въ Россіи новый видъ обязательного страхованія, которое въ ближайшемъ будущемъ несомнѣнно займѣтъ видное мѣсто въ нашемъ огневомъ страхованиі—это именно обязательное страхование строеній духовнаго вѣдомства. До его введенія въ нѣкоторыхъ епархіяхъ существовало взаимное добровольное страхование строеній духовнаго вѣдомства, напр. въ Киевской епархіи, гдѣ былъ даже образованъ самостоятельный страховой капиталъ въ размѣрѣ 360 тыс. руб.

Завѣдываніе этимъ обязательнымъ страхованиемъ находится въ рукахъ Общаго Страхового Присутствія и Страхового Отдѣла Хозяйственнаго Управленія при Свят. Синодѣ.

Мѣстными органами являются духовные консисторіи и благочинные. Первые выступаютъ въ качествѣ посредниковъ между страховыми отдѣломъ и благочинными. Послѣдніе несутъ обязанности обычныхъ агентовъ и ликвидаторовъ по огневому страхованию. Общее завѣдываніе дѣлами взаимнаго духовнаго страхования въ епархіи находится въ рукахъ епархиального архіерея.

Обязательному страхованию подлежать строенія духовнаго вѣдомства, состоящія въ вѣдѣніи епархиальныхъ начальствъ (церкви, зданія духовно-учебныхъ заведеній, церковно-причтовыхъ по-

стройки, церковно-приходскія школы, доходные дома, епархіаль-  
ные свѣчные заводы и т. д.).

Закономъ предусмотрѣна предѣльная норма страховой суммы:  
для столицъ 300 тыс. руб. и для остальныхъ мѣстъ 150 тыс. руб.  
на каждое отдельное строеніе.

Оцѣнка строеній, подлежащихъ страхованию, производится  
благочиннымъ съ участіемъ, по мѣрѣ возможности, двухъ священ-  
никовъ ближайшихъ приходовъ и лица, завѣдующаго страхованиемъ.  
Согласно инструкції, оцѣнка должна соотвѣтствовать дѣйствитель-  
ной стоимости строенія въ моментъ застрахованія. Размѣръ стра-  
ховой суммы утверждается Страховымъ Отдѣломъ.

Страховая премія вносится благочинному впередъ за каждый  
годъ.

Ликвидациія пожарныхъ убытковъ производится благочиннымъ  
съ участіемъ, по мѣрѣ возможности, двухъ священниковъ ближай-  
шихъ приходовъ или другихъ постороннихъ лицъ. Если отъ по-  
жара пострадало церковное имущество, то къ составленію акта о  
пожарѣ обязательно приглашаются мѣстный причтъ, церковный  
староста и представители отъ прихожанъ.

На основаніи осмотра пострадавшихъ отъ пожара строеній и  
изслѣдованія причинъ о пожарѣ составляется актъ и расчетъ по-  
жарныхъ убытковъ, подписываемый всѣми участниками ликвидациії.

Расчетъ пожарныхъ убытковъ и вознагражденія провѣряется  
и утверждается центральнымъ органомъ, и затѣмъ страховое воз-  
награжденіе черезъ консисторію высылается благочинному для со-  
отвѣтственной выдачи.

Остатки отъ страховыхъ платежей, за покрытиемъ страхо-  
выхъ убытковъ и расходовъ, обращаются въ запасный капиталъ.  
Въ случаѣ страховой капиталь достигнетъ двойной суммы расхо-  
довъ по страхованию (по средней пятилѣтней сложности), излишки  
могутъ быть обращены на пониженіе страховыхъ платежей, а  
равно и на противопожарныя мѣропріятія.

Положеніе обязательного синодального страхования въ 1911 г.  
представлялось въ такомъ видѣ: страховая сумма равнялась 840  
мил. руб., сборъ преміи 1.540 тыс. руб., страховой убытокъ —  
940 тыс. руб. Въ результатѣ первый годъ существованія этого  
страхования далъ прибыли 270 тыс. руб., отчисленной въ запасный  
капиталъ.

Обязательное страхование носитъ въ Россіи самыя разнообразныя формы. Въ общемъ итогѣ можно сказать, что въ настоящее время размѣръ страховой суммы по всѣмъ видамъ обязательного страхования превышаетъ 5 миллиардовъ руб. (противъ 12 миллиардовъ акционерного страхования). Цифра внушительная. Въ ближайшемъ будущемъ нужно ожидать дальнѣйшихъ успѣховъ этого страхования. При такихъ условіяхъ частное страхование находится въ лицѣ публично-правового страхования мощнаго конкурента.

При наличности иѣсколькихъ видовъ обязательного страхования, тѣ и другіе объекты могутъ подлежать страхованию въ разныхъ вѣдомствахъ. При такихъ коллизіяхъ дѣйствуетъ слѣдующее начало: синодальное страхование для строеній духовнаго вѣдомства имѣть преимущество передъ всѣми другими видами обязательного страхования. Казачье страхование въ соотвѣтствующихъ случаяхъ имѣть преимущество передъ земскими и губернскими, а колонистское страхование исключаетъ примѣненіе земскаго, если только колонисты не изъявили желанія перейти въ земское страхованіе<sup>1)</sup>.

§ 49. *Страхование косвенныхъ убытковъ* (Chomageversicherung).

Подъ страхованіемъ косвенныхъ убытковъ понимаютъ страхование убытковъ отъ пріостановки предпріятія вслѣдствіе пожара. Оно раздѣляется на страхование наемной платы и страхование убытковъ предпріятія вслѣдствіе пожара. Предпріятіе несетъ убытки вслѣдствіе того, что ему пришлось пріостановить или сократить свою производительность изъ-за пожара. Сравнительно небольшой пожаръ можетъ принести больше косвенные убытки, напр. на фабрикѣ сгорѣло одно машинное отдѣленіе и все производство приходится пріостановить. За это время предприниматель не только не получаетъ прибыли, но несетъ всѣ текущіе расходы и кроме того, теряетъ рынокъ сбыта. Небольшой пожаръ въ магазинѣ можетъ вызвать необходимость въ ремонтѣ, для чего магазинъ временно придется закрыть. Въ результатѣ купецъ несетъ не только прямые убытки по возстановленію разрушенаго или поврежденаго пожаромъ имущества, но и косвенные убытки въ видѣ потери своихъ покупателей, которые переходятъ къ его сосѣду конкуренту.

<sup>1)</sup> Для подробнаго ознакомленія съ обязательнымъ страхованіемъ можно рекомендовать извѣстную книгу Рыбникова, а также Свод. Зак. XII т. Ч. I. Сводъ положеній и правилъ о взаимномъ страхованиі.

Страхование косвенныхъ убытковъ и имѣеть своеї задачей возмѣщеніе такого рода потерь. Объектомъ этого страхования является паденіе чистой прибыли и издержки на покрытие текущихъ расходовъ во время простояноки.

Потребность въ такомъ страхованиі не удовлетворялась огневымъ страхованиемъ, возмѣщавшимъ поврежденіе или уничтоженіе только материальныхъ цѣнностей.

Въ основѣ вещнаго страхования лежитъ принципъ— „страхование не должно приносить страхователю прибыли“. Поэтому, вещное страхование и являлось страхованиемъ материальнаго убытка.

Потребность въ покрытии косвенныхъ убытковъ должна была пробить брешь въ этомъ принципѣ и привести въ конечномъ итогѣ къ организаціи новаго вида страхования. <sup>1)</sup> Впервые отъ вышеуказаннаго принципа отказалось морское страхование, которое еще въ 18 ст. начало включать въ страхование фрахтъ и предполагаемую прибыль. Подъ послѣдней понимался тотъ излишекъ надъ себѣстоимостью, который собственникъ разсчитывалъ получить, если бы его товаръ прибылъ на мѣсто и былъ проданъ.

Въ 1817 г. Гамбургская генеральная огневая касса допустила по вновь изданному регламенту страхование строеній до полной ихъ цѣнности съ надбавкой еще 10% на покрытие непредвидѣнныхъ расходовъ, вызванныхъ пожаромъ. Безспорно, въ этомъ нововведеніи сказалось вліяніе морскаго страхования. Эта зачаточная форма страхования косвенныхъ убытковъ, возникшая въ Гамбургѣ, въ остальной Германіи не была извѣстна.

Французскіе полисы пятидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія содержатъ указаніе на то, что страхование косвенныхъ убытковъ было распространено во Франціи въ эту эпоху. Страховыя общества „Globe“, „Foncière“ и „Provinciale“ вели его рядомъ съ огневымъ страхованиемъ.

<sup>1)</sup> См. Норре—Die Grundbegriffe der Versicherung gegen Schaden durch Betriebsstillstand infolge Brand. Zeitsch. f. d. g. V.-W. Bd. XIII. 6. 1913. Бонн—Die Brand—Ghomageversicherung, ibid. Bd. XIII, 2 1913. Ненне—Beiträge zur Frage der Gefahrenbeurteilung bei der Bertriebsunterbrechungs-Versicherung. Assekuranz—Iahrb. Ehrenzw. 1913. Боннъ въ своей статьѣ устанавливаетъ интересную формулу для опѣнки убытковъ по данному страхованию. На рус. яз. краткое изложеніе этого вида страхования можно найти въ книгѣ Балевскаго—Левина—Фабричное хозяйство. Пер. М. 1913.

Максимальная предельная страховая сумма по этому страхованию равнялась для фабрикъ средней ежегодной прибыли, для домовъ — годовой наемной платѣ. Риски, исключенные изъ огневого страхования, не принимались и къ страхованию косвенныхъ убытковъ. Формальная условія, въ родѣ уплаты преміи, обязанности заявленія и т. д. были тѣ же, что и въ огневомъ страхованию. Предельный срокъ страхования не превышалъ одного года.

Для определенія размѣра убытковъ въ промышленныхъ и торговыхъ предпріятіяхъ страховые общества установили на практикѣ определенный процентъ (преимущественно 10%) со страховой суммы. Такой упрощенный способъ расчета убытковъ устраивалъ громадныя трудности, возникающія при оцѣнкѣ косвенныхъ убытковъ. При такой постановкѣ дѣла страхование косвенныхъ убытковъ являлось естественнымъ дополненіемъ огневого страхования.

Въ концѣ семидесятыхъ годовъ появляются попытки организации этого страхования и въ Германіи (кромѣ Гамбурга). Въ 1878 г. гамбурго-бременское общество страхования отъ огня ввело страхование отъ обезпеченія запасовъ свеклы на сахарныхъ заводахъ вслѣдствіе пожара. Въ девяностыхъ годахъ появляется въ Баваріи, Вюртембергѣ и Баденѣ такое же страхование запасовъ пива и ячменя на пивоваренныхъ заводахъ. Затѣмъ страхованіемъ косвенныхъ убытковъ началъ заниматься въ Германіи английской Ллойдъ. За введеніе въ жизнь нового вида страхования высказались и конференція германскихъ страховыхъ обществъ. Въ результатахъ новымъ (1908 г.) германскимъ страховымъ закономъ этотъ видъ страхования былъ юридически узаконенъ (ст. 89).

Въ Англіи указанная отрасль страхования стала развиваться съ девяностыхъ годовъ, въ С. Штатахъ въ концѣ 19 столѣтія.

Въ Россіи страхование косвенныхъ убытковъ пока не практикуется. Имѣются указанія на то, что нѣкоторые наши общества, принимая въ перестрахование заграничные риски, допускаютъ и этотъ видъ страхования.

Слабое развитіе страхования косвенныхъ убытковъ объясняется трудностями его организаціи, а съ другой стороны, и дефектами его современной постановки.

Объектомъ страхования является прибыль предпріятія и его текущіе расходы во время пріостановки. Прибыль представляеть собою такую величину, которая зависитъ во многомъ отъ личныхъ

дарованій руководителямъ предпріятія, отъ финансової обоснованності и конкурентной способности предпріятія, отъ положенія рынка и т. п. Въ этихъ не такъ легко учитываемыхъ условіяхъ и заключается трудность организації страхованія косвенныхъ убытковъ.

Разсматриваемое нами страхование должно считаться съ троекратного рода опасностями: 1) съ вѣроятностью наступленія пріостановки предпріятія, 2) съ размѣромъ и 3) продолжительностью этой пріостановки.

Вѣроятность наступленія пріостановки не вполнѣ совпадаетъ съ вѣроятностью пожара. Допустимъ, пожаромъ уничтоженъ складъ сырья на фабрикѣ. Послѣдняя можетъ работать съ частью спасенного материала и пріостановка наступить только въ томъ случаѣ, если фабрика не успѣеть своевременно получить новый запасъ сырья.

Размѣръ пріостановки также не стоитъ въ прямомъ отношеніи къ размѣру пожара. Пожаръ, сравнительно небольшой, можетъ вызвать полную пріостановку предпріятія, если онъ уничтожитъ отдѣленіе, снабжающее фабрику двигательной силой.

Что касается продолжительности пріостановки, то опять таки она съ трудомъ поддается предварительному учету. Здѣсь многое зависитъ не только отъ данного предпріятія, но отъ общихъ условій рынка. Во всякомъ случаѣ страховщики устанавливаютъ для своей ответственности определенный срокъ пріостановки не долѣе 12 мѣсяцевъ, обычная же норма шесть недѣль послѣ пожара.

Объемъ ответственности страховщика по этому страхованію опредѣляется такими же границами, какъ и при огневомъ страховании; такъ страховщикъ не ответственъ за пріостановку предпріятія вслѣдствіе войны, мятежа и пр.

Нѣмецкія и австрійскія условія страхованія косвенныхъ убытковъ предусматриваютъ ответственность страховщика только въ томъ случаѣ, если пріостановка вызвана поврежденіемъ или уничтоженіемъ перечисленного въ полисѣ инвентаря предпріятія. Бумагопрядильный фабрикантъ хранить хлопокъ на складѣ въ морской гавани. Пожаръ, уничтожившій этотъ складъ, вызвалъ пріостановку прядильни. Страховщикъ не обязанъ возмѣщать этотъ косвенный убытокъ, разъ хлопокъ на складѣ не былъ указанъ въ полисѣ.

При заключеніи договора страхователь обязанъ объявить чистый доходъ, который онъ предполагаетъ получить по коммерческому

разсчету въ ближайшіе 12 мѣсяцевъ или въ другой срокъ, смотря по продолжительности периода отвѣтственности страховщика.

Затрудненія при опредѣленіи степени опасности риска при этомъ страхованиі обусловливаютъ и трудность выработки тарифа премій. Практика, во избѣжаніе этой трудности, устанавливаетъ просто опредѣленный процентъ къ преміи огневого страхованія. Столь примитивный методъ выведенія преміи не можетъ быть признанъ цѣлесообразнымъ, такъ какъ указанные два риска совершенно непропорціональны другъ другу. Нѣмецкія общества взимаютъ по страхованию косвенныхъ убытковъ премію, въ  $1\frac{1}{2}$  раза превышающую премію по огневому страхованию, австрійскія—въ  $1\frac{3}{4}$  раза.

Германскія страховыя общества, слѣдя примѣру англійскихъ обществъ, принимаютъ къ страхованию:

1) потерю чистой прибыли и 2) сумму постоянныхъ расходовъ, напр. проценты по облигациямъ, ипотекамъ или другимъ займамъ, арендную плату, налоги и пр.

Страховая сумма опредѣляется на основаніи размѣра чистой прибыли или постоянныхъ расходовъ за послѣдній операционный годъ; иногда для этого выводится средняя за два и больше лѣтъ.

Трудность организаціи такого страхованія побудила страховщиковъ установить нѣкоторыя ограничительные условія: предпріятіе принимается на страхъ только въ томъ случаѣ, если въ моментъ заключенія страхованія оно не приносило убытка; вновь организованное предпріятіе принимается только по прошествію нѣсколькихъ лѣтъ, если притомъ оно не имѣло ни одного убыточнаго года; исключаются изъ этого страхованія фабричныя предпріятія, огневое страхованіе коихъ протекаетъ неблагопріятно и т. д.

Ликвидація убытковъ по данному страхованию представляетъ крайне сложной операцией.

При разсчетѣ убытковъ нужно установить, какую прибыль могъ получить страхователь въ своемъ предпріятіи при данныхъ условіяхъ рынка. Для оцѣнки этого вопроса необходимо точное сопоставленіе себѣстоимости и цѣнъ сбыта за рядъ прошлыхъ лѣтъ, а равно также необходимъ учетъ и господствовавшей конъюнктуры въ периодъ отвѣтственности.

При ликвидаціи косвенныхъ убытковъ неизбѣжно обращеніе къ помощи экспертовъ, выбранныхъ той и другой стороной. Эти эксперты должны быть хорошо знакомы съ коммерческой и тех-

нической стороной предпріятія. Въ Англіи существуетъ особый институтъ бухгалтеровъ, изъ среды которыхъ и выбираются такие эксперты. Понятно, что эксперты той и другой стороны предоставляется право просмотра торговыхъ книгъ, инвентарей, балансовъ, фактуръ и др. документовъ.

При вычислениі потерь приходится обращать вниманіе на положеніе рынка. Благопріятная или неблагопріятная конъюнктура можетъ оказать рѣшающее вліяніе на доходность предпріятія.

Противники этого вида страхованія указываютъ на то, что при наличности его увеличится число спекулятивныхъ пожаровъ. Опытъ примѣненія этого страхованія на Западѣ совершенно не подтверждаетъ такого опасенія. Замѣчено, что ликвидациія пожарныхъ убытковъ проходитъ глаже въ тѣхъ предпріятіяхъ, где имѣлось страхованіе отъ косвенныхъ убытковъ. У страхователя отпадаетъ побужденіе получить болѣе высокое страховое вознагражденіе по страхованию прямыхъ убытковъ для того, чтобы покрыть этимъ косвенные убытки. Послѣдніе возмѣщаются ему на основаніи особого договора.

Страхованіе косвенныхъ убытковъ имѣетъ большое соціальное значеніе, оно предупреждаетъ безработицу служащихъ сгорѣвшаго предпріятія. Болѣе смѣлые теоретики склонны видѣть въ страхованиі косвенныхъ убытковъ начало будущаго страхованія промышленныхъ и торговыхъ предпріятій противъ колебаній конъюнктуры.

### § 50. Значеніе огневого страхованія.

Значеніе огневого страхованія прежде всего опредѣляется громаднымъ количествомъ цѣнностей, находящихся на страхѣ. Въ одной Россіи, где огневое страхованіе еще слабо распространено, застраховано отъ огня цѣнностей на 20 миллиардовъ руб.; въ другихъ культурныхъ странахъ эта цифра достигаетъ сотенъ миллиардовъ руб. Колossalныя богатства, накопленные современнымъ человѣчествомъ, находять въ огневомъ страхованиі мощную защиту противъ экономическихъ послѣствій пожарной опасности.

Стоимость имущества, истребляемаго огнемъ, измѣряется по отдѣльнымъ странамъ сотнями миллионовъ руб. въ годъ. Въ С. Штатахъ общая сумма убытковъ отъ огня достигала въ послѣдніе годы 500 мил. дол. (т. е. около 1 миллиарда руб.). Эта цифра больше стоимости средняго годового сбора пшеницы и приблизительно равна стоимости сбора всего хлопка.

Во что обходятся пожарные убытки России, сколько-нибудь точно трудно определить. Луневский устанавливает размахъ пожарныхъ убытковъ одного застрахованного имущества для 1907 г. въ 90 мил. руб. „Но такъ какъ застраховано всего не болѣе  $\frac{1}{5}$  общей суммы всѣхъ цѣнностей, то общій годовой убытокъ по всей Россіи можно определить безъ особой ошибки въ 400—500 мил. руб.“ Въ этомъ вычислениіи совершенно необосновано то положеніе, что цѣнность застрахованного имущества составляетъ  $\frac{1}{5}$  цѣнности всего имущества, могущаго быть застрахованнымъ. При такомъ условіи общій итогъ пожарныхъ убытковъ, опредѣляемый Луневскимъ, не можетъ быть названъ сколько-нибудь точнымъ. Въ этомъ вычислениіи вѣрна та мысль, что пожарные убытки, опредѣляемые только для застрахованного имущества, ниже общимперского итога пожарныхъ убытковъ въ виду слабаго развитія огневого страхованія, но насколько ниже, этого мы не можемъ сказать.

Имеются въ нашей литературѣ и другія попытки определенія общей суммы пожарныхъ убытковъ. Всѣ эти вычислениія рѣзко другъ съ другомъ расходятся: Ермоловъ опредѣляетъ въ 300 мил. руб., Макаровъ въ 500 мил., Сазоновъ даже въ 800 мил. руб. Если мы примемъ и меньшую цифру въ 300 мил., то и она колоссальна при нашей бѣдности. Пожарные убытки, покрываемые страхованиемъ, обеспечиваютъ возможность дальнѣйшаго хозяйственнаго существованія и развитія тѣмъ, кого случай въ данномъ году зачисляется въ категорію погорѣльцевъ. Безъ огневого страхованія огромное число хозяйствующихъ индивидуумовъ теряло бы свое экономическое положеніе, наложенное годами, и тѣмъ самымъ обременяло бы все народное хозяйство.

Распределеніе пожарныхъ убытковъ на массу частныхъ хозяйствъ, другими словами, атомизация ихъ, облегчаетъ для всего народнаго хозяйства несение этого бѣствія, неизбѣжнаго въ человѣческомъ общежитіи.

Оставляя въ сторонѣ численныя изысканія о хозяйственномъ значеніи огневого страхованія, мы должны подчеркнуть здѣсь психологическій моментъ, имѣющій столь важное значеніе—это *спокойствие*, которое принесло страхованіе хозяйствующему индивидууму. Уверенность за цѣлость имущества повышаетъ интенсивность труда человѣка, подымаетъ его работоспособность и усиливаетъ въ немъ желаніе къ накопленію богатствъ.

*Вещнýй кредитъ* покоится всецѣло на огневомъ страхованиі. Изъ исторіи намъ извѣстно, что потребность въ организації вещнаго кредита послужила однай изъ причинъ появленія огневого страхованія. Широкое развитіе городского строительства, создающаго имущества высокой цѣнности, не мыслимо было бы безъ ипотечнаго кредита, а послѣдній немыслимъ безъ огневого страхованія, обезпечивающаго интересы залогодержателя. Громадное развитіе товарнаго кредита, столь характерное для современаго капиталистического хозяйства, также было бы невозможно безъ огневого страхованія.

Огневое страхованіе оказалось большое вліяніе на пожаротушеніе. Первые страховыя общества организовывали за свой собственный счетъ пожарныя команды; идея организаціи ихъ принадлежитъ имъ. Въ настоящее время пожарная охрана находится въ рукахъ государства или городовъ и общинъ, тѣмъ не менѣе и теперь страховыя общества участвуютъ своими взносами въ содержаніи ихъ.

Страховыя учрежденія ассигнують громадныя средства на противопожарную дѣятельность и въ особенности на организацію мѣропріятій предупредительного и защитнаго характера. Даже въ Россіи эти ассигнованія достигаютъ ежегодно миллионовъ.

Та широкая превентивная дѣятельность, которую развили страховыя учрежденія новѣйшаго времени, составляетъ великую заслугу огневого страхованія въ области народнаго хозяйства.

Великую народно-хозяйственную услугу оказало страхованіе изученіемъ причинъ пожаровъ. Предпринятія страховыми обществами изысканія и изслѣдованія въ этомъ направленіи, дали возможность поставить страховое дѣло на строго научный базисъ. Американскія страховыя общества создали рядъ научныхъ и техническихъ учрежденій по изученію пожаровъ.

На основѣ добытыхъ данныхъ страховыя общества построили рациональные тарифы и провели рядъ практическихъ мѣропріятій въ области строительной техники, водоснабженія, освѣщенія, отопленія, огнетушительныхъ средствъ и пр. Цѣлью всѣхъ этихъ работъ ставилось не только пониженіе пожарныхъ убытковъ, но и прямое устраненіе ихъ.

Мы уже говорили о тѣхъ мѣропріятіяхъ предупредительного и защитнаго характера, которыхъ въ такомъ широкомъ масштабѣ проводятся нашими земствами.

Ta индивидуализація рисковъ, которую полагаетъ современное страхование въ основу тарификації премій, оказываетъ воспитывающее вліяніе на широкія народныя массы. Постепенно распространяются въ народѣ новые правила строительного и архитектурного искусства, новые типы разселенія, новые способы освѣщенія и отопленія, новые приемы обращенія съ огнеопасными веществами и т. д. въ цѣляхъ пониженія огнеопасности имущества. Эта дѣятельность сопровождалась блестящимъ успѣхомъ. Современный городъ не представляетъ въ пожарномъ отношеніи такой опасности, какъ деревянный, скученный городъ добраго старого времени.

Въ этомъ случаѣ страхование сыграло громадную роль въ борьбѣ съ такимъ народнымъ бѣдствіемъ, какъ пожары.

## ОТДѢЛЪ VII. Транспортное страхование.

ЛИТЕРАТУРА:

W. G o w . — Marine Insurance. A Handbook 4<sup>ed.</sup> 1909 London; D. O w e n . — The Machinery of Marine insurance. Lectures on British Commerce by H. Jackson. London. E. G o e b e l . — Beziehungen zwischen Kaskoversicherung und Schiffbautechnik. Zeitsch. f. d. g. V.-W. Bd. XI. 1911. C r u c i g e r . — Transportversicherung. Mюnchen 1910. M a n e s . — Transportversicherung. Handw. d. Staatsw. Bd. VII. 1911. Seeversicherungs — Iahrbuch im Auftrage der Internationalen Vereinigung der Seeversicherer, herausgegeben von Dr. Brüders. Berlin съ 1913. А. Ф е д о р о в ъ . Морское право. Одесса 1913. Г. Пр е с с ъ . — Страхование. 2 изд. Пет. 1914.

§ 51. *Исторія морского страхования.* Транспортное страхование раздѣляется на двѣ группы: первая — страхование грузовъ, вторая — страхование корпусовъ судовъ и другихъ перевозочныхъ средствъ (каско). Страхование грузовъ въ свою очередь можетъ быть а) страхованіемъ рѣчнымъ, б) морскимъ, в) сухопутнымъ (а равно и смѣшаннымъ).

Морское страхование составляетъ главнѣйшую отрасль транспортного страхования. Въ морскомъ страхованиі мы имѣемъ старѣйшую вѣтвь страхования, неразрывно связанную съ морской торговлей, и послужившею родоначальницей всѣхъ другихъ отраслей страхования.

Исторія морского страхования тѣсно связана съ исторіей морской торговли. Въ средніе вѣка торговая дѣятельность концен-

тировалась по берегамъ Средиземнаго моря, преимущественно въ верхне-итальянскихъ городахъ, здѣсь же получило свое зарожденіе и морское страхованіе. Начиная съ XII столѣтія, появляются въ разныхъ странахъ законодательные сборники, регулирующіе морское страхованіе (Consulato del Mare, ордонансы Барселоны, Флоренціи, Бильбао, Роттердама, Ганзейскихъ городовъ и т. д.).

Въ концѣ 16 в., послѣ гибели Армады (1588 г.), стала мочущественно развиваться морская торговля Англіи. Естественнымъ слѣдствіемъ этого явилось перенесеніе морского страхованія изъ Италіи въ Лондонъ.

Въ 17 столѣтіи Ломбардскіе купцы, переселившіеся въ Англію, положили начало здѣсь и морскому страхованию (отъ нихъ между прочимъ получила название улица Лондона, центръ банковой дѣятельности—Ломбардстритъ). Ломбардцы прославились въ этой дѣятельности настолько, что морскіе полисы, выдаваемые въ Антверпенѣ, выполнялись, какъ указывалось въ нихъ, согласно обычаямъ ломбардцевъ на Ломбардстритъ въ Лондонѣ.

Первый англійскій статутъ, регулировавшій морское страхованіе, былъ изданъ въ 1601 г.

Въ кофейняхъ вблизи Темзы встрѣчались страховщики и судовладѣльцы для разговоровъ за чашкой кофе о дѣлахъ, а также и для заключенія сдѣлокъ. Особенной популярностью пользовалась кофейня Эдуарда Ллойда вблизи пристани. Въ концѣ 17 столѣтія въ Lloyds Coffee-House уже изготавливались рукописные листы, въ которыхъ сообщались краткія свѣдѣнія о морской годности застрахованныхъ кораблей. Въ двадцатыхъ годахъ 18 столѣтія эти свѣдѣнія стали печататься подъ заглавіемъ Lloyd's List.

Въ 1771 г. посѣтители кофейни Ллойда рѣшили объединиться въ ассоціацію морскихъ страховщиковъ и стали вести свою регистрацію судовъ.

Судовладѣльцы, интересы которыхъ были затронуты регистраціей страховщиковъ, объединились въ самостоятельную ассоціацію. Въ двадцатыхъ годахъ прошлаго столѣтія эти ассоціаціи объединились въ одну и стали издавать съ 1834 г. Lloyds Register of British and Foreign Shipping.

Полисный формулляртъ Ллойда былъ выработанъ въ собраніи 12 янв. 1779 г. и съ этого времени не измѣнялъ своего содержанія. Только одно измѣненіе было произведено въ теченіе столѣтія, но и оно касалось исключительно подписи полиса, которая въ перво-

начальной редакции гласила—In the Name of God, Amen и въ 1850 г. была замѣнена: be it known that.

Въ виду измѣненія транспортнаго дѣла въ новое время рядомъ съ первоначальнымъ текстомъ полиса было создано значительное число полисныхъ оговорокъ, составившихъ въ общемъ итогѣ большой томъ. Число находившихся въ употребленіи оговорокъ возрасло въ такой степени, что въ новѣйшее время Институтъ лондонскихъ страховщиковъ (Underwriters), ассоціація Ллойда и ливерпульскихъ страховщиковъ начали сообща издавать списокъ главнѣйшихъ оговорокъ въ сжатой формѣ.

Кодификація англійскаго морскаго права была осуществлена только въ 1906 г. съ изданіемъ Marine Insurance Act.

Въ настоящее время англійскій Ллойдъ является центромъ двухъ отдельныхъ предпріятій—страхованія и морскаго транспорта. Ллойдъ, какъ центръ мореходства, имѣетъ своихъ агентовъ въ гаваняхъ всего земного шара (около 2.000). Каждый агентъ посыпаетъ въ Лондонъ требуемыя свѣдѣнія относительно кораблей и аварій. Свѣдѣнія эти публикуются въ изданіяхъ Ллойда—Daily List и Weekly Index. Послѣдній сообщаетъ въ алфавитномъ порядке хронику движеній кораблей всего міра. По индексамъ можно установить исторію и современное состояніе каждого важнаго купеческаго судна.

Ллойдъ, какъ страховой центръ—это учрежденіе, предоставляющее право каждому члену веденіе страховыхъ операций за свой рискъ, иногда совмѣстно съ другими членами. Одинъ и тотъ же полисъ можетъ быть подписанъ десятью членами и больше, но каждый отвѣчаетъ только за себя. Многіе члены Ллойда занимаются и другими видами страхованія. Нѣкоторые записываются въ члены Ллойда, и ведутъ страхованіе черезъ профессіональныхъ посредниковъ (маклеровъ). Въ Англіи имѣются еще компаніи морскаго страхованія, конкурирующія съ Ллойдомъ.

Англія является главнѣйшимъ центромъ морскаго страхованія; около  $\frac{3}{4}$  морскаго страхованія всего земного шара контролируется англійскими страховщиками.

Въ послѣднее время и здѣсь наблюдается соединеніе операций по морскому страхованію съ огневымъ и личнымъ страхованиемъ.

Приведенная справка показываетъ, что регистрацію судовъ Ллойда необходимо отличать отъ Ллойда, какъ ассоціаціи стра-

ховщиковъ. Регистрація Ллойда совершенно независимая организація, занимающаяся классификацией судовъ, определеніемъ ихъ пригодности, выработкой типовъ судовъ и пр. Страховой Ллойдъ имѣеть дѣло съ гибелю судовъ, а регистрація Ллойда—съ ихъ конструкціей. Регистрація—это международное учрежденіе, распространяющее свою дѣятельность на весь міръ. Судовладѣльцы не принуждаются включать свои суда въ регистрацію, но въ виду громадной роли регистраціи Л. на міровомъ рынкѣ, они должны это дѣлать. По новѣйшимъ даннымъ, около 7 тыс. британскихъ и  $3\frac{1}{2}$  иностранныхъ судовъ включено въ регистрацію.

Можно упомянуть еще о существованіи въ Англіи особой ассоціації для спасенія затонувшихъ судовъ—The Salvage Association въ Лондонѣ.

Морское страхованіе, достигшее мощнаго развитія въ Англіи, позже появилось и въ континентальныхъ странахъ съ развитіемъ въ нихъ морской торговли.

Во Франціи по иниціативѣ великаго министра Кольбера была произведена кодифікація морского права и страхованія, результатомъ чего и явился замѣчательный „Ordonnance sur la Marine“ 1681 г. Этотъ ордонансъ легъ въ основу Наполеоновскаго „Code de Commerce“ 1807 г. и послужилъ образцомъ для изданнаго въ 1781 г. въ Россіи Устава купеческаго водоходства.

Въ Германіи важнымъ памятникомъ кодифікаціи морского страхованія служать Гамбургскія правила морского страхованія, изданныя въ 1847 г., пересмотрѣнныя въ 1867 г.

По образцу регистраціи Ллойда были созданы аналогичныя учрежденія во Франціи, Голландіи, Германіи, Италии и т. д.<sup>1)</sup> Во Франціи было учреждено въ 1828 г. бюро Veritas, объединившее страховщиковъ, судовладѣльцевъ и купцовъ.

1) Изъ существующихъ въ наше время учрежденій по регистраціи судовъ главнѣйшими считаются:

1. Bureau „Veritas“ въ Парижѣ осн. 1828 г.
2. Lloyds Register въ Лондонѣ осн. 1834 г.
3. Голландскій союзъ страховщиковъ осн. 1855 г.
4. Veritas, австровенгерская регистрація, осн. 1858 г.
5. Регистрація итальянская Генуя осн. 1861 г.
6. Veritas, Норвежская регистрація, Христіанія, осн. 1864 г.
7. Германскій Ллойдъ осн. 1867 г.

Въ 1867 г. возникъ германскій Ллойдъ въ формѣ акціонернаго общества, акціи котораго находятся въ рукахъ судостроителей, судовладѣльцевъ, страховщиковъ и купцовъ. Это общество не имѣетъ характера чисто коммерческаго предпріятія, вслѣдствіе ограниченія размѣра дивиденда 5%. Задача его заключается въ дачѣ техническихъ совѣтовъ судовладѣльцамъ, купцамъ и страховщикамъ. Внѣшпартійные эксперты осматриваютъ суда. Въ зависимости отъ строительного материала, состоянія, возраста, починки и оснащенія корабля, котловъ, машинъ, суда распредѣляются по классамъ. Эти присяжные эксперты вырабатываютъ и постоянно усовершенствуютъ правила для постройки новыхъ судовъ.

Для характеристики судна примѣняются условные знаки, по которымъ сразу можно сказать, къ какому классу относится судно. Германскій Ллойдъ пользуется для этого буквой А, къ которой присоединяются цифры отъ 100 до 70; 100 означаетъ самую высокую крѣпость, а 70 — наименьшую. Прописная буква К — большое каботажное плаваніе, малое к — малое каботажное плаваніе; АН плаваніе по Атлантическому океану. Суда, построенные по плану конструкціи „Германскаго Ллойда“, отмѣчаются крестикомъ и т. д.

Споры, возникающіе при зачисленіи судна въ тотъ или другой классъ, решаются третейскимъ судомъ.

Классифицированныя суда вносятся съ краткими отмѣтками обѣихъ особенностяхъ въ регистръ, ежегодно разсылаемый абонентамъ. Ежемѣсячно выпускаются дополненія къ нему, такъ что заинтересованные круги въ каждый моментъ могутъ найти справку о достоинствахъ судна.

Значеніе судовой регистраціи для морскаго страхованія понятно. Практика морскаго страхованія показала, что успѣшность плаванія въ значительной мѣрѣ зависитъ отъ самаго судна и его капитана. Одно судно по своей конструкціи и крѣпости выдерживаетъ такой морской путь, который не выдерживаетъ другое судно, уступающее первому по качеству.

Капитанъ съ болѣе слабымъ судномъ можетъ быть болѣе опытнымъ морякомъ, чѣмъ другой на болѣе крѣпкомъ суднѣ.

Для того, чтобы сдѣлать выборъ между тѣмъ или инымъ судномъ, между тѣмъ или инымъ капитаномъ, необходимо имѣть самыя подробныя свѣдѣнія относительно судовъ и капитановъ, а равно и о всѣхъ, имѣвшихъ мѣсто несчастныхъ случаяхъ.

Всѣ эти свѣдѣнія страховщики, а равно и купцы, отправляющіе свои товары, могутъ почерпнуть изъ регистровъ судовъ, а равно и изъ періодическихъ органовъ, публикующихъ свѣдѣнія о мѣстонахожденіи судовъ, о несчастныхъ случаяхъ, аваріяхъ и т. д. По организаціи справочныхъ учрежденій и статистики Лондонскій Ллойдъ занимаетъ безспорно первое мѣсто въ мірѣ.

Въ морскомъ страхованіи сравнительно рано начали проявляться тенденціи къ осуществленію международного соглашенія. Еще въ 1872 г. возникъ международный союзъ обществъ транспортного страхованія (International—Transport Versicherungs Gesellschaft Verband), въ составъ которого входитъ въ настоящее время около 100 страховыхъ обществъ. Этотъ союзъ регулируетъ тарифы премій, вырабатываетъ полисыя условия и т. п.

Въ число членовъ союза принимаются, какъ страховыя общества, такъ и единоличные страховщики.

Для рѣшенія болѣе общихъ вопросовъ созывались періодическая конференція. На парижской конференціи (1900 г.) была избрана постоянная комиссія для наблюденія за исполненіемъ постановлений конференцій. Деятельность этой постоянной комиссіи оказалась малоплодотворной. Въ виду этого на конференціи въ Мюнхенѣ (1911 г.) было рѣшено образовать международное общество морскихъ страховщиковъ (Internationale Vereinigung der Seever sicherer). Новая организація постановила своей задачей изслѣдованіе вопросъ международного характера, имѣющихъ значеніе для морского страхованія, и представление ихъ на совмѣстное обсужденіе страховщиковъ всего міра, устраненіе недостатковъ въ транспортномъ и морскомъ законодательствѣ путемъ соответствующихъ ходатайствъ передъ правительствами отдельныхъ странъ и т. д.

Въ Россіи морское страхованіе возникаетъ позднѣе сравнительно съ западно-европейскими странами. Хотя у насъ морская торговля существовала издавна, но она находилась всецѣло въ рукахъ иностранцевъ, которые пользовались для охраны своихъ интересовъ отъ несчастныхъ случайностей морского плаванія национальными страховыми учрежденіями.

Первые въ Россіи постановленія относительно морского страхованія мы находимъ во второй части Устава купеческаго водоходства (1781 г.). Русскихъ обществъ для морского страхованія въ эту эпоху еще не существовало. Первые отечественные компании появляются въ началѣ 19 столѣтія, причемъ характерно,

что центромъ нашего морского страхования служила въ то время Одесса. Здѣсь въ двадцатыхъ и тридцатыхъ годахъ возникло нѣсколько предпріятій для страхования морскихъ рисковъ. Въ сороковыхъ годахъ аналогичныя предпріятія появляются въ Петербургѣ, Ригѣ.

Болѣе интенсивно стало развиваться наше морское страхование съ 70 и 80-хъ годовъ, когда за это дѣло взялись крупныя акціонерныя компаніи страхования отъ огня, включившія въ сферу своихъ операций и морское страхование. Развитіе отечественной морской торговли и вмѣстѣ морского страхования вызвало настоятельную потребность въ законодательномъ регулированіи сдѣлокъ по морскому страхованию. Екатерининскій уставъ 1781 г. слишкомъ ужъ устарѣлъ. Для удовлетворенія этой потребности въ 1846 г. былъ изданъ специальный законъ по морскому страхованию подъ заглавиемъ „Правила для морского страхования“. Эти правила, включенные въ нашъ Торговый Уставъ, остаются и до сихъ поръ въ качествѣ дѣйствующихъ постановленій о морскомъ страховании. Понятно, что правила, изданныя въ 40-хъ годахъ для современного оборота являются въ достаточной мѣрѣ устарѣлыми. Нашъ Торговый Уставъ даетъ предусмотрительно выходъ изъ этого положенія въ ст. 561, дозволяющей „есылаться на правила, принятыя другими государствами“. Этимъ разрѣшеніемъ русские страховщики широко пользуются, вводя въ нашу практику иностранные законы и полисыя условия. Чаще всего они пользуются „Гамбургскими правилами“.

Судовая регистрація существуетъ и въ Россіи, понятно не въ такихъ размѣрахъ, какъ въ западно-европейскихъ странахъ съ развитымъ торговымъ флотомъ. Наши учрежденія судовой регистрации имѣютъ своей цѣлью обслуживать интересы рѣчного страхования. Изъ болѣе важныхъ организаций въ этомъ родѣ слѣдуетъ назвать: Рыбинскій комитетъ по классификаціи и назначению предѣльного груза для судовъ, плавающихъ по Маринской системѣ, Астраханскій Комитетъ страховыхъ обществъ, Морское техническое бюро въ Баку и пр.

Для иллюстраціи значенія морского страхования можно привести слѣдующую справку о размѣрахъ валовой преміи, полученной 108 европейскими страховыми обществами:

1900 г.	—	238	мил.	мар.
1905 "	—	278	"	"
1911 "	—	378	"	"

Эти цифры показываютъ, что морское страхование представляетъ важную отрасль страхового хозяйства.

Насколько развито морское страхование въ Россіи, нельзя сказать, такъ какъ въ балансахъ нашихъ обществъ данныхя публикуются вмѣстѣ по всѣмъ отдѣламъ транспортнаго страхованія. Валовой сборъ преміи по страхованию транспортовъ и судовъ (каско) равнялся у десяти акціонерныхъ обществъ 20,3 мил. руб. за 1912 г., а валовой сборъ по страхованию товаровъ достигалъ 13 мил. руб., въ общемъ итогѣ свыше 33 мил. руб.; въ Германіи валовой сборъ премій за 1911 г. равнялся 211 мил. мр.

Исторія морского страхования показываетъ, что оно всегда стояло и стоитъ въ самой тѣсной связи съ торговымъ оборотомъ. Другая особенность этого вида страхования—его международный характеръ. Какъ морское право, такъ и морское страхование регулируется больше международными обычаями, чѣмъ законодательствомъ отдѣльныхъ государствъ.

Эти двѣ особенности обусловливаютъ извѣстную гибкость нормъ, регулирующихъ морское страхование. Ему приходится имѣть дѣло съ постоянно мѣняющимися запросами мірового торгового оборота.

Несмотря на почти тысячелѣтнюю исторію, морское страхование далеко не представляетъ собою разработанного отдѣла теоріи страхования. Личное и огневое страхование возникло значительно позднѣе и тѣмъ не менѣе, и то и другое имѣетъ свою теорію, свою научную систему. Морскимъ страхованіемъ еще до сихъ поръ мало занимались теоретики экономисты.

Это явленіе можно отчасти объяснить тѣмъ, что въ огневомъ и личномъ страхованіи мы имѣемъ дѣло со страховыми случаями, вполнѣ доступными для математического и статистического учета. Морскія несчастія значительно въ меньшей степени доступны такому учету. Опасности, съ которыми приходится бороться морскому страхованию, крайне разнообразны и многочисленны. Страховщикъ долженъ учитывать рискъ по отношенію къ пути, средствамъ сообщенія, роду товаровъ, роду упаковки, мѣсту нагрузки, мѣсту назначенія, по отношенію къ грузоотправителю и грузопринимателю, къ времени года, судовой командѣ и въ особенности къ капитану. При такомъ сложномъ комплексѣ условий трудно выработать твердые начала для сколько-нибудь правильного учета морскихъ рисковъ.

Указанныя особенности морского страхования объясняютъ, почему оно въ теоретическомъ и практическомъ отношеніи менѣе разработано сравнительно съ огневымъ и личнымъ страхованиемъ.

Важно и то, что какъ огневое, такъ и личное страхование регулируется въ предѣлахъ данного государства, между тѣмъ морское страхование базируется на международныхъ отношеніяхъ. Здѣсь для регулированья необходимо не рѣшеніе правительства одного государства, но согласіе ряда государствъ, или свободно возникающее обычное право въ нѣдрахъ мірового торгового оборота.

### § 52. Организація морскаго страхования.

Для транспортнаго страхования вообще и для морскаго въ частности является весьма характернымъ существованіе единоличныхъ страховщиковъ. Таковыя встрѣчаются во всѣхъ крупныхъ морскихъ центрахъ, наиболѣе типичной въ этомъ отношеніи представляется организація Ллойда. Страховщики Ллойда (члены организації) принимаютъ на страхъ морскіе риски отдельно или группой по нѣсколько человѣкъ, причемъ за риски отвѣчаютъ не всѣ солидарно, а каждый въ отдѣльности въ предѣлахъ принятой на себя доли риска. Страховыя операциіи членами Ллойда производятся черезъ т. н. „подписчиковъ“ (Underwriters), являющихся представителями страховщиковъ, и брокеровъ (маклеровъ), дѣйствующихъ отъ имени страхователя. Брокеръ, отправляясь въ специальное помѣщеніе, разыскиваетъ „подписчика“, который работаетъ по данному страхованию и предлагаетъ ему свой рискъ. „Подписчикъ“ или покрываетъ всю сумму или же на предъявленной ему бумагѣ (slip of paper) отмѣчаетъ ту сумму, которую желаетъ принять на свой страхъ. Съ этой отмѣткой брокеръ направляется къ другому „подписчику“, къ третьему и т. д., пока не покроется вся сумма. Послѣ этого брокеръ предъявляетъ каждому подписавшему копію подписного листа (slip) и изготавляетъ полисъ, подписываемый ими всѣми. Ликвидацией убытка занимается брокеръ, лишь въ особо трудныхъ случаяхъ обращающійся къ диспашеру.

Въ новѣйшее время и въ морскомъ страховании единоличные страховщики встрѣчаютъ сильную конкуренцію со стороны акціонерныхъ компаний. Несомнѣнно, что въ этой отрасли страхования акціонерная форма имѣетъ присущія ей преимущества передъ единоличной формой предпріятія.

Взаимныя общества встрѣчаются въ транспортномъ страховании сравнительно рѣдко, въ виду высокихъ рисковъ въ этомъ страхо-

ванії и въ виду его большой сложности. Им'ются взаимные общества между прочимъ и въ Россіи, въ Одессѣ, Ригѣ и пр., напр. черноморское общество взаимного страхованія въ Одессѣ.

Въ настоящее время приняты слѣдующіе объекты транспортнаго (морскаго) страхованія: 1) каско (страхованіе корпусовъ судовъ и др. перевозочныхъ средствъ), 2) всякаго рода товары, 3) фрахтъ какъ со стороны судохозяина, такъ и со стороны грузохозяина, 4) комиссія, куртажъ и прочій интересъ агента при покупкѣ или продажѣ товара, 5) бодмерейныя деньги<sup>1)</sup>.

Всякий ущербъ, понесенный судномъ или грузомъ во время морского плаванія вслѣдствіе несчастной случайности, называется аваріей. Морское право различаетъ частную и общую аварію. Аварія и представляетъ собой тотъ рискъ, который обезпечивается въ морскимъ страхованиемъ.

Въ современномъ страховомъ договорѣ не принимаются на страхъ слѣдующіе риски: 1) отвѣтственность на случай войны (для военныхъ рисковъ требуется особый договоръ), 2) отвѣтственность при задержаніи въ пути вслѣдствіе карантина, 3) отвѣтственность за естественную порчу товара, за самовозгараніе, утечку, осушку, окисленіе, а равно и порчу товара крысами и мышами.

При установлениі премій за страхованіе каско принимаются во вниманіе слѣдующія условія:

1) путь, 2) родъ перевозимыхъ товаровъ, 3) время года, 4) размѣръ корабля, 5) его возрастъ, 6) строительный матеріалъ. Тѣ суда, которые совершаютъ опредѣленные рейсы, платятъ болѣе низкую премію сравнительно съ тѣми, которые м'няютъ свой путь, идя то въ одномъ, то въ другомъ направлениі.

Въ основѣ тарификаціи страхованія грузовъ лежать три главныхъ начала: 1) родъ судна, 2) видъ груза и 3) его м'ясто назначенія. Обычно эти тарифы премій составляются исключительно для страхованія трюмныхъ грузовъ. Страхованіе палубнаго груза обставляется рядомъ оговорокъ, напр. „страхованіе за палубный грузъ свободно отъ всякаго поврежденія, а также выбрасыванья за бортъ и смытія волною, кромѣ кораблекрушенія“. Если страхованіе палубнаго груза заключается съ отвѣтственностью за выбрасыванье за бортъ и смытіе волною, то въ полисъ вносится слѣду-

<sup>1)</sup> Нашъ Торговый Уставъ подъ бодмереей понимаетъ „договоръ денежнаго займа подъ закладъ корабля или судна, товаровъ или груза.

ющая оговорка: „свободно отъ всякаго поврежденія, однако же съ отвѣтственностью за выбрасыванье за бортъ и смытіе волною“. Долголѣтняя практика выработала нѣкоторыя начала для установленія страховыхъ платежей въ морскомъ страхованиі. Тарифы премій времія отъ времени подвергаются пересмотру и соотвѣтственно повышаются или понижаются не путемъ измѣненія основного тарифа, а путемъ надбавки или скидки въ размѣрѣ извѣстнаго процента.

Развитіе парового транспорта и обеспеченіе безопасности морского плаванія обусловили значительное пониженіе премій въ морскомъ страхованиі.

Въ 1617 г. за путь изъ Гамбурга въ Лиссабонъ въ октябрѣ взималась премія въ размѣрѣ 5%; теперь на парусномъ суднѣ  $\frac{3}{4}$ %, а на пароходѣ  $\frac{1}{5}$ %.

Для примѣра можно привести еще одну ставку изъ Гамбургскаго тарифа: отъ порта Сѣв. Америки до порта на континентѣ между Гамбургомъ и Гавромъ при нагрузкѣ на пароходъ сѣверо-герм. Ллойда:

за сало круглый годъ . . . . .	$\frac{1}{5}$ %
на пароходѣ другихъ первокл. обществъ	$\frac{1}{4}$ %

Важнымъ условіемъ для правильнаго исчисленія премій является раціонально поставленная статистика. Но организація статистического учета въ области транспортнаго морского страхованиія крайне трудное дѣло.

Здѣсь нужна тщательная группировка самыхъ разнообразныхъ данныхъ. Страховщикъ долженъ принять во вниманіе и судно съ его владѣльцемъ и капитаномъ, и путь, по которому оно направляется, родъ товара, способъ его упаковки, мѣсто отправленія и мѣсто назначенія, времія года и состояніе погоды, гдѣ погружены товары—на палубѣ или въ трюмѣ, естественную порчу товара, политическія условія и т. д. Получить достовѣрныя свѣдѣнія по всѣмъ этимъ пунктамъ трудно, а иногда даже и невозможно.

Каждое транспортное страховое общество имѣть свою статистику. Первоначально изъ опасенія конкуренціи, общества держали въ секрѣтѣ свой стат. материалъ. Но рядъ убыточныхъ лѣтъ побудилъ ихъ вступить на путь обѣдиненія при выработкѣ тарифовъ премій, что наблюдается въ новѣйшее время.

Для объема отвѣтственности страховщика имѣютъ существенное значеніе тѣ ограничительныя формулы, которыя включаются въ страховой полисъ.

Русскія общества усвоили такія два ограничительныхъ условія: 1) „свободно отъ поврежденія, кромѣ кораблекрушенія, по Русскимъ Законамъ“ или 2) „свободно отъ поврежденія, кромѣ кораблекрушенія, по Гамбургскимъ Правиламъ“.

Первая оговорка означаетъ, что общество не отвѣчаетъ за убытокъ въ товарѣ, какая бы часть его не была повреждена, если судно съ застрахованнымъ товаромъ не потерпѣло крушениія, хотя бы товаръ и былъ поврежденъ отъ подмочки и т. п.

Въ случаѣ кораблекрушенія, на основаніи 573 ст. Торгового Устава первые десять процентовъ поврежденія (т. е. убытка въ товарѣ, безъ расходовъ по спасенію и сбереженію и пр., уплачиваемыхъ сполна) относятся на счетъ страхователя, общество же обязано заплатить только остальную часть, напр. если потеря отъ кораблекрушенія составляетъ 35%, то страхователь несетъ первые 10%, а общество уплачиваетъ ему остальные 25%. Если же потеря составитъ 10% или менѣе, то общество совершенно свободно отъ отвѣтственности.

Условіе „свободно отъ поврежденія, кромѣ кораблекрушенія по Гамбургскимъ Правиламъ“ означаетъ, что общество отвѣтственно только за убытки отъ кораблекрушенія, но здѣсь % поврежденія, съ котораго общество начинаетъ нести отвѣтственность, равенъ 3%, причемъ, если убытокъ превыситъ этотъ предѣлъ, общество отвѣчаетъ за все поврежденіе, не исключая и первыхъ 3%.

Въ виду того, что отвѣтственность по Гамбургскимъ Правиламъ менѣе выгодна для страховыхъ обществъ, послѣднія предпочитаютъ при страхованиіи грузовъ, транспортируемыхъ лишь въ предѣлахъ Россіи, избѣгать страхований на этихъ условіяхъ.

Иногда грузы принимаются на страхъ просто подъ условиемъ: 1) свободно отъ поврежденія первыхъ 5%, 2) свободно отъ поврежденія первыхъ 10%.

Льготныя скидки въ видѣ извѣстной процентной нормы (т. н. франшизы) введены страховой практикой для устраненія споровъ при мелкихъ потеряхъ, которыя иногда являются нормальными послѣдствіями морскаго пути.

Морское страхованіе знаетъ три типа полисовъ, принятыхъ въ разныхъ географическихъ широтахъ: 1) полисы Италии, Испа-

нії, Юж. Франції,—странъ, примыкающихъ къ Средиземному морю; 2) англійскій полисъ, принятый въ Юж. Африкѣ, Канадѣ, Австралии, Китаѣ, Японіи и С. Штатахъ; 3) нѣмецкій и главнымъ образомъ Гамбургскій полисъ, къ которому примыкаютъ полисы Скандинавскихъ странъ и Россіи<sup>1)</sup>.

Весьма интересенъ англійскій полисъ, который съ вѣшней стороны сохранилъ текстъ, выработанный Ллойдомъ въ концѣ XVIII в. Для приспособленія его къ современнымъ условіямъ страховая практика включаетъ въ него рядъ существенныхъ оговорокъ.

Послѣднія обозначаются условными сокращеніями, напр.  
1) F. C. and. S.—free capture and seize—свободенъ отъ захвата и конфискаціи, другими словами, исключается военный рискъ; 2) Memorandum —аналогично постановленіямъ о франшизахъ другихъ полисовъ, 3) R. D.—running down—въ случаѣ столкновенія застрахованного судна съ другимъ страховщикъ отвѣчаетъ лишь въ размѣрѣ 75% убытка.

Практика показала, что страхованіе каждого груза въ отдѣльности или судна на каждый рейсъ сопряжено съ многими неудобствами и лишними расходами. Щѣлесообразнѣе страховать сразу опредѣленную сумму товаровъ или всѣ товары, перевозимые на томъ или иномъ пароходѣ, а также и судно на опредѣленное время на всевозможные рейсы. Такого рода полисъ называется генеральнымъ или общимъ (Floating policy, Police flottante).

Преимущества генерального полиса сводятся къ слѣдующему: допуская страхованіе въ самой упрощенной формѣ товаровъ со всѣхъ портовъ и пристаней, генеральный полисъ освобождаетъ страхователя отъ необходимости имѣть на каждую отправку отдѣльный полисъ и нести расходы за полисъ, гербовые и почтовые. Указанные сборы при многочисленныхъ отправкахъ составляютъ въ общемъ значительную сумму. Уплата преміи по генеральному полису производится не по каждому отдѣльному страхованию, а въ заранѣе обусловленные сроки, напр., ежемѣсячно, черезъ каждые три мѣсяца и т. п.

Важно и то, что, каждая отправка груза по генеральному полису можетъ быть застрахована заочно, посредствомъ посылки по почтѣ установленного объявленія страхователемъ.

<sup>1)</sup> Первоначально полисы въ морскомъ страхованиі писались на итальян. языкѣ и лишь въ началѣ XVI ст. въ Гамбургѣ на мѣстныхъ языкахъ.

Для страховщика генеральный полисъ является своего рода ручательствомъ, что всѣ отправки въ продолженіи извѣстнаго времени будутъ у него страховатьсь. Въ то же время генеральный полисъ представляетъ для страховщика обязательство, дѣйствующее продолжительное время и налагающее на него большую ответственность. Поэтому, генеральные полисы выдаются только лицамъ и фирмамъ вполнѣ благонадежнымъ.

Одновременно съ выдачей страхователю генерального полиса ему вручается книжка объявлений. Послѣдняя содержитъ бланки предварительныхъ и окончательныхъ объявлений, снабженные послѣдовательнымъ текущимъ номеромъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда страхователю извѣстны только приблизительныя данныя объ условіяхъ страхованія, объявленія о таковомъ должны подаваться на бланкѣ „предварительныхъ объявлений“; по выясненіи всѣхъ обстоятельствъ дѣла, страхователь долженъ подать „окончательное“ объявление на бланкѣ за тѣмъ же самымъ номеромъ, за которымъ послано и предварительное объявление.

Въ случаѣ грузъ бытъ записанъ въ книгу *завѣдомо* послѣ того, какъ случилось съ нимъ несчастье, полисъ считается ничтожнымъ.

Всѣ условія страхованія по генеральнымъ полисамъ совершенно тождественны съ условіями по обыкновеннымъ полисамъ.

Для принятія на страхъ судна, а равно и груза необходимо представление особаго свидѣтельства о принадлежности судна къ тому или другому классу.

При страхованіи грузовъ страховщики обращаютъ вниманіе на то, застрахованъ ли корпусъ судна.

Ликвидациѣ производится страховщикомъ по представленіи со стороны страхователя документовъ, удостовѣряющихъ какъ самый фактъ, такъ и размѣръ убытка въ установленномъ порядкѣ.

Если случилось несчастіе съ судномъ, въ ближайшемъ порту, долженъ быть составленъ актъ, съ указаніемъ того: 1) какое судно подверглось несчастію, 2) съ указаніемъ точнаго количества и рода неповрежденнаго товара, 3) количества и рода поврежденнаго товара и степени его поврежденія, 4) причинъ и обстоятельствъ, сопровождавшихъ несчастіе, 5) мѣръ принятыхъ для спасенія и сбереженія груза и т. д.

Кромѣ акта, необходимо представление коносамента, грузовой

вѣдомости (таможенный документъ), диспации (раскладки убытковъ въ случаѣ общей аваріи присяжнымъ диспашеромъ) и пр.

*§ 53. Рѣчное страхование. Смѣшанное и валорное страхование.*

Рѣчное страхование, конечно, уступаетъ по своему значенію морскому. Если второе обнимаетъ все міровое хозяйство, то первое ограничивается почти всегда рамками національного хозяйства. Въ русскомъ страховомъ дѣлѣ рѣчное страхование имѣть большее значеніе, чѣмъ морское. Къ сожалѣнію, наши страховыя общества не даютъ распределенія статистическихъ данныхъ по отдельнымъ видамъ транспортнаго страхованія, поэтому нельзя точно определить взаимоотношеніе на нашемъ страховомъ рынке морского и рѣчного страхования.

При рѣчномъ страхованиі общества отвѣтствуютъ за всѣ поврежденія и убытки, произшедшіе отъ бури, вихря, внезапнаго тумана, столкновенія съ другими судами, вообще за всѣ несчастія, отъ воли страхователя независящія и случившіяся на объявленномъ при застрахованіи пути.

Во всѣхъ случаяхъ, когда общество несетъ отвѣтственность за несчастіе, оно отвѣчаетъ также и за расходы, правильно произведенныя на спасеніе, выгрузку, перегрузку, сбереженіе застрахованныхъ товаровъ.

Рѣчное страхование заключается на основаніи объявленія, въ которомъ страхователь долженъ указать название и NN судовъ, число водъ и годъ постройки каждого изъ нихъ, имена хозяевъ судна, название парохода и фамиліи поставщиковъ, подробное обозначеніе рода и количества груза и его цѣнности и т. д.

Начало отвѣтственности страховщика, всегда указываемое въ полисѣ, можетъ исчисляться или съ погрузки на судно первого мѣста или пуда клади, или съ окончаніемъ полной погрузки, или же съ отвала судна. Отваломъ судна считается обычно поднятіе якоря.

Страхование оканчивается съ приходомъ судна къ такой-то пристани или по истечениіи столькихъ-то сутокъ съ момента прихода судна къ такой-то пристани.

Извѣстными условіями обставляется страхование груза на стоянкахъ: иногда страхование на стоянкахъ вытекаетъ естественно изъ путевого страхованія, напр. во время нагрузки, или выгрузки, въ другихъ случаяхъ отвѣтственность общества на стоян-

кахъ принимается за особую премію. Страхованіе товаровъ на стоянкѣ можетъ быть принимаемо или одновременно съ заключеніемъ путевого страхованія или послѣ выдачи путевого полиса.

По общимъ правиламъ рѣчного страхованія осадка судовъ съ застрахованными грузами не должна превышать, установленной правительствомъ нормы. Нѣкоторые страховыя общества сами опредѣляютъ максимумы нагрузки, напр.:

	2 разряда	3 разряда
для судовъ длиною 9 саж. нагрузка 3.700 п.	3.200 п.	
" " " 10 " " 5.200 " 4.500 "		

Для плаванія по нѣкоторымъ рѣкамъ и рѣчнымъ системамъ установлены еще специальные условія, такъ на всякою рода плавающихъ по Маріинской системѣ судахъ, на коихъ допускается приемъ страхованій, обязательно должны находиться помпы на судахъ длиною менѣе 12 саж.—2 помпы, отъ 12 до 21 саж.—4 и т. д.

Иногда указывается водный путь, по которому должно идти судно съ застрахованнымъ грузомъ.

Въ рѣчномъ страхованіи подобно тому, какъ и въ морскомъ, находится широкое примѣненіе генеральный полисъ, заключаемый на цѣлую навигацію.

Размѣръ премій по рѣчному страхованію зависитъ отъ качества судна и вида товара. При установленіи преміи прежде всего принимаютъ во вниманіе то, къ какому разряду относится данное судно. На русскихъ рѣчныхъ системахъ приняты 3—4 разряда судовъ. Принадлежность судна къ тому или иному разряду зависитъ отъ самого типа судна, а съ другой стороны, отъ числа его водъ. Определеніе водъ судовъ дѣлается по числу полныхъ навигацій, начиная съ 1 года, въ которомъ, согласно удостовѣренію судового свидѣтельства, судно построено, съ прибавленіемъ къ означеному числу навигацій того года, въ которомъ предполагается страхованіе.

По классификаціи судовъ съверо-двинскаго бассейна къ первому разряду относятся пароходы безъ ограниченія водъ, но исправно содержимые; баржи деревянныя отъ 1 до 8 воды относятся къ 1 разряду, отъ 9 до 11 воды—къ II разряду и т. д.

Страховыя общества издаютъ сборники по классификаціи судовъ для руководства агентовъ. Вообще страхованіе не допускаетъ

ся: 1) на судахъ, непоименованныхъ въ классификаціяхъ, 2) на судахъ старѣе предѣльного числа водъ, 3) на судахъ виѣ района дозволенного для ихъ плаванія. Обычно въ этихъ сборникахъ указывается точно и районъ, въ которомъ допустимо плаваніе судовъ извѣстнаго наименованія.

Этой классификацией судовъ опредѣляется степень ихъ годности. Страхованіе груза на судахъ, отличающихся меньшей степенью годности, принимается съ извѣстными надбавками противъ нормального тарифа премій.

Страховыя общества, въ цѣляхъ побудить судовладѣльцевъ представлять свои судна на осмотръ для установленія степени ихъ годности, ввели надбавки къ нормальнымъ преміямъ за страхованіе грузовъ въ судахъ, не осмотрѣнныхъ техническимъ бюро. При страхованиихъ по р. Волгѣ товара въ судахъ, неосмотрѣнныхъ и неполучившихъ свидѣтельства отъ Рыбинскаго Комитета Страховыхъ обществъ, взимается премія на 100% выше противъ нормального тарифа.

Вторымъ важнымъ условиемъ при установлениі преміи является родъ товара. Отечественные страховыя общества выработали классификацію товаровъ для приема на страхъ. Всѣ товары подраздѣляются на четыре класса соотвѣтственно большей или меньшей опасности ихъ перевозки.

Нѣкоторыя группы товаровъ, совсѣмъ исключаются изъ страхованія, сюда относятся предметы высокой цѣнности опасные для перевозки или дешевые, громоздкіе напр., билеты кредитные, процентныя бумаги, картины, золото въ монетѣ и слиткахъ, бензинъ, гремучая ртуть, вообще вещества взрывчатыя и самовозгарящіяся, кирпичъ обыкновенный, камень, гранитъ и плита, глина простая, лѣсь въ плотахъ и т. д.

Товары распределены по классамъ въ зависимости отъ цѣнности, прочности и громоздкости, напр. асфальтъ отнесенъ къ 1 классу, бутылки порожнія, упакованныя въ солому, къ 2 кл., а не упакованныя къ—4 кл., бакалейные товары къ четвертому, кожевенная издѣлія къ 3 кл. и т. д.

Преміи исчисляются въ копѣйкахъ со 100 руб. застрахованной суммы на всѣ четыре класса товаровъ и на всѣ три разряда судовъ.

Въ объявленную цѣнность груза включается и стоимость

фрахта отъ мѣста отправленія до мѣста назначенія. Безъ фрахта страхованіе не принимается.

Для характеристики разницы въ размѣрѣ премій въ зависимости отъ класса товара и разряда судна приведемъ такой примѣръ: отъ Ржева до Н. Новгорода

для судовъ I разр.	для судовъ II разр.	для судовъ III разр.									
1 кл.	2 кл.	3 кл.	4 кл.	1 кл.	2 кл.	3 кл.	4 кл.	1 кл.	2 кл.	3 кл.	4 кл.
19	39	69	99	25	50	89	128	33	66	116	167

Для извѣстнаго рода товаровъ или же за извѣстный способъ слѣдованія судовъ (напр. за сплавъ, на буксирѣ) примѣняются особыя скидки или надбавки къ преміямъ.

Всякое обстоятельство, измѣняющее первоначальныя условія страхованія, можетъ повлечь за собой необходимость въ уплатѣ добавочной преміи, напр., при перегрузкѣ товара на судно низшаго разряда, при измѣненіи способа движенія судна, напр. судно должно было идти на буксирѣ, а отправится сплавомъ.

Возможны и обратные случаи возврата преміи въ виду сокращенія пути, напр. вслѣдствіе замерзанія водъ, въ виду уменьшенія застрахованной суммы до отвала судна, при отгрузкѣ части товара на стоянкѣ.

При ликвидації убытоковъ большое значеніе имѣеть составленіе акта о несчастіи, по содержанію аналогичного извѣстному намъ акту при ликвидациіи морского страхованія. Обычно страховое общество оставляетъ за собой право на выборъ—возмѣстить убытки въ суммѣ, указанной въ полисѣ съ издержками по спасенію, и спасенный грузъ взять въ свою пользу, или предоставить спасенное хозяину и уплатить только убытокъ, причиненный крушенiemъ или гибелю судна. Величина убытка опредѣляется по добровольному соглашенію, когда таковое не состоялось, тогда въ основу исчислениія полагается стоимость товара по биржевой или рыночной цѣнѣ въ день случившагося несчастія на мѣстѣ назначенія, за вычетомъ расходовъ по доставкѣ отъ мѣста несчастія. Изъ установленной такимъ образомъ цѣнности всего груза исключается стоимость неповрежденного имущества. Остатокъ составляетъ дѣйствительный убытокъ, который, съ прибавленіемъ расходовъ по спасенію и сбереженію, уплачивается страхователю сполна, если застрахована вся цѣнность имущества, или въ пропорціональной долѣ, если застрахована только часть его стоимости.

Слѣдуетъ еще упомянуть объ одномъ условіи, включаемомъ въ полисъ транспортнаго страхованія: если при ликвидациі убытка будутъ обнаружены обстоятельства, дающія страховому обществу право регресса за происшедшій убытокъ къ третьимъ лицамъ, то страхователь обязанъ безвозмездно передать обществу всѣ имѣющіеся у него документы и доказательства, могущіе служить основаніемъ для такого иска.

Практикѣ извѣстно еще смѣшанное страхованіе; подъ нимъ понимается страхованіе грузовъ, отправляемыхъ частью сухимъ путемъ, частью водою.

Если при этомъ страхованиі грузъ съ мѣста отправляется на подводахъ или вьючныхъ животныхъ, то ответственность общества начинается съ того момента, когда караванъ или овозъ двинется въ путь; при отправкѣ по желѣзной дорогѣ—со сдачи груза подъ квитанцію дороги и по водному пути—съ погрузки первого мѣста или пуда на судно.

Къ транспортному страхованию нужно отнести и т. н. „валорное“ страхованіе, подъ которымъ разумѣется страхованіе въ пути болѣе высокихъ цѣнностей, напр. процентныхъ бумагъ, векселей, чековъ, драгоцѣнныхъ металловъ и камней, пересылаемыхъ кладью или въ почтовыхъ пакетахъ.

#### *§ 54. Обязательное взаимное страхование судовъ въ Архангельскѣ.*

Въ Россіи существуетъ еще особый видъ транспортнаго страхованія—это обязательное морское страхованіе (каско). Закономъ 1901 г. при Архангельскомъ взаимномъ губернскомъ страхованиі сельскихъ строеній отъ огня учреждено взаимное страхованіе парусныхъ судовъ отъ поврежденій и убытковъ, произшедшихъ какъ во время плаванія, такъ и на стоянкахъ въ навигаціонное время (ст. 577 Свод. Зак. т. XII, ч. I).

Взаимному обязательному страхованию подлежать всѣ принадлежащія населенію Архангельской губ. парусныя, мореходныя и промысловыя, стоимостью не менѣе ста руб., суда за исключеніемъ лишь тѣхъ, которыхъ вовсе не плаваютъ по Бѣлому морю и Ледовитому Океану (ст. 579).

Страховое вознагражденіе не выдается за убытки, не превышающіе пяти процентовъ оцѣнки судна.

Страховая сумма не можетъ быть ниже 70% и выше 80%.

оцѣночной стоимости. Дострахованіе въ другихъ учрежденіяхъ воспрещается (ст. 581, 582).

Губернское по крестьянскимъ дѣламъ присутствіе можетъ съ разрѣшеніемъ мин. вн. д. перестраховывать суда какъ въ русскихъ, такъ и въ иностраннныхъ страховыхъ учрежденіяхъ (ст. 585).

Мѣстное завѣдываніе взаимнымъ страхованиемъ судовъ находится, съ одной стороны—въ рукахъ Губернского по крестьянскимъ дѣламъ присутствія (въ составѣ его входятъ и представители отъ судовладѣльцевъ—страхователей), а съ другой—возлагается на волостное, посадское и городское управление при участіи уполномоченныхъ отъ страхователей не менѣе двухъ на городъ, посадъ или волость.

На обязанности Губернского Присутствія лежитъ:

- 1) составленіе правилъ классификаціи судовъ;
- 2) установленіе тарифовъ премій;

3) утвержденіе оцѣнки принимаемыхъ на страхъ судовъ и окончательное опредѣленіе размѣровъ страхового вознагражденія.

На низшую инстанцію возложено:

1) составленіе списковъ, осмотръ и оцѣнка подлежащихъ страхованию судовъ и выдача страховыхъ документовъ;

- 2) приемъ заявлений о произошедшихъ аваріяхъ;
- 3) оцѣнка убытковъ отъ аварій;

4) уведомленіе Губернского Присутствія о несчастныхъ случаяхъ съ застрахованными судами;

- 5) составленіе протоколовъ о тѣхъ и другихъ упущеніяхъ.

Исполненіе указанныхъ обязанностей производится при посредствѣ уполномоченныхъ отъ страхователей.

Принимаемыя на страхъ суда раздѣляются по постройкѣ и вооруженію на нѣсколько разрядовъ, а послѣдніе дѣлятся въ свою очередь на классы.

Страховая премія не должна превышать четырехъ процентовъ страховой суммы. Тарифы страховыхъ премій устанавливаются на срокъ не менѣе одного года.

Нормальная страховыя преміи взимаются со страхователей по особымъ раскладкамъ за цѣлый годъ, считая съ первого января.

Въ первый годъ страхованія каждого судна страхователи уплачиваютъ особый вступной взносъ въ размѣрѣ одного процента страховой суммы.

О всякомъ суднѣ, построенному или пріобрѣтенному, подлежащемъ обязательному страхованию владѣлецъ обязанъ подать мѣстному волостному старшинѣ (въ Городскую Управу) особое заявление съ указаніемъ всѣхъ требуемыхъ данныхъ.

Въ теченіи семи дней послѣ подачи заявленія производится мѣстными органами совмѣстно съ уполномоченными осмотръ и оцѣнка судна. Оцѣнка дѣйствительна на три года, по истеченіи коихъ судно подлежитъ переоцѣнкѣ.

Послѣ каждого капитального ремонта или исправленія поврежденія отъ аваріи застрахованное судно представляется къ переоцѣнкѣ.

Въ случаѣ совершенной гибели судна владѣлецъ получаетъ вознагражденіе въ размѣрѣ страховой суммы, но если страховыемъ учрежденіемъ будетъ доказано, что таковая превышаетъ дѣйствительную стоимость погибшаго судна, то вознагражденіе выдается соотвѣтственно означенной стоимости.

Въ случаѣ частнаго поврежденія судна, страхователю уплачивается вознагражденіе въ части понесенного имъ убытка, соотвѣтствующей отношенію страховой суммы къ оцѣночной стоимости (ст. 629).

Обязательное страхование судовъ для населенія Архангельской губ. имѣть громадное значеніе въ виду именно того, что промысловая дѣятельность населенія заключается въ рыболовствѣ или морскомъ транспортѣ. Добровольное страхование не находило себѣ распространенія среди поморовъ и вотъ для поддержанія ихъ благосостоянія пришлось выдвинуть взаимное принудительное страхование.

## О ТДѢЛЪ VIII.

### Сельско-хозяйственное страхование.

#### 1. Страхование скота.

##### ЛИТЕРАТУРА:

М. Даниловскій.—Страхование скота. Вѣст. Взаим. Страхованія 1913. А. В. Чаяновъ.—Земство, какъ перестрахователь въ дѣлѣ кооперативного страхования скота. П. И. Фельдманъ.—О страховании скота въ связи съ кооперативомъ. А. В. Чаяновъ.—Страхование скота во Франціи. Итоги земского страхования скота въ Россіи. Всѣ четыре доклада

напечатаны въ Трудахъ первого общеземского съѣзда по страхованию скота. В. П М. 1913. Проектъ государственного и земского страхования скота. Изд. мин. финансовъ. Пет. 1898 Ehrlich—Die Viehversicherung in Österreich—Ungarn. Zeitsch f. d. g. V.-W. Bd. VIII 1908. Ehrlich—Die deutsche Viehversicherung in ihren Hauptformen. Zeitsch. f. d. g. V.-W Bd. VII. 1907. Ehrlich—Die Viehversicherung in Frankreich. Zeitsch. f. d. g. V.-W. 1909. Bd. IX. Martel—L'assurance du bétail. Lyon 1907. G r. Rocquigny—Le Progrès des assurances mutuelles agricoles en France. Paris 1903. A. Fratzscher—Landwirtschaftliche Versicherung (Hagel und Viehversicherung). Berlin 1913.

*§ 55. Исторія страхованія скота. Современное его положеніе въ отдельныхъ странахъ.* Громадное значеніе, какое пріобрѣло въ современномъ народномъ хозяйствѣ скотоводство, было причиной того, что страхованіе скота стало привлекать къ себѣ вниманіе практиковъ и теоретиковъ сельского хозяйства<sup>1)</sup>. Потребность въ такого рода страхованіи существовала давно, она находила удовлетвореніе въ разнаго рода примитивныхъ организаціяхъ, носившихъ въ себѣ зародыши страхованія скота. Въ древности существовала идея распределенія потерь, вызываемыхъ гибелью животнаго на группу лицъ. По обычаю, существовавшему въ древней Іудеѣ, „погонщикамъ ословъ разрѣшалось вступать другъ съ другомъ въ такое соглашеніе, что если кѣмъ-либо изъ членовъ товарищества будетъ потерянъ, вслѣдствіе грабежа или нападенія дикихъ звѣрей, оселъ, то взамънъ пропавшаго животнаго должно быть доставлено другое; но если погонщикъ потерялъ осла, благодаря своей собственной небрежности, тогда неѣтъ надобности давать ему другого осла. Если оселъ будетъ утерянъ не по винѣ погонщика, то ему долженъ быть доставленъ другой“.

Слѣды такого же страхованія на взаимныхъ началахъ мы находимъ въ Исландіи, Англіи, Испаніи и др. странахъ съ незапамятныхъ временъ. И здѣсь путемъ добровольныхъ соглашеній

<sup>1)</sup> Въ проектѣ мин. фин. государ. и земского страхования скота опредѣляются ежегодныя потери въ крупномъ скотѣ только для Европ. Россіи въ 4. мил. руб., принимая среднюю цѣну лошади въ 30 руб. и крупнаго рогатаго скота въ 25 руб. Въ виду сильнаго вздорожанія скота въ послѣдніе годы, ежегодныя потери должны превосходить указанную сумму въ 3—4 раза. Эта цифра показываетъ, какой экономической ущербъ наносятъ народному хозяйству Россіи ежегодныя потери въ одномъ крупномъ скотѣ.

сосѣдей возмѣщался убытокъ за естественную смерть животнаго или смерть отъ несчастнаго случая, а равно за кражу животнаго.

Подобныя сосѣдскія организаціи, основанныя на принципѣ взаимопомощи, существовали въ очень отдаленныя времена въ Германіи подъ названіемъ коровыхъ кассъ, коровыхъ гильдій и пр. Особено много такихъ союзовъ было въ Голштиніи и Мекленбургѣ, гдѣ существовало высоко развитое скотоводство. Характерная особенность такого рода организацій заключалась въ натуральномъ характерѣ страхового вознагражденія. Потеря животнаго возмѣщалась или покупкой въ складчину новаго животнаго, или же покупкой сообща у потерпѣвшаго по особой расценкѣ останковъ животнаго.

Въ этотъ первый періодъ страхованіе скота носило характеръ вспоможенія міромъ потерпѣвшему сочлену.

Новый періодъ въ исторіи страхованія начинается со второй половины 18 столѣтія, когда правительства отдѣльныхъ странъ, подъ вліяніемъ идей государственной опеки населенія, начали прилагать особыя мѣры къ поддержанію и развитію скотоводства, въ частности, поощряя насажденіе страхованія скота.

Прусскій король Фридрихъ Великій обнародовалъ въ 1765 г. законъ объ устройствѣ въ каждомъ округѣ Силезіи союзовъ взаимнаго страхованія скота. Правительство ввело страхованіе прежде всего въ Силезіи именно потому, что здѣсь скотоводство особенно сильно страдало отъ эпизоотій. Въ основѣ этихъ организацій лежалъ принудительный принципъ: страхованію обязательно подлежали всѣ владѣльцы рогатаго скота въ данномъ округѣ. Дополнительнымъ регламентомъ (съ 1783 г.) страхованіе было распространено на случаи гибели скота отъ пожара и молніи. Аналогичные учрежденія возникали и въ другихъ частяхъ Германіи.

Первые опыты насажденія обязательного страхованія скота не имѣли успѣха. Современная постановка этого страхованія въ нѣмецкихъ странахъ, какъ равно и у другихъ народовъ всецѣло обязана частной инициативѣ. Старыя примитивныя организаціи взаимопомощи на случай гибели скота продолжали существовать среди мелкихъ собственниковъ, особенно остро чувствовавшихъ потребность въ такой организаціи страхованія скота. Въ началѣ 19 ст. эти взаимные союзы начинаютъ включать въ сферу страхованія и мелкий скотъ—свиней, козъ и пр. Такого рода союзы быстро распространялись тамъ, гдѣ преобладало мелкое земледѣліе.

Потребность въ страхованиі со стороны крупныхъ скотовладѣльцевъ не могла быть удовлетворена такими мелкими союзами. Для обслуживанья интересовъ крупныхъ немецкихъ скотовладѣльцевъ было организовано первое большое общество страхования скота въ 1849 г. Въ настоящее время въ Германіи существуетъ 23 крупныхъ взаимныхъ общества страхования скота.

Въ девяностыхъ годахъ наблюдается въ этой странѣ новое теченіе въ сторону создания государственного страхования скота на началахъ той или иной поддержки мѣстныхъ ферейновъ. Въ этомъ третьемъ періодѣ исторіи страхования скота государство вступаетъ въ связь съ мѣстными общинными союзами, въ цѣляхъ углубленія и распространенія страхования скота.

Въ Баваріи учреждено въ 1896 г. государственное страхование скота на взаимныхъ началахъ при посредствѣ мелкихъ ферейновъ, свободно вступающихъ въ госуд. страхование при условіи принятія нормального устава. Баварское земское учрежденіе скота (Bayerische Landes-Viehversicherungsanstalt) принимаетъ на себя покрытие половины того убытка, который падаетъ на мѣстное товарищество. Земское страховое учрежденіе обладаетъ основнымъ капиталомъ, полученнымъ изъ государственной казны въ 500 тыс. мр. и приблизительно такимъ же запаснымъ капиталомъ. Кроме того, государство даетъ ежегодную субсидію въ 100 т. руб. Въ 1905 г. число ферейновъ, примкнувшихъ къ этому страховому учрежденію, равнялось 1553 съ 308 тыс. животныхъ, застрахованныхъ на 75 мил. мр.

Въ 1900 г. на такихъ же началахъ было организовано страхование лошадей. Аналогичное государственное страхование скота встречается и въ нѣкоторыхъ другихъ частяхъ Германіи (Баденѣ, Бюртембергѣ и пр.).

Совершенно самостоятельную отрасль этого страхования составляетъ страхование убойного скота. Потребность въ такомъ страхованиі особенно усилилась въ Германіи со времени изданія имперского закона о надзорѣ за убойнымъ скотомъ (1900 г.). Съ усиленiemъ ветеринарно-полицейскаго надзора участились случаи признанія мяса негоднымъ къ употребленію частью или полностью. Это причиняло скототорговцамъ большие убытки, для возмѣщенія ихъ и выдвинуто было страхование убойного скота. Почти всюду, где былъ введенъ регулярный осмотръ мясныхъ тушъ, въ особенности, въ городахъ, имѣющихъ бойни, возникли взаимные союзы

для страхованія убойного скота. Въ 1902 г. въ одной Пруссії существовало свыше 300 союзовъ по страхованию убойного скота. За исключениемъ 27 коммерческихъ предпріятій, всѣ остальные взаимныя, преимущественно организованныя союзами мясоторговцевъ.

Въ нѣкоторыхъ союзныхъ государствахъ Германіи существуетъ публичное страхование убойного скота съ доплатами изъ государственного казначейства, напр. въ Саксоніи (1898 г.). Саксонскій государственный институтъ страхования скота береть на себя перестрахование рисковъ, страхуемыхъ взаимными обществами скототорговцевъ.

Германскія страховыя общества создали въ новѣйшее время специальные виды страхованія скота отъ рисковъ при перевозкѣ, отъ рисковъ, которымъ подверженъ скотъ на выставкахъ, въ случаѣ военныхъ маневровъ, при хирургическихъ операціяхъ и пр.

По даннымъ 1907 г. въ болѣе крупныхъ обществахъ страхования скота (34 предпріятія) было застраховано головъ 2,9 мил. на сумму 609 мил. mr., получено преміи за тотъ же годъ 11 мил. mr. Въ эту цифру не вошли 10 тыс. мѣстныхъ обществъ страхования скота. Нѣкоторая изъ этихъ обществъ являются не страховыми учрежденіями, а просто кассами вспомоществованія. И здѣсь страховая сумма въ общихъ итогахъ выражается въ десяткахъ миллионовъ mr.

Во Франції попытки организаціи страхованія скота относятся къ началу 19 ст. Первая крупная коммерческая страховая компания возникла въ 1828 г. За ней послѣдовалъ рядъ другихъ коммерческихъ обществъ страхования скота. Эти страховыя общества не имѣли успѣха, страхование оказалось убыточнымъ и коммерческія предпріятія стали одно за другимъ ликвидировать свои операціи.

Въ сороковыхъ и пятидесятыхъ годахъ во Франціи выдвигается идея государственного страхования скота. Наполеономъ III былъ выработанъ въ 1857 г. проектъ организаціи государственной „Центральной кассы сельско-хозяйственного страхованія“, не получившій осуществленія.

Страхование скота вступаетъ въ новую фазу въ пятидесятыхъ годахъ, когда возникаетъ рядъ взаимныхъ обществъ. Крупнѣйшее изъ нихъ „Garantie Fédéral“ было учреждено въ 1865 г. Деятельность этого общества широко распространялась и за пре-

дѣлы Франціи, въ Швейцаріи, Итали, Бельгіи и Алжирѣ. Изъ позже возникшихъ обществъ болѣе крупными являлись „L' Avenir“ и „Mutuelle d' Illiers“.

Въ настоящее время 11 крупныхъ обществъ взаимнаго страхованія скота имѣютъ небольшой страховой портфель (25 тыс. страхователей и около 50 мил. фр. стоимости застрахованного скота).

Потребность въ широкомъ страхованиі скота обслуживается во Франціи мѣстными кооперативами, возникавшими самопроизвольно въ разныхъ частяхъ государства; къ концу девяностыхъ годовъ ихъ насчитывалось около  $1\frac{1}{2}$  тыс. Эти кооперативы не взимали определенныхъ премій, да и вообще они не брали впередъ никакихъ платежей. Погибаетъ у члена такого союза животное, его сотоварищи, связанные круговой порукою, покупали въ складчину новое животное, поступавшее въ собственность потерпѣвшаго. Образованіе такого рода кооперативовъ быстро пошло впередъ послѣ издания закона 1884 г. о синдикатахъ. Правительство, оцѣнивая значеніе кооперативнаго страхованія скота, стало его субсидировать (съ 1898 г.) сначала въ размѣрѣ 500 тыс. фр., позже (1905 г.) въ размѣрѣ 1,2 мил. фр.

Помощь отъ государственной казны оказывалась по правилу вновь образуемымъ кооперативамъ на первоначальное обзаведеніе и на образование запаснаго капитала. Закономъ 1900 г., регулировавшимъ устройство сельско-хозяйственныхъ кассъ страхованія скота, послѣднимъ были предоставлены иѣкоторыя льготы (освобожденіе отъ формальностей, отъ пошлинъ и пр.). Въ началѣ XX ст. французское министерство земледѣлія всячески поощряло насажденіе страховыхъ кооперативовъ, какъ „незамѣннаго условія процвѣтанія сельского хозяйства страны“. Въ результатѣ Франція покрылась густою сѣтью страховыхъ товариществъ. Ежегодно число возникающихъ кооперативъ по страхованию скота измѣрялось въ послѣднее время сотнями: въ 1908 г.—587, 1909 г.—475, 1911—469.

Развитіе кооперативнаго страхованія скота во Франціи представляется въ послѣднее десятилѣтіе въ такомъ видѣ:

Число товариществъ.	Число членовъ страхователей.	Стоимость застрахованного скота (во франкахъ).
1897	1.469	59.168.334
1900	2.264	106.807.194
1905	5.765	330.545.429
1911	8.869	605.251.815

Эти цифры краснорѣчиво говорятъ о поразительномъ ростѣ во Франції страховой кооперации.

Насажденiemъ мелкихъ страховыхъ товариществъ дѣло организаціи страхованія скота не было закончено. Самой жизнью былъ выдвинутъ вопросъ объ организаціи перестрахованія, безъ чего не было обеспечено спокойное и плавное развитіе мелкихъ кооперативовъ съ ограниченнымъ страховымъ полемъ.

Перестраховочные союзы начали быстро возникать въ началѣ текущаго столѣтія, какъ показываютъ слѣдующія данныя:

Число союзовъ.	Число объединенныхъ кассъ.	перестрахуемый капиталъ.
1901	6	106 4.581.770 фр.
1906	33	1.719 86.956.688 "
1911	65	3.413 172.147.135 "

Перестраховочные союзы возрастили не только въ числѣ, но и въ своемъ значеніи: въ 1901 г. только 4% страховыхъ кассъ было объединено въ союзы, въ 1911 г.—38%; на одинъ союзъ приходилось въ 1901 г. 18 кассъ, а въ 1911 г.—53 кассы.

Перестраховочные союзы носятъ характеръ вспомогательныхъ кассъ для поддержки мѣстныхъ страховыхъ товариществъ.

Взносы товариществъ въ перестраховочную кассу начисляются въ видѣ особой надбавки къ преміи, уплачиваемой въ товарищество.

Въ какихъ случаяхъ и въ какой мѣрѣ перестраховочная касса помогаютъ мѣстному кооперативу, эти вопросы решаются по разному въ тѣхъ и другихъ департаментахъ. Если товарищество не имѣетъ средствъ для покрытия своихъ убытковъ, то перестраховочная касса приходитъ ему на помощь въ размѣрѣ той суммы, какую она сама получила отъ товарищества въ отчетномъ году. Въ случаѣ не хватить и этихъ средствъ, товарищество обращается къ запасному капиталу, при недостаткѣ его, дальнѣйшее возмѣщеніе убытковъ падаетъ на перестраховочную кассу.

По даннымъ французской сельско-хозяйственной анкеты, стоимость всего скота во Франціи равна приблизительно 5 миллиардамъ фр., общая же стоимость застрахованного скота не превышаетъ 660 мил. фр., что составляетъ къ общей стоимости всего скота 13%.

Широкое примѣненіе кооперативного начала для страхованія скота мы находимъ въ Бельгии. Характерно для этой страныши-

рокое объединеніе мѣстныхъ товариществъ въ перестраховочные союзы (76% мѣстныхъ товариществъ объединены въ такие союзы).

Объясняется это явленіе тѣмъ, что государство и органы мѣстного самоуправлениія всемѣрно поощряютъ и поддерживаютъ перестраховочные союзы. По закону 1903 г., послѣднимъ выдаются субсидіи, равныя тѣмъ платежамъ, которые вносятся въ перестраховочную кассу мѣстными страховыми кооперативами.

Въ Австрії существуетъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ публичное страхованіе скота. Закономъ 1898 г. учреждено взаимное земское страхованіе рогатаго скота въ Нижней Австріи (Landesanstalt für Rindviehversicherung), въ 1900 г. при немъ открыто отдѣленіе для страхованія лошадей. Это учрежденіе стоитъ подъ контролемъ ландтага. Члены страхователи объединяются въ мѣстныя или окружные товарищества. Участіе въ страхованіи добровольное.

Страхованіе скота на аналогичныхъ началахъ существуетъ и въ нѣкоторыхъ другихъ областяхъ Австріи.

Въ Болгаріи закономъ 1910 г. о сельскохозяйственномъ страхованіи учреждено при институтѣ по страхованию отъ градобитія особое отдѣленіе для страхованія скота отъ падежа въ видѣ центрального института для перестрахованія рисковъ окружныхъ подъотдѣловъ.

Борьба съ скотскими падежами начинается въ Россіи принятиемъ тѣхъ и другихъ ветеринарно-полицейскихъ мѣропріятій. Рядъ специальныхъ правилъ по прекращенію и предупрежденію скотскихъ падежей, издававшихся съ начала 19 столѣтія, привелъ въ концѣ концовъ къ изданію въ 1876 г. и 1879 г. законоположеній, дѣйствующихъ и теперь. Ими было установлено: 1) обязательное убиваніе явно чумныхъ животныхъ изъ гуртоваго крупнаго рогатаго скота съ выдачею владѣльцамъ ихъ денежнаго вознагражденія по нормальной оцѣнкѣ, 2) обязательный осмотръ гуртовъ чрезъ ветеринаровъ въ назначенныхъ для того пунктахъ, 3) взиманіе съ гуртового скота особаго % сбора съ нормальной оцѣнки животныхъ.

Въ земскихъ губерніяхъ изданіе обязательныхъ постановленій о мѣрахъ предупрежденія и прекращенія чумы на мѣстномъ скотѣ, назначеніе и содержаніе необходимаго ветеринарного персонала, опредѣленіе нормальныхъ оцѣнокъ, установленіе сбора со скота и вообще завѣдываніе противочумною борьбою возложены на земскія учрежденія.

Главное внимание правительства и земскихъ учреждений было обращено на борьбу съ чумой рогатаго скота. Естественно, оставалась неудовлетворенной потребность въ обеспечении возмѣщенія убытковъ, вызываемыхъ другими болѣзнями. Для удовлетворенія ея начали возникать частныя общества страхованія скота. Въ 1839 г. было учреждено общество страхованія отъ падежей гуртоваго, городского и сельскаго скота. Въ 1848 г. оно было преобразовано въ акціонерное общество страхованія скота, расширивъ свои задачи. Кромѣ страхованія скота отъ падежа и леченія его, это общество поставило своей задачей пресѣченіе скотскихъ падежей и распространеніе свѣдѣній о пресѣченіи скотскихъ болѣзней.

Въ 1849 г. оно имѣло на страхъ скота на 8,6 мил. руб. Какъ названное общество, такъ равно и другія частныя общества, возникавшія въ періодъ 1864—1882 г., прекратили свои операциіи вслѣдствіе понесенныхъ ими убытковъ.

Въ настоящее время существуетъ „Первое русское общество взаимнаго страхованія скота отъ падежа животныхъ,“ возникшее въ 1911 г. Оно является обществомъ съ временнымъ паевымъ капиталомъ.

Въ послѣднее время однимъ изъ страховыхъ акціонерныхъ обществъ возбужденъ вопросъ о разрѣшеніи ему веденія операций по страхованию бѣговыхъ и скаковыхъ лошадей. Этимъ и исчерпывается частная инициатива въ организаціи въ Россіи страхованія скота.

Вопросъ о страхованиіи скота получаетъ новое направленіе съ возникновеніемъ земствъ. Земства (Новгородское, Тамбовское, Курское, Калужское и др.) на первыхъ же порахъ своей дѣятельности занялись всестороннимъ обсужденіемъ этого вопроса. Послѣ изданія закона 1879 г. объ обязательномъ убиваніи зачумленныхъ животныхъ съ выдачей вознагражденія и закона 1881 г., предоставившаго земствамъ право выдачи вознагражденія и за павшій скотъ, нѣкоторыя земства приступили къ организаціи сначала обязательного, а затѣмъ и добровольного страхованія скота.

Обязательное страхованіе рогатаго скота существовало въ восьмидесятыхъ и девяностыхъ годахъ въ Калужской, Курской, Орловской и Черниговской губ.

На путь добровольного страхованія скота вступило прежде всего Московское (1884 г.) и Орловское (1886 г.) земства. Добровольное страхованіе, открытое въ 14 земскихъ губерніяхъ, суще-

ствуетъ въ настоящее время только въ шести—Московской, Владимирской, Костромской, Курской, Тульской и Пермской. Ликвидація добровольного страхованія въ восьми земствахъ была вызвана его убыточностью.

Во всѣхъ губерніяхъ страхованіе захватываетъ лишь небольшую часть наличного скота, въ особенности лошадей; наиболѣе развито оно въ Московской губ., где страховалось за послѣднее время больше четверти всего числа наличного рогатаго скота ( $27,8\%$ ). Въ другихъ губерніяхъ этотъ процентъ стоялъ ниже, падая до  $2-3\%$ ; процентъ застрахованныхъ лошадей даже въ Московской губ. не подымался выше 5,8.

Земское страхованіе скота въ первые же годы его существованія не обходилось безъ приплатъ. Для устраненія убытковъ земства повышали страховую премію. Эта мѣра суживала и безъ того неширокое поле страхованія; за земствомъ оставались худшіе риски, убытки росли и приводили въ концѣ концовъ къ ликвидаціи страхованія.

Неуспѣхъ земского страхованія побудилъ министерство финансовъ въ концѣ девяностыхъ годовъ выступить со своимъ проектомъ государственного и земского страхованія скота. Основныя начала этого проекта сводились къ слѣдующему: страхованіе животныхъ отъ эпизоотій должно носить обязательный характеръ, страхованіе же отъ остальныхъ болѣзней и несчастныхъ случаевъ остается добровольнымъ. То и другое страхованіе должно находиться въ рукахъ земскихъ учрежденій. Проектъ предусматривалъ необходимость организаціи перестрахованія, для каковой цѣли предполагалось создать правительственное перестраховочное учрежденіе при Государственномъ Банкѣ (sic!) въ вѣдѣніи министерства финансовъ. По мнѣнию составителей проекта, „лишь Государственный Банкъ съ многомилліонными оборотами можетъ для себя безъ всякихъ затрудненій отпускать взаимообразно перестраховочному учрежденію нужныя для него суммы... Министерству фин. должно быть предоставлено и право тѣснаго вмѣшательства въ дѣло страхованія скота“.

Этотъ проектъ не получилъ своего осуществленія. Изъ новѣйшихъ явлений въ области страхованія скота въ Россіи слѣдуетъ обратить вниманіе на зарожденіе у насъ кооперативного страхованія скота. Широкое развитіе коопераціи въ Россіи въ послѣдніе годы, въ частности, развитіе сельско-хозяйственной коопераціи

составляет характерную особенность нашего национального хозяйства. Кредитные и сельско-хозяйственные товарищества начали понемногу вводить въ практику въ нѣкоторыхъ губерніяхъ (Владимирской, Вологодской, Воронежской, Казанской и др.) кооперативное страхование скота. Какъ видимъ, широкія массы русского крестьянства нашупываютъ выходъ изъ того тутика, въ которое зашло наше страхование скота. Блестящій опытъ западно-европейскихъ странъ служить порукой тому, что страхование скота могутъ успешно развивать только кооперативы. Разумѣется, для приданія устойчивости мелкимъ кооперативамъ необходима въ той или иной формѣ поддержка государства и мѣстныхъ органовъ самоуправліенія.

Въ исторіи страхованія скота въ Россіи нельзя обойти молчаниемъ первого общеземскаго съѣзда по страхованию скота, созванного по иниціативѣ Московскаго земства въ 1913 г. Его задачей являлось выясненіе главныхъ основъ правильной организаціи скота въ Россіи. На съѣздѣ совершенно точно были выяснены и установлены причины неуспѣха земскаго страхования. „Убыточность и ликвидация добровольного земскаго страхования въ большинствѣ земствъ, гласить постановленіе съѣзда, объясняются неправильностями самой организаціи: а) отдаленностью страхового центра отъ мѣстъ заключенія страхования, б) отсутствиемъ мелкой надежной агентуры, близкой къ населенію, в) незainteresованностью страхователей въ дѣлахъ страхового учрежденія, благодаря чему создается благопріятная почва для злоупотреблений въ ущербъ страховой кассѣ и г) установившимся отношеніемъ клиентовъ къ земскому страхованию, какъ къ коммерческому предпріятію“.

Въ докладахъ и въ рѣчахъ на съѣзѣ указывалось на громадное значеніе для рациональной постановки страхования скота коопераций. Эта мысль нашла свое выраженіе въ слѣдующемъ постановленіи съѣзда: „страхование сельско-хозяйственныхъ животныхъ кооперативами должно быть признано одной изъ наиболѣе цѣлесообразныхъ формъ страхования скота и, какъ таковое, заслуживаетъ содѣйствія и поддержки со стороны земскихъ и другихъ общественныхъ учрежденій и правительственныйхъ органовъ“.

### § 56. Организація страхованія скота.

Организація страхования скота встрѣчаетъ на своемъ пути много затрудненій. Для успешнаго развитія его представляется крайне важнымъ тщательный и постоянный контроль надъ страхо-

вателями. Послѣдніе могутъ совершать разнаго рода злоупотребленія, борьба съ которыми крайне затруднительна. Практика нашего земскаго страхованія отмѣтила, напр., случаи страхованія безнадежно заболѣвшаго животнаго, подмѣны владѣльца павшаго животнаго и т. п.

Въ страхованиі скота имѣеть громадное значеніе уходъ за скотомъ. Необходимо тщательное наблюденіе за содержаніемъ скота, иначе смертность его можетъ принять крайне опасные размѣры для страхового учрежденія.

Эти трудности въ организації страхованія скота и вызывали часто гибель страховыхъ предпріятій. Успѣшно съ этими затрудненіями справляются мелкія товарищества. Организація страхованія скота кооперативами принимаетъ на практикѣ разнообразныя формы, начиная съ примитивной формы товарищеской взаимопомощи и кончая чисто страховыми формами. Къ первымъ нужно отнести такие союзы, которые ставятъ своей задачей покупку потерпѣвшему въ складчину новаго животнаго. Слѣдующей ступенью на пути къ чисто страховой организаціи являются союзы безъ всякихъ опредѣленныхъ взносовъ. Периодически два раза въ годъ товарищество собирается на засѣданія для опредѣленія потерь за истекшее полугодіе.

Общий страховой убытокъ въ размѣрѣ  $\frac{3}{4}$  или  $\frac{4}{5}$  покрываетъ сбарами съ членовъ пропорціонально стоимости застрахованного каждымъ членомъ скота. Для всѣхъ разсчетовъ пользуются списками и оцѣнками, составленными на предыдущемъ засѣданіи. Указанные примитивные типы кооперативного страхованія не имѣютъ особыхъ административныхъ органовъ, не ведутъ счетоводства и не располагаютъ готовыми капиталами.

Въ кооперативахъ чисто страхового типа существуютъ предварительные сборы страховыхъ премій. Такого рода кооперативы могутъ быть двухъ видовъ: одинъ, гдѣ высота премій не является изъ года въ годъ опредѣленной величиной, а ежегодно менѣяется въ зависимости отъ потерь, за то страховое вознагражденіе остается во всѣхъ случаяхъ постояннымъ и заранѣе опредѣленнымъ. Другой видъ основанъ на постояннѣе страховыхъ премій. Если собранныхъ премій не хватаетъ на покрытие страховыхъ убытковъ, обращаются къ запасному капиталу; въ случаѣ недостаточности послѣдняго, понижается страховое вознагражденіе. Слѣдовательно, здѣсь мы имѣемъ постоянная, заранѣе опредѣленная преміи и непостоянное, измѣняющееся страховое вознагражденіе.

Одной изъ характерныхъ особенностей въ организації страховыхъ кооперативовъ является стремленіе къ ихъ локализації. Члены одного и того же товарищества должны хорошо знать другъ друга и имѣть возможность постоянно наблюдать другъ за другомъ. Въ этомъ залогъ устраненія всякой недобросовѣстности, столь обычной при большихъ районахъ.

Управлениe дѣлами, экспертиза, наблюденіе—въ случаѣ большого района является настолько сложнымъ дѣломъ, что приходится отказываться отъ принципа безвозмездности. Безплатность административной службы представляетъ основное условіе организації страховаго кооператива.

При широкомъ районѣ скотоводческія хозяйства будутъ находиться въ различныхъ экономическихъ и естественныхъ условіяхъ; это сдѣлаетъ несправедливымъ примѣненіе одинаковыхъ страховыхъ условій; въ результатаѣ, въ большомъ обществѣ явится недовѣріе одной части членовъ къ другой, возникнутъ тренія, которыя будутъ тормозить успѣшное развитіе страхованія.

Принципъ локализації стоитъ, на первый взглядъ, въ противорѣчіи съ основнымъ требованіемъ страхованія (расширеніемъ страховаго поля), но при кооперативномъ страхованію этому требованію удовлетворяетъ перестрахованіе.

Для успѣшного развитія страховой операциії представляется крайне важнымъ цѣлесообразная организація контроля за содержаніемъ стойль и скота. Кооперативъ избираетъ особое лицо, которому ввѣряется наблюденіе за содержаніемъ скота. Въ его обязанность входитъ производство periodическихъ осмотровъ всѣхъ застрахованныхъ животныхъ и ихъ стойль.

Товарищество иногда принимаетъ рядъ правилъ относительно гигієническаго состоянія стойль, ухода за скотомъ и работы на немъ. Наблюденіе за соблюденіемъ этихъ правилъ также лежитъ на контролерѣ.

Для пріема животныхъ на страхъ избирается особая комиссія, которая решаетъ вопросъ о пріемѣ только на основаніи личнаго осмотра животнаго. Эта же комиссія опредѣляетъ и страховую сумму. Такъ какъ съ теченіемъ времени возможно пониженіе цѣнности животнаго, то страховые кооперативы практикуютъ periodическую переоцѣнку всѣхъ застрахованныхъ животныхъ.

Многіе кооперативы не принимаютъ на страхъ тѣхъ животныхъ, которые находятся во владѣніи члена менѣе мѣсяца. Часто

ограничивается высший размѣръ страховой суммы, напр. во французскихъ кооперативахъ 800 фр. для лошади и 400 фр. для рогатого скота. Естественно стремлениѳ товариществъ принимать на страхъ только здоровыхъ животныхъ, находящихся въ удовлетворительномъ состояніи.

Предсѣдатель товарищества ведетъ страховой списокъ застрахованныхъ животныхъ на основаніи точнаго описанія. Въ нѣкоторыхъ кооперативахъ застрахованыя животныя отмѣчаются особыми знаками на рогахъ, копытахъ. Страхование всего живого инвентаря по нормальной оцѣнкѣ и безъ индивидуального описанія, практиковавшееся раньше, большинствомъ кооперативовъ теперь оставлено.

Въ случаѣ болѣзни животнаго членъ обязанъ немедленно обратиться за помощью къ ветеринару и уведомить о случаѣ товарищество. Послѣднее поручаетъ оцѣночной комиссіи произвести безъ замедленія новую оцѣнку заболѣвшаго животнаго. Въ случаѣ гибели животнаго, подается письменное заявленіе съ указаніемъ понесенного убытка. Цѣнность павшаго животнаго обычно не возмѣщается полностью, но въ размѣрѣ 70—80%. Это дѣлается для того, чтобы страхователь не потерялъ интереса къ заботѣ и уходу за скотомъ.

Размѣры взносовъ различны въ тѣхъ и другихъ кооперативахъ, для Франціи обычна норма 1% страховой суммы, рѣже 2%. Для особенно опасныхъ рисковъ существуютъ надбавки къ преміямъ, при страхованиіи лошадей премія измѣняется въ зависимости отъ назначенія животныхъ.

Страховые кооперативы заботятся обѣ образованіи запаснаго капитала. На эту цѣль предназначаются вступные взносы, случайные поступленія отъ сельско-хозяйственныхъ обществъ, частныхъ лицъ, а равно и излишки отъ операций. Запасный капиталъ вносится въ сберегательныя кассы или кредитныя товарищества, иногда помѣщается въ государственные бумаги.

Всѣ служащіе въ страховомъ кооперативѣ исполняютъ свои обязанности безвозмездно за исключеніемъ счетовода вмѣстѣ съ кассира, получающаго небольшое вознагражденіе.

Кооперативъ съ небольшимъ страховымъ портфелемъ не можетъ отличаться особой финансовой устойчивостью въ виду возможныхъ колебаній % падежа. Это обстоятельство выдвинуло на очередь перестрахование кооперативныхъ рисковъ. Мѣстныя това-

рищества объединяются въ болѣе или менѣе обширные союзы для перестрахованія животныхъ.

Кооперативное перестрахование носитъ разнообразныя формы. Наиболѣе простой является организація перестрахованія на основѣ принципа взаимопомощи. Касса перестрахованія опредѣляетъ для мѣстныхъ товариществъ низшій и высшій размѣръ убытковъ. Въ концѣ года, по выясненіи убытковъ, потери товариществъ, превышающія максимумъ, покрываются прибылями тѣхъ обществъ, падежи у которыхъ были ниже установленного минимума. Касса не имѣетъ собственныхъ капиталовъ. Перестрахование носитъ пространственный характеръ, такъ какъ убытки однихъ районовъ покрываются изъ прибылей того же года, полученныхъ въ другихъ районахъ.

Перестрахование во времени осуществляется въ тѣхъ союзахъ, которые построены также на принципѣ взаимопомощи, но примѣняютъ предварительный сборъ премій равновеликихъ для всѣхъ товариществъ. Федераціи такого типа образуютъ изъ прибылей удачныхъ лѣтъ запасные капиталы для покрытия убытковъ тяжелыхъ годовъ.

Кооперативы съ болѣе развитой техникой осуществляютъ перестрахование на чисто страховыхъ началахъ съ системой дифференціальныхъ премій; здѣсь каждое мѣстное товарищество уплачиваетъ премію, соотвѣтственно дѣйствительному проценту падежей его скота. Перестрахующее учрежденіе иногда принимаетъ на себя опредѣленную долю риска (напр. 25%, 50%), иногда опредѣленную долю убытка, превышающаго установленную норму падежа.

Въ Бельгіи въ нѣкоторыхъ провинціяхъ мѣстные кооперативы весь рискъ переносятъ на перестрахующее учрежденіе; послѣднее получаетъ всю сумму премій и значитъ, покрываетъ цѣликомъ всѣ страховые убытки. Въ данномъ случаѣ мы имѣемъ собственно не перестрахование, а централизованную страховую организацію, въ которой мѣстный кооперативъ превращается въ філіальное отдѣленіе союза для несенія мѣстной страховой работы—приема страхованій, оцѣнокъ, контроля и пр. При такой постановкѣ дѣла у мѣстного товарищества ослабляется интересъ къ добросовѣстному веденію дѣла. Въ этомъ и кроется слабая сторона такой организаціи.

Развитіе кооперативнаго страхованія въ Россіи должно выдвинуть въ ближайшемъ будущемъ вопросъ о перестрахованіи. Ду-

мается, что наше земство можетъ взять на себя роль перестраховочного учреждения для мѣстныхъ кооперативовъ. На такую роль земствъ было указано на первомъ общеземскомъ съездѣ по страхованию скота.

Организація страхованія во взаимныхъ и коммерческихъ обществахъ отличается болѣе выработанной техникой. Здѣсь находятъ примѣненіе всѣ тѣ формальныя условія, которыя обычны въ страховомъ договорѣ, какъ полисъ, объявленіе, сложная тарификація премій и пр. Въ полисныхъ условіяхъ точно опредѣляется объемъ отвѣтственности общества. Здѣсь имѣть важное значеніе пріемъ на страхъ не только отъ падежа отъ эпизоотій, несчастныхъ случаевъ, но и отъ пожаровъ. При исключеніи огневого риска дѣлаются скидки съ преміи.

Животныя принимаются на страхъ по подробной описи и записываются, каждая штука отдельно, съ указаніемъ стоимости въ моментъ застрахованія. Возможна запись и партію, когда животные представляютъ одинаковую цѣнность, въ послѣднемъ случаѣ обозначается только число и родъ животныхъ, размѣръ ихъ общей стоимости и страховой суммы.

Въ объявлениі требуетсѧ указаніе и рода работъ, выполняемыхъ тѣми и другими животными.

Обычно страховыя общества устанавливаютъ для того и другого рода животныхъ предельныя страховыя суммы, напр. для лошади, предназначаемой для сел. хоз. работъ—150 руб., для племенныхъ производителей и заводскихъ—1000 руб., для стойловыхъ коровъ—200, племенныхъ быковъ—800 р. и т. д.

Не принимаются на страхъ животныя въ возрастѣ ниже 6 мѣсяцевъ, иногда 1 года и старше 12—16 лѣтъ, въ зависимости отъ условій отдельныхъ страховыя обществъ. Животныя одной и той же породы, находящіяся во владѣніи страхователя, должны быть застрахованы всѣ за исключеніемъ неподходящихъ къ застрахованію.

Если животное принимается на страхъ индивидуально, то оно осматривается, описывается и оцѣнивается довѣреннымъ ветеринарнымъ врачомъ общества. Групповое страхованіе скота допускается въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ стоимость животныхъ однородной эксплоатациіи приблизительно одинакова. Животныя страхуются группами однородной эксплоатациіи, и для каждой группы устанавливается своя страховая сумма. Каждое животное страхуется въ сред-

ней страховой суммъ соотвѣтствующей группы. Въ предѣлахъ количества каждой группы застрахованныхъ животныхъ страхователю предоставляется право замѣнить въ той же страховой суммѣ безъ доплаты преміи выбывающихъ животныхъ другими однородными. Если количество наличныхъ животныхъ превышаетъ условленное число, то страхователь обязанъ достраховать превышающее количество животныхъ.

На страхователя возлагается обязанность вести за все время страхованія книги для записей всѣхъ животныхъ, находящихся въ хозяйствѣ. Эти книги онъ обязанъ предъявлять по требованію представителя общества. Вообще за обществомъ остается право, въ теченіе дѣйствія страхового договора, подвергать ветеринарному осмотру всѣхъ вообще животныхъ въ хозяйствѣ и не принимать на страхъ или исключать изъ риска неподходящіе экземпляры.

Взаимныя и коммерческія общества страхованія не допускаютъ полнаго застрахованія, ограничивая страховую сумму 70—80% оцѣнки животнаго.

Для иллюстраціи размѣра премій по страхованию скота можно привести такую справку изъ тарифа французскаго общества L'Avenir:

		въ возрастѣ	
		отъ 6 мѣс.	отъ 9 до
		до 9 лѣтъ.	16 лѣтъ.
1	классъ. Лошади сельско-хоз. предпріятій.	3,50%	4,50%
2	" Лошади частныхъ владѣльцевъ.	4,50 "	5,50 "
3	" Лошади торговыхъ предпріятій и мелкихъ промыш. заведеній . . .	5,50 "	6,50 "
4	" Лошади, занятые тяжелыми работами, грузовыя . . . . .	на особыхъ условіяхъ	
	Крупный рогатый скотъ I кл. . . . .	3,50%	4,50%
	" " " II " . . . . .	4,50 "	5,00 "

Для сравненія приведемъ извлеченіе изъ тарифа премій первого русскаго общества взаимнаго страхованія скота:

	По всей Россіи.
	Планъ Б. Планъ В.
	2—15 л. 2—15 л.
Лошади для сел.-хоз. работъ и гулевыя . . .	7% 7,5%
" выѣздныя . . . . .	7,5" 8 "
Волы для сел.-хоз. работъ . . . . .	4,75 "
Стойловыя коровы . . . . .	5,25 " 5,5 "

Болѣе високія нормы премій русскаго общества по сравненію съ французскимъ объясняются отчасти тѣмъ, что первое включаетъ и огневой рискъ, обнимая страхованіе отъ ударовъ солнечнаго, молніи, пожаровъ, чего нѣтъ во французскомъ обществѣ.

Ликвідація страховыхъ убытковъ совершається здѣсь на тѣхъ же началахъ, какъ и въ другихъ отрасляхъ страхованія. Въ возмѣщенніи убытковъ можетъ быть отказано полностью или частично, если страхователь не указалъ при заключеніи договора всѣхъ животныхъ одной и той же породы, передаваемыхъ имъ на страхъ, или не передалъ на страхъ позднѣе приобрѣтенныхъ животныхъ; если животное погибло вслѣдствіе дурного обращенія, небрежности, изнурительной работы, или вслѣдствіе операциіи, произведенной не для излеченія отъ болѣзни или даже для излеченія, но не врачомъ, одобреннымъ обществомъ.

Уходъ за больными животными совершається исключительно одобренными обществомъ ветеринарами.

Историческое развитіе страхованія скота въ западно-европейскихъ странахъ, а отчасти и въ Россіи, съ другой стороны, самый характеръ этого страхованія даютъ намъ право высказать нѣсколько соображеній относительно наиболѣе цѣлесообразной организаціи этого страхованія. По нашему мнѣнію, сущности дѣла соотвѣтствуетъ такая трехчленная организація страховыхъ учрежденій:

I. Мѣстное товарищество, какъ носитель страхованія. Районъ его дѣятельности долженъ быть невеликъ, чтобы не былъ затрудненъ контроль и не былъ нарушенъ принципъ бесплатности административныхъ должностей. Мѣстные товарищества соединяются въ окружныя или губернскія вспомогательныя кассы, передавая послѣднимъ извѣстную часть своихъ премій.

II. Названныя кассы, играя роль посредствующаго звена между мѣстными товариществами и имперской центральной кассой, будутъ выравнивать риски отдельныхъ товариществъ въ предѣлахъ данной губерніи. Взносы, получаемые ежегодно отъ мѣстныхъ организацій, составлять общій вспомогательный фондъ для тѣхъ случаевъ, когда мѣстное товарищество, вслѣдствіе большихъ убытковъ, не въ состояніи будетъ покрыть своихъ обязательствъ. На губернскія кассы должна быть возложена организація ветеринарной помощи, изданіе правилъ по борьбѣ съ эпизоотіями, по уходу за скотомъ, распространеніе въ народѣ полезныхъ свѣдѣній по скотоводству, вообще организація превентивной и репрессивной

борьбы съ заразными болѣзнями. Роль губернскихъ кассъ удобнѣе всего возложить на губернскія земства.

III. Имперская центральная касса должна играть роль объединяющаго органа по страхованию скота, а также являться перестраховочнымъ учрежденiemъ для всего государства. Центральная касса получаетъ помошь отъ государственного казначейства, а кромѣ того часть взносовъ изъ губернскихъ кассъ. Ея средства предназначены на выравниваніе рисковъ въ предѣлахъ всего государства. Такой центральной кассой могла бы явиться и спеціально созданная для этого общеземская организація.

Важнымъ условиемъ цѣлесообразной организаціи страхованія скота служить общедоступность ветеринарной помошь. Въ Россіи въ этомъ обстоятельствѣ нужно видѣть серьезный тормозъ на пути осуществленія данного вида страхованія, столь необходимаго для народнаго хозяйства. Интенсификація сельского хозяйства въ направлениі улучшенного скотоводства настоятельно выдвигаетъ потребность въ страхованіи скота и у насъ.

## 2. Страхованіе отъ градобитій.

### ЛИТЕРАТУРА:

В. Аскинази—Борьба противъ града въ Зап. Европѣ и въ Россіи. Труды по сельскохоз. метеорологіи. Изд. Бюро Г. У. З. и З. Петрогр. 1910. К. Жукъ—Градъ и градобитія въ Киевской губерніи. К. 1906. С. Разумовъ—О страхованиі отъ градобитія. Труды 1-го Всероссійскаго сельско-хоз. съѣзда въ Киевѣ. В. III. Таргонскій—Страхованіе отъ градобитія. М. 1892. Святловскій—Страхованіе отъ градобитія въ Германії. Сел. хоз. Журналъ Импер. Москов. Сель-хоз. Общества. 1897. январь. Rohrbeck—Die Organisation der Hagelversicherung, vornehmlich in Deutschland. B. 1909. Stojanoff—Die Hagelversicherung in Bulgarien. Zeitschrift f. d. g. V.-W. Bd. XIII. 1913. A. Fratzscher—Landwirtschaftliche Versicherung (Hagel—und Viehversicherung). Berlin 1914. L'assurance grêle dans quelques pays et ses problèmes. Rom 1908. Изд. Междунар. Сельско-хоз. Института.

*§ 57. Исторія страхованія отъ градобитій и современное его положеніе.*

Борьба съ градобитіями, этимъ бичемъ земледѣлія, носить двоякій характеръ. Одни способы борьбы имѣютъ своей цѣлью предупрежденіе градобитія, другіе—возмѣщеніе тѣхъ потерь, которыя являются слѣдствіемъ градобитія. Къ первымъ чисто техни-

ческимъ мѣропріятіямъ нужно отнести градоотводы, противоградовую стрѣльбу, ко вторымъ—страхованіе отъ градобитій.

Послѣднее имѣеть уже столѣтнюю исторію. Оно зародилось и развилось тамъ, гдѣ придавалось особенное значеніе сельскому хозяйству—въ Германіи и во Франції. Его широкому распространѣнію содѣйствовала интенсификація сельского хозяйства. Послѣдняя, требовавшая значительныхъ затратъ капитала, была бы невозможна безъ организаціи страхованія отъ градобитія.

Идея страхованія отъ градобитія зародилась почти одновременно въ двухъ странахъ—Франціи и Германіи. Мысль о страхованіи отъ градобитія была высказана въ Германіи представителями камерализма. Еще въ 1749 г. появился въ лейпцигскихъ экономическихъ извѣстіяхъ планъ учрежденія страховой кассы противъ градобитія. Извѣстный камералистъ Юсти выступилъ въ 1760 г. съ проектомъ государственного страхованія отъ градобитія.

Интенсификація германского сельского хозяйства къ концу 18 столѣтія была причиной того, что страхованіе отъ градобитія получило наконецъ осуществленіе въ организованномъ въ 1791 г. въ Брауншвейгѣ взаимномъ обществѣ страхованія отъ градобитія. Четыре года спустя основывается Мекленбургское общество взаимного страхованія отъ градобитія, существующее и донынѣ.

Въ двадцатыхъ и тридцатыхъ годахъ 19 ст. страхованіе отъ градобитія дѣлаетъ дальнѣйшіе успѣхи въ Германіи, появляются новые общества, преимущественно взаимныя. Къ пятидесятymъ годамъ ихъ насчитывалось 26. Въ виду невыясненности техническихъ основъ дѣла много обществъ гибло въ этотъ начальный періодъ; въ 1853 г. осталось только 12 обществъ.

Новый періодъ въ исторіи германского страхованія отъ градобитія начинается съ 1853 г., когда возникло четыре крупныхъ акціонерныхъ общества: Кельнское, Магдебургское, Уніонъ (въ Веймарѣ) и Отечественное (въ Эльберфельдѣ). Названныя общества были вызваны къ жизни громадными убытками, понесенными сельскими хозяевами въ 1850 и 1853 г. отъ градобитій. Въ общей сложности эти четыре компаніи располагали 30 мил. основного капитала. Благодаря такому значительному капиталу, онѣ имѣли возможность полностью возмѣщать земледѣльцамъ убытки отъ градобитій, что не всегда могли дѣлать взаимныя общества. Это обстоятельство въ связи съ широко развитенной агентурой содѣйствовало быстрому распространѣнію страхованія отъ градобитія среди земледѣльцевъ.

Въ семидесятыхъ годахъ нарождаются новыя взаимныя общества, которые начинаютъ вести энергичную конкуренцію съ акціонернымъ страхованіемъ. Эта борьба заканчивается побѣдою взаимного страхования: въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ страховой портфель взаимного и акціонерного страхования былъ равенъ по величинѣ; въ 1902 г. у 17 крупнѣйшихъ взаимныхъ обществъ страховая сумма равнялась 1745 мил. мр., у 5 акціонерныхъ обществъ—1056 мил. мр.; въ 1910 г. у первыхъ—1935 мил., у послѣднихъ—944 мил. мр., въ 1911 г. 2137 мил. и 953 мил. мр.

Характернымъ явленіемъ для третьяго періода въ исторіи германского страхования отъ градобитій нужно признать учрежденіе въ Баваріи государственного страхования отъ градобитія. Въ этомъ королевствѣ дѣйствовало сначала взаимное общество страхования, неуспѣхъ его побудилъ правительство создать въ 1884 г. государственное учрежденіе страхования отъ градобитія. Это учрежденіе не имѣетъ монополіи на производство страховыхъ операций, частныя страховыя общества могутъ вести операциі въ Баваріи. Страхование не носить принудительного характера для баварскихъ землевладѣльцевъ. Учрежденіе имѣетъ взаимный характеръ, застраховавшіе въ немъ свои посѣвы являются вмѣстѣ и его членами. Баварскій институтъ держится принципа твердыхъ премій, сохраняя за собой право пониженія нормы страхового вознагражденія въ случаѣ недостаточности премій.

При его учрежденіи былъ переданъ 1 мил. мр. на образование основного капитала, кромѣ того была установлена ежегодная субсидія изъ государственного казначейства сначала въ размѣрѣ 40 тыс. мр., въ 1898 г.—200 тыс. мр. По закону 1904 г. на усиленіе запаснаго капитала было ассигновано еще  $1\frac{1}{2}$  мил. мр. До 1909 г. этимъ институтомъ принимались на страхъ только полевые злаки, съ 1910 г.—и фруктовыя насажденія.

Баварскій страховой институтъ очень успѣшно развивался, какъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

страж. въ	сумма м а	взносы р к а	страж. въ	вознагражд. к а х ъ	запас. капитал	
					к а х ъ	к а х ъ
1884	11.140.233	141.986		74.289		165.604
1890	84.634.460	999.254		1.003.739		1.255.940
1900	194.511.540	2.474.605		3.486.019		2.662.648
1905	229.526.160	3.764.668		3.083.486		7.297.775
1911	275.930.340	4.856.681		3.040.781		11.887.416

За 28 лѣтъ существованія баварскаго института страховые убытки были покрыты полностью въ двѣнадцати случаяхъ, въ двѣнадцати случаяхъ—въ размѣрѣ 80—100% и только въ четырехъ случаяхъ ниже 80%.

Средній размѣръ преміи за рассматриваемый періодъ равнялся 1,36% страховой суммы; въ начальные годы премія была ниже, чѣмъ въ послѣднее время (1884 г.—1,27%, въ 1911 г.—1,76%). Страховое вознагражденіе составляло въ среднемъ 1,28% страховой суммы, низшій предѣлъ отклоненій отъ средней 0,45%, высшій—2,49%.

Въ Германіи существуетъ еще коллективное страхование отъ градобитія, въ этомъ случаѣ страхуется не одно лицо, а цѣлая община. Выгоды такого страхования для мелкихъ земледѣльцевъ заключаются въ сбереженіи на расходахъ по заключенію страхования. Взаимныя и акціонерныя общества охотно допускаютъ эту форму застрахованія. Въ 1911 г. страховая сумма по общинному страхованию достигала 153 мил. пр., изъ этой суммы приходилось на долю взаимныхъ обществъ 137 мил. пр., на долю акціонерныхъ—16 мил. пр.

Въ нѣкоторыхъ южныхъ государствахъ Германіи потребность въ страхованиі отъ градобитія удовлетворяется соглашеніемъ правительства съ частными обществами о принятіи на страхъ рисковъ поданныхъ даннаго государства на извѣстныхъ льготныхъ условіяхъ. Правительство субсидируетъ извѣстное частное общество на условіи, что оно будетъ принимать на страхъ риски земледѣльцевъ даннаго государства на болѣе льготныхъ условіяхъ. Въ такія договорныя отношенія вступили правительства Бюртемберга, Бадена и Эльзасъ-Лотарингіи съ Сѣверо-Германскимъ обществомъ страхованія отъ градобитія.

Германію справедливо считаютъ классической страной въ дѣлѣ обезпеченія населенія отъ убытоковъ, наносимыхъ народному хозяйству, градобитiemъ. По даннымъ 1911 г. въ Германіи работало 5 акціонерныхъ обществъ съ страховой суммою 954 мил. пр. и 20 взаимныхъ—со страховой суммою 2137 мил. пр. Изъ акціонерныхъ наиболѣе крупными являлись Магдебургское 264 мил. пр. и Кельнское—237 мил. пр.; изъ взаимныхъ—Сѣверо-Германское—967 мил. пр. Если принять въ расчетъ и государственное страхованіе, то общій размѣръ страховой суммы выразится въ 3,4 миллиарда пр.

Во Франции страхование от градобития зародилось почти одновременно с Германией: в 1799 г. возникло в Тулузье общество взаимного страхования от градобития. Оно существует и до настоящего времени и является одним из самых крупных взаимных обществ. В первой половине 19 ст. возник ряд взаимных обществ, из которых уцелели до нашего времени очень немногие. Первое акционерное общество L'Abeille было основано в 1856 г.

Въ пятидесятыхъ годахъ во Франціи горячо обсуждался вопросъ о государственномъ страховании от градобития; былъ даже внесенъ въ парламентъ проектъ такого страхования, не получившій однако практическаго осуществленія.

Во Франціи страхование от градобитії распространено въ значительно меньшей степени, чѣмъ въ Германии. Объясненіе этого явленія отчасти нужно искать въ томъ, что французское сельское хозяйство не такъ интенсивно, какъ германское.

Ростъ французского страхования въ послѣднія десятилѣтія:

	страх. сумма	преміи	страх. вознагр.	запас. капитал.							
				в	о	ф	р	а	н	к	а
1892	567.428.604	7.726.258	5.028.168								4.757.842
1900	634.960.908	8.897.943	6.714.908								6.731.563
1905	723.783.297	9.085.871	6.981.617								13.108.122
1911	965.595.599	12.074.422	7.819.897								14.636.941

Эти цифры показываютъ, что страхование от градобитія развивалось во Франціи очень медленно. По своимъ размѣрамъ оно значительно скромнѣе германского.

Соотношеніе взаимного и акционерного страхования выясняется изъ слѣдующаго сопоставленія: въ 1911 г. дѣйствовало три акционерныхъ компании со страховой суммой въ 420 мил. фр. и 18 взаимныхъ съ 545 мил. мр. Здѣсь мы не видимъ особенно значительного перевѣса взаимного страхования надъ акционернымъ, какой мы видѣли въ Германии.

Во Франціи существуютъ еще мелкие мѣстные союзы страхования от градобитія, субсидируемые правительствомъ.

Недавній опытъ введенія государственного страхования от градобитія былъ сдѣланъ въ Болгаріи. Въ этой странѣ градобитіе представляетъ очень распространенное явленіе: въ периодъ 1896—1903 г. изъ всего числа общинъ 1880 пострадало от градобитія

1637 общинъ. Правительство, желая прийти на помощь населенію въ борьбѣ съ этимъ бѣдствіемъ, ввело въ 1895 г. обязательное государственное страхованіе отъ градобитія. Его главныя основы были таковы:

1) страхованіе распространялось на всѣ виды злаковъ, за исключеніемъ табака;

2) взносы одинаковые для всѣхъ злаковъ и всѣхъ мѣстъ; они составляли 5% поземельного налога, уплачиваемаго всяkimъ землевладѣльцемъ;

3) убытки отъ градобитія 20% цѣнности урожая поврежденной части земельного владѣнія не возмѣщались;

4) ликвидация убытоковъ производилась особой комиссией, въ составъ которой входили мѣстный финансовый чиновникъ, какъ предсѣдатель, староста и два сельскихъ хозяина сосѣднихъ, не затронутыхъ градобитіемъ общинъ;

5) страховое учрежденіе получало въ видѣ ежегодной субсидії отъ государства 500.000 фр.

Опытъ оказался неудачнымъ и государственное страхованіе отъ градобитія пришлось ликвидировать въ 1903 г.

Взносовъ и государственной доплаты оказывалось недостаточнымъ для полнаго покрытия убытоковъ отъ градобитія. Въ годы съ особенно частыми градобитіями удавалось покрыть не свыше 13% убытоковъ.

Причину неуспѣха этого первого опыта въ Болгаріи нужно еще видѣть въ примитивной организаціи страхованія, укажемъ хотя бы на однообразныя ставки премій, отсутствіе классификаціи рисковъ и т. д.

Первая неудача не поколебала въ Болгаріи идеи государственного страхованія отъ градобитія. Въ 1910 г. снова было установлено государственное страхованіе отъ градобитія, но уже на основѣ принципа добровольности. Въ началѣ 1911 г. возникло публичное учрежденіе страхованія отъ градобитія на началахъ взаимности.

Новый страховой законъ принялъ слѣдующія начала:

1) добровольность вступленія;

2) опредѣленность взносовъ безъ обязательства доплаты;

3) размѣръ взносовъ зависитъ отъ класса опасности, въ какой занесена данная мѣстность, и отъ чувствительности къ градобитіямъ растеній, также распределенныхъ по разрядамъ;

4) ликвидация убытковъ производится присяжными практиками сельскими хозяевами;

5) основной капиталъ въ 1.000.000 фр. вносится изъ государственной кассы, проценты съ этого капитала обращаются въ резервный фондъ. Кромѣ того страховое учрежденіе получаетъ ежегодную субсидію по крайней мѣрѣ въ размѣрѣ 300.000 фр.;

6) поврежденія отъ градобитія до 8% включительно не возмѣщаются;

7) покрытие убытковъ понижается до 80%, если окажется недостаточнымъ взносовъ и государственной доплаты для полнаго покрытия;

8) привлеченіе запаснаго капитала въ половинномъ размѣрѣ, въ случаѣ окажется недостаточнымъ взносовъ и государственной приплаты для покрытия 80% убытковъ;

9) заключеніе займа у болгарского сельско-хозяйственного банка, при невозможности покрыть 80% убытковъ. Этотъ заемъ долженъ уплачиваться изъ излишковъ слѣдующихъ лѣтъ и до его погашенія не можетъ быть заключенъ новый заемъ;

10) право общинъ опредѣлять цѣнность урожая по отдѣльнымъ видамъ растеній на основаніи мѣстнаго урожая.

Насколько успешно будетъ дѣйствовать это новое страхование отъ градобитія, нельзя сказать, такъ какъ слишкомъ еще недавно оно организовано. По существу, болгарское страхование представляетъ сколокъ съ баварскаго.

Стат. данные показываютъ, что страхование было встрѣчено населеніемъ сочувственно. Въ 1911 г. было страхователей 3.443 съ страховой суммой 6.120.490 фр., резервный фондъ — 606.670 фр.; въ 1912 г.—17.548 страхований на сумму 28.260.640 фр. съ резервомъ — 664.213 фр. Въ теченіе первого года участвовало въ страхованиі 691 община, въ 1912 г.—уже 1098 общинъ.

Вся Болгарія раздѣлена на 22 класса мѣстностей съ точки зрењія большей или меньшей градоопасности. Ежегодно на основаніи опыта въ эту классификацію вносятся изменения. Страхование распространяется на всѣ злаки, за исключеніемъ овоцей, фруктовъ и цвѣтовъ. Злаки въ зависимости отъ ихъ чувствительности къ градобитіямъ разбиты на восемь группъ.

Идея страхования отъ градобитія зародилась въ *Rossiu* прежде всего въ Прибалтійскомъ краѣ (болѣе высокая сельско-хозяйственная культура и близость Германіи). Практическое осуществленіе

ета ідея нашла въ организації взаимныхъ обществъ. Починъ положило Лифляндское общество взаимного страхованія отъ градобитія (1831 г.) Членами его могли быть только лифляндскіе помѣщики, арендаторы казенныхъ и частныхъ имѣній и пасторы. Каждый страхователь являлся вмѣстѣ съ тѣмъ и членомъ общества. Ежегодно устанавливалась предѣльная цѣна принимаемыхъ на страхъ продуктовъ, выше которой застрахование не допускалось.

На аналогичныхъ началахъ было учреждено Курляндское страховое общество отъ градобитія въ 1861 г. Его характерной особенностью слѣдуетъ признать одинаковый размѣръ премій, повышаемый только для тѣхъ мѣстностей, где въ теченіе 10 предшествующихъ лѣтъ часто повторялись градобитія.

Попытки организації страхованія отъ градобитія въ чисто русскихъ губерніяхъ относятся къ семидесятымъ годамъ, когда два акціонерныхъ общества огневого страхованія „Русское“ и „Якорь“ включили въ кругъ своихъ операцій страхование отъ градобитія. Первые годы оказались для акціонерныхъ обществъ весьма убыточными, почему они поспѣшили ликвидировать этотъ видъ страхованія.

Отказъ акціонерныхъ предпріятій отъ веденія страхованія отъ градобитій съ одной стороны, а съ другой—назрѣвшая потребность въ этомъ страхованіи и наконецъ, успѣшное развитіе взаимного страхованія за границей побудили и русскихъ землевладѣльцевъ обратиться къ организації такого страхованія. Въ 1877 г. было основано въ Москвѣ общество страхованія отъ градобитія на взаимныхъ началахъ. Районъ дѣйствія его обнималъ всѣ губерніи Россіи.

Страхование въ зависимости отъ рода растеній подраздѣлялось на два разряда, первый включалъ колосовые хлѣба, а также масличныя, прядильныя, красильныя, корнеплодныя, кормовыя и т. п. растенія; во второй же разрядъ входили виноградники, хмѣльники, табачныя и хлопковыя плантациі, сады, огороды и растенія, требующія вообще высокой и болѣе дорогой культуры.

Счетъ капиталамъ и преміямъ, равно какъ и прибылямъ и убыткамъ по операціямъ по I и II разрядамъ страхованія велся отдельно; никакіе переводы или позаимствованія изъ суммъ одного разряда для покрытия нуждъ другого не допускались.

На образование запаснаго капитала предназначались: а) единовременные взносы по первому разряду— $2\%$ , по второму— $3\%$  съ

каждаго рубля страховой суммы, и б) отчисленія отъ остатковъ премій.

Членскіе взносы возвращались при накопленіи запаснаго капитала въ размѣрѣ 5% по первому разряду и 8% по второму страховой суммы.

Этимъ первымъ взаимнымъ обществомъ и ограничились попытки организаціи взаимнаго страхованія въ чисто русскихъ губерніяхъ. Въ Царствѣ Польскомъ было основано въ 1902 г. общество взаимнаго страхованія отъ градобитія „Церера“. Оно включаетъ въ свой районъ дѣятельности не только Привислинскія губерніи, но и Сѣверо-Западный край (Виленскую, Гродненскую, Ко-венскую и Минскую губ.). Въ 1913 г. его страховая сумма достигала 32 мил. руб.

Слѣдуетъ еще отмѣтить иѣкоторая начинанія въ этой области: въ 1904 г. при Про скурово-летичевскомъ сел.-хоз. синдикатѣ былъ организованъ частнымъ образомъ кружокъ для возмѣщенія градобойныхъ убытковъ. Въ виду того, что кружокъ дѣйствуетъ на принципѣ довѣрія, каждый вступающій членъ подвергается баллотировкѣ. Страховые убытки покрываются по раскладкѣ. Названный кружокъ заимствовалъ свою идею отъ иѣмецкихъ колонистовъ въ Херсонской губерніи, среди которыхъ подобные страховые кружки представляютъ распространенное явленіе.

Въ исторіи страхованія отъ градобитій въ Россіи нельзя обойти молчаніемъ роли земствъ въ организаціи этого страхованія. Вопросъ о страхованиіи посѣзовъ отъ градобитія земства стали обсуждать еще въ концѣ шестидесятыхъ годовъ. Въ земскихъ кругахъ образовалось два течонія — одно за обязательное, другое за добровольное страхование. Въ Орловскомъ земствѣ этотъ вопросъ получилъ и практическое осуществление. Губернское земское собраніе, по предложенію гласного Ростовцева, выработало правила земского добровольного страхованія посѣзовъ отъ градобитій, утвержденныя министерствомъ въ 1892 г. Орловское земское страхование было построено на принципѣ добровольности и на принципѣ твердыхъ премій. Если для покрытія страховыхъ убытковъ оказывалось недостаточно собранныхъ премій и запаснаго капитала, то потерпѣвшіе отъ градобитія страхователи удовлетворялись распределеніемъ по разверсткѣ всѣхъ страховыхъ суммъ. Управлѣніе страхованіемъ отъ градобитія сосредоточивалось въ Губернской Земской Управѣ.

Операциіи по этому страхованию Орловское земство вело только

въ теченіе четырехъ лѣтъ (1893—1896 г.). Операциі носили крайне скромный характеръ: всего за этотъ періодъ было 26 страхований съ 2.308 десятинами на страховую сумму 116 тыс. руб. Число застрахованныхъ десятинъ быстро падало изъ года въ годъ, уже въ 1896 г. было застраховано только 203 десятины. Въ виду крайней незначительности операций губернское земское собрание 1897 г. постановило закрыть страхование отъ градобитій. Интересно, что Орловское земство, ликвидировавъ свое страхование, исходило изъ того соображенія, что борьба со вредомъ, наносимымъ градобитіями, не по силамъ земству. На чрезвычайномъ губернскомъ земскомъ собраніи 1895 г. представители Орловскаго земства постановили возбудить ходатайство о государственномъ страхованиі отъ градобитія.

Неуспѣхъ добровольного земскаго страхования отбилъ надолго охоту у другихъ земствъ продолжать работу въ томъ же направлениі.

Интересъ къ этому вопросу пробуждается въ началѣ XX ст., когда земства вновь начинаютъ живо обсуждать вопросъ объ организаціи страхования отъ градобитія. Причинами этого оживленія являлись интенсификація сельского хозяйства, направленіе нашей политики въ сторону широкой поддержки сельского хозяйства, землеустроительная политика, расширение кредитовъ на нужды сельского хозяйства и пр.

Вопросъ о страхованиі отъ градобитія подымается въ 1905 г. Оханское уѣздное земство Пермской губерніи, разработавшее проектъ о взаимномъ земскомъ страхованиі посѣзовъ отъ градобитія. Въ основу этого проекта былъ положенъ уже принципъ *принудительности*. Этотъ проектъ не получилъ осуществленія.

Въ 1912 г. Киевское земство постановило возбудить передъ правительствомъ ходатайство о скорѣйшей разработкѣ вопроса о введеніи общаго государственного обязательнаго страхования посѣзовъ отъ градобитія. Это начинаніе встрѣтило поддержку у другихъ земствъ, присоединившихся къ такому ходатайству (напр. Волынское земство).

Первый Всероссійскій сел.-хоз. съездъ въ Кіевѣ 1913 г. призналъ вопросъ о страхованиі отъ градобитій очереднымъ и высказалъ пожеланіе о его всесторонней разработкѣ. Въ настоящее время среди земствъ намѣчаются тенденція въ сторону государственного страхования отъ градобитія.

Думается, что въ Россіи насталъ моментъ для организації страхованія отъ градобитія. Основою нашего народнаго богатства является сельское хозяйство. Въ послѣднее время намѣчаются ясное стремленіе къ его интенсификациі, правительство и земство идутъ на помошь этой опредѣленно намѣтившейся тенденціі. Переходъ къ болѣе интенсивнымъ культурамъ, требующимъ большихъ затратъ капитала, невозможенъ безъ организації страхованія отъ градобитія. Слѣдуетъ обратить вниманіе еще на одно обстоятельство: благодаря хуторскому разселенію, такъ быстро распространяющемся теперь въ Россіи, повышается рискъ уничтоженія отъ градобитія всего годового сбора хлѣбовъ крестьянина.

Убытки, наносимые ежегодно нашему народному хозяйству градобитіями, чрезвычайно велики. Специальное изслѣдованіе г. Жука по Киевской губ. показываетъ, что въ періодъ съ 1881 по 1885 г. въ среднемъ въ годъ повреждалось градомъ 17 тыс. дес.; въ переводѣ на деньги—это даетъ 589 тыс. руб. ежегодного убытка; по даннымъ Волынского земства средній убытокъ въ годъ за періодъ 1881—1895 г. выразился для Волынской губерніи въ 537 тыс. руб. Если для отдельной губерніи убытки отъ градобитія измѣряются сотнями тысячъ рублей, то для всей Россіи ихъ нужно измѣрять въ среднемъ десятками миллионовъ руб. По подсчетамъ г. Разумова, эти убытки достигаютъ въ среднемъ въ годъ 12 мил. руб., причемъ онъ самъ считаетъ эту цифру минимальной. Въ губерніяхъ, выдѣляющихся высокой степенью градоопасности, градобойные убытки въ иные годы достигаютъ миллионовъ (напр. въ Самарской губ. 2,2 мил. руб. въ 1913 г.).

Приведенные цифры ясно говорятъ, какой ущербъ наносятъ нашему народному хозяйству градобитія. Размѣры этого ущерба будутъ повышаться съ подъемомъ сельского хозяйства. Безъ сомнѣнія, въ организації страхованія отъ градобитія нужно видѣть одну изъ важныхъ очередныхъ задачъ нашей аграрной политики.

Въ Россіи наиболѣе угрожаемыми по градобитію являются мѣстности, лежащія на крайнемъ нашемъ западѣ и прилегающія къ австрійской границѣ, затѣмъ идутъ центральная, южная и восточная части Россіи и юго-восточная полоса по берегу Каспійскаго моря. Наиболѣе благопріятными нужно признать сѣверъ и сѣверо-востокъ Россіи.

Статистикой подмѣчено, что мѣста, подвергавшіяся градобитію, большую частію представляютъ видъ узкихъ полосъ, шириной въ не сколько сотъ саженъ, рѣдко 2—3 версты.

*§ 58. Організація страхування отъ градобитія.*

Въ виду своеобразныхъ особенностей градобитія представляется крайне опаснымъ скопленіе рисковъ на ограниченномъ пространствѣ. Баварскій страховой институтъ для устраненія этой опасности ввелъ полевые максимумы. Для предупрежденія скопленія рисковъ на ограниченномъ пространствѣ, этотъ институтъ устанавливаетъ на каждую общину предѣльную страховую сумму (полевой максимумъ), выше которой страхование для данной общины не принимается. Этотъ полевой максимумъ измѣняется въ зависимости отъ градоопасности общины и состоянія средствъ страхового учрежденія. Предѣльная страховая сумма будетъ тѣмъ выше для общины, чѣмъ меньше ея градоопасность и чѣмъ большими средствами располагаетъ само учрежденіе.

При выборѣ рисковъ приходится руководствоваться двумя началами: градоопасностью мѣстности и чувствительностью произрастаній къ градобитіямъ. Намъ приходилось указывать, что нѣкоторые страховыя учрежденія не принимаютъ на страхъ высоко цѣнныхъ культуръ, напр. фруктовыхъ насажденій, табака и пр.

Въ полисныхъ условіяхъ часто опредѣляется, что общество не покрываетъ убытокъ, не превышающихъ извѣстного процента (напр. 10%) стоимости урожая на поврежденномъ градомъ пространствѣ.

Установленіе тарифа премій составляетъ крайне важную задачу страховой техники. Къ основнымъ факторамъ, опредѣляющимъ высоту преміи, принадлежитъ градоопасность мѣстности и чувствительность къ градобитіямъ страхуемыхъ растеній. Первый факторъ опредѣляется на основаніи статистики градобитій, показывающей число и частость выпаденія града въ данной мѣстности и размѣръ производимыхъ имъ убытоковъ. Каждое крупное общество страхованія отъ градобитія имѣетъ свою статистику.

Норма премій устанавливается для того класса мѣстности, который является менѣе всего градоопаснымъ. Къ этому нормальному тарифу дѣлаются процентныя надбавки для болѣе опасныхъ классовъ мѣстности. Одно изъ дѣйствующихъ въ Россіи обществъ распредѣляетъ всѣ мѣстности на пять классовъ. Для второго класса премія повышается на 30% сравнительно съ первымъ, это повышение доходитъ для пятаго класса до 250%. Принятая классификація мѣстности ежегодно пересматривается на основаніи статистическихъ данныхъ для каждого уѣзда, для каждого района;

Распределение растений по классамъ основывается отчасти на данныхъ физиологии и биологии растений, а отчасти на указаняхъ страховой практики. Каждый классъ обнимаетъ растенія, отличающиеся одинаковою степенью чувствительности къ градобитіямъ. Общепринято дѣление на 5—6 классовъ. Къ I кл. принадлежатъ: рожь, пшеница, ячмень и овесъ; къ II кл.: горохъ, вика и цераделла; къ III кл.: бобы, люпинъ на зерно, сурѣпица, горчица, ленъ на зерно, ленъ на волокно; къ IV кл.: зеленый кормъ; къ V кл.: хмель, сѣмена свекловицы и моркови; къ VI кл.: виноградники, табакъ, фруктовыя насажденія.

Для иллюстраціи высоты преміи по страхованию отъ градобитій можно привести нѣкоторыя данныя изъ германской практики: средняя норма преміи со 100 мр. страховой суммы для периода 1902—1911 г. равнялась въ Берлинскомъ обществѣ —1,14, въ Кельнскомъ 0,98, въ Магдебургскомъ 1,06, Юніонъ—0,94, Эльберфельдскомъ—1,02. Названныя акціонерныя общества въ послѣдніе годы повысили преміи: въ Берлинскомъ обществѣ средняя норма премій въ 1902 г. равнялась 1,01, въ 1911 г., —1,32; въ Кельнскомъ—0,90 и 1,15.

Германскія взаимныя общества взимаютъ предварительную премію и затѣмъ, по выясненіи страховыхъ убытковъ, дополнительную. Размѣръ средней нормы преміи въ главнѣйшихъ взаимныхъ обществахъ за периодъ 1902—1911 г. со 100 мр. страх. суммы:

	предв. премія	дополнит.	вмѣстѣ
Боруссія	0,71	0,75	1,46
Церера	0,70	0,70	1,40
Сѣверо-Германское	0,66	0,68	1,34
Прусское	0,62	0,94	1,56
Лейпцигское	0,63	0,68	1,31

Во взаимномъ страхованиі преміи выше, чѣмъ въ акціонерномъ. Возможно, что здѣсь сказывается влияніе болѣе строгаго подбора рисковъ въ акціонерныхъ обществахъ.

Интересно, что дополнительная приплата нѣсколько даже превышаетъ предварительную премію.

Для облегченія ликвидациіи убытковъ при страхованиі отъ градобитія страховая общество нерѣдко заранѣе устанавливаютъ на годъ впередъ для разнаго рода сельско-хозяйственныхъ растеній и для отдельныхъ мѣстностей предѣльныя нормальные цѣны,

выше которыхъ не можетъ быть опредѣлена стоимость ожидаемаго урожая, предлагаемаго къ застрахованію.

Ликвидація убытоковъ отъ градобитія дѣло весьма сложное. Размѣръ убытка зависитъ не только отъ силы и направленія града, отъ рода растенія, но также и отъ того, въ какомъ періодѣ роста случилось градобитіе. Установлено, что градъ причиняетъ меньшій вредъ растенію при началѣ его развитія, наибольшій—во время цвѣтенія и полнаго созрѣванія зерна.

Денежная оцѣнка убытоковъ отъ градобитія имѣеть свои затрудненія. Эта оцѣнка будетъ тѣмъ точнѣе, чѣмъ ближе моментъ градобитія ко времени жатвы, наоборотъ, если градобитіе случится задолго до жатвы, то оцѣнка не можетъ отличаться точностью. Какъ оцѣнить поврежденія въ полѣ отъ градобитія, когда намъ неизвѣстенъ его будущій урожай? Въ виду этого практика страховыхъ обществъ выработала слѣдующее условіе: при градобитіи, случившемся прежде или во время цвѣтенія, оцѣнка производится не раньше, чѣмъ зерно вполнѣ нальется. Можетъ быть произведенъ предварительный осмотръ поврежденныхъ полей, но этотъ осмотръ не предопредѣляетъ результатовъ окончательной оцѣнки, производимой тогда, когда зерно вполнѣ нальется.

Убытокъ опредѣляется особыми таксаторами, являющимися опытными и свѣдущими людьми въ сельскомъ хозяйствѣ, чаще всего таковыми бываютъ мѣстные хозяева, не потерпѣвшіе отъ градобитія.

До приведенія въ извѣстность убытковъ не дозволяется предпринимать никакихъ измѣненій и перемѣщеній въ поврежденныхъ злакахъ безъ дозвolenія страховщика.

Для опредѣленія размѣра убытка необходимо привести въ извѣстность по каждому отдѣльному, пострадавшему отъ градобитія полю: 1) пространство поврежденія; 2) ожидавшійся по состоянію посѣвовъ количественный урожай съ десятины, если бы не было градобитія и 3) выраженный въ процентахъ къ этому урожаю размѣръ потери, вызванной градобитіемъ: а) въ зернѣ и б) въ соломѣ. При исчислении денежной стоимости страховыхъ убытоковъ принимаютъ въ расчѣтъ полисныя цѣны; если онѣ не предусмотрѣны въ полисѣ, тогда принимаютъ во вниманіе рыночную цѣну.

Въ случаѣ страхователь не доволенъ оцѣнкой таксаторовъ, по его заявлению, вопросъ передается на обсужденіе особо избран-

ныхъ посредниковъ или наконецъ, разрѣшается третейскимъ (общимъ) судебнымъ порядкомъ.

Расходы по оцѣнкѣ убытковъ удерживаются обычно изъ страхового вознагражденія, уплачиваемаго страхователю.

Трудности ликвидациіи убытковъ въ страхованиі отъ градобитія объясняютъ, почему взаимное страхованіе въ этой области побѣждаетъ коммерческое страхованіе.

Общество взаимнаго страхованія отъ градобитія, состоящее изъ земледѣльцевъ, скорѣе и легче справится съ тѣми затрудненіями, какія связаны съ ликвидацией убытковъ отъ градобитія. Члены общества обладаютъ и хорошимъ знаніемъ сельскаго хозяйства, основаннымъ на опытѣ, прекрасно освѣдомлены въ мѣстныхъ условіяхъ того и другого района, на практикѣ встрѣчались не разъ съ поврежденіями отъ градобитій и наконецъ, имъ легче осуществлять взаимный контроль.

Если, несмотря на всѣ преимущества взаимнаго страхованія, взаимное начало не во всѣхъ странахъ находится успѣшное примѣненіе, то это можно объяснить отсутствиемъ капиталовъ, столь необходимыхъ при первыхъ шагахъ дѣятельности общества. Здѣсь взаимному страхованию должно приходить на помощь государство и органы мѣстнаго самоуправленія.

## ОТДѢЛЪ IX.

### Мелкіе виды страхованія.

#### § 59. Страхованіе стеколъ.

Страхованіе стеколъ развило съ ростомъ городовъ, съ появлениемъ крупныхъ магазиновъ, роскошныхъ ресторановъ, богатыхъ оконныхъ выставокъ. Въ современныхъ крупныхъ городахъ на каждомъ шагу встрѣчаются саженные зеркальныя окна—выставки магазиновъ, конторъ, ресторановъ и пр. Цѣнность этихъ оконъ измѣряется подчасъ десятками тысячъ рублей. Естественно, что у владѣльцевъ такихъ магазиновъ, ресторановъ явилась потребность въ обезпеченіи потерь и убытковъ, вызываемыхъ разбиваниемъ тысячиаго зеркального стекла. Рискъ такого излома повышался въ виду интенсивнаго уличнаго движенія, скопленія людей на улицахъ и т. д.

Страхованіе стеколъ появилось въ двадцатыхъ годахъ 19 ст. прежде всего во Франціи и Англіи, въ половинѣ 19 ст. страхование стеколъ возникаетъ и въ Германіи. Первоначально этимъ страхованиемъ занимались общества огневого страхованія въ видѣ побочной отрасли. Въ шестидесятыхъ годахъ появляются въ Германіи общества специально для страхованія стеколъ. По даннымъ 1910 г. въ Германіи страхованиемъ стеколъ занималось 24 общества, сборъ ихъ премій достигалъ 8,7 мил. мр. въ годъ.

Въ Россіи страхованіе стеколъ появилось въ девяностыхъ годахъ. Въ настоящее время этимъ видомъ страхованія занимались пять обществъ—два акціонерныхъ и три взаимныхъ. Операциі ихъ носятъ скромный размѣръ, какъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ (за 1912 г.):

ОБЩЕСТВА.	Премія и полисный сборъ.
„Помощь“ . . . . .	152.735
„Россія“ . . . . .	182.580
„Варшавское Вз. О-во страх. стек.“ . . . . .	21.409
„Сѣверное О-во Вз. страх. стек.“ . . . . .	14.292
Итого	371.016

Третье общество взаимнаго страхованія стеколъ открыто въ Одессѣ въ 1911 г. подъ названіемъ южно-руssкаго.

Общества принимаютъ на страхъ зеркала, зеркальныя и прочія стекла отъ поврежденія, происходящаго вслѣдствіе излома и разбитія, а въ особенности вслѣдствіе бури и градобитія. Изъ страхованія исключаются поврежденія, происходящія вслѣдствіе пожара или взрыва, какъ въ самомъ помѣщеніи страхователя, такъ и въ его; вслѣдствіе слишкомъ близкаго къ стекламъ приближенія лампъ или газовыхъ рожковъ, военныхъ дѣйствій, нападенія вооруженныхъ силъ, междуусобій, народныхъ беспорядковъ или землетрясенія.

При установленіи нормы преміі принимается въ расчетъ классъ города, въ которомъ находится страхуемое стекло, а также содержаніе площади стекла. Наши страховыя общества дѣлятъ города на четыре класса, къ первому отнесенъ Петроградъ, къ четвертому — города Азіатской Россіи. Съ нормальнаго тарифа преміі дѣлаются скидки въ зависимости отъ класса города, напр. для первого класса 50% скидки, для второго 40% и т. д.

Стекла дѣлятся на разряды, главнымъ образомъ, въ зависимости отъ назначенія помѣщенія, этажа и затѣмъ рамы стекла. Въ страховой практикѣ примѣняется обычно дѣленіе стеколъ на четыре разряда. Премія по первому разряду (наиболѣе льготному) взимается за зеркальныя стекла въ желѣзныхъ рамкахъ въ церквяхъ, правительственныхъ и общественныхъ учрежденіяхъ, квартирахъ, конторахъ и банкахъ, первокласныхъ ресторанахъ и гостинницахъ столицъ. Ко второму разряду отнесены зеркальныя стекла въ магазинахъ, складахъ, въ увеселительныхъ предприятияхъ, на выставкахъ. За стекла въ названныхъ помѣщеніяхъ во второмъ этажѣ и выше премія уже взимается по первому разряду.

Для иллюстраціи размѣра премій по этому страхованию можно привести слѣдующую таблицу:

Тарифъ премій по страхованию зеркальныхъ стеколь:

Поверхность стекла въ $\square$ вершк.	П р е м і я							
	1		2		3		4	
	разряда.							
100	p.	к.	p.	к.	p.	к.	p.	к.
100	—	08	—	12	—	14	—	16
200	—	18	—	24	—	30	—	36
300	—	30	—	40	—	50	—	60
400	—	48	—	64	—	80	—	96
500	—	69	—	92	1	15	1	38
700	1	14	1	52	1	90	2	28
800	1	32	1	76	2	20	2	64
900	1	62	2	16	2	70	3	24

и т. д.

Западно-европейская практика при тарификації премій признаетъ въ расчетъ ширину улицъ и тротуаровъ, родъ торговли, видъ товара на оконной выставкѣ. Если на оконной выставкѣ находятся желѣзные товары, то рискъ больше сравнительно съ оконной выставкой, содержащей галстуки и бѣлье.

Ликвидациія убытковъ въ этомъ страхованиі не вызываетъ особыхъ затрудненій. Обычно общества выговаривають себѣ право доставить страхователю новое стекло взамѣнъ поврежденного, равное съ послѣднимъ по величинѣ и качеству, или же удовлетворить страхователя наличными деньгами. Въ томъ и другомъ случаѣ поврежденное стекло поступаетъ въ собственность общества.

§ 60. *Страхование отъ кражъ*<sup>1)</sup>. Нѣкоторые изслѣдователи находятъ зародыши страхованиія отъ кражъ въ раннее средневѣковье въ разнаго рода союзахъ взаимопомощи на случай покражи. Страхование отъ кражъ въ современномъ пониманіи этого слова возникло прежде всего въ Англіи. Первая попытка организації такого страхования относится къ концу 18 столѣтія: въ 1781 г. В. Уэллерь задумалъ организовать специальнѣе общество страхованія отъ кражъ. Онъ добивался получить на это учрежденіе королевскую хартію; это ему не удалось и его проектъ не получилъ осуществленія. Послѣдующія попытки организації страхованія отъ кражъ въ пятидесятыхъ и семидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія также не имѣли успѣха.

Новѣйшая исторія этого страхования ведеть свое начало съ 1889 г., когда одно шотландское общество начало вести операциі по данному страхованию. Первоначально англійскія страховыя общества не придавали ему значенія; въ началѣ двадцатаго столѣтія это страхование начало быстро развиваться и теперь въ Англіи нѣть ни одного болѣе крупнаго общества страхованія отъ огня, которое не занималось бы и страхованиемъ отъ кражъ. Около 70 англійскихъ обществъ ведутъ теперь операциі по этому страхованию. Въ 1909 г. въ Англіи была сдѣлана попытка создать единообразный тарифъ страхованія отъ кражъ, но она не удалась въ виду отказа нѣкоторыхъ обществъ примкнуть къ этому соглашенію.

Въ Германіи появилось страхование отъ кражъ только въ половинахъ девяностыхъ годовъ подъ вліяніемъ англійского примѣра.

<sup>1)</sup> F. Macmillan—Outlines of Burglary Insurance. A Handbook for students and Insurance officials. 1910.

По даннымъ 1911 г. страхованиемъ отъ кражъ въ Германіи занилось 44 общества, сборъ премій достигалъ 147 мил. мр. въ годъ; еще въ 1896 г. этимъ страхованиемъ занималось всего лишь два общества, сборъ премій не превышалъ 167 тыс. мр.

Въ связи съ страхованиемъ отъ кражъ возникли въ западно-европейскихъ странахъ особы общества для охраны отъ кражъ. Ихъ задача оказывать содѣйствіе правительственной полиції, а также путемъ организаціи ночной охраны магазиновъ, банковъ, частныхъ квартиръ препятствовать кражамъ. Эти общества охраны стоять въ тѣсной связи съ обществами страхованиія отъ кражъ.

Въ Россіи страхованиіе отъ кражъ находится въ начальной стадії своего развитія. Первымъ ввело его въ кругъ своихъ операцій общество „Помощь“ еще въ концѣ 19 столѣтія. Спросъ на это страхованиіе усилился въ революціонные годы (1905—1907 г.). Въ 1908 г. начало заниматься страхованиемъ отъ кражъ общество „Россія“. Въ 1912 г. сборъ премій достигалъ въ обоихъ обществахъ 274,6 тыс. руб. Эта цифра показываетъ, какіе ничтожные размѣры носить страхованиіе отъ кражъ въ Россіи.

Страхованиіе отъ кражъ бываетъ двухъ видовъ: страхование отъ простыхъ кражъ и страхование отъ кражъ со взломомъ. Въ Германіи и въ Россіи страховыя общества занимаются только этимъ вторымъ видомъ страхованія. Англійскія страховыя общества ведутъ операціи и по первому виду, страхуя даже отъ кражъ домашнихъ воровъ.

Русскія общества возможны убытки только въ слѣдующихъ случаяхъ кражъ: когда кража совершена со взломомъ преградъ или запоровъ, когда она совершена изъ запертыхъ хранилищъ, когда учинившій кражу отомкнулъ замки посредствомъ отмычекъ или другихъ орудій.

Предметы высокой цѣнности (напр. деньги, цѣнныя бумаги, драгоценности и пр.) принимаются на страхъ только въ томъ случаѣ, если они находятся подъ замкомъ и имъ ведутся правильныя кассовыя или инвентарныя книги. Для застрахованія предметовъ, имѣющихъ любительскую цѣну, необходимо подробное перечисленіе ихъ въ полисѣ съ обозначеніемъ для каждого предмета его цѣнности.

Для установленія размѣра преміи по страхованиію отъ кражъ принимается во вниманіе прежде всего мѣстность. У насть города дѣлятся на четыре класса въ зависимости отъ числа кражъ, со-

вершающихся въ томъ или другомъ городѣ, напр. Кіевъ отнесенъ къ четвертому классу. Кромѣ того принимается во вниманіе назначение и родъ помѣщенія. Одинъ тарифъ премій для частныхъ квартиръ, другой—для дѣловыхъ помѣщеній. Среди послѣднихъ особо выдѣляются опасные риски, къ нимъ относятъ ювелирные магазины и разнаго рода кредитныя учрежденія.

Страховыя общества иногда ставятъ условіемъ принятія имущества на страхъ отъ кражъ страхованіе его отъ огня. Въ виду широкой возможности злоупотребленій со стороны страхователей, при этомъ страхованиіи необходимъ тщательный подборъ рисковъ. На практикѣ страховыя общества обращаютъ самое серьезное вниманіе на моральную сторону риска (профессію страхователя, его соціальное положеніе и т. д.).

Имущество, передаваемое на страхъ, дѣлится по роду предметовъ на отдѣльныя группы, причемъ для каждой группы устанавливается особая страховая сумма.

При ликвидациіи убытковъ производится по каждой группѣ повѣрка стоимости имущества ко дню покражи, затѣмъ опредѣляется размѣръ убытка въ имуществѣ вслѣдствіе покражи. На основаніи этой провѣрки и высоты страховой суммы устанавливается размѣръ страхового вознагражденія. Въ случаѣ разногласія между страхователемъ и обществомъ, споръ можетъ быть решенъ путемъ специально избранныхъ посредниковъ.

### *§ 61. Кредитное страхование<sup>1)</sup>.*

Кредитное страхование имѣетъ своей цѣлью страхованіе риска неплатежа по обязательствамъ, вытекающимъ изъ кредитной сдѣлки. Оно зародилось въ Англіи и оттуда уже перешло въ другія страны. Попытки организаціи кредитнаго страхованія восходятъ къ концу 18 столѣтія. Онѣ не имѣли успѣха вплоть до восьмидесятыхъ годовъ прошлаго столѣтія, когда возникло нѣсколько обществъ въ Англіи, въ С. Штатахъ и Германіи, существующихъ и до настоящаго времени. Изъ болѣе известныхъ обществъ можно назвать „The Ocean Accident and Guarantee Corporation Limited“ въ Лондонѣ, „American Credit Insurance Company“ въ Нью-Йоркѣ, нѣмецкое „Hanseatische See—und Allgemeine Versicherungsgesells-

<sup>1)</sup> Dr. E. von Liebig—Beiträge und Vorschläge zum Problem der Kreditversicherung. Berlin 1905. Herzfelder—Kreditversicherung und Auskunfteien. Assek. larhb. Ehrenzweig'a 1913.

chaft" въ Гамбургѣ. Число обществъ, ведущихъ кредитное страхование, измѣряется на всемъ земномъ шарѣ единицами. Наибольшей известностью пользуется англійское общество „Ocean“, слившееся въ 1910 г. съ Commercial Union. Въ 1895 г. оно распро-странило свои операции на С. Штаты, а въ началѣ текущаго столѣтія и на континентъ. Его полисныя условія принимались въ качествѣ образца всѣми позднѣйшими страховыми предпріятіями.

Въ Гамбургѣ съ перемѣннымъ успѣхомъ этой отраслью страхования занимается съ 1898 г. Globus. До 1908 г. оно вело кредитное страхование по двумъ системамъ: одной, заключавшейся въ страхованиі отдельныхъ требованій или отдельныхъ клиентовъ; другой—въ страхованиі всего дѣлового оборота. На основаніи собственного опыта Globus прекратилъ первую систему, обративъ исключительное вниманіе на страхование общаго оборота (т. н. Pauschalversicherung).

Полисныя условія этого страхования были одобрены германскимъ страховымъ надзоромъ въ 1910 г. На подобной основѣ работаютъ общества и въ другихъ странахъ, напр., Швейцарское общество въ Цюрихѣ, въ Австріи—Минерва, Компасъ.

Въ Россіи кредитное страхование пока еще не существуетъ. Товарищество Эмиль Циндель въ Москвѣ разработало проектъ новаго „Взаимного страхования отъ неплатежей общества“. Предполагалось, что общество будетъ вести операции по страхованию отъ неплатежей по всей Россіи. По проекту, въ началѣ общество должно было принимать на себя риски лишь за долги по отпуску хлопчатобумажныхъ, льняныхъ, шерстяныхъ и вообще мануфактурныхъ товаровъ. Въ цѣляхъ лучшей освѣдомленности о положеніи должниковъ, предположено было организовать справочное бюро по кредитоспособности, на подобіе германского института Шиммельпфенга или у насъ конторы Клячкина. Этотъ проектъ не получилъ осуществленія.

Изъ исторіи кредитнаго страхования можно сдѣлать два вывода: первый—о существованіи потребности въ такомъ страхованиі, второй о томъ, что до сихъ поръ еще не найдены страховой практикой правильные принципы для организаціи этого страхования.

На существованіе потребности въ такомъ страхованиі указываютъ безчисленныя попытки его организаціи, въ большинствѣ случаевъ неудачныя.

Современное народное хозяйство съ широко развитыми кредитными сдѣлками отличается смѣнами подъема и упадка хозяйственной дѣятельности. Не говоря уже о такихъ явленіяхъ, какъ кризисы, когда сложная кредитная система рушится до основанія, даже и при болѣе нормальныхъ условіяхъ народно-хозяйственной жизни наблюдаются періоды то повышенія, то пониженія сбыта товаровъ. Эти колебанія народно-хозяйственной дѣятельности, благодаря кредиту, нерѣдко приводятъ къ гибели частныхъ предпріятій. Понятно, въ торговомъ мірѣ при такихъ условіяхъ остро чувствуется потребность въ обезпеченіи потерь на случай неплатежа тѣхъ и другихъ клиентовъ. Современные капиталистически развитые страны измѣряютъ убытки отъ неплатежей сотнями миллионовъ руб. въ годъ.

Кредитное страхованіе имѣетъ особенно важное значеніе для личного кредита, полученіе котораго при обычныхъ условіяхъ связано съ большими трудностями.

Премія при страхованиіи кредита должна покрываться изъ ссудного процента. Въ послѣднемъ можно различать двѣ составные части: одна—вознагражденіе за пользованіе капиталомъ, другая—страховая премія за рискъ потери капитала вслѣдствіе неплатежеспособности должника. Чѣмъ выше этотъ рискъ, тѣмъ выше и страховая премія, а следовательно выше и процентъ. Эта доля процента можетъ служить источникомъ для покрытія премій по кредитному страхованию.

Несмотря на острую потребность въ кредитномъ страхованиіи, оно до сихъ поръ не получило сколько-нибудь значительного развитія ни въ одной странѣ. Причины этого лежать въ трудности его организаціи. Прежде всего нужно имѣть въ виду, что колебанія народного хозяйства, влекущія за собой неплатежи по кредитнымъ обязательствамъ, представляются настолько сложнымъ явленіемъ, что пока не удалось установить его строгую закономѣрность. Наконецъ, благодаря широко развитому кредиту эти банкротства принимаютъ иногда такой катастрофический характеръ, что никакое страховое учрежденіе не въ состояніи выдержать массового натиска требованій (кризисы). Для организаціи этого страхованія пока еще мало твердыхъ, неоспоримыхъ указаний опыта, не существуетъ напр. точной статистики убытковъ, вызываемыхъ неплатежами. Кое-какія указанія можетъ дать конкурсная статистика въ тѣхъ странахъ, где таковая ведется.

Необходимо имѣть въ виду, что кредитное страхование не является чистымъ видомъ страхования отъ случайныхъ событій, такъ какъ здѣсь рядомъ съ рискомъ случайно наступающей опасности (неплатежъ клиента) можетъ соединяться личная дѣловая неспособность страхователя (неумѣніе выбрать солидныхъ клиентовъ).

Имѣются недостатки и въ самой организаціи кредитного страхования. Во всѣхъ извѣстныхъ намъ видахъ страхования страховщикъ знаетъ тѣ условия, которыя вліяютъ на размѣръ риска. Соответственно этимъ условиямъ, онъ отклоняетъ рискъ или принимаетъ, назначаетъ большую или меньшую премію (въ огневомъ страховани—родѣ строительного материала, крыша, назначеніе постройки и пр.). Ничего подобнаго нѣтъ въ кредитномъ страховании. Страховщикъ не знаетъ тѣхъ лицъ, чью платежеспособность онъ принимаетъ на страхъ, какъ равно не знаетъ тѣхъ условій, которыя вліяютъ на ихъ платежеспособность. Страхователь (кредиторъ) сообщаетъ въ своемъ заявлениі данныя о родѣ продаваемыхъ товаровъ, о районахъ сбыта, объ условіяхъ кредитования, о числѣ исплатежей за предшествующіе годы и т. д. Всѣхъ этихъ свѣдѣній не достаточно для опредѣленія платежеспособности клиентовъ, стоящихъ позади страхователя. Это обстоятельство крайне затрудняетъ основное условіе страхования подборъ рисковъ и ихъ индивидуализацію.

Въ этомъ случаѣ большую услугу страховщику могутъ оказать справочные бюро кредитоспособности, но опытъ дѣятельности обществъ кредитного страхования показываетъ, что въ высшей степени трудно получить надежныя справки объ имущественномъ положеніи лица, кредитъ котораго страхуется. Взаимоотношеніе кредитного страхования и справочныхъ бюро по кредитоспособности хорошо выяснено Герцфельдеромъ: прогрессирующее развитіе справочныхъ бюро по кредитоспособности никогда не сдѣлаетъ излишнимъ кредитное страхование; съ другой стороны, развитіе этого вида страхования никогда не можетъ привести къ тому, чтобы справочные бюро стали ненужными. Оба учрежденія взаимно дополняютъ другъ друга. Кредитное страхование должно интенсивно пользоваться справочными бюро. Послѣднія будутъ охранять его отъ слабыхъ или даже гнилыхъ рисковъ.

Кредитное страхование распространяется почти исключительно на тѣ сдѣлки, которыя возникаютъ по продажѣ товара въ кредитъ. Характерную особенность старой англо-гамбургской системы

составляеть принятіе на страхъ всего оборота купца, безъ допущенія различій между отдельными его должниками. Новѣйшая система пытается путемъ собранія свѣдѣній о платежеспособности отдельныхъ должниковъ разбить ихъ по классамъ, устанавливая преміи соотвѣтственно опасности каждого класса (индивидуализація рисковъ). Неудобства второй системы, т. е., страхованія отдельныхъ клиентовъ, на первый взглядъ какъ будто вполнѣ цѣлесообразной, заключаются въ томъ, что страхователь можетъ дѣлать подборъ рисковъ въ ущербъ страховщику, передавая на страхъ только самые слабые риски или слишкомъ крупные. Въ томъ и другомъ случаѣ не будетъ выравниванія рисковъ, столь важного для устойчивости страхового предприятия.

Примѣненіе этой системы можетъ дать благопріятные результаты только тамъ, гдѣ хорошо поставлена организація справочныхъ бюро о кредитоспособности.

При установлениі преміи въ англійскихъ обществахъ принимается въ расчетъ средняя за пять лѣтъ цифра оборота и потерь торговаго предприятия. Эта цифра должна показать, сколько теряетъ въ среднемъ нормально работающая фирма, имѣя известную клиентуру въ той или иной отрасли.

Определенная часть оборота остается на страхѣ данной фирмы. Страховой договоръ заключается на одинъ годъ для того, чтобы можно было пересмотрѣть условія страхованія согласно новымъ даннымъ.

Слабое развитіе кредитнаго страхованія вызвало нѣсколько проектовъ его коренной реорганизаціи. Заслуживаетъ упоминанія проектъ вѣнскаго адвоката Brabée въ 1889 г. По его предложению, страхователями должны являться не кредиторы, а должники. Купецъ, желающій открыть себѣ кредитъ въ известной суммѣ, обращается съ предложеніемъ въ страховое учрежденіе. Послѣднее выясняетъ, возможно ли принять на страхъ кредитъ въ томъ размѣрѣ, въ какомъ проситель хочетъ его застраховать. Если страховое учрежденіе признаетъ клиента благонадежнымъ, то принимаетъ на себя отвѣтственность въ определенной суммѣ передъ кредиторомъ своего страхователя. Brabée представлялъ себѣ такое страховое учрежденіе въ видѣ сѣти обществъ, членами которыхъ должны являться ищущіе страхованія.

Въ новѣйшее время идею Brabée подробнѣе развилъ нѣмецкій ученый Liebig. По проекту послѣдняго, страховое учрежденіе,

принимающее на себя ответственность за своихъ клиентовъ передъ кредиторами, можетъ выдавать особыя поручительныя свидѣтельства, которые, по наступлениіи срока платежа, возвращаются страховому учрежденію взамѣнъ наличной уплаты. Эти поручительныя свидѣтельства могутъ учитываться, какъ векселя. По мнѣнію Liebig'a, въ концѣ концовъ такое страховое учрежденіе можетъ употребиться расчетной палатой.

Необходимо имѣть въ виду, что въ указанныхъ проектахъ идея кредитнаго страхованія замѣняется уже идеей коллективнаго поручительства. Въ общемъ можно сказать, страховой практикѣ и теоріи предстоитъ еще преодолѣть немало затрудненій по пути удовлетворительного разрѣшенія проблемы кредитнаго страхованія.

*§ 62. Страхование отъ простоя квартиръ*<sup>1)</sup>. Это страхование можетъ быть двоякаго рода: страхование отъ простоя квартиръ, вызванного пожаромъ, взрывомъ и затѣмъ страхование отъ простоя, обусловленного другими причинами, напр. отсутствиемъ спроса, несостоительностью квартиранта и пр. Первый видъ страхования практикуется въ западно-европейскихъ странахъ обществами огневого страхованія, начавшими въ послѣднее время развивать страхование отъ косвенныхъ убытковъ (см. выше). Премія по этому страхованию взимается въ видѣ особой надбавки къ премій по огневому страхованию.

Интересный видъ страхования представляетъ страхование квартиръ отъ простоя вслѣдствіе экономическихъ причинъ. Этимъ страхованиемъ много занимались теоретики и практики въ концѣ прошлаго столѣтія, но впервые оно осуществлено было въ Христіаніи въ 1905 г., гдѣ, по инициативѣ Гансона, возникло общество взаимнаго страхования квартиръ отъ простоя.

Страхование отъ простоя квартиръ производится по двумъ системамъ: по одной — домовладѣльцу возмѣщается извѣстный процентъ потери квартирной платы, по другой — ответственность страховщика начинается только послѣ того, когда эта потеря превысить напередъ установленный предѣлъ убытка отъ простоя квартиръ. Берлинское взаимное общество, возникшее въ новѣйшее время, придерживается той и другой системы.

<sup>1)</sup> A. Seeger und A. Beck—Kritische Bemerkung zur Mietsversicherung fü r Berlin. Zeitsch. f. d. g. V. W. Bd. X. 1910.

Обычно къ страхованию принимаются помѣщенія, служащія для жилья. Обязанность возмѣщенія страховыхъ убытковъ начинается съ начала второго мѣсяца послѣ прекращенія договора о наймѣ квартиры и освобожденія ея и продолжается на все время страхования до того момента, пока квартира опять не будетъ снята, во всякомъ случаѣ не долѣе двухъ лѣтъ послѣ начала возмѣщенія страховыхъ убытковъ. Тѣ помѣщенія, для которыхъ выдавалось страховое вознагражденіе въ теченіе двухъ лѣтъ, могутъ пріобрѣсти право на вторичное покрытие убытковъ только въ томъ случаѣ, если они были сняты и заняты въ теченіе года.

Для квартиръ, которые были свободны въ моментъ заключенія страхования, обязанность страхового возмѣщенія наступаетъ не раньше, какъ послѣ трехъ мѣсяцевъ по вступленіи въ силу страхования.

Страховые убытки покрываются не полностью, а въ размѣрѣ 70—80% квартирной наемной платы. Вновь возведенные дома принимаются на страхъ на особыхъ условіяхъ.

Страховому обществу предоставляется право принимать тѣ и другія мѣры къ сдачѣ квартиры въ наемъ, если она не снята въ теченіе трехъ мѣсяцевъ послѣ очищенія ея. Въ случаѣ квартира будетъ сдана при посредствѣ общества, въ пользу послѣдняго поступаетъ обычное по мѣстнымъ условіямъ комиссионное вознагражденіе.

Страховое общество можетъ потребовать отъ страхователя, въ случаѣ помѣщеніе оставалось незанятымъ долѣе шести мѣсяцевъ, пониженія квартирной платы на срокъ страхования.

Указанныя особенности организаціи этого вида страхования говорятъ за то, что здѣсь единственно возможной формой страхового предприятия является взаимное общество. Тѣ рѣдкія страховые предприятия, которые занимаются страхованиемъ квартиръ отъ простоя, организованы на принципѣ взаимности.

Возникновеніе этого страхования стало возможнымъ послѣ того, когда развилаась и обосновалась въ современныхъ крупныхъ городахъ жилищная статистика. Нѣкоторые западно-европейскіе города завели текущую регистрацію пустующихъ квартиръ. Средній процентъ пустующихъ квартиръ по районамъ города служить основаніемъ при вычисленіи нетто-преміи для данного страхования. Въ виду того, что страхование является добровольнымъ, имъ пользуются домовладѣльцы съ дурными рисками. Въ результатѣ сред-

ний рискъ застрахованныхъ квартиръ будетъ хуже, чѣмъ это слѣдовало бы изъ статистического учета средней вѣроятности простой квартиры. Для того, чтобы парализовать гибельный послѣдствія такого подбора рисковъ, необходимо устанавливать нетто-премію болѣе высокую сравнительно съ средними показателями.

Страхованіе квартиръ отъ простого имѣетъ важное значеніе для городского домостроительства. Этотъ видъ страхованія можетъ оказывать извѣстное вліяніе и на квартирный рынокъ.

*§ 63. Страхованіе отъ стачекъ*<sup>1)</sup>. Страхованіе отъ стачекъ, которое стали вести союзы работодателей въ нѣкоторыхъ странахъ, не можетъ быть названо при современной его постановкѣ страхованіемъ въ точномъ смыслѣ этого слова, именно по тому, что участники его лишены права иска на вознагражденіе. Мы сочли нужнымъ включить его въ курсъ экономіи страхованія, исходя изъ того соображенія, что страхованіе отъ стачекъ дѣлаетъ только первые шаги. Возможно, что въ недалекомъ будущемъ ему удастся пріобрѣсти болѣе совершенную техническую организацію.

Мысль объ организаціи такого страхованія возникла въ восьмидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія съ объединеніемъ класса предпринимателей. Попытки организаціи страхованія на акціонерныхъ началахъ потерпѣли неудачу. Въ настоящее время существуютъ только взаимныя общества страхованія отъ стачекъ. Они носятъ характеръ обществъ работодателей для *возмѣщенія* убытковъ отъ забастовокъ, не предоставляя своимъ членамъ юридического права на *возмѣщеніе* этихъ убытковъ.

Въ виду того, что общества работодателей ставятъ своей задачей борьбу съ рабочими, ихъ дѣятельность скрыта отъ постороннихъ глазъ. Въ послѣднее время подвергалась статистическому учету только дѣятельность германскихъ организацій работодателей. Къ началу 1912 г. въ Германіи существовало 17 обществъ страхованія отъ стачекъ, два изъ нихъ имѣли характеръ перестраховочныхъ союзовъ.

Членомъ страхового общества можетъ быть всякий работодатель, занимающійся промысломъ въ районѣ дѣятельности страхового общества. Взносы участниковъ страхованія опредѣляются со-

<sup>1)</sup> O. Meltzing—Grundlagen der Streikversicherung. Zeitschr. f. d. g. V. W. 1910. Bd. X.

размѣрно выплачиваемой заработной платѣ, напр. въ обществѣ южно-германскихъ работодателей вступительный взносъ 25 пф. съ 1000 мр., затѣмъ страховая премія—3 мр. въ первомъ классѣ и 1 мр. во второмъ на 1.000 мр. заработной платы. Въ теченіе первыхъ трехъ мѣсяцевъ по вступленіи въ общество, никакіе промышленные конфликты не вознаграждаются. Число застрахованныхъ членовъ равнялось въ 1911 г.—30.152 съ 1.295.665 рабочими.

Страхованіе отъ стачекъ не ограничивается въ Германіи дѣятельностью указанныхъ обществъ. Оно широко практикуется и нѣкоторыми союзами работодателей за собственный рискъ. Такая форма страхованія отъ стачекъ развивается въ Германіи очень быстро: въ 1911 г. было уже 270 союзовъ (въ 1910—198), осуществлявшихъ эту операцию. Большинство изъ нихъ выдаетъ страховое вознагражденіе при наступлении стачекъ и локаутовъ на основаніи опредѣленныхъ правилъ, меньшинство—по усмотрѣнію.

Организація страхованія отъ стачекъ представляется трудной потому, что стачки далеко не похожи на тѣ случайныя события, съ какими борются другіе виды страхованія. Объявленіе стачки зависитъ отъ волеизъявленія нѣсколькихъ, иногда многихъ рабочихъ. Волевые акты не отличаются такой закономѣрностью, какъ явленія міра физического; съ другой стороны, слишкомъ сложенъ тотъ комплексъ причинъ и условій, который опредѣляетъ наступленіе стачки. Отсюда и понятно, почему практически осуществимой формой для страхованія отъ стачекъ является только взаимное страхованіе заинтересованныхъ лицъ.

Взаимныя страховыя общества могутъ возникать на основѣ професіонального или территоріального объединенія предпринимателей. Та и другая форма имѣеть свои преимущества и свои недостатки. На основѣ професіонального объединенія легче осуществить страхованіе: имѣется общій базисъ для установленія премій, не можетъ быть особыхъ разногласій при оцѣнкѣ причинъ стачки, при опредѣленіи страхового вознагражденія. Предприниматели одной и той же отрасли промышленности хорошо знаютъ условія производства, они имѣютъ общіе интересы и общія точки зреянія.

Недостатокъ этой формы организаціи лежитъ въ высокомъ рискѣ. Мыслимы случаи, когда всѣ предпріятія опредѣленной отрасли будутъ захвачены стачкой. Даже если стачка захватитъ  $\frac{1}{3}$  или  $\frac{1}{2}$  всѣхъ предпріятій одной и той же отрасли, расходы достигнутъ такихъ размѣровъ, что окажутся непосильными для членовъ такого товарищества.

Съ меньшимъ рискомъ будутъ работать страховые общества на основѣ территоріального объединенія. Они включаютъ и тяжелые и легкіе риски. Со включеніемъ новыхъ группъ профессій и расширеніемъ операций на большую территорію возрастаетъ выравниваніе рисковъ. Слабая сторона такой системы—трудность установленія преміи, противоположность интересовъ и пр.

Общества страхованія отъ забастовокъ могутъ являться или отдѣленіями союзовъ работодателей или совершенно самостоятельными учрежденіями, стоящими рядомъ съ организаціями работодателей. Въ первомъ случаѣ члены союза работодателей вмѣстѣ съ тѣмъ суть и члены общества страхованія. Страхованіе отъ стачекъ составляетъ здѣсь только одну изъ задачъ союза. Очень часто не существуетъ особыхъ взносовъ, такъ какъ страховая премія включается въ членскіе взносы въ союзы работодателей. Во второмъ случаѣ, члены союза могутъ вступать въ страховое общество, но не обязаны это дѣлать.

При установлениі премій принимаютъ въ расчетъ не только размѣры уплачиваемой заработной платы, но учитываютъ и отрасль производства и районъ. Извѣстно, что коэффиціентъ стачекъ колеблется въ зависимости отъ отрасли промышленности и географического района.

Въ литературѣ указывалось на то, что страхованіе отъ стачекъ можетъ явиться новымъ оружиемъ въ борьбѣ предпринимателей съ рабочими, содѣйствуя тѣмъ самымъ обостренію взаимоотношеній капитала и труда. Работодатель, въ виду наличности страхованія, возмѣщающаго ему убытки отъ стачки, не такъ будетъ склоненъ идти на уступки рабочимъ. Въ этомъ доводѣ есть доля истины, но не слѣдуетъ забывать того, что страховое общество всегда изслѣдуется условія, вызвавшія страховой случай и, разумѣется, не въ его интересахъ поощрять такихъ предпринимателей. Если рабочими были выставлены справедливыя требованія и предприниматель ихъ не удовлетворилъ въ расчетѣ на страхованіе, то страховое общество такого рода претензіи будетъ отклонять.

Полагаютъ, что это страхованіе можетъ побудить предпринимателя при неблагопріятной коньюнктурѣ провоцировать забастовку для полученія вознагражденія. Возможность такого рода злоупотребленій вполнѣ допустима. Дѣло страхового учрежденія бороться съ ними, такъ какъ иначе немыслимо и самое страхованіе.

Страхованіе отъ стачекъ имѣть не для всѣхъ предпринима-

телей одинаковую цѣнность. Синдицированная отрасль промышленности всегда можетъ покрыть потери отъ стачекъ повышениемъ продажныхъ цѣнъ.

*§ 64. Другіе мелкіе виды страхованія.* Въ предшествующемъ изложеніи мы не исчерпали всѣхъ мелкихъ видовъ страхованія. Назовемъ здѣсь страхованіе убытковъ при пользованіи водопроводами, страхованіе убытковъ отъ бурь, отъ дождя, страхованіе телеграммъ, страхованіе отъ потерь на курсѣ, страхованіе колоколовъ и т. д. Всѣ эти виды страхованія по своей экономической сущности не представляютъ никакихъ особенностей, къ тому же они и отличаются небольшими размѣрами. Страховая практика постоянно выдвигаетъ новые виды страхованія или новые проекты страхованія<sup>1)</sup>. Упомянемъ здѣсь обѣ одномъ проектѣ, имѣющемъ большое значеніе для нашего отечества, о страхованиіе отъ неурожая. Въ девяностыхъ годахъ эту идею популяризовалъ въ Россіи Грассъ, въ новѣйшее время—проф. Мигулинъ. Несомнѣнно, такое страхованіе могло бы имѣть громадное значеніе для Россіи, съ ея частыми неурожаями, но нельзя упускать изъ виду, что организація страхованія отъ неурожая представляется крайне сложнымъ дѣломъ. Проекты этого страхованія, появлявшіеся въ нашей печати, далеко не представлялись детально и тщательно разработанными.

Въ нѣкоторыхъ странахъ живо обсуждался вопросъ о страхованиіе отъ наводненій, землетрясеній, изверженій вулкановъ. Кое-гдѣ дѣлались и попытки организаціи такого страхованія, терпѣвшія неудачу.

Можно указать, какъ на курьезъ, на страхованіе отъ развода въ С. Штатахъ. Общество страхованія на случай разводовъ принимаетъ на себя расходы по веденію бракоразводного процесса, взимая небольшую еженедѣльную премію со своихъ страхователей. Въ Европѣ проектируется учрежденіе страхового общества на случай развода для выдачи страхового вознагражденія разведенной женѣ.

<sup>1)</sup> Въ Лондонѣ подъ вліяніемъ современной войны возникъ еще новый видъ страхованія: англійскій Ллойдъ ввелъ страхованіе зданій на случай разрушений отъ бомбъ, бросаемыхъ съ цеппелиновъ. Премія по этому оригинальному страхованию взимается въ размѣрѣ 125—тысячныхъ процента.

Указанные выше виды страхования говорят о томъ, что изобрѣтательность страховой практики далеко не исчерпана. Жизнь съ ея разнообразными потребностями выдвигаетъ новые задачи для страхования и послѣднее по мѣрѣ силъ пытается такъ или иначе отвѣтить на запросы жизни.

Разумѣется, новые виды страхования не могутъ имѣть такого значенія для народного хозяйства, какъ старые, на которыхъ вырабатывалась страховая практика и создалась страховая теорія.

## ОТДѢЛЪ X.

### Перестрахование.

#### ЛИТЕРАТУРА:

E h r e n b e r g—Die Rückversicherung. 1885. J a h n—Studien über Rückversicherung. Zeitschr. f. d. g. V.—W. 1912. Bd. XII. R a u—Die Rückversicherung der Gegenwart. B. 1900. K l e e b e r g—Die wirtschaftliche Natur der Rückversicherung. Assek. Jahrbuch Ehrenzw. 1913. J a h n—Rückversicherungsstatistik. Assek. Jahrbuch Ehrenzw. 1913. H a l l—Bergriff und Natur der Lebensrückversicherung. Zeitsch. f. d. g. V.—W. 1914. Bd. XIV. J a h n Rückversicherung. Das Deutsche Feuerversicherungswesen. Bd. II. 1913. П е р с и д с к і й—О взаимномъ земскомъ перестрахованіи имуществъ отъ огня. Труды сѣвѣда (областного) по земскому страховому и противопожарному дѣлу въ г. Кіевѣ. В. II. 1914.

#### § 65. Исторія перестрахованія.

Ростъ и накопленіе богатствъ въ современномъ капиталистическомъ хозяйствѣ обусловили собой повышеніе цѣнности рисковъ, передаваемыхъ на страхъ. Народное хозяйство располагаетъ теперь такими имущественными благами, цѣнность которыхъ опредѣляется миллионами руб. (громадные товарные склады, многоэтажныя зданія, океанскіе пароходы и т. д.) Пріемъ такихъ цѣнностей на страхъ представляется крайне опаснымъ для финансовой обеспеченности страхового предприятия, такъ какъ покрытие страховыхъ убытковъ при миллионномъ рискѣ можетъ поглотить не только всю собранную премію, но также запасный и основной капиталъ.

Огневой страховщикъ получилъ 1000 предложенийъ страхования, изъ нихъ 999 не превышаютъ каждое 5000 руб., между тѣмъ одно послѣднее страхование на сумму 30 тыс. руб. Предположимъ, что премія составляетъ 2<sup>0</sup>/о, общее поступление премій по этимъ

страхованіямъ достигнетъ 10.050 руб. Если въ теченіе года сгорить два риска, то страховщикъ не понесеть убытка, въ случаѣ это будутъ риски стоимостью по 5 тыс. руб. Иное получится, если сгоритъ рискъ цѣнностью въ 30 тыс. руб. Въ такомъ случаѣ страховое вознагражденіе значительно превысить сборъ премій.

Угрожаютъ финансовой устойчивости страхового предприятия не только крупные риски, но и скопленіе рисковъ на ограниченномъ страховомъ полѣ, напр. общество можетъ понести чрезмѣрные убытки отъ массового выгоранія мелкихъ рисковъ, сконцентрированныхъ на небольшомъ пространствѣ.

Для устраненія такихъ возможностей страховыя общества прибывають къ дѣленію рисковъ. Каждое общество опредѣляется для отдѣльного вида рисковъ высшей размѣръ страховой суммы, какой оно можетъ принять на свой страхъ. Если предлагаемое страхование превосходитъ этотъ максимумъ, то общество принимается на страхъ только часть цѣнности, предоставляемая страхователю право застраховаться на недостающую сумму у другихъ страховщиковъ. Страхователю приходится вступать въ сношенія съ нѣсколькими обществами, заключать страховой договоръ по условіямъ и тарифамъ каждого общества въ отдѣльности. Такое первичное дѣленіе риска называется *сострахованіемъ*; оно явилось предтечей перестрахованія.

Неудобная сторона сострахованія заключается въ его сложности. Страхователю крупного риска приходится обращаться отъ одного страховщика къ другому до тѣхъ поръ, пока не удастся съ затратой труда и времени покрыть желаемую страховую сумму. Въ случаѣ страхового несчастія онъ долженъ получить отъ каждого страховщика въ отдѣльности долю страхового вознагражденія, быть можетъ, вести съ каждымъ въ отдѣльности страховой процессъ. Такое примитивное дѣленіе риска мыслимо въ крупныхъ страховыхъ центрахъ и осуществимо при посредствѣ особыхъ маклеровъ.

Дѣленіе риска можетъ быть произведено и другимъ путемъ: страховое общество принимаетъ на себя отвѣтственность во всей суммѣ и уже отъ себя обращается къ другому страховщику съ предложеніемъ принять часть риска на свою отвѣтственность. Это будетъ вторичное дѣленіе риска, называемое *перестрахованіемъ*. Подъ послѣднимъ понимается передача первоначальнымъ страховщикомъ части страховой отвѣтственности другому предприятію или

лицу. Этотъ второй страховщикъ называется перестраховщикомъ. Процессъ дробленія или атомизаціи риска можетъ идти дальше, если второй перестраховщикъ передастъ отъ себя часть риска третьему страховщику и т. д. Эта дальнѣйшая передача отвѣтственности за рискъ называется *ретроцессіей*. Такое прогрессивное дробленіе риска затрудняетъ статистической учетъ операций по перестрахованію, такъ какъ одно и то же страхование можетъ появляться нѣсколько разъ въ отчетахъ страховыхъ обществъ. Страховщикъ А. принимаетъ на страхъ домъ въ суммѣ 400.000 руб. Изъ этой суммы на собственномъ страхѣ онъ оставляетъ 100.000 р. и остатокъ 300.000 руб. передаетъ перестраховщику В. Послѣдній въ свою очередь на своеимъ страхѣ оставляетъ только 100.000 р., дальнѣйший остатокъ переходитъ ко второму перестраховщику С., называемому ретроцессіонеромъ. Послѣдній можетъ быть въ то же самое время и прямымъ страховщикомъ. Такимъ образомъ, одно и то же страхование появляется во второй разъ въ прямомъ страхованіи въ суммѣ 200.000 руб. Этотъ рискъ въ свою очередь можетъ подвергнуться дальнѣйшему дѣленію. Ретроцессіонеръ оставить на своеимъ страхѣ 100.000 руб., а остатокъ въ 100.000 руб. передастъ перестраховщику Д.

Перестрахованіе можетъ быть *количественнымъ* и *качественнымъ*. Подъ первымъ понимается дѣленіе одного и того же риска на части. Качественнымъ перестрахованіе бываетъ тогда, когда первый страховщикъ передаетъ перестраховщику риски, неподходящіе для него по своему характеру.

Общество заключаетъ страхование на случай смерти и инвалидности. Первое страхование оно оставляетъ на своеимъ страхѣ, а второе передаетъ другому обществу, ведущему операции и по этому страхованію.

Потребность въ такомъ качественномъ перестрахованіи возникаетъ иногда потому, что страховщикъ вынужденъ расширить свою дѣятельность въ области неподходящихъ для него страхований (расширеніе страхования на нежелательные виды опасностей). Подобная побочная страхование онъ принимаетъ отъ страхователя, но не оставляетъ на своеимъ рискѣ, а передаетъ ихъ перестраховщикамъ, напр. при огневомъ страхованіи—страхование отъ взрывовъ, при морскомъ страхованіи—военные риски, при страхованіи отъ градобитій—страхование виноградниковъ и т. д. Первый страховщикъ принимаетъ на себя отвѣтственность за эти специаль-

ные виды опасностей, находя неудобнымъ или невыгоднымъ отклоненіе всего страхованія. При посредствѣ перестрахованія онъ передаетъ специальный рискъ другому страховщику, занимающемуся несеніемъ такихъ рисковъ.

Качественное перестрахованіе по своему значенію уступаетъ количественному. Здѣсь нѣтъ дѣленія риска, а простая передача всего специального риска. Поэтому и отношенія между сторонами будутъ иными. Специальный рискъ не составляетъ определенной доли общей опасности; въ виду этого здѣсь необходима совершенно самостоятельная, независимая отъ главного страхованія оцѣнка побочного риска; соответственно этой оцѣнкѣ устанавливается и норма перестраховочной преміи.

Въ перестрахованіи объектъ страхованія дѣлится дважды, трижды и больше, тѣмъ не менѣе страхователю противостоять только одинъ страховщикъ, котораго называютъ главнымъ, первымъ или прямымъ страховщикомъ.

Цѣлью перестрахованія является прежде всего установление однороднаго страхового портфеля при посредствѣ дѣленія и выравниванія рисковъ. Эта цѣль можетъ быть достигнута и другимъ путемъ—отклоненіемъ нежелательныхъ рисковъ. Послѣднее представляется невыгоднымъ при современныхъ условіяхъ конкуренціи.

При отклоненіи крупныхъ рисковъ страховщикъ понижаетъ производительную работу своего предпріятія, ограничиваетъ виды на получение прибыли, содѣйствуетъ переходу хорошихъ рисковъ въ руки болѣе сильныхъ конкурентовъ. Наконецъ, такой страховщикъ рискуетъ потерять своихъ агентовъ, которые предпочутъ работать съ предпріятіями, отличающимися болѣе высокой производительностью.

Договоръ перестрахованія не нашелъ регулированія въ существующихъ въ наше время опытахъ кодификаціи страхового права. Отказъ законодателя отъ такого регулированія мотивируется освѣдомленностью и компетентностью контрагентовъ, заключающихъ перестраховочный договоръ. Операциі по перестрахованію совершаются въ тиши, вдали отъ посторонняго глаза. Перестрахованіе не нуждается въ большомъ служебномъ персоналѣ. При разнаго рода спорахъ и конфліктахъ на почвѣ перестраховочного договора страховщики избѣгаютъ обращаться къ коронному суду, решая эти споры третейскимъ судомъ. Отсюда понятно, почему

перестрахование является одним изъ весьма слабо разработанныхъ отдельовъ страховой науки.

Перестрахование впервые появилось въ морскомъ страхованиі. Перестраховочные договоры, свѣдѣнія о которыхъ дошли до насъ, уже знакомы были страховой практикѣ во второй половинѣ XIV столѣтія. Морской страховщикъ, не получая долго извѣстій о положеніи застрахованного судна или груза, искалъ другого страховщика, который принялъ бы на себя за высшую премію весь рискъ или часть его. Развитіе спекуляціи въ этой области приняло такие размѣры, что Георгъ III издалъ въ 1779 г. актъ, воспретившій перестрахование въ Англіи, за исключеніемъ опредѣленныхъ случаевъ.

Развитіе перестрахования, кромѣ законодательныхъ ограничений, тормозилось еще тѣмъ, что страховая техника нашла другое средство для достиженія тѣхъ же задачъ, какія пре следовало перестрахование, именно сострахование, когда нѣсколько страховщиковъ сообща принимали на страхъ болѣе крупные риски.

Изъ Англіи морское перестрахование перешло въ Гамбургъ и другіе приморскіе города континента. Отношеніе законодательства къ нему было здѣсь болѣе мягко. Въ общемъ, морское перестрахование носило случайный характеръ, оно практиковалось отъ случая къ случаю при наличности болѣе крупныхъ рисковъ.

Иной характеръ перестрахование получило съ того момента, когда оно проникло въ область огневого страхования. Перестрахование появилось здѣсь въ первой половинѣ 19 столѣтія. Сначала оно велось на основѣ специальныхъ договоровъ, заключаемыхъ на принципѣ взаимности между обществами прямого страхования. Такой практикѣ содѣйствовало въ Германіи еще то, что правительства нѣкоторыхъ нѣмецкихъ государствъ придерживались въ начальѣ 19 столѣтія концессіонного порядка открытія страховыхъ обществъ. Это тормозило введеніе страховыхъ операций прусскими обществами въ Саксоніи, а саксонскими — въ Пруссіи. Путемъ заключенія перестраховочныхъ договоровъ страховая общества обходили это ограниченіе и расширяли свои операции.

Въ эту начальную эпоху огневого перестрахования страховые общества предпочитали заключать перестраховочные договоры съ иностранными обществами, очевидно, въ цѣляхъ лучшаго сохраненія дѣловой тайны. Нѣмецкія общества заключали договоры съ англійскими, французскими и голландскими.

Появленіе первыхъ перестраховочныхъ учрежденій въ Германіи относится къ половинѣ 19 в. Рядъ крупныхъ пожаровъ въ этой странѣ въ сороковыхъ годахъ, съ одной стороны, а съ другой, гибель нѣсколькихъ обществъ огневого страхованія усилили потребность въ лучшей организаціи перестрахованія. Въ 1846 г. возникло Кельнское перестраховочное общество, занимавшееся перестрахованіемъ по всѣмъ видамъ страхованія. Въ 70-хъ годахъ было основано въ Германіи перестраховочное отдѣленіе при союзѣ публичныхъ учрежденій страхованія отъ огня. Перестраховочное дѣло достигло въ этой странѣ своего высшаго развитія со времени основанія Мюнхенского общества перестрахованія, являющагося міровымъ институтомъ въ области огневого перестрахованія. Мюнхенское общество ведетъ свои операциіи во всѣхъ странахъ культурного міра, особенно значительно его заатлантическое дѣло. Сборъ премій Мюнхенского общества по этому дѣлу достигалъ въ 1909 г. 60 мил. пр. Извѣстная Санть-Франциская катастрофа обошлась ему въ 20 мил. пр.

Для новѣйшей исторіи перестрахованія весьма характерно то, что крупныя перестраховочные общества основываютъ предпріятія для работы по прямому страхованию; между тѣмъ въ прежнее время общества прямого страхованія вызывали къ жизни перестраховочныя учрежденія. Благодаря этому, перестраховщики приобрѣли большое вліяніе на страховомъ рынке, воздѣйствуя тѣмъ или инымъ путемъ на тарифную политику предпріятій, работающихъ по прямому страхованию. Можно сказать, что перестрахованіе, за исключеніемъ транспортнаго, достигло въ Германіи наибольшаго развитія.

Въ Россіи обществъ, работающихъ исключительно по перестрахованію, два: Общество русскаго перестрахованія и Помощь; изъ нихъ первое отличается болѣе значительными операціями<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Подъ вліяніемъ второй отечественной войны въ Россіи намѣтилось сильное теченіе къ освобожденію отъ нѣмецкаго господства въ страховомъ дѣлѣ. Въ перестрахованіи у насъ особенно сильно вліяніе заграничныхъ (германскихъ) обществъ. Въ докладной запискѣ, поданной мин. вн. д., указывалось, что въ периодъ времени съ 1908 по 1912 г. только шесть крупнѣйшихъ русскихъ обществъ уплатили заграничнымъ (германскимъ) перестраховщикамъ не менѣе 23 мил. руб. Попытки созданія русской организаціи перестрахованія встрѣчаются сильное противодѣйствіе со стороны иностраннѣй страховщиковъ, владѣющихъ значительнымъ числомъ акцій отечественныхъ страховыхъ предпріятій. Безъ сомнѣнія, поднятый вопросъ заслуживаетъ полнаго вниманія и намъ уже пора подумать объ освобожденіи въ страховомъ дѣлѣ отъ иностранной опеки.

Возникло „Общество русского перестрахованія“ въ девяностыхъ годахъ при содѣйствіи правительства послѣ введенія золотой валюты. Для улучшения платежного баланса рѣшено было создать отечественное перестрахование, чтобы воспрепятствовать этимъ отливу золота за границу въ видѣ перестраховочной преміи въ пользу иностранныхъ обществъ.

Кромѣ двухъ названныхъ обществъ, перестрахованіемъ широко занимаются въ Россіи всѣ акціонерные общества. Какъ было указано въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ, сборъ премій по косвенному дѣлу въ нашихъ акціонерныхъ обществахъ равняется сбору премій по прямому дѣлу.

Осуществленіе перестрахованія путемъ взаимнаго обмѣна рисковъ представляетъ широкое распространенное явленіе въ наше время. Основанія для такого обмѣна вырабатываются по соглашенію между заинтересованными обществами.

Въ послѣдніе годы перестрахование стало быстро развиваться и среди взаимныхъ обществъ, какъ обѣ этомъ свидѣтельствуетъ возникновеніе уже известныхъ намъ организаций перестраховочного типа.

**§ 66. Организація перестрахованія.** Перестраховщиками могутъ являться или конкуренты, ведущіе то же страхование, что и прямой страховщикъ, или же предприниматели, не занимающіеся прямымъ страхованіемъ (чистый перестраховщикъ). Нерѣдко прямые страховщики учреждаютъ исключительно или преимущественно для своей надобности перестраховочныя предпріятія; съ другой стороны, перестраховщики вызываютъ къ жизни предпріятія прямого страхования для обеспеченія своихъ операций. Система насажденія прямо работающихъ предпріятій со стороны перестраховщиковъ введена Мюнхенскимъ обществомъ, практиковавшимъ ее въ большомъ объемѣ и со значительнымъ успѣхомъ.

Въ специальной литературѣ серьезная разногласія вызываетъ вопросъ о томъ, является ли перестрахование по своей сущности тождественнымъ со страхованіемъ или же отличнымъ отъ него. Нѣкоторые видятъ въ перестрахованіи своеобразную страховую отрасль, принципіально отличную отъ прямого страхования. Другіе полагаютъ, что между перестрахованіемъ и страхованіемъ экономически не существуетъ никакого принципіального различія. „Перестрахование, говоритъ Эренцевейгъ, по существу едино съ страхованіемъ, законами которого должно регулироваться“. Перестра-

хованіе не выполняетъ никакихъ самостоятельныхъ функций, являясь среднимъ и конечнымъ членомъ страхового процесса. Мы лично примыкаемъ ко второму взгляду: съ экономической точки зрењія нельзя найти *существенныхъ* различій между страхованиемъ и перестрахованиемъ. Экономическая природа прямого страхования и перестрахованія тождественна.

Взаимныя обязательства прямого страховщика и перестраховщика опредѣляются путемъ договора специального или же генерального перестрахованія. Генеральное перестрахование имѣть для договаривающихся сторонъ тѣ же преимущества, что и генеральный полисъ въ прямомъ страхованіи, въ виду этого въ новѣйшее время оно и является преобладающимъ.

Въ основѣ договора перестрахованія могутъ лежать разные принципы, которые обусловливаютъ и различие видовъ договора. Прежде всего можно различать обязательное и факультативное перестрахование. Въ настоящее время преобладаетъ первое. Примѣненіе принципа обязательности или факультативности носить разныя формы въ отношеніи страховщика и перестраховщика. Практика намѣтила такія группы перестраховочного договора:

а) договоръ обязываетъ перестраховщика принимать къ перестрахованію всѣ риски, предлагаемые первымъ страховщикомъ; между тѣмъ за послѣднимъ сохраняется свобода передачи;

б) право выбора предоставлено перестраховщику, между тѣмъ какъ прямой страховщикъ обязанъ передавать всѣ риски опредѣленного размѣра или характера;

в) наконецъ, принципъ обязательности принять для той и другой стороны. Перестраховщикъ обязанъ принимать, а прямой страховщикъ передавать ему риски. Эта послѣдняя форма договора является наиболѣе распространенной.

Вполнѣ понятно, что прямой страховщикъ имѣть стремленіе передавать худшіе риски перестраховщику, а себѣ оставлять лучшіе. Для того, чтобы парализовать это стремленіе, перестраховщики предпочитаютъ заключать обязательные для обѣихъ сторонъ договоры. Въ прежнее время господствовала иная практика: перестраховщикъ обязанъ быть по правилу принимать всякий рискъ, передаваемый ему прямымъ страховщикомъ, между тѣмъ какъ послѣдній сохранялъ свободу передачи.

По способу выдѣленія рисковъ, подлежащихъ перестрахованію, различаютъ двѣ главныхъ системы: *квотную* и *эксцепдентную*.

Подъ первой понимается передача въ перестрахование опредѣленной процентной доли, одинаковой для всѣхъ или опредѣленныхъ категорій рисковъ. При квотной системѣ прямой страховщикъ оставляетъ на своеемъ страхѣ извѣстную долю риска, напр.  $\frac{4}{10}$ , а остальную часть— $\frac{6}{10}$  передаетъ перестраховщику. При экспедентной системѣ передаются въ перестрахование излишки (отсюда и название), превышающіе опредѣленные максимумы, установленные въ договорѣ. Предѣльная страховая сумма, оставляемая на рискъ прямого страховщика, называется максимумомъ. Страховщикъ А соотвѣтственно своимъ средствамъ и своему опыту установилъ для себя максимумъ на одинъ рискъ въ 50 тыс. руб. Ему предлагаются страхование на сумму 120 тыс. руб. Онъ принимаетъ это страхование, передавая излишокъ надъ его максимумомъ въ 70 т. р. (т. н. экспедентъ) въ перестрахование. Возможны случаи, когда одинъ и тотъ же прямой страховщикъ заключаетъ нѣсколько экспедентныхъ договоровъ съ различными перестраховщиками, напр. перестраховщикъ Б обязанъ принимать въ перестрахование экспедентъ отъ 30 тыс. руб., перестраховщикъ В отъ 50 тыс. руб. и т. д.

Практика знаетъ болѣе сложныя системы перестраховочного договора—квото-экспедентный договоръ, когда примѣняются оба вышеуказанныхъ принципа въ той или иной комбинації (примѣръ такой смѣшанной формы — земской перестраховочный договоръ).

Для страховой практики крайне труденъ и сложенъ вопросъ о томъ, какую долю риска или какой максимумъ оставлять на своеемъ страхѣ. Передавать въ перестрахование слішкомъ много невыгодно, такъ какъ страховое общество лишается значительной преміи, съ другой стороны, оставлять много на своеемъ рискѣ опасно,—можно подорвать финансовую устойчивость предпріятія. Для того, чтобы найти среднюю линію поведенія между этими двумя крайностями, необходимо точное изученіе дѣятельности тѣхъ и другихъ страховыхъ обществъ. При решеніи этого отвѣтственнаго вопроса необходимо считаться съ размѣрами основного и резервнаго капиталовъ общества, а съ другой стороны, съ средними суммами горѣвшихъ рисковъ и ихъ убыточностью.

Хозяйственное значеніе квотного и экспедентного страхования совершенно различно. При экспедентной системѣ, при которой въ перестрахование передаются наиболѣе крупные риски, страховщикъ защищаетъ себя отъ большихъ страховыхъ убытковъ вслѣдствіе

сгоранія крупныхъ рисковъ. Экспедентное перестрахованіе даетъ полную возможность расширять страховое поле путемъ пріобрѣтенія цѣнныхъ рисковъ, непосильныхъ для страховщика виѣ этой системы.

Крупные пожарные убытки вслѣдствіе чрезмѣрного повышенія частоты пожаровъ, а равно и опустошительности при небольшихъ рискахъ остаются при экспедентной системѣ на отвѣтственности страховщика. Отъ этихъ убытковъ послѣдній защищаетъ себя квотнымъ (долевымъ) перестрахованіемъ. Выгоды той и другой системы совмѣщаются въ смѣшанной формѣ перестраховочнаго договора.

Въ перестрахованіи общее веденіе дѣла находится въ рукахъ прямого страховщика. Послѣдній въ своемъ рѣшеніи о принятіи или отклоненіи риска совершенно самостоятеленъ. Перестраховщикъ обязанъ принять рѣшеніе прямого страховщика въ качествѣ руководящаго для своей отвѣтственности по перестрахованію. Такимъ образомъ, прямой страховщикъ является какъ бы завѣдующимъ дѣлами своего перестраховщика въ отношеніи совмѣстно страхуемыхъ рисковъ. Онъ не только сторона въ дѣлѣ, но и довѣренное лицо, такъ какъ перестраховщикъ отказывается отъ своего собственнаго сужденія при заключеніи страхованія, довѣряя всецѣло добросовѣтности и дѣловой опытности прямого страховщика.

Это довѣріе перестраховщика къ первому страховщику требуетъ извѣстной гарантіи. Эту гарантію мы находимъ, во-первыхъ, въ томъ, что прямой страховщикъ долженъ держать извѣстную часть риска на собственномъ страхѣ. Безъ согласія своего перестраховщика онъ не можетъ воспользоваться перестрахованіемъ для дальнѣйшаго дробленія риска и тѣмъ самымъ уничтожить или ослабить личную заинтересованность въ томъ или другомъ рискѣ.

Второй гарантіей для перестраховщика является декларація прямого страховщика и право просмотра документовъ, иногда участіе въ ревизіонной комиссіи прямого страховщика. Декларація содержитъ точное описание всѣхъ обстоятельствъ, характеризующихъ принятіе на страхъ риска, напр. объемъ опасности, размѣръ страховой суммы, характеръ риска, высота преміи и пр. Обычно эти свѣдѣнія немедленно сообщаются, по заключеніи прямого страхованія, въ качествѣ предварительнаго объявленія съ указаніемъ важнѣйшихъ обстоятельствъ.

Въ теченіе опредѣленного срока, скажемъ 14 дней или мѣсяца, сообщаются окончательныя данныя. Если это не сдѣлано, перестрахованіе аннулируется. Расчеты по взаимнымъ обязательствамъ перестраховщика и прямого страховщика производятся пе-  
ріодически, напр., по четвертямъ года.

Вопросъ о началѣ отвѣтственности страховщика рѣшается на практикѣ такъ: при обязательномъ перестрахованіи рискъ начинается съ того момента, съ какого онъ начинается и для прямого страховщика; при факультативномъ—по окончаніи деклараціи. Обычно договоръ перестрахованія заключается на опредѣленное время (1,5, 10 лѣтъ), но съ молчаливымъ продолженіемъ на такой же періодъ, въ случаѣ не было сдѣлано своевременно заявленія объ отказѣ отъ договора. Иногда въ договоръ включается условіе, что перестрахованіе для принятыхъ страхований остается въ силѣ на одинъ годъ, по истеченіи срока договора.

Перестраховщикъ получаетъ извѣстную долю общей преміи прямого страховщика. Послѣдній удерживаетъ въ свою пользу часть преміи въ возмѣщеніе расходовъ по аквизиції, по управлению, по ликвидаціи страхованія и пр. Это возмѣщеніе носить название перестраховочной *провизії*, являющейся для прямого страховщика вознагражденіемъ со стороны перестраховщика. Опредѣленіе размѣра провизії совершаются по разнымъ принципамъ, прежде всего въ зависимости отъ вида перестрахованія квотнаго или экспедентнаго. Если страхованіе заключено на рядъ лѣтъ, то провизія за первый годъ выше, чѣмъ за послѣдующіе.

Какого размѣра достигаетъ провизія, показываютъ слѣдую-  
щія данныя, взятыя изъ практики германскихъ страховыхъ об-  
ществъ:

Размѣры перестраховочной провизії въ %/о къ брутто-преміи:

	огневое страх.	тран- спортное	жизни	несч. случ.	гражд. отвѣт.	отъ кражъ.
1902	25,0	15,9	22,3	44,3	—	40,0
1905	25,4	14,3	24,3	37,9	34,2	34,3
1909	26,9	17,3	21,5	38,8	35,9	27,7

Высокаго размѣра провизія достигаетъ въ страхованіи отъ несчастныхъ случаевъ, гражданской отвѣтственности и страхованіи отъ кражъ, наоборотъ самую низкую провизію мы встрѣчаемъ въ транспортномъ страхованіи.

Если расходы по пріобрѣтенію страхований и организації дѣла равны перестраховочнѣй провизіи, то ни та, ни другая сторона не несетъ ущерба. На практикѣ это равенство далеко не всегда встрѣчается, иногда расходы больше, а иногда менѣе полученной комиссіи. Въ первомъ случаѣ страдаютъ интересы прямого страховщика, во второмъ интересы перестраховщика.

Споры, возникающіе между сторонами, решаются третейскимъ судомъ; его организація предусматривается въ договорахъ о перестрахованіи.

Отвѣтственность перестраховщика при ликвидациіи страховыхъ убытковъ пропорціональна его долѣ въ страхованіи. Если установлена квота въ 50%, то перестраховщикъ покрываетъ столько же процентовъ страхового убытка. Ликвидацию страховыхъ убытковъ производить прямой страховщикъ, иногда съ участіемъ представителей перестраховщика.

Опять показываетъ, что перестраховочное дѣло въ общемъ менѣе доходно, чѣмъ прямое страхование.

Страховые убытки по отношенію къ нетто-преміи выше въ перестрахованіи, чѣмъ въ прямомъ страхованіи.

Чистые убытки къ нетто-преміи (изъ германской страховой практики):

	огневое страхование			транспортное страхование		
	прямое страх.	перестра- хование	разница	прямое страх.	перестра- хование	разница.
1889	53,6	66,8	—13,2	73,3	79,0	—5,3
1895	65,6	71,5	— 5,9	77,6	85,0	—7,4
1900	63,7	76,4	—12,7	77,4	76,5	+0,9
1905	52,0	69,0	—17,0	72,3	78,0	—5,7
1909	52,4	67,7	—15,3	75,3	81,7	—6,4

Оказывается и въ огневомъ, и въ транспортномъ страхованіи перестраховщики поставлены въ худшія условія сравнительно съ прямymi страховщиками. Это обстоятельство и вызвало потребность въ повышеніи тарифа премій по перестрахованію во всѣхъ отрасляхъ. Причина менѣшей доходности перестрахованія сравнительно съ прямымъ страхованиемъ объясняется до извѣстной степени тѣмъ, что страховщики могутъ уменьшать свою долю при опасныхъ рискахъ и передавать въ перестрахование болѣе значи-

тельную часть риска, наоборотъ, при лучшихъ рискахъ повышать ее, понижая долю перестраховщика. Даже тщательно разработаннымъ страховыемъ договоромъ трудно предотвратить возможность такого рода махинацій. Къ тому же страховщикъ, зная хорошо составъ своего портфеля, естественно стремится остановиться на формѣ перестраховочнаго договора, облегчающей для него передачу болѣе опасныхъ рисковъ.

Перестрахованіе находитъ далеко не одинаковое распространение по отдельнымъ отраслямъ страхованія; наиболѣе широко оно примѣняется въ огневомъ и транспортномъ страхованіи. Здѣсь опасность скопленія рисковъ особенно велика; безъ перестрахованія прямое страхованіе никогда не получило бы такого колоссальнаго развитія. По даннымъ 1909 г. въ огневомъ страхованіи перестраховочная премія составляла слѣдующую долю брутто-преміи въ процентахъ: для Германіи—31,9, Австро-Венгріи—45,4, Россіи—50,8; въ транспортномъ страхованіи—для первой 49,3, для второй 52,2 и для третьей—44,6.

Транспортное и огневое страхованіе вотъ тѣ отрасли, гдѣ перестрахованіе зародилось и гдѣ создалась и выработалась его техника.

Весьма широко перестрахованіе примѣняется въ нѣкоторыхъ болѣе молодыхъ отрасляхъ страхованія; такъ кредитное страхованіе даетъ высокій процентъ перестраховочной преміи—66,0 (данныя для Германіи), страхованіе машинъ—71,0; довольно высокъ этотъ процентъ и для страхованія отъ кражъ—38,4, между тѣмъ въ страхованіи жизни всего лишь 3,6%, въ страхованіи скота—1,2%, въ страхованіи отъ градобитій—1,2%, въ страхованіи стеколъ—1,4%. Широкое примѣненіе перестрахованія въ нѣкоторыхъ новыхъ отрасляхъ страхованія объясняется большой рискованностью операций въ виду новизны дѣла. Названныя отрасли страхованія развиты пока еще слабо, поэтому и перестрахованіе здѣсь не можетъ имѣть такого значенія, какъ напр. въ огневомъ или транспортномъ страхованіи.

Изъ 33 нѣмецкихъ обществъ перестрахованія въ 1909 г. только 9 занимались исключительно огневымъ, а три—транспортнымъ перестрахованіемъ, всѣ же остальные занимались совмѣстно нѣсколькими видами перестрахованія. Причемъ превалирующимъ являлось огневое перестрахованіе, которое вели 25 обществъ.

Производительные факторы ставятъ границы и для перестраховочныхъ предприятий. Имъ приходится также, какъ и прямымъ

страховщикамъ передавать часть страхованія, превышающую ихъ страховспособность, другимъ предпринимателямъ (ретроцессионерамъ). Такое міровое перестраховочное предпрайтіе, какъ Мюнхенское общество, передало въ 1910/11 г. ретроцессионерамъ 64 мил. мр. изъ общаго поступленія премій въ 176 мил. мр. Всякое перестраховочное общество стоитъ въ связи съ значительнымъ числомъ ретроцессионеровъ (вторыхъ перестраховщиковъ), туземныхъ и иностранныхъ. Въ качествѣ ретроцессионеровъ могутъ выступать, во-первыхъ, зависимыя общества отъ перестраховщика (т. н. Tochteranstalten), <sup>1)</sup> во-вторыхъ, стоящіе въ той или иной связи съ нимъ его конкуренты—другіе перестраховщики и наконецъ, чистые ретроцессионеры. Исключительно ретроцессионнымъ предпрайтіемъ является общество перестрахованія и ретроцессії „Меркурій,” учрежденное въ 1911 г. Кельнскимъ обществомъ перестрахованія.

При такомъ послѣдовательномъ дробленіи рисковъ перестраховочныя суммы какъ бы распыляются, отсюда и возникло понятіе атомизаціи рисковъ. Ретроцессія, дѣлая возможнымъ дальнѣйшее неограниченное дробленіе и вмѣстѣ распределеніе рисковъ является по своей сущности перестрахованіемъ во второй и въ третьей степени. Какъ часто встрѣчается ретроцессія, это видно изъ слѣдующей справки.

Процентъ перестраховочной брутто-преміи, передаваемый въ руки ретроцессионеровъ

	огневое страж.,	транспорт- ное,	жизни,	несч. случаевъ
Германія	42,1	61,4	17,6	9,1
Австро-Венгрия	28,7	16,7	50,1	20,2

Въ Германіи ретроцессія наиболѣе широко примѣняется въ транспортномъ страхованіи. Очевидно, въ этой отрасли высокая опасность скопленія рисковъ вызываетъ потребность въ перестрахованіи второй и третьей степени.

1) Поводомъ для образования такихъ зависимыхъ учрежденій иногда служилъ отказъ иностранныхъ страховыхъ предпрайтій принимать участіе въ перестрахованіи. Въ такомъ случаѣ основывается за-границей акціонерное общество на средства заинтересованного общества, подъ руководствомъ и управлениемъ туземныхъ служащихъ, напр. все то же Мюнхенское общество основало французское перестраховочное общество „Минерву,” сербскій страховой банкъ—„Задругу” и т. д.

Германская страховая практика знает еще перестрахование на случай катастрофъ (Katastrophen—Rückversicherung). Подъ нимъ понимаютъ объединеніе страховыхъ предпріятій въ особые союзы съ цѣлью сдѣлать возможнымъ страхование особенно тяжелыхъ рисковъ въ тѣхъ и другихъ отрасляхъ страхованія. Подобные тяжелые риски чаше всего встрѣчаются въ транспортномъ страховани (гигантскіе пароходы, стоящіе десятки миллионовъ руб., колоссальные склады товаровъ и т. д.) Гибель одного парохода Титаникъ нанесла страховымъ обществамъ убытки въ десятки миллионовъ руб.

При современныхъ условіяхъ страхового промысла, когда на лицо имѣется значительное число конкурирующихъ предпріятій, перестрахование составляетъ главную опору страхового промысла, являясь показателемъ финансовой устойчивости и технической годности страховыхъ предпріятій. Успешное возникновеніе и развитие новыхъ отраслей страхованія въ значительной мѣрѣ зависитъ отъ перестрахования, поддерживающаго ихъ въ трудный начальный периодъ.



Академіи  
народного  
благосостоянія.  
Карлъ.



# Издание Киевского Коммерческого Института:

<b>Г. Бажаевъ.</b> Къ вопросу о законахъ аграрной эволюціи.	— р. 15 коп.
<b>В. Егоровъ.</b> Технический анализъ. Киевъ 1909 г. . . . .	2 „ — „
<b>Этлэ.</b> Социальная физика. Т. I и II. (Перев. студентовъ Института). Цѣна тома для студентовъ 1 р. 50 к., для постороннихъ. . . . .	2 „ — „
руды Общества экономистовъ при Киевскомъ Коммерческомъ Институтѣ. Киевъ. Вып. I. 1910 г. . . . .	— 50 „
руды Общества Экономистовъ. Киевъ. Вып. II. 1910 . . . . .	1 „ — „
<b>В. Егоровъ.</b> Объ окиси декаметиленгликоля. . . . .	— 10 „
Записка о Киевскомъ Коммерческомъ Институтѣ изд. 1909 г. . . . .	— 15 „
Записка о Киевскомъ Коммерческомъ Институтѣ изд. 1910 г. . . . .	— 25 „
Отчетъ о музѣе товаровѣдѣнія при Киевскомъ Коммерческомъ Институтѣ. Киевъ. 1910 г. . . . .	— 25 „
<b>Музей товаровѣдѣнія</b> , 3-й выпускъ, изданія 1911 г. . . . .	1 „ 25 „
Kurzer Bericht über das Waarenkundemuseum, изд. 1911 г. . . . .	— 20 „
Notice sur le Musée de Marchandises, изд. 1911 г. . . . .	— 20 „
<b>В. Довнаръ-Запольскій.</b> На зарѣ крестьянской свободы. Киевъ. 1911 . . . . .	1 „ — „
<b>то-же.</b> Обзоръ новѣйшей русской исторіи т. I. Киевъ. 1912 г. . . . .	2 „ 50 „
<b>А. Граве.</b> Энциклопедія математики. Киевъ. 1912 г. . . . .	3 „ 50 „
<b>Е. Слуцкій.</b> Теорія корреляціи и элементы ученія о кривыхъ распределенія, Киевъ. 1912 г. . . . .	1 „ 25 „

Значенные книги продаются у кассира Института; у него же продаются:

<b>В. Довнаръ-Запольскій.</b> Изъ исторіи общественныхъ теченій въ Россіи, изд. 2-ое. Киевъ 1910 г. . . . .	1 р. 50 коп.
<b>то-же.</b> Русская Исторія т. I, изд. 2-ое . . . . .	2 „ — „
т. II. . . . .	2 „ — „
<b>то-же.</b> Изслѣдованія (этнографія и соціология, обычное право и статистика). Киевъ 1909 г. . . . .	3 р. — „
<b>А. Русовъ.</b> О желѣзнодорожной статистикѣ . . . . .	— „ 20 „
<b>А. Русовъ.</b> Краткій обзоръ развитія русской оцѣночной статистики 1913. . . . .	1 „ — „
<b>А. Русовъ.</b> Краткая энциклопедія Земского дѣла 1914. . . . .	— „ 75 „



01012 .  
„Ізвѣстія Кіевскаго Коммерческаго Института“

выходятъ 4—6 разъ въ годъ, по мѣрѣ накопленія матеріала въ редакціи.  
Въ „Ізвѣстіяхъ“, кромѣ официальныхъ свѣдѣній о дѣятельности Института и состоящихъ при немъ учрежденій, помѣщаются научные труды преподавателей Института, работы слушателей, одобренныя къ напечатанію Учебнымъ Комитетомъ, а также труды „Общества Экономистовъ“, состоящаго при К. К. Институтѣ.

**Подписная цѣна:** 3 руб. въ годъ, съ пересылкой 3 руб. 50 коп. Цѣна  
для слушателей Института (безъ доставки) 2 руб.

Отдельная книжка 75 коп., для слушателей 50 коп.

**Адресъ Редакціи:** Кіевъ, Вибиковскій Бульваръ № 24, Коммерческій  
Институтъ.

Редакторъ А. А. Русовъ.

Перевірене 1848 р.





