

ВѢСТНИКЪ ФИНАНСОВЪ, ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ.

— ГОДЪ ДВАДЦАТЬ ПЕРВЫЙ —

Выходить еженедѣльно по воскресеньямъ.

Подписка принимается въ конторѣ редакціи, въ отдѣленіяхъ конторы: въ С.-Петербургѣ — въ книжномъ магазинѣ А. Ф. Цинзерлинга — Невскій пр., д. № 20, въ Москвѣ — Малая Лубянка, д. 7, Цоппи, въ конторахъ Метцля и Н. Печковской, въ Варшавѣ у Б. В. Вернера (Королевская, 8), въ Лодзи въ агентурной конторѣ Хр. И. Бигге, въ отдѣленіяхъ Волжско-Камскаго, С.-Петербургскаго и Московскаго международныхъ и Азовско-Донскаго банковъ и во всѣхъ губернс. и уѣзд. казначействахъ.

Подписная цѣна

	на годъ	на 9 мѣс.	на 6 мѣс.	на 3 мѣс.
Вѣстникъ Финансовъ, Промышл. и Торговли	безъ доставки... 7	6	4	2,50
	съ дост. и перес. 8	7	5	3
	за границу 15	11	8	5
Сводъ Тиражей ..	съ дост. и перес. 5	—	3	—
	за границу... 8	—	4	—

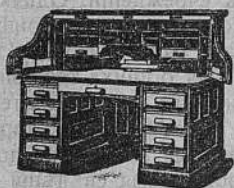
Контора редакціи открыта ежедневно, кромѣ праздничныхъ дней, отъ 11 до 4 час. дня. Цѣна отдѣльнаго номера «Вѣстника Финансовъ» 35 к., «Свода Тиражей» — 15 коп. За объявленія заимается по 15 коп. за мѣсто, занимаемое строкою печати въ одинъ столбецъ на послѣдней страницѣ, и по 40 коп. на первой. За перемѣну адреса подписчики высылаютъ 40 коп. почтовыми марками. Рукописи статей, признанныхъ редакціей неудобными къ напечатанію, не подлежатъ возвращенію.

Редакція—С.-Петербургъ, Галерная ул., д. № 24.—Контора редакціи—Галерная ул., д. № 23.—Телефонъ 824 и 2070.
Текущій счетъ Редакціи въ Государственномъ банкѣ № 20.

№ 47. Воскресенье, 21 ноября (4 декабря). 1904.

Съ 1 января 1905 года подписная плата на „Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли“ увеличена и установлена въ слѣдующемъ размѣрѣ:

	Въ Россіи.		
	Безъ доставки.	Съ доставкой.	Заграницу.
На годъ (съ 1 января)	9 р.	10 р.	17 р.
На $\frac{3}{4}$ года (съ 1 января и 1 апрѣля)	7 „	8 „	13 „
На $\frac{1}{2}$ года (1 января, 1 апрѣля и 1 іюля)	5 „	6 „	9 „
На $\frac{1}{4}$ года (съ 1 января, 1 апрѣля, 1 іюля и 1 октября)	3 „	4 „	7 „



**Когда Вы уходите,
оставьте спокойно
все на письменномъ столѣ.**

Моментально запираются

столъ и всѣ боковые ящики (опусканіемъ роликообразной крышки). Отдѣлка американской прочною полировкой. Чернильные и др. пятна легко смываются. Цѣна отъ 70 р. Составные библиотечные шкафы, регистраторы, картонная система регистраціи. Картонные каталоги бесплатно при ссылкѣ на это объявленіе. Копиров. прессы и принадлежности. Гигиенич. накладн. сидѣнья, сохраняющ. платье. Прейскуранты бесплатно.

**Главный магазинъ Шведско-Американской усовершенствов. конторской и библиотечной обстановки Я. Д. Репсонъ,
С.-Петербургъ, Б. Конюшенная, № 13. Телефонъ 5378**

СОДЕРЖАНІЕ.

Пересмотръ общаго пассажирскаго тарифа.

Совѣщаніе довѣренныхъ, особоуполномоченныхъ и мастеровъ маслосдѣльныхъ товариществъ въ г. Курганѣ.

Корреспонденціи. — Изъ Англіи, Італіи и Швейцаріи.

Финансовая хроника. — Балансы главнѣйшихъ эмиссіонныхъ банковъ. — Сводный балансъ акціонерныхъ коммерческихъ банковъ къ 1 сентября 1904 г. — Промышленное потребление благородныхъ металловъ. — Проектъ германской общеперской государственной росписи на 1905 г. — Состояніе государственнаго долга Італіи къ концу 1903 г. — Условія уплаты долга Китая 1901 г. — Результаты эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ С.-А. Соединенныхъ Штатахъ въ 1903 г. — Проектъ монетной реформы въ Мексикѣ.

Экономическія мѣропріятія земствъ. — Земскіе сельскохозяйственные склады Курской губерніи.

Торгово-промышленный отдѣлъ. — Внутреннія извѣстія Состояніе мануфактурнаго рынка въ Москвѣ и Московской губ. въ 1903 г. по даннымъ московскаго отдѣленія совѣта торговли

и мануфактуръ. — Иностранныя извѣстія: — Сокращеніе сахарнаго производства въ Бельгіи. — Декретъ о продажѣ масла въ Бельгіи. — Промысловое обложженіе универсальныхъ магазиновъ (Warenhaus) въ Германіи. — Распространеніе эпизоотій въ Германіи. — Сквозныя провозныя тарифныя ставки Германіи на Ближній Востокъ. — Ввозъ и производство солода въ Греціи. — Превышеніе вывоза яицъ изъ Даніи надъ ввозомъ. — Внутренняя колонизація Даніи. — Торговья палаты въ Испаніи. — Правила и узаконенія о странствующихъ приказчикахъ въ Румыніи. — Нефтяные резервуары въ Румыніи. — Пошлины на ввозный сахаръ, въ томъ числѣ изъ Россіи, во Франціи. — Страхованіе рабочихъ на случай безработицы во Франціи. — Декретъ о допущеніи обихъ частныхъ телеграммъ между судами, находящимися въ открытомъ морѣ, и радиотелеграфными станціями. — Производство и ввозъ сахара въ Швейцаріи. — Торговля шерстью въ Новозеландіи.

Статистика. — Статистическія данныя по хлѣбной торговлѣ за сентябрь 1904 г.

Пересмотръ общаго пассажирскаго тарифа.

Изслѣдованіе относящихся до пассажирскаго движенія статистическихъ данныхъ, предпринятое департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ 1894 году, когда поставлена была на очередь реформа общаго пассажирскаго тарифа, обнаружила тотъ фактъ, что наше пассажирское движеніе, будучи вообще весьма незначительнымъ по сравненію съ соответствующимъ движеніемъ на западно-европейскихъ желѣзныхъ дорогахъ, въ то же время развивалось очень медленно. За десятилѣтіе 1882—1891 гг. протяженіе нашей рельсовой сѣти увеличилось на 28,1%; число перевезенныхъ пудо-верстъ грузовъ малой скорости увеличилось за это время на 64,6%, настолько же возросла и выручка отъ грузового движенія; количество же пассажиро-верстъ, сдѣланныхъ пассажирами всѣхъ трехъ классовъ, къ перевозкамъ которыхъ былъ примѣненъ общій тарифъ, и выручка отъ этой перевозки возросли лишь на 15,9%, причемъ по отдѣльнымъ классамъ пассажировъ замѣчались такія колебанія: число пассажиро-верстъ I класса возросло на 0,8%, число пассажиро-верстъ III класса — на 16,7%, а число пассажиро-верстъ II класса уменьшилось на 12,5%. Еще менѣе благоприятными представляются результаты развитія пассажирскаго движенія, если взять не общія цифры пассажиро-верстъ и выручки по всей сѣти, а тѣ же данныя, отнесенныя къ одной верстѣ сѣти; по этимъ даннымъ оказывается, что въ то время, какъ количество пудо-верстъ груза и выручка отъ грузового движенія на версту сѣти увеличились съ 1882 года по 1891 г. на 24,1%, число пассажиро-верстъ и выручка отъ пассажирскаго движенія уменьшились на 9,6%, причемъ по отдѣльнымъ классамъ уменьшеніе это распредѣлялось такимъ образомъ: по I классу — 22,6%, по II классу — 30,8%, по III классу — 5,8%. По отдѣльнымъ дорогамъ результаты развитія пассажирскаго движенія характеризовались тѣми же чертами: всюду пассажирское движеніе развивалось очень слабо. Разсмотрѣніе подробностей пассажирскаго движенія обнаруживаетъ, кромѣ того, слѣдующія его особенности. Больше половины всѣхъ пассажировъ ѣздили лишь на протяженіи до 50 верстъ. Затѣмъ, на разстояніи до 300 верстъ приходилось уже около 94% всего числа пассажировъ, проѣхавшихъ по желѣзнымъ дорогамъ, такъ что, несмотря на огромныя наши пространства, оказывается, что только 6% общаго числа пассажировъ совершали путешествія на разстоянія, превышающія 300 верстъ, причемъ изъ этого числа болѣе 4% приходилось на разстояніе отъ 300 до 600 верстъ, а на всѣ остальные протяженія приходилось лишь около 2%. Вторая характеристическая черта нашего

дореформеннаго пассажирскаго движенія состояла въ томъ, что оно совершалось почти исключительно въ вагонахъ низшаго класса. Въ самомъ дѣлѣ, изъ всѣхъ классныхъ пассажировъ, пассажиры III класса составляли 88%, пассажиры II класса — около 7% и, наконецъ, пассажиры I класса — менѣе 1½%. Результатомъ указанныхъ особенностей нашего пассажирскаго движенія являлись, съ одной стороны, незначительные и постепенно понижавшіеся размѣры средняго проѣзда пассажира и средняго вырочка съ пассажира, а съ другой стороны — неудовлетворительная утилизация пассажирскихъ вагоновъ, особенно высшихъ классовъ. Дѣйствительно, отношеніе общаго числа занятыхъ мѣстъ къ числу предложенныхъ составляло на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, въ среднемъ, менѣе 36%.

Необходимость реформы дѣйствовавшего пассажирскаго тарифа русскихъ желѣзныхъ дорогъ не переставала заботить Министерство Финансовъ съ самаго начала возникновенія тарифныхъ учреждений. Однако, спѣшныя работы по организаціи руководства тарифнымъ дѣломъ, срочный пересмотръ цѣлаго ряда грузовыхъ тарифовъ и разрѣшеніе значительнаго числа общихъ тарифныхъ вопросовъ не позволили приступить къ подготовительнымъ работамъ для преобразованія пассажирскаго тарифа ранѣе середины 1891 года. Собранныя затѣмъ, по порученію Министерства Финансовъ, необходимыя свѣдѣнія для оцѣнки характера и результатовъ реформы пассажирскихъ тарифовъ, произведенной около того времени въ Венгріи, а также свѣдѣнія какъ о предполагавшихся, такъ и объ осуществленныхъ уже тарифныхъ реформахъ въ нѣкоторыхъ другихъ государствахъ Западной Европы были переданы департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ на разсмотрѣніе общаго сѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, которому предложено было разсмотрѣть вопросъ объ общемъ пересмотрѣ пассажирскихъ тарифовъ всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Такъ какъ, однако, подготовительныя работы общаго сѣзда по этому вопросу, затянувшіяся до начала 1894 года, не привели ни къ какому положительному результату, то осуществленіе реформы общаго пассажирскаго тарифа было возложено непосредственно на тарифныя учрежденія. Эти послѣднія, при выполненіи возложенной на нихъ задачи, руководствовались тѣмъ основнымъ соображеніемъ, что дѣйствовавшій тарифъ на незначительныхъ проѣздахъ вообще не падалъ на населеніе слишкомъ тяжелымъ бременемъ, и что для пассажирскаго движенія на короткихъ разстояніяхъ существенная задача реформы состояла не столько въ удешевленіи проѣзда, сколько въ измѣненіи соотношенія провозныхъ платъ по классамъ для прекращенія и абсолютнаго и, еще болѣе замѣтнаго, относительнаго паденія числа пассажировъ высшихъ классовъ. Особенно настоятельно признана была тарифными учрежденіями потребность зна-

чительныхъ пониженій провозной платы для переѣздовъ на большія протяженія. Въ видахъ развитія пассажирскаго движенія высшихъ классовъ и большей утилизациі соотвѣтствующихъ вагоновъ допущено значительно большее удешевленіе проѣзда пассажировъ въ вагонахъ I и II классовъ, по сравненію съ таковымъ же удешевленіемъ проѣзда въ вагонахъ III класса. Плата за проѣздъ дѣтей отъ 5 до 10 лѣтъ въ вагонахъ всѣхъ трехъ классовъ принята была въ размѣрѣ четверти платы, установленной для взрослыхъ пассажировъ соотвѣтственныхъ классовъ, хотя на большинствѣ желѣзныхъ дорогъ плата за дѣтей означеннаго возраста до 1 декабря 1894 года взималась въ половинномъ размѣрѣ противъ взрослыхъ пассажировъ.

На указанныхъ главнѣйшихъ основаніяхъ была осуществлена реформа пассажирскаго тарифа, введенная въ дѣйствіе съ 1 декабря 1894 года.

Въ виду крайней неопредѣленности и запутанности условій пользованія на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ тарифомъ IV класса, вопросъ объ этомъ тарифѣ былъ выдѣленъ изъ вопроса объ общемъ пассажирскомъ тарифѣ и былъ рассмотрѣнъ отдѣльно. Наконецъ, съ 1 мая 1895 г. на нѣкоторыхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, въ сообщеніи столицъ и болѣе крупныхъ городовъ съ пригородными станціями, были установлены сначала на лѣтній періодъ, а затѣмъ частью продолжены на остальную часть года особые пониженные тарифы I, II и III классовъ для годовыхъ, сезонныхъ, мѣсячныхъ, абонементныхъ, обратныхъ, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ для разовыхъ за пониженную плату билетовъ. При установленіи этихъ тарифовъ, вслѣдствіе измѣненія платы въ общемъ пассажирскомъ тарифѣ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, были пересмотрѣны ранѣе дѣйствовавшіе на желѣзныхъ дорогахъ такъ называемые „дачные“ пассажирскіе тарифы, и, кромѣ того, были установлены такіе же тарифы вновь для нѣкоторыхъ городовъ.

Такимъ образомъ произведенное съ 1 декабря 1894 года преобразование пассажирскаго тарифа преслѣдовало двоякую цѣль: съ одной стороны, увеличеніе какъ общаго числа пассажировъ, такъ и числа пассажировъ I и II классовъ, съ другой же стороны—увеличеніе длины проѣздовъ, совершаемыхъ по сѣти. Насколько достигнута преобразованиемъ первая цѣль, видно изъ нижеслѣдующаго сопоставленія данныхъ о количествѣ пассажировъ, проѣхавшихъ по сѣти за время съ 1895 по 1902 г. включительно, и о распредѣленіи ихъ по классамъ; насколько же увеличилась длина проѣзда усматривается изъ числа пассажиро-верстъ. Наконецъ, финансовый результатъ преобразования тарифа можетъ быть опредѣленъ при сравненіи выручки и стоимости перевозки отъ пассажирскаго движенія за тотъ же періодъ времени, въ связи съ соотвѣтствующими данными за время, предшествовавшее реформѣ пассажирскаго движенія.

При сравнительномъ изученіи статистическихъ данныхъ по пассажирскому движенію въ Россіи, необходимо имѣть въ виду слѣдующія замѣчанія. Основаніемъ для счета пассажировъ, проѣхавшихъ по нашимъ дорогамъ, и для опредѣленія направленій и разстояній ихъ проѣздовъ во всѣхъ статистическихъ работахъ до 1895 года служили число и родъ проданныхъ пассажирскихъ билетовъ. Такъ какъ до введенія реформы пассажирскаго тарифа провозная плата съ пассажировъ вычислялась по опредѣленнымъ единичнымъ ставкамъ съ версты, независимо отъ общаго протяженія проѣзда, то пассажиры денежно не были заинтересованы въ приобрѣтеніи билетовъ отъ пункта отправленія до пункта назначенія. Съ другой стороны, дорогами было дано ограниченное развитіе прямымъ сообщеніямъ по пассажирскому движенію, и многія станціи нашей сѣти находились внѣ прямого сообщенія. Вслѣдствіе этого нерѣдко одному пассажиру приходилось брать два и болѣе билетовъ при совершеніи одного путешествія. На статистикѣ пассажирскаго движенія такіе случаи отражались тѣмъ, что такой пассажиръ считался за нѣсколько пассажировъ, а длинный путь, имъ совершенный, разбивался на нѣсколько короткихъ участковъ. Такимъ образомъ, въ статистикѣ пассажирскаго движенія неизбѣжна нѣкоторая неточность, а именно преувеличеніе числа пассажировъ и нѣкоторое сокращеніе разстояній ихъ проѣзда. Эту неточность, исправить которую по имѣющемуся статистическому мате-

риалу нѣтъ возможности, необходимо имѣть въ виду при оцѣнкѣ всѣхъ приводимыхъ ниже расчетовъ, основанныхъ на этихъ статистическихъ данныхъ. Не слѣдуетъ, однако, и преувеличивать значеніе этой неточности. Неверность общаго числа пассажировъ, которая могла бы повести къ преувеличенію размѣровъ и значенія пассажирскаго движенія, можетъ быть исправлена данными, вполне точными, о числѣ пассажиро-верстъ, сдѣланныхъ пассажирами; неправильности же въ распредѣленіи пассажировъ по разстояніямъ проѣзда возможны только по отношенію къ тѣмъ пассажирамъ, которые проѣхали отъ мѣста своего отправленія далѣе ближайшей узловой станціи, но число такихъ пассажировъ, по точному исчисленію, къ 1895 году не превышало 20%; въ дѣйствительности же часть и этихъ пассажировъ зарегистрирована вѣрно—именно всѣ тѣ, которые ѣхали до узловой станціи и далѣе этой станціи не ѣздили. Наконецъ, необходимо имѣть въ виду, что способъ исчисленія пассажировъ и распредѣленіе ихъ по видамъ путешествій оставался какъ до реформы, такъ и послѣ нея одинъ и тотъ же, поэтому относительныя числа, опредѣляющія значеніе разныхъ категорій проѣздовъ, а также развитіе пассажирскаго движенія по годамъ должны быть признаны дающими характеристику пассажирскаго движенія, соотвѣтствующую дѣйствительности.

Равнымъ образомъ, представляется необходимымъ указать и на разницу, имѣющуюся въ статистикѣ пассажирскаго движенія по даннымъ Министерства Путей Сообщенія, съ одной стороны, и департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ—съ другой. Цифры Министерства Путей Сообщенія заключаютъ въ себѣ, независимо отъ данныхъ о взрослыхъ пассажирахъ, также данныя о дѣтяхъ, пассажирахъ по льготнымъ тарифамъ, переселенцахъ—каковыя данныя не входятъ въ цифры департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, обнимающія собою только взрослыхъ пассажировъ по полному тарифу. За 1901 годъ, напр., въ общій итогъ по Европейской Россіи—100.978,924 чел., входятъ, по даннымъ Министерства Путей Сообщенія, дѣтей 2.374,486, льготныхъ пассажировъ 4.034,696 и переселенцевъ 770,530. Безъ этихъ цифръ общій итогъ составляетъ 93.799,212. Итогъ этотъ, представляя собою сводъ данныхъ по отдѣльнымъ дорогамъ, включаетъ въ себѣ повторительныя показанія вслѣдствіе передачи въ узлахъ однѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ на другія. Такая передача, вообще, по сѣти желѣзныхъ дорогъ, судя по сравненію данныхъ Министерства Путей Сообщенія съ данными департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ о числѣ проданныхъ билетовъ на дорогахъ Европейской и Азіатской Россіи, составляетъ за 1901 годъ около 6½% (по даннымъ Министерства Путей Сообщенія—96.322,505 чел. и по даннымъ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ—90.075,405 чел.).

Переходя отъ этихъ общихъ замѣчаній къ рассмотрѣнію статистическихъ данныхъ, характеризующихъ пассажирское движеніе на нашей рельсовой сѣти за время до и послѣ реформы пассажирскихъ тарифовъ 1894 года, получаемъ нижеслѣдующіе главнѣйшіе итоги. Годовое число взрослыхъ пассажировъ и дѣтей всѣхъ четырехъ классовъ какъ по общему, такъ и по пониженнымъ пригороднымъ тарифамъ (въ томъ числѣ по льготнымъ, офицерскимъ, абонементнымъ и обратнымъ билетамъ) въ семилѣтній періодъ съ 1888 по 1894 годъ включительно—послѣдній годъ передъ введеніемъ новаго пассажирскаго тарифа—возросло, по даннымъ Министерства Путей Сообщенія, съ 37.308,768 человекъ до 49.357,758, т. е. на 12.048,990 чел., или на 32% съ лишкомъ. Приростъ пассажировъ въ слѣдующее семилѣтіе, уже при дѣйствіи преобразованныхъ пассажирскихъ тарифовъ, составилъ, по тѣмъ же даннымъ, 46.937,476 человекъ (съ 54.041,448 чел. къ 1895 году до 100.978,924 чел. въ 1901 году), т. е. 86%.

Столь значительное абсолютное и относительное увеличеніе числа пассажировъ, проѣхавшихъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ за время съ 1895 по 1901 годъ, едва ли можетъ быть приписано всецѣло дѣйствию преобразованнаго въ 1894 году пассажирскаго тарифа. Явленіе это обусловливается цѣлою совокупностью причинъ. Семилѣтній періодъ съ 1888 по 1894 годъ ознаменовался исключительно по своимъ размѣрамъ народнымъ бѣдствіемъ—неурожаемъ 1891 года, обрушившимся на огромный районъ

нашихъ хлѣбородныхъ губерній. 1892 годъ также не былъ въ этомъ отношеніи особенно благополучнымъ. Неурожайные годы, значительно ослабивъ платежныя силы нашего сельскаго населенія, не могли не отразиться и на пассажирскомъ движеніи, приростъ котораго какъ въ эти, такъ и въ ближайшіе за ними годы не могъ быть сколько-нибудь значительнымъ. Напротивъ того, семилѣтіе съ 1895 по 1901 годъ представляется особенно благоприятнымъ въ экономическомъ отношеніи. Оно характеризуется огромнымъ развитіемъ оборотовъ вѣншей и внутренней торговли, оживленіемъ промышленности и быстрымъ ростомъ нашего желѣзнодорожнаго строительства. Въ самомъ дѣлѣ, эксплуатационная длина нашей желѣзнодорожной сѣти общаго значенія въ предѣлахъ Европейской Россіи составляла къ концу года: 1887 г.—25,337 верстъ, 1894 г.—31,147 верстъ, т. е. увеличилась на 5,810 верстъ или около 23%; между тѣмъ періодъ съ 1895 по конецъ 1901 года опредѣлился приростомъ этой длины въ 40% (съ 31,147 в. до 43,714 в.). Еще существеннѣе приростъ желѣзнодорожной сѣти общаго значенія въ предѣлахъ Азиатской Россіи. Къ концу 1894 года состояло всего 1,343 версты за-каспійской желѣзной дороги, находившейся въ вѣдѣніи Военнаго Министерства; тогда какъ къ концу 1901 года протяженіе желѣзнодорожной сѣти, эксплуатируемой казною въ предѣлахъ Азиатской Россіи, достигало уже 7,750 верстъ, что составляетъ 477% прироста. Если, такимъ образомъ, огромное развитіе въ разсматриваемомъ періодѣ времени желѣзнодорожной сѣти не могло не вызывать соответственнаго прироста по ней пассажирскаго движенія, то, съ другой стороны, благоприятныя условія разсматриваемаго періода въ экономическомъ отношеніи, способствуя накопленію народнаго достатка, располагали въ то же время къ большому использованию пассажирами вагоновъ высшихъ классовъ. Вліяніе этого фактора, какъ показываетъ статистика пассажирскаго движенія, могло сказаться и независимо отъ весьма значительнаго пониженія въ 1894 г. провозной платы для пассажировъ высшихъ классовъ. Такъ, въ семидесятихъ годахъ прошлаго столѣтія изъ общаго числа пассажировъ проѣзжало въ первомъ классѣ не менѣе 2,48% (въ 1873 г.—3,24%); на версту такихъ пассажировъ приходилось отъ 35 (1879 г.) до 48 (1873 г.); во второмъ классѣ проѣзжало не менѣе 12,07% (1874 г.), а на версту—отъ 172 (1879 г.) до 225 (1873 г.). Съ начала 80-хъ годовъ число пассажировъ высшихъ классовъ начинаетъ падать, и притомъ не только относительное (что могло бы объясняться развитіемъ пассажирскихъ поѣздовъ въ вагонахъ III класса), но даже абсолютное; обстоятельство это должно быть приписано, главнымъ образомъ, разразившемуся надъ страню сельскохозяйственному кризису. Наконецъ, въ ряду причинъ, благоприятствовавшихъ въ періодъ времени съ 1894 года развитію пассажирскаго движенія на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, нельзя не отмѣтить и паспортную реформу 1894 года, существенно ослабившую стѣсненія, которымъ подвергалось до того времени наше сельское населеніе при отлучкахъ съ мѣста своего постоянного проживания.

Въ семилѣтіе съ 1888 по 1894 годъ включительно соотношение пассажировъ различныхъ классовъ, въ среднемъ за годъ, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Классы вагоновъ.	Общее число пассажировъ.	Процентъ общаго итога.
I	582,789	1,36
II	2,999,665	7,05
III	37,903,636	88,42
IV	1,355,375	3,17
Всего	42,841,464	100,00

Въ 1901 году, по даннымъ Министерства Путей Сообщенія, общее число поѣздовъ по общему и пригородному тарифамъ достигало 103,792,367, причемъ на первый классъ приходится 1,555,155 или 1,50%, на второй классъ—12,060,446, или 11,62%, на третій классъ—83,115,207, или 80,08% и на четвертый классъ—7,061,559 поѣздовъ, или 6,80%. Но для надлежащей оцѣнки цифръ, относящихся до распредѣленія въ 1901 году общаго числа пассажировъ по

классамъ (въ процентахъ къ общему итогу), необходимо привести эти цифры отдѣльно для пассажировъ, проѣзжавшихъ по общему и пригородному тарифамъ, тѣмъ болѣе, что на долю поѣздовъ, совершенныхъ по этимъ послѣднимъ тарифамъ, приходится болѣе половины всего ихъ числа—45,201,173 противъ 44,874,232.

Классы вагоновъ.	Процентное распредѣленіе поѣздовъ, совершенныхъ въ 1901 г.	
	По общему тарифу.	По пригородному тарифу.
I	1,31	1,49
II	9,51	12,73
III	76,58	85,40
IV	12,60	0,38

Сопоставленіе приведенныхъ данныхъ о распредѣленіи пассажировъ по классамъ къ началу и въ концѣ разсматриваемаго періода приводитъ къ слѣдующимъ заключеніямъ. Болѣе значительное, по сравненію съ третьимъ классомъ, пониженіе въ 1894 году провозной платы для пассажировъ высшихъ классовъ хотя и повліяло на такое распредѣленіе въ смыслѣ привлеченія пассажировъ въ вагоны перваго и второго классовъ, но вліяніе это сказалось не въ той мѣрѣ, какъ это можно было ожидать¹⁾. Въ вагонахъ перваго класса по общему тарифу въ 1901 году проѣхало даже относительно меньшее число пассажировъ изъ общаго ихъ числа, чѣмъ это было въ среднемъ за семилѣтіе съ 1888 по 1894 годъ (1,31% противъ 1,36%); нѣсколько болѣе процентъ (1,49%) пассажировъ перваго класса приходится на поѣздки, совершенныя по пригородному тарифу; но 1901 годъ и въ этомъ отношеніи уступаетъ 1895 г., когда процентъ разсматриваемыхъ поѣздовъ достигалъ 2,28%.

Вообще ни разу за все время дѣйствія преобразованнаго пассажирскаго тарифа и пониженнаго пригороднаго тарифа процентъ пассажировъ перваго класса, по отношенію къ общему ихъ числу, не поднимался до нормы, на которой онъ стоялъ въ 70-хъ годахъ прошлаго столѣтія, несмотря на то, что удешевленіе провозной платы (со включеніемъ государственнаго сбора) для перваго класса уже на разстояніи до 500 верстъ по преобразованному пассажирскому тарифу достигало 31%, а по пригородному было гораздо значительнѣе. Еще существеннѣе по новому пассажирскому тарифу 1894 г. было допущено пониженіе провозныхъ платъ для пассажировъ второго класса: на томъ же разстояніи въ 500 верстъ оно достигало 45%, а между тѣмъ изъ общаго числа поѣздовъ, совершенныхъ въ 1901 году по общему тарифу, на долю пассажировъ второго класса приходится всего 9,51%; если взять даже проценты поѣздовъ второго класса совокупно по общему и по пригородному тарифамъ—11,62%, то и такая цифра все же оказывается менѣе той, которая наблюдалась въ 70-хъ годахъ, при значительно болѣе дорогой провозной платѣ. Такъ, напр., въ 1875 году на долю пассажировъ второго класса приходилось 14,41% общаго ихъ числа. Наконецъ, перевозки въ вагонахъ третьяго класса въ настоящее время, какъ и прежде, являются преобладающими; нѣкоторое относительное уменьшеніе этихъ перевозокъ (80,08% въ 1901 году противъ 88,42% въ среднемъ за время съ 1888 по 1894 годъ) обусловливается, главнымъ образомъ, развитіемъ, которое получило въ разсматриваемомъ пе-

Общій пассажирскій тарифъ 1 декабря 1894 года пониженъ противъ дѣйствовавшего до того времени тарифа (въ процентахъ).

1) На разстояніяхъ.	I класса.	II класса.	III класса.
100	4	23	—
200	11	29	8
300	21	37	17
400	27	42	24
500	31	45	28
1,000	44	55	41
1,500	52	61	50
2,000	57	66	52
2,500	60	69	59
3,000	62	70	61

пюдѣ времени пассажирское движеніе въ вагонахъ второго и четвертаго классовъ (изъ общаго числа пассажировъ на долю вагоновъ четвертаго класса приходилось въ среднемъ за время съ 1888 по 1894 годъ 3,4% противъ 6,8% въ 1901 г.). Что касается 1902 г., то общее число взрослыхъ пассажировъ достигаетъ въ томъ году, по даннымъ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, въ суммѣ по общему и пригородному тарифамъ, 95,263,348 чел., а дѣтей—2,555,039; распредѣленіе взрослыхъ пассажировъ по классамъ вагоновъ, въ процентахъ къ общему итогу, представляется слѣдующимъ: I классъ—1,3%, II классъ—10,5%, III классъ—81,5% и IV классъ—6,3%. Процентное распредѣленіе къ общему итогу дѣтей было нѣсколько инымъ, а именно: I классъ—0,9%, II классъ—10,9%, III классъ—83% и IV классъ—5,2%. Изъ общаго итога взрослыхъ пассажировъ въ 1902 году проѣхало по общему тарифу 48,146,454 и по пригородному тарифу—47,116,894 чел.

Изъ вышеприведенныхъ сопоставленій оказывается, что и въ настоящее время, какъ это было до реформы общаго пассажирскаго тарифа, пассажирское движеніе совершается почти исключительно въ вагонахъ низшихъ классовъ—третьяго и четвертаго, на долю которыхъ приходится около 87% общаго числа пассажировъ (поѣздовъ). Правда, за послѣдніе годы на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ введены были платныя нумерованныя мѣста (платц-карты) и стали взиматься приплаты за скорость, что способствовало вздорожанію поѣздной платы для пассажировъ двухъ высшихъ классовъ. Однако, значеніе этого обстоятельства не слѣдуетъ преувеличивать, такъ какъ, съ одной стороны, поѣзда съ платц-картами и приплатами за скорость введены далеко не на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ и скорѣе составляютъ исключеніе, нежели общее правило, съ другой—провозная плата въ вагонахъ перваго и втораго классовъ, совокупно съ приплатами за скорость и за нумерованное мѣсто, въ общемъ итогѣ значительно меньше платы, которая взималась съ пассажировъ до реформы 1894 года. Кромѣ того, благодаря введенію съ 1895 года пригородныхъ тарифовъ, съ основною ставкою для третьяго класса въ 0,9 коп., а въ послѣдствіи въ 1 коп. съ пассажира и версты, существенно уменьшена была и стоимость поѣзда на малыхъ разстояніяхъ (до 300 съ лишкомъ верстъ) и для пассажировъ двухъ высшихъ классовъ.

При осуществленіи въ 1894 году реформы общаго пассажирскаго тарифа было вмѣстѣ съ тѣмъ обращено особенное вниманіе на крайнюю незначительность разстояній, по которымъ совершались поѣздки. Болѣе половины всѣхъ пассажировъ ѣздили, какъ извѣстно, лишь на протяженіи до 50 верстъ, а затѣмъ на разстоянія до 300 верстъ приходилось уже около 94% всего числа пассажировъ, проѣхавшихъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Обстоятельство это, особенно поразительное въ странѣ огромныхъ разстояній и столь значительно удаленныхъ одно отъ другаго городскихъ поселеній, какою представляется Россія, приписывалось дороговизнѣ пассажирскаго тарифа, ставившаго будто бы непреодолимую преграду развитію пассажирскихъ поѣздовъ на дальнія разстоянія. Вотъ почему удешевленіе платы за эти поѣздки по новому тарифу было прямо пропорціонально разстоянію: на разстояніи до 3,000 верстъ оно достигало 61% для третьяго класса, 62%—для перваго и даже 70%—для втораго, по сравненію съ прежде дѣйствовавшимъ тарифомъ.

Въ какой мѣрѣ, однако, произведенное въ 1894 году пониженіе пассажирскаго тарифа отразилось на характерѣ пассажирскаго движенія съ точки зрѣнія распредѣленія пассажировъ по разстояніямъ проѣзда, видно изъ ниже-слѣдующаго сопоставленія данныхъ какъ по общему, такъ и по пригородному тарифамъ. За время дѣйствія преобразованнаго пассажирскаго тарифа по 1901 годъ включительно, число пассажировъ перваго класса увеличилось съ 499,635 человекъ до 1,262,338, т. е. на 152%; изъ числа этихъ пассажировъ проѣхало на разстояніяхъ отъ 1 до 500 верстъ въ 1894 году—87,15%, а въ 1901 году—86,37%; такимъ образомъ, процентное отношеніе пассажировъ перваго класса на большихъ разстояніяхъ къ общему числу такихъ пассажировъ уменьшилось на 0,78%. Число пассажировъ втораго класса въ 1901 году, противъ 1894 года,

возросло съ 2,768,019 до 10,019,930, т. е. почти на 262%, причемъ процентное отношеніе пассажировъ съ поѣздомъ разстояній свыше 500 верстъ увеличилось на 2,41%. Число пассажировъ третьяго класса за рассматриваемое время увеличилось съ 37,955,878 до 72,967,969, или на 92%; простота процентнаго отношенія пассажировъ съ поѣздомъ болѣе 500 верстъ составляетъ почти 2%. Въ 1902 году общее число пассажировъ перваго класса опредѣлилось въ 1,205,329; изъ нихъ проѣхало на разстояніяхъ отъ 1 до 500 верстъ—85,3%, противъ 86,37% въ 1901 году; пассажировъ втораго класса было въ 1902 году 10,415,373, изъ числа которыхъ 91,8% приходятся на разстоянія до 500 верстъ включительно; наконецъ, изъ общаго итога пассажировъ третьяго класса въ 77,600,316, на долю лицъ, проѣхавшихъ разстоянія отъ 1 до 500 верстъ, приходится 96,1%.

Изложенныя данныя свидѣтельствуютъ о томъ, что за время съ 1894 по 1902 годъ включительно послѣдовало увеличеніе числа пассажировъ на большихъ разстояніяхъ, достигающее болѣе значительныхъ размѣровъ въ отношеніи пассажировъ втораго и третьяго классовъ; такому увеличенію, наряду съ пониженіемъ пассажирскаго тарифа, существеннымъ образомъ способствовало сооруженіе сибирскаго желѣзнодорожнаго пути, благодаря чему явилась возможность совершать пассажирскія поѣздки не только въ 3,000 верстъ, какъ это было въ 1894 году, а уже въ 8,000 верстъ съ лишкомъ.

Къ однородному заключенію приводитъ сравнительное разсмотрѣніе данныхъ о количествѣ пассажиро-верстъ, слѣдующихъ пассажирами какъ по общему, такъ и по уменьшеннымъ пригороднымъ тарифамъ. Съ 1894 по 1901 г. включительно число пассажиро-верстъ увеличилось: по первому классу съ 99,197 тыс. верстъ до 264,471 тыс. верстъ, или на 166%; по второму классу—съ 355,511 тыс. в. до 1,536,598 тыс. в., или на 332% и по третьему классу—съ 3,144,078 тыс. в. до 6,859,647 тыс. в., или на 118%; а вмѣстѣ по всѣмъ тремъ классамъ (для четвертаго класса свѣдѣній не имѣется) число пассажиро-верстъ къ 1901 году возросло на 5,162,030 тыс., или на 147%. Въ 1902 году число слѣдующихъ взрослыми пассажирами пассажиро-верстъ (въ тысячахъ) представляется слѣдующимъ: по первому классу: 272,686, по второму—1,631,677, по третьему—7,182,988 и по четвертому классу—629,852, а всего по четыремъ классамъ, по общему и пригородному тарифамъ, 9,716,876 тыс. пассажиро-верстъ.

Разсматривая распредѣленіе пассажиро-верстъ по поясамъ, слѣдуетъ отмѣтить довольно значительное увеличеніе ихъ въ 1902 году, сравнительно съ 1894 годомъ, по мѣрѣ возрастанія поясныхъ разстояній. Это явленіе объясняется, во-первыхъ, тѣмъ, что въ 1894 году, какъ уже отмѣчено выше, прямыя сообщенія существовали далеко не между всѣми станціями, между которыми совершались поѣздки, вслѣдствіе чего поѣздъ одного пассажира на дальнее разстояніе нерѣдко сопровождался выдачею двухъ и болѣе билетовъ на частичныя разстоянія и, такимъ образомъ, ускользало отъ учета, а во-вторыхъ, значительнымъ пониженіемъ, по тарифу 1894 г., провозныхъ платъ на дальнія разстоянія, что, дѣйствительно, увеличило число этихъ поѣздовъ. Соотношеніе количества пассажиро-верстъ отдѣльныхъ классовъ выражается слѣдующими данными:

Классы вагоновъ.	Въ 1894 году.		Въ 1902 году.	
	Число пассажиро-верстъ (въ тысячахъ).	Процентъ общаго итога.	Число пассажиро-верстъ (въ тысячахъ).	Процентъ общаго итога.
I	99,197	3	272,686	3
II	355,511	10	1,631,677	17
III	3,144,078	87	7,182,988	74
IV	—	—	629,852	6
	3,598,768	100	9,717,203	100

Такимъ образомъ, въ 1902 году, при значительномъ возрастаніи общаго количества пассажиро-верстъ, количество пассажиро-верстъ двухъ высшихъ классовъ составило 20% противъ 13%, имѣвшихъ мѣсто въ 1894 году.

По отношенію къ среднему разстоянію поѣзда пасса-

жировъ по сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ сдѣлать ту же оговорку, какая была сдѣлана при разсмотрѣніи распредѣленія пассажировъ по поясамъ, т. е., что въ 1894 году среднее число верстъ проѣзда пассажировъ является нѣсколько уменьшеннымъ, такъ какъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ одинъ и тотъ же пассажиръ совершалъ одну поѣздку съ двумя и болѣе билетами.

Среднее разстояніе проѣзда пассажировъ различныхъ классовъ въ 1894 и 1902 гг., согласно даннымъ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, выражается, въ верстахъ, слѣдующими цифрами:

Классы вагоновъ.	Въ 1894 году.	Въ 1902 году.	
	По общему и данному тарифамъ.	По общему тарифу.	По пригороднымъ тарифамъ.
I	199	425	39
II	128	310	39
III	82	152	38
IV	—	106	20

Отсюда видно, что въ разсматриваемомъ періодѣ времени послѣдовало значительное увеличеніе средняго разстоянія проѣзда пассажировъ, обусловленное какъ пониженіемъ, по тарифу 1 декабря 1894 года, провозной платы на дальнія разстоянія, такъ и соединеніемъ рельсовымъ путемъ Европейской Россіи съ сибирскою окраиною государства.

Реформа пассажирскаго тарифа 1894 года была направлена къ весьма существенному пониженію взимавшейся съ пассажировъ провозной платы. Оцѣнить результаты этой реформы для доходности желѣзныхъ дорогъ, при самомъ осуществленіи ея, представлялось затруднительнымъ уже потому, что воплѣтъ точныхъ статистическихъ данныхъ о перевозкахъ пассажировъ не имѣлось, и нельзя было съ достаточною достовѣрностью сдѣлать предположенія о тѣхъ измѣненіяхъ, которыя могли произойти въ пассажирскомъ движеніи вслѣдствіе перемѣны не только размѣровъ провозной платы, но и системы ея исчисленія. Наибольшій убытокъ, который могли бы имѣть желѣзныя дороги отъ примѣненія новаго пассажирскаго тарифа, исчислялся департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ приблизительно въ 9 милл. руб. На самомъ дѣлѣ валовой доходъ отъ пассажирскаго движенія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ уже за первый годъ примѣненія новаго пассажирскаго тарифа оказался не только не меньше валового дохода предыдущихъ лѣтъ, но, напротивъ того, больше его. Однако, возрастаніе размѣра выручки еще не разрѣшаетъ въ положительномъ смыслѣ вопроса о томъ, слѣдуетъ ли признать примѣненіе преобразованнаго пассажирскаго тарифа выгоднымъ для желѣзныхъ дорогъ. Для этого необходимо сопоставить выручку отъ пассажирскаго движенія съ собственными расходами желѣзныхъ дорогъ по этому предмету; только такое сопоставленіе можетъ охарактеризовать финансовые результаты произведенной въ 1894 году реформы пассажирскаго тарифа.

По перевозкѣ пассажировъ, безъ дохода отъ экстренныхъ поѣздовъ и отъ разныхъ случайныхъ сборовъ съ пассажирской перевозки, по дорогамъ Европейской Россіи выручено, по даннымъ Министерства Путей Сообщенія, въ среднемъ за годъ:

Періоды.	Вообще.	На версту сѣти желѣзныхъ дорогъ (рубли).	Процентное отношеніе къ общему суммѣ валового дохода.
	Тысячи рублей.		
1888—1894	50,956	1,861	17
1895—1901	76,249	2,072	16
1902	92,454	2,084	16

Отсюда видно, что валовая выручка отъ перевозки пассажировъ въ среднемъ за годъ въ семилѣтній періодъ 1895—1901 гг. увеличилась, по сравненію съ періодомъ съ 1888 по 1894 г. какъ вообще, такъ и на версту желѣзнодорожной сѣти: въ первомъ случаѣ на 50% и во второмъ—на 11%; что же касается процентнаго отношенія

этой выручки къ общей суммѣ валового дохода желѣзныхъ дорогъ, то оно нѣсколько понизилось, составляя въ послѣднемъ семилѣтіи 16%, противъ 17% въ 1888—1894 г.г. Въ 1902 году валовая выручка желѣзныхъ дорогъ отъ пассажирскаго движенія достигла 92,5 милл. руб., что составило 2,084 руб. на версту рельсовой сѣти; процентное же отношеніе этой выручки къ общей суммѣ валового дохода осталось на одинаковомъ уровнѣ.

Общая выручка отъ перевозки взрослыхъ пассажировъ (кромѣ проѣхавшихъ по воинскому тарифу, арестантовъ, конвойныхъ и переселенцевъ) по общему и по пригородному тарифамъ, безъ государственнаго сбора ¹⁾ въ 1894 году,—предшествовавшемъ преобразованію пассажирскаго тарифа, и въ 1901 году составляла:

Классы вагоновъ.	Выручка безъ государственнаго сбора.			
	1894 годъ.		1901 годъ.	
	Руб. и.	Процентъ общаго итога.	Рубли.	Процентъ общаго итога.
I	2.975,923	5	5.342,103	6
II	7.996,739	15	19.141,820	21
III	39.300,975	73	60.686,954	68
IV	3.811,317 ²⁾	7	4.156,621	5
Итого,	54.084,954	100	89.327,498	100

Выручка 1901 года (безъ государственнаго сбора) оказывается больше выручки 1894 года по всѣмъ четыремъ классамъ на 35,2 милл. руб., или 65%. Увеличеніе выручки въ разсматриваемомъ періодѣ произошло, главнымъ образомъ, по перевозкѣ пассажировъ второго класса—на 11,1 милл. руб. (139%), затѣмъ пассажировъ перваго класса—на 2,4 милл. руб. (79%) и, наконецъ, по третьему классу—на 2,4 милл. руб. (54%). Изъ общей, приведенной здѣсь выручки за 1901 годъ въ 89.327,498 рублей, приходится на перевозку собственно по уменьшеннымъ пригороднымъ тарифамъ 15.545,496 рублей, или 18%, каковая выручка распредѣлялась по классамъ слѣдующимъ образомъ: по первому классу—527,833 руб., или 3%, по второму—2.744,517 руб., или 18%, по третьему—12.266,655 руб., или 79% и, наконецъ, по четвертому классу—6,491 р. Въ 1902 году выручка желѣзныхъ дорогъ отъ пассажирскаго движенія по общему и по уменьшеннымъ пригороднымъ тарифамъ, со включеніемъ государственнаго сбора, опредѣлилась въ 107.043,308 руб., въ томъ числѣ по первому классу—6.280,580 руб., по второму—23.190,198 руб., по третьему—73.056,448 руб. и по четвертому классу—4.516,082 руб. Въ частности по уменьшеннымъ пригороднымъ тарифамъ желѣзными дорогами выручено въ 1902 году 18.461,681 руб.: по первому классу—572,963 руб., по второму—3.229,636 руб., по третьему—14.653,752 руб. и по четвертому классу всего 3,330 руб.

Говоря о выручкѣ желѣзныхъ дорогъ отъ перевозки пассажировъ слѣдуетъ замѣтить, что выручка эта для 1894 года и для 1901 и 1902 гг. исчислена на слѣдующихъ основаніяхъ. Выручка за 1894 годъ получена путемъ помноженія количества пассажиро-верстъ отдѣльныхъ поясовъ на ставки нормальнаго тарифа съ пассажира и версты, а именно: для перваго класса—на 3 коп., для втораго—2¼ коп. и для третьяго класса—1¼ коп. Такъ какъ количество пассажиро-верстъ, сдѣланныхъ пассажирами, получено приблизительно, путемъ перемноженія числа пассажировъ въ данномъ поясѣ на среднее арифметическое разстояніе данного пояса (напр., для перваго пояса—на 25 верстъ, для втораго—75 верстъ и т. д.), то это количество нѣсколько расходится съ дѣйствительностью, вслѣдствіе чего и выручка отъ перевозки пассажировъ, полученная на основаніи пассажиро-верстъ, также является

¹⁾ Государственный сборъ въ 1894 году составлялъ для перваго и втораго классовъ—25% и для третьяго—15% провозной платы, а въ 1895 году для каждого изъ классовъ однообразно—15%; съ пассажировъ четвертаго класса государственный сборъ не взимается.

²⁾ Данныя для четвертаго класса департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ не разрабатывались, и приведенная въ таблицѣ выручка взята по свѣдѣніямъ Министерства Путей Сообщенія.

лишь приблизительно и нѣсколько превышаетъ дѣйствительную выручку желѣзныхъ дорогъ отъ перевозки пассажировъ; что же касается выручки за 1901 и 1902 годы, то она, для поѣздокъ по общему тарифу, исчислена при условіи распредѣленія пассажировъ по поясамъ тарифной схемы—для разстояній больше 300 верстъ, и по поясамъ въ 25 верстъ—для разстояній меньше 300 верстъ; въ первомъ случаѣ число пассажировъ въ каждомъ поясѣ помножалось на поясную плату, дѣйствительно взысканную съ каждаго пассажира; на разстояніяхъ же до 300 верстъ, въ каждомъ изъ 25-верстныхъ поясовъ число пассажировъ умножено на плату, получающуюся по тарифу для средняго разстоянія такого пояса. Выручка по пригороднымъ тарифамъ вычислена не приближенно, а по подлежащимъ тарифнымъ ставкамъ, на основаніи свѣдѣній, между какими именно станціями проѣзжали пассажиры.

Сравнивая, по даннымъ Министерства Путей Сообщенія, среднюю выручку съ каждаго платнаго пассажира (кроме воинскихъ перевозокъ, арестантовъ и конвойныхъ), а равно съ каждой пассажиро-версты, мы видимъ, что въ общемъ эта выручка постоянно уменьшалась, а именно въ копѣйкахъ:

Годы.	Выручка жел. дорогъ.	
	на одного пассажира.	на пассажиро-версту.
1894	108,69	1,23
1895	107,03	1,03
1896	102,22	0,98
1897	96,40	0,95
1898	94,69	0,94
1899	93,37	0,96
1900	91,33	0,93
1901	88,44	0,93
1902	87,26	0,93

Изъ этихъ данныхъ усматривается, что выручка желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ Европейской Россіи съ каждымъ годомъ понижается, составляя на одного пассажира въ 1894 году 108,69 к., а въ 1902 году—всего 87,26 к.; что же касается выручки на одну пассажиро-версту, то она въ 1902 году выразилась 0,93 к. противъ 1,23 к. въ 1894 году. Особенно рѣзкое паденіе этой выручки обнаружилось въ первые же годы дѣйствія преобразованнаго пассажирскаго тарифа. Такъ, къ 1897 году выручка желѣзныхъ дорогъ понизилась: на одного пассажира—до 96,40 к. и на одну пассажиро-версту—до 0,95 к. противъ 108,69 к. и 1,23 к. въ 1894 г.

Главная часть выручки получается отъ перевозки пассажировъ на малыхъ и среднихъ разстояніяхъ, причемъ для разстояній отъ одной до 500 верстъ выручка въ 1902 году составляетъ: по первому классу—2.614,566 р., или 41,7%, по второму классу—12.229,414 р., или 52,7%, по третьему классу—48.273,044 р., или 66,1% и, наконецъ, по четвертому классу—3.520,565 р., или 78% общаго итога выручки по каждому изъ этихъ классовъ. Съ возрастаніемъ же разстояній перевозки пассажировъ на каждыя 500 верстъ, размѣръ выручки по каждому классу очень значительно понижается. Изъ сравненія выручекъ по разстояніямъ проѣзда за 1894 и 1902 годы видно, что на разстояніяхъ до 500 верстъ выручка въ 1902 году возросла по первому классу на 54,1%, по второму—на 88%, по третьему—на 25,8%. Для разстояній свыше 1.000 верстъ по всѣмъ классамъ вагоновъ замѣчается въ 1902 году довольно значительное увеличеніе выручки, по сравненію съ 1904 годомъ.

Какъ усматривается изъ вышеизложеннаго, результатомъ преобразованія въ 1894 году общаго пассажирскаго тарифа и введенія въ послѣдующіе годы значительно пониженныхъ пригородныхъ тарифовъ явилось, при благоприятныхъ въ то же время общихъ экономическихъ условіяхъ страны, увеличеніе движенія по сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ какъ по отношенію къ количеству совершаемыхъ въ 1902 году поѣздокъ, такъ и по отношенію къ количеству пассажиро-верстъ. Несомнѣнно, однакоже, что такое оживленіе пассажирскаго движенія не могло не вызвать и увеличенія эксплуатаціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ, и потому, чтобы имѣть надлежащее сужденіе о томъ, былъ ли новый пассажирскій тарифъ, въ связи съ пригородными тарифами, выгоденъ или убыто-

ченъ для желѣзныхъ дорогъ, необходимо остановиться на разсмотрѣніи вопроса о стоимости желѣзнодорожной перевозки, а также о томъ, въ какой мѣрѣ растутъ расходы желѣзныхъ дорогъ съ развитіемъ этой перевозки.

Данные о стоимости желѣзнодорожной перевозки разработаны особымъ совѣщаніемъ при Министерствѣ Путей Сообщенія, образованнымъ въ серединѣ 1896 года, какое совѣщаніе выработало основныя положенія, которыя должны быть приняты при исчисленіи размѣровъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ. Примѣнительно къ установленнымъ совѣщаніемъ главнымъ основаніямъ, въ статистическомъ отдѣлѣ Министерства Путей Сообщенія исчислена стоимость желѣзнодорожныхъ перевозокъ на одну пассажиро-версту и на одну пудо-версту русской желѣзнодорожной сѣти сначала за трехлѣтіе 1892—1894 г., а затѣмъ и за послѣдующіе годы. Главнѣйшіе выводы этого исчисленія представляются въ слѣдующемъ видѣ.

Стоимость перевозки одного пассажира на одну версту, со включеніемъ и платы за строительный капиталъ, колеблется на отдѣльныхъ дорогахъ въ довольно значительныхъ размѣрахъ, для всей рельсовой сѣти въ предѣлахъ Европейской Россіи составляла, въ копѣ:

Въ среднемъ за 1892—1894 г.	1,36
„ „ въ 1895 г.	1,11
„ „ „ 1896 „	1,04
„ „ „ 1897 „	1,05
„ „ „ 1898 „	1,05
„ „ „ 1899 „	1,07
„ „ „ 1900 „	1,05
„ „ „ 1901 „	1,10
„ „ „ 1902 „	1,17

Средній эксплуатаціонный расходъ на одну пассажиро-версту, колеблется на отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ, для всей рельсовой сѣти выражается слѣдующими цифрами (коп.):

Въ среднемъ за 1892—1894 г.	0,81
„ „ въ 1895 г.	0,66
„ „ „ 1896 „	0,63
„ „ „ 1897 „	0,65
„ „ „ 1898 „	0,66
„ „ „ 1899 „	0,69
„ „ „ 1900 „	0,69
„ „ „ 1901 „	0,72
„ „ „ 1902 „	0,77

Стоимость перевозки одной пудо-версты, со включеніемъ и платы за строительный капиталъ, составила въ среднемъ для всѣй сѣти въ предѣлахъ Европейской Россіи (коп.):

Въ среднемъ за 1892—1894 г.	1/41
„ „ въ 1895 г.	1/44
„ „ „ 1896 „	1/46
„ „ „ 1897 „	1/50
„ „ „ 1898 „	1/51
„ „ „ 1899 „	1/51
„ „ „ 1900 „	1/53
„ „ „ 1901 „	1/50
„ „ „ 1902 „	1/49

Эксплуатаціонные расходы по перевозкѣ одной пудо-версты въ среднемъ для всей сѣти составляли (коп.):

Въ среднемъ за 1892—1894 г.	1/69
„ „ въ 1895 г.	1/74
„ „ „ 1896 „	1/76
„ „ „ 1897 „	1/80
„ „ „ 1898 „	1/82
„ „ „ 1899 „	1/79
„ „ „ 1900 „	1/79
„ „ „ 1901 „	1/76
„ „ „ 1902 „	1/75

Наконецъ, средніе эксплуатаціонные расходы, лишь непосредственно зависящіе отъ размѣровъ движенія, представляются въ слѣдующемъ видѣ (коп.):

Въ среднемъ за 1892—1894 г.	1/149
„ „ въ 1895 г.	1/153
„ „ „ 1896 „	1/161
„ „ „ 1897 „	1/157

Въ среднемъ: въ 1898 "	1/160
" " " 1899 "	1/153
" " " 1900 "	1/151
" " " 1901 "	1/144
" " " 1902 "	1/145

Среднія провозныя платы на нашей рельсовой сѣти за одну пассажиро-версту и за одну пудо-версту составляли, въ коп.:

	За пасса- жиро- версту.	За пудо- версту.
Въ среднемъ за 1892—1894 г.	1,04	1/39
" " въ 1895 г.	0,91	1/40
" " " 1896 "	0,85	1/41
" " " 1897 "	0,84	1/44
" " " 1898 "	0,84	1/45
" " " 1899 "	0,87	1/45
" " " 1900 "	0,83	1/47
" " " 1901 "	0,84	1/47
" " " 1902 "	0,88	1/46

Согласно этому, разница между провозными платами и полною стоимостью перевозокъ одной пассажиро-версты и одной пудо-версты, считая въ томъ числѣ и плату за строительный капиталъ,—т. е. чистый доходъ (+) или убытокъ (—) дорогъ по перевозкѣ одной пассажиро-версты и одной пудо-версты составляла, въ коп.:

	Убытокъ по перевозкѣ пассажиро- версты.	Прибыль по перевозкѣ пудо-вер- сты.
Въ среднемъ: за 1892—1894 г.	—0,32	+1/799
" " въ 1895 г.	—0,20	+1/440
" " " 1896 "	—0,19	+1/377
" " " 1897 "	—0,21	+1/366
" " " 1898 "	—0,21	+1/382
" " " 1899 "	—0,20	+1/382
" " " 1900 "	—0,22	+1/415
" " " 1901 "	—0,26	+1/783
" " " 1902 "	—0,29	+1/751

Переходя къ приложенію этихъ началъ для опредѣленія финансовыхъ результатовъ дѣятельности желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ Европейской Россіи за 1892—1902 годы, получаемъ, на основаніи данныхъ Министерства Путей Сообщенія, нижеслѣдующую таблицу (въ милліонахъ рублей):

Годы.	По пассажирскому движенію.			По товарному движенію.		
	Общая валовая выручка.	Эксплуатацион- ные расходы.	Чистая выруч- ка.	Общая валовая выручка.	Эксплуатацион- ные расходы.	Чистая выруч- ка.
1892	58,8	48,5	10,3	241,7	144,8	96,9
1893	62,2	48,6	13,6	265,5	150,1	115,4
1894	66,9	50,0	16,9	299,7	164,0	135,7
1895	72,7	52,9	19,8	317,9	173,2	144,7
1896	78,3	57,9	20,4	341,9	185,8	156,1
1897	82,2	63,6	18,6	355,2	194,5	160,7
1898	90,8	71,3	19,5	374,9	206,3	168,6
1899	98,9	78,7	20,2	397,1	227,1	170,0
1900	106,7	88,8	18,0	442,1	260,7	181,4
1901	111,8	96,4	15,4	444,4	274,3	170,1
1902	117,1	101,9	15,2	460,9	281,9	179,0

Годы.	По пассажирскому движенію.				Чистый убы- токъ.	По товарному движенію.				Чистая при- быль
	Общая валовая выруч- ка.	Экс- плуата- ционные расхо- ды.	Чистая выруч- ка.	Годовая плата за капита- лъ со- оруже- ній.		Общая валовая выруч- ка.	Экс- плуата- ционные расхо- ды.	Чистая выруч- ка.	Годов. плата за капита- лъ со- оруже- ній.	
1894	2,209	1,651	558	1,113	—555	9,898	5,416	4,482	3,649	+833
1895	2,315	1,685	630	1,178	—548	10,122	5,515	4,607	3,585	+1,022
1896	2,359	1,745	615	1,127	—512	10,301	5,598	4,703	3,588	+1,115
1897	2,402	1,859	544	1,160	—617	10,380	5,684	4,696	3,551	+1,146
1898	2,712	1,972	540	1,168	—628	10,373	5,708	4,665	3,378	+1,287
1899	2,596	2,066	530	1,147	—617	10,423	5,961	4,462	3,315	+1,147
1900	2,608	2,170	440	1,114	—675	10,805	6,371	4,433	3,268	+1,166
1901	2,634	2,271	363	1,178	—815	10,470	6,462	4,007	3,357	+650
1902	2,640	2,297	343	1,222	—879	10,390	6,355	4,035	3,382	+653

Отсюда видно, что эксплуатационные расходы, съ усиленіемъ движенія, которое доказывается постепеннымъ увеличеніемъ выручки, также увеличиваются, но увеличеніе это по пассажирскому движенію не находится въ одинаковомъ соотношеніи съ увеличеніемъ выручки, что усматривается изъ постепеннаго паденія чистаго дохода въ теченіе послѣдняго отчетнаго четырехлѣтія. Отношенія эти выражаются для 1902 года, по сравненію съ 1894 годомъ, слѣдующими цифрами. По пассажирскому движенію эксплуатационные расходы составляли въ 1902 году 87% общей валовой выручки противъ 74% въ 1894 году, чистая же выручка всего 1,3% противъ 2,5%, т. е. уменьшилась почти въ два раза; по товарному движенію эксплуатационные расходы въ 1902 году составили 61% валовой выручки противъ 55% въ 1894 году; чистая же прибыль 38% противъ 45%.

По этимъ даннымъ нельзя, однако, судить о доходѣ желѣзныхъ дорогъ отъ пассажирскаго движенія, такъ какъ, при опредѣленіи чистаго дохода не приняты во вниманіе годовыя платы за капиталъ сооруженія. По даннымъ Министерства Путей Сообщенія, платы эти въ промежутокъ времени 1892—1902 гг. представляются въ слѣдующемъ видѣ (въ милліонахъ рублей):

Годы.	По пасса- жирскому движенію.	По товар- ному движе- нію.
1892	34,0	101,4
1893	31,3	102,6
1894	33,7	110,5
1895	37,0	112,6
1896	37,4	119,1
1897	39,7	121,5
1898	42,2	122,1
1899	43,7	126,3
1900	45,6	133,7
1901	50,0	142,5
1902	54,2	150,0

Принявъ въ соображеніе эти данныя и вычитая ихъ изъ чистой выручки, увидимъ, что пассажирское движеніе приноситъ изъ года въ годъ желѣзнымъ дорогамъ убытокъ, возмѣщаемый доходомъ отъ товарнаго движенія. Убытокъ этотъ выражается слѣдующими цифрами (въ милл. рублей):

Годы.	Убытокъ по пасса- жирскому движенію.	Прибыль по товар- ному дви- женію.
1894	—16,8	+25,2
1895	—17,2	+32,1
1896	—17,0	+37,0
1897	—21,1	+39,2
1898	—22,7	+46,5
1899	—23,5	+43,7
1900	—27,6	+47,7
1901	—34,6	+27,6
1902	—39,0	+29,0

Въ нижеслѣдующей таблицѣ вышеизложенныя общія по рельсовой сѣти данныя отнесены къ одной верстѣ (въ рубляхъ):

Убытокъ желѣзныхъ дорогъ по пассажирскому движенію на версту сѣти за послѣдніе годы принимаетъ болѣе значительные размѣры. Эксплоатационные расходы по пассажирскому движенію на версту рельсовой сѣти въ предѣлахъ Европейской Россіи въ 1894 г. составляли 1,651 р.; съ того времени, ежегодно возрастаая, они выразились въ 1902 г. 2,297 р. Чистая выручка желѣзныхъ дорогъ по пассажирскому движенію, безъ принятія во вниманіе платежей по строительнымъ капиталамъ, въ 1894 году на одну версту сѣти опредѣлилась въ 558 р., а въ 1902 г., безостановочно понижаясь изъ года въ годъ, она упала до 343 р. Но эта чистая выручка превращается уже въ минусъ, если произвести отчисленіе платежей по строительнымъ капиталамъ. Въ послѣднемъ случаѣ получается уже чистый убытокъ желѣзныхъ дорогъ по пассажирскому движенію, убытокъ, ежегодно и стремительно прогрессирующий: съ 555 р. на версту рельсовой сѣти въ предѣлахъ Европейской Россіи въ 1894 г. онъ опредѣлился 879 р. въ 1902 г. По расчету на всю нашу рельсовую сѣть въ предѣлахъ Европейской Россіи убытокъ отъ пассажирскаго движенія выразился въ 1894 г. 16,8 милл. рублей, а въ 1902 г. уже 39 милл. руб. Нѣкоторое время этотъ убытокъ покрывался чистою прибылью по товарному движенію, причемъ въ пользу желѣзныхъ дорогъ оставался еще нѣкоторый свободный излишекъ, но съ 1901 г. положеніе дѣла въ этомъ отношеніи принимаетъ уже менѣе благоприятный оборотъ, который не можетъ не поселять опасеній за будущее: съ этого времени чистый убытокъ желѣзныхъ дорогъ отъ пассажирскаго движенія уже цѣликомъ поглощаетъ чистую прибыль отъ товарнаго движенія и, кромѣ того, остается непокрытый остатокъ, который съ 8 милл. рублей въ 1901 г. увеличивается до 10 милл. рублей въ 1902 г. А такъ какъ наша рельсовая сѣть прямо или косвенно принадлежитъ у насъ казнѣ, то смыслъ указанныхъ цифръ, характеризующихъ финансовое положеніе нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, заключается въ томъ, что дефицитъ желѣзныхъ дорогъ, обусловливаемый дешевизною нашего пассажирскаго тарифа какъ общаго, такъ и пригороднаго, пополняется за счетъ общегосударственныхъ податныхъ поступленій, причемъ явленіе такое, при всей своей ненормальности, въ будущемъ приметъ, несомнѣнно, еще болѣе размѣры, если только правительство не озаботится своевременнымъ принятіемъ тарифныхъ и другихъ мѣропріятій, направленныхъ къ поднятію доходности нашего желѣзнодорожнаго хозяйства.

Въ виду изложенныхъ обстоятельствъ Министерство Финансовъ уже весною текущаго года приступило къ подготовительнымъ работамъ по пересмотру дѣйствующаго у насъ общаго пассажирскаго тарифа. Между тѣмъ, Высочайше учрежденная, подъ предсѣдательствомъ члена Государственнаго Совѣта А. П. Ивашенкова, коммисія, изслѣдуя причины, коими обусловливается ближайшимъ образомъ неудовлетворительное финансовое положеніе нашей желѣзнодорожной сѣти, съ своей стороны, пришла къ заключенію, что одною изъ такихъ причинъ является дешевизна нашего общаго пассажирскаго тарифа. При такомъ положеніи настоящаго дѣла, вопросъ о повышеніи тарифа долженъ быть поставленъ на ближайшую очередь.

Такое повышеніе, согласно предположеніямъ Министерства Финансовъ, должно быть умѣреннымъ по отношенію къ двумъ высшимъ классамъ вагоновъ, по отношенію же къ пассажирамъ третьяго класса оно должно ограничиваться предѣлами крайней необходимости. Нельзя, въ самомъ дѣлѣ, не считаться съ тѣмъ обстоятельствомъ, что для лица, пользующагося услугами желѣзнодорожнаго сообщенія и принадлежащаго къ болѣе зажиточной части общества, представляется въ извѣстномъ отношеніи свобода выбора того или другаго класса вагоновъ, тогда какъ для огромной массы нашего населенія и даже бѣднѣйшей его части переѣздъ въ вагонахъ третьяго класса является какъ бы принудительнымъ, и всякое увеличеніе расхода на таковой переѣздъ весьма ощутительно. Съ другой стороны, повышеніе тарифа для пассажировъ третьяго класса должно быть осуществлено въ строгомъ соотвѣтствіи съ общими условіями пассажирскаго движенія въ вагонахъ этого класса.

Особенности желѣзнодорожнаго движенія пассажировъ третьяго класса, насколько таковыя обрисовываются имѣю-

щимися статистическими данными, заключаются въ слѣдующемъ. Въ 1902 г. изъ общаго числа поѣздокъ, совершенныхъ по общему тарифу пассажирами третьяго класса, на разстоянія отъ одной до 500 верстъ приходится около 92%, изъ этого числа поѣздки на разстоянія до 100 верстъ достигаютъ 71%. На разстоянія отъ 501 до 8,000 верстъ приходится всего 8% общаго числа пассажировъ третьяго класса. Этотъ характеръ пассажирскаго движенія въ вагонахъ третьяго класса представляется какъ бы постояннымъ, такъ какъ и въ 1895 г. и въ послѣдующихъ годахъ, поѣздки пассажировъ третьяго класса сосредоточивались на очень короткихъ разстояніяхъ, преимущественно до 200 верстъ, что усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

Годы.	Изъ общаго числа поѣздокъ III класса приходится на разстоянія:		Всего.
	отъ 1 до 200 верстъ.	отъ 101 до 8,000 верстъ.	
	Числа въ процентахъ къ итогу.	процентъ.	
1895.	85,7	14,3	100
1896.	83,5	16,5	100
1897.	80,9	19,1	100
1898.	80,7	19,3	100
1899.	80,7	19,3	100
1900.	80,1	19,9	100
1901.	81,2	18,8	100
1902.	82,0	18,0	100

Равнымъ образомъ, отъ перевозки на короткихъ разстояніяхъ пассажировъ третьяго класса получается желѣзными дорогами и наибольшая часть выручки. Такъ, въ 1902 г. изъ общей, полученной желѣзными дорогами суммы за перевозку пассажировъ въ вагонахъ третьяго класса по общему тарифу, приходится на разстояніяхъ отъ одной до 500 верстъ—58% и съ лишкомъ 80%—на разстояніяхъ отъ 1 до 990 верстъ; перевозка пассажировъ третьяго класса на разстояніяхъ отъ 991 до 8,000 верстъ дала лишь около 20% всей выручки. Такое распредѣленіе выручки отъ перевозки по общему тарифу взрослыхъ пассажировъ третьяго класса, въ зависимости отъ сдѣланныхъ ими разстояній, представляется постояннымъ за все время примѣненія общаго пассажирскаго тарифа 1894 года: колебанія въ ту или другую сторону ничтожны. Какъ число пассажировъ третьяго класса на дальнихъ разстояніяхъ, такъ равно и выручка желѣзныхъ дорогъ отъ перевозки такихъ пассажировъ постепенно растутъ, но природъ этотъ въ общемъ совершается медленно; пассажирское движеніе на дальнихъ разстояніяхъ начинается лишь развиваться и выручка желѣзныхъ дорогъ отъ этого движенія не имѣетъ пока рѣшающаго финансоваго значенія.

Изложенныя соображенія существенно облегчаютъ задачу пересмотра общаго пассажирскаго тарифа третьяго класса. Основною цѣлью такого пересмотра является настолько умѣренное повышеніе провозной платы въ вагонахъ третьяго класса, чтобы оно было нечувствительнымъ для пассажировъ и отнюдь не служило бы препятствіемъ къ дальнѣйшему развитію пассажирскаго движенія. Поставленная, такимъ образомъ, цѣль будетъ вполне достигнута, если повышеніе провозной платы коснется не только среднихъ и дальнихъ разстояній, но и наиболѣе интенсивной части пассажирскаго движенія третьяго класса, т. е. охватить собою также районъ нынѣшняго поперстнаго дифференціального тарифа (т. е. отъ одной до 300 верстъ), за предѣлами котораго, согласно строю нынѣ дѣйствующаго общаго пассажирскаго тарифа, начинается уже поясная схема. Такъ какъ на протяженіи до 300 верстъ проѣзжаетъ въ настоящее время болѣе половины общаго числа пассажировъ третьяго класса, то очевидно, что даже очень умѣренное, нечувствительное повышеніе тарифа для короткихъ разстояній, выражающееся въ копѣйкахъ, дастъ въ конечномъ результатѣ довольно замѣтные финансовые

результаты, тѣмъ болѣе, что высшій размѣръ такого повышенія, получающійся на разстояніи въ 400 верстъ, сократится уже, въ неизмѣнномъ видѣ, и для всѣхъ дальнѣйшихъ разстояній, измѣняясь лишь путемъ наращиванія по дѣйствующей нынѣ поясной схемѣ. Повышеніе тарифа, такимъ образомъ, будетъ разложено на всѣхъ пассажировъ третьяго класса, а не на отдѣльную какую-либо ихъ группу и, при самыхъ скромныхъ своихъ размѣрахъ, оно можетъ нѣсколько усилить доходность желѣзныхъ дорогъ отъ пассажирскаго движенія, отнюдь не стѣснивъ сего послѣдняго.

Обращаясь отъ этихъ руководящихъ соображеній къ обоснованію новой схемы тарифа для пассажировъ третьяго класса, при посредствѣ которой изложенныя предположенія могли бы осуществиться на практикѣ, необходимо напомнить строй нынѣ дѣйствующаго общаго пассажирскаго тарифа. Онъ представляетъ собою комбинацію поверстнаго дифференціального тарифа на малыхъ разстояніяхъ—до 300 верстъ и поясной схемы для болѣе длинныхъ разстояній. Поверстный дифференціальный тарифъ распадается на двѣ части: на разстояніи отъ одной до 160 верстъ примѣняется пассажиро-верстная ставка въ 1,4375 к., а отъ 160 до 300 верстъ провозная плата за первыя 160 верстъ (=2 р. 30 к.), наращивается по 0,9 к. съ версты. Начальная ставка въ 1,4375 к. съ пассажира III класса и версты образовалась исторически, чѣмъ и объясняется ея цифровая громоздкость. На первыхъ порахъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ размѣръ провозной платы для пассажировъ III класса составлялъ $1\frac{1}{4}$ к. съ пассажиро-версты, а съ 1879 года къ платѣ этой присоединенъ былъ государственный сборъ въ размѣръ 15%, вслѣдствіе чего и получилась дѣйствующая нынѣ ставка въ 1,4375 коп. съ пассажира и версты.

На разстояніяхъ свыше 300 верстъ плата взимается уже не съ версты, а за цѣлый поясъ, считая за первый поясъ (отъ 301 до 325 верстъ) 24 к. съ пассажира, а за каждый изъ слѣдующихъ поясовъ, на разстояніи до 3,010 верстъ, по 20 к. съ пассажира, причемъ неполное разстояніе пояса принимается къ разсчету, какъ полное, длина же поясовъ постепенно возрастаетъ; для разстояній свыше 3,010 верстъ, къ платѣ съ пассажира третьяго класса за 3,010 верстъ прибавляется по 40 к. за каждый поясъ въ 70 верстъ.

Оставляя въ полной силѣ строй дѣйствующаго общаго пассажирскаго тарифа, всецѣло оправданный десятилѣтнимъ опытомъ его примѣненія, Министерство Финансовъ остановилось на предположеніи внести въ тарифъ нижеслѣдующія измѣненія, направленные къ обезпеченію желѣзнымъ дорогамъ нѣсколько большей доходности отъ пассажирскаго движенія въ вагонахъ третьяго класса. Начальную пассажиро-верстную ставку имѣется въ виду увеличить на 0,0625 к., т. е. довести ее до 1,5 коп.; засимъ къ платѣ за первыя 160 верстъ, которая по новому разсчету составитъ уже 2 р. 40 к. (т. е. всего на 10 к. болѣе противъ взимаемой нынѣ) предполагается прибавлять по 1 к. съ версты (противъ нынѣшнихъ 0,9 к.); наконецъ, плата за первый поясъ отъ 301 до 325 верстъ подлежить округленію до 25 к. вмѣсто взимаемыхъ нынѣ 24 к., а за три слѣдующихъ пояса, до 400 верстъ, по 25 к. за каждый поясъ вмѣсто нынѣшнихъ 20 к., что, въ общей сложности, на разстояніи до 400 верстъ составитъ прибавку противъ нынѣшняго тарифа въ 40 к., каковая прибавка остается въ неизмѣнномъ видѣ и для всѣхъ дальнѣйшихъ разстояній. Этимъ и ограничиваются всѣ предполагаемыя Министерствомъ Финансовъ измѣненія въ дѣйствующемъ общемъ пассажирскомъ тарифѣ третьяго класса.

Насколько измѣненія, изъ которыхъ главнѣйшее—округленіе начальной пассажиро-верстной ставки до 1,5 к. съ версты (считая въ этой суммѣ и государственный сборъ)—могло бы обуславливаться не только финансовыми соображеніями, но и стремленіемъ къ технической стройности тарифа, представляются умѣренными и нечувствительными для пассажирскаго движенія, видно изъ нижеслѣдующей таблицы, въ которой сопоставлены провозныя платы для пассажировъ третьяго класса по тарифамъ: дѣйствовавшему до 1894 года, нынѣ дѣйствующему и проектированному:

Разстояніе поезда въ верстахъ.	Тарифы:			Увеличеніе (+) или уменьшеніе (—) провозной платы по вновь проектированному тарифу въ сравненіи съ тарифами:	
	Дѣйствовавшій до 1 декабря 1904 года.	Нынѣ дѣйствующій.	Вновь проектируемый.	дѣйствовавшимъ до 1 декабря 1904 года.	дѣйствующимъ въ настоящее время.
	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.	Руб. К.
25.	— 36	— 36	— 38	+ — 2	+ — 2
50.	— 72	— 72	— 75	+ — 3	+ — 3
100.	1 44	1 44	1 50	+ — 6	+ — 6
160.	2 30	2 30	2 40	+ — 10	+ — 10
200.	2 88	2 66	2 80	— — 8	+ — 14
300.	4 32	3 56	3 80	— — 52	+ — 24
400.	5 75	4 40	4 80	— — 95	+ — 40
600.	8 63	6 —	6 40	— 2 23	+ — 40
1,000.	14 38	8 40	8 80	— 5 58	+ — 40
1,500.	21 57	10 80	11 20	— 10 37	+ — 40
3,000.	43 13	16 80	17 20	— 25 93	+ — 40
4,000.	57 50	22 80	23 20	— 34 30	+ — 40
5,000.	71 86	28 40	28 80	— 43 06	+ — 40
6,000.	86 25	34 —	34 40	— 51 85	+ — 40
7,000.	100 63	39 60	40 —	— 60 63	+ — 40
8,000.	115 —	45 60	46 —	— 69 —	+ — 40

Проектированный Министерствомъ Финансовъ тарифъ, по сравненію съ дѣйствующимъ тарифомъ, представляетъ незначительное повышеніе провозной платы, которое, начинаясь съ 0,0625 коп. съ пассажира третьяго класса на разстояніи одной версты, достигаетъ 10 коп. на разстояніи въ 160 верстъ и 40 коп. на разстояніи въ 400 верстъ; засимъ, для всѣхъ послѣдующихъ разстояній эти 40 коп. являются уже высшимъ предѣломъ повышенія; такимъ образомъ, льготный характеръ дѣйствующаго тарифа, введеннаго съ 1 декабря 1894 года, остается въ полной силѣ. Что же касается сравненія проектированнаго тарифа съ тарифомъ, дѣйствовавшимъ до 1 декабря 1894 года, то оно свидѣтельствуетъ о нѣкоторомъ повышеніи провозной платы только на короткихъ разстояніяхъ до 160 верстъ, вслѣдствіе округленія начальной пассажиро-верстной ставки (1,4375 коп.) до 1,5 коп. съ пассажира третьяго класса и версты; однако, высшій размѣръ этого повышенія не идетъ далѣе 10 копѣекъ.

Дѣйствующій нынѣ общій пассажирскій тарифъ для пассажировъ третьяго класса на болѣе дальнихъ разстояніяхъ (свыше 2,000 верстъ) представляется столь пониженнымъ, что въ сибирскомъ сообщеніи даетъ ставку съ пассажира и версты, не окупающую даже собственныхъ эксплуатаціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ. Увеличеніе этого тарифа для каждой отдѣльной поѣздки всего на 40 коп., очевидно, не измѣнитъ такого положенія дѣла и пассажирское сообщеніе съ нашею сибирскою окраиною будетъ, попрежнему, убыточно для нашей желѣзнодорожной сѣти.

При такихъ условіяхъ представлялось бы, на первый взглядъ, вполне цѣлесообразнымъ не ограничиваться проектированнымъ повышеніемъ дѣйствующаго общаго пассажирскаго тарифа третьяго класса, а пойти въ этомъ направленіи далѣе и установить болѣе высокія провозныя платы для дальнихъ разстояній, начиная, примѣрно, съ 3,000 верстъ. Однако, подобное предположеніе, въ случаѣ его осуществленія, едва ли послужило бы серьезнымъ средствомъ къ сколько-нибудь замѣтному ослабленію убыточности для желѣзныхъ дорогъ пассажирскаго движенія, а между тѣмъ съ точки зрѣнія общегосударственныхъ экономическихъ интересовъ оно вызываетъ существенныя возраженія.

Въ самомъ дѣлѣ, пассажирское движеніе на разстояніяхъ свыше 2 тыс. верстъ какъ по числу пассажировъ (поѣздокъ), такъ и по суммѣ выручки представляется малозначущимъ. По даннымъ за 1902 годъ, изъ общаго числа пассажировъ третьяго класса на разстояніи свыше 2 тыс. верстъ проѣхало всего 0,51%; нѣсколько выше этотъ процентъ для пассажировъ втораго класса — 1,44% и, въ особенности, для пассажировъ перваго класса — 1,81%. Вы-

ручка желѣзныхъ дорогъ отъ перевозки пассажировъ на указанныхъ разстояніяхъ составляетъ около $3\frac{1}{2}$ милл. руб. для третьяго класса, около $1\frac{3}{4}$ милл. руб. для втораго класса и около 450 тыс. руб. для перваго класса. Само собою разумѣется, что въ теченіе 1903 года пассажирское движеніе какъ вообще, такъ въ частности и на разстояніяхъ свыше 2 тыс. верстъ увеличилось; но перевозки на дальнихъ разстояніяхъ въ общемъ развиваются очень медленно и составляютъ у насъ ничтожный процентъ общаго числа перевозокъ.

Но если это такъ, то повышеніе тарифа для пассажировъ третьяго класса, слѣдующихъ въ дальнемъ сибирскомъ сообщеніи, не отразилось бы сколько-нибудь замѣтнымъ образомъ на общихъ итогахъ желѣзнодорожной выручки и даже могло бы повести къ совершенно обратнымъ результатамъ. Дѣйствительно, какъ ни мала тарифная ставка въ сообщеніяхъ Европейской Россіи съ Сибирью и Дальнимъ Востокомъ, но, благодаря огромнымъ разстояніямъ этихъ сообщеній, получается для каждаго отдѣльнаго пассажира весьма значительный абсолютный размѣръ провозной платы. Всякое дальнѣйшее увеличеніе этой платы, при крайне слабомъ еще, имѣющемъ неустойчивый характеръ ¹⁾ пассажирскомъ движеніи на дальнюю сибирскую окраину, могло бы существенно стѣснить это движеніе и положить преграду дальнѣйшему его развитію, а между тѣмъ, населенность пассажирскихъ вагоновъ въ Сибири и теперь весьма недостаточна и сибирскіе поѣзда ходятъ въ уменьшенномъ составѣ вагоновъ.

Отсюда видно, что повышеніе нашего пассажирскаго тарифа третьяго класса на дальнихъ разстояніяхъ, въ смыслѣ увеличенія доходовъ нашей желѣзнодорожной сѣти отъ пассажирскаго движенія, представляется мѣрою сомнительною; съ точки же зрѣнія общегосударственныхъ экономическихъ интересовъ такая мѣра едва ли можетъ быть признана желательною. Сибирская желѣзная дорога имѣетъ ближайшею своею цѣлью дать толчокъ торгово-промышленному развитію Сибири, облегчить условія товарнаго обмѣна между сибирскимъ краемъ и Европейскою Россіею, связать крѣпкимъ экономическимъ узломъ эту окраину съ центромъ государства. Такой узелъ уже началъ завязываться, и Сибирь исподволь вовлекается въ экономическій оборотъ центральной Россіи. Быстрому и плодотворному развитію изобилующей естественными богатствами, но слабой численностью населенія нашей сибирской окраины съ европейскою частью государства много содѣйствуетъ дешевизна пассажирскаго тарифа. Благодаря этой дешевизнѣ, въ Сибирь направляются изъ Европейской Россіи безкапитальные или малокапитальные предпримчивые люди, прокладывающіе здѣсь, совокупными усиліями, новые торгово-промышленные пути, завязывающіе торговые сдѣлки, дающіе примѣръ широкой коммерческой инициативы. И чѣмъ болѣе разовьются взаимныя сношенія жителей Сибири и Европейской Россіи, тѣмъ болѣе оживленіе послѣдуетъ въ торговомъ оборотѣ этихъ мѣстностей государства, а слѣдовательно, и въ ихъ грузовомъ движеніи. Въ настоящее время происходитъ экономическое возрожденіе Сибири, благодаря огромнымъ затратамъ труда и капитала, прибывающихъ сюда изъ центральной части государства; но слѣдствіемъ такого возрожденія уже въ ближайшемъ будущемъ явятся грузовыя перевозки изъ Сибири, которыя въ достаточной мѣрѣ вознаграждать желѣзнодорожную сѣть за убытокъ, понесенный ею на дешевомъ пассажирскомъ тарифѣ, связывающемъ нынѣ Европейскую Россію съ Дальнимъ Востокомъ. Очевидно, повышенію пассажирскаго тарифа третьяго класса въ сибирскомъ сообщеніи не настало еще время: въ финансовомъ отношеніи такая мѣра не имѣла бы существеннаго значенія, а между тѣмъ она могла бы задержать экономическое сплоченіе сибирской окраины съ Европейскою Россіею и тѣмъ нанесла бы значительный ущербъ общеэкономическимъ интересамъ государства.

Съ принятіемъ проектированной Министерствомъ Финансовъ схемы общаго пассажирскаго тарифа третьяго класса, увеличеніе выручки желѣзныхъ дорогъ, если осно-

вываться на итогахъ по пассажирскому движенію за 1902 годъ, выразится въ суммѣ 3.637 тыс. руб. Такъ какъ, однако, пассажирское движеніе съ каждымъ годомъ развивается, то нѣтъ, повидимому, сомнѣнія въ томъ, что при крайне умѣренномъ повышеніи тарифа, дѣйствительное увеличеніе выручки желѣзныхъ дорогъ окажется болѣе значительнымъ.

Обращаясь затѣмъ къ разсмотрѣнію дѣйствующихъ пассажирскихъ тарифовъ перваго и втораго классовъ, необходимо принять во вниманіе, что тарифы эти не имѣютъ самостоятельнаго основанія и опредѣляются путемъ извѣстнаго соотношенія къ тарифнымъ ставкамъ третьяго класса.

При открытіи у насъ желѣзныхъ дорогъ для общаго пользованія на всѣхъ дорогахъ примѣнены были къ пассажирскому движенію предѣльныя уставныя ставки, такъ что плата съ пассажировъ перваго класса разсчитывалась по 3 коп. съ человѣка и версты, съ пассажировъ втораго класса—по $2\frac{1}{4}$ коп. и съ пассажировъ третьяго класса—по $1\frac{1}{4}$ коп.; если принять тарифъ третьяго класса за единицу, то ставки высшихъ классовъ выражались для втораго класса цифрою 1,8, для перваго класса 2,4. По введеніи въ 1879 году государственнаго сбора въ размѣрѣ 15% съ пассажировъ третьяго класса и 25%—съ пассажировъ перваго и втораго классовъ, соотношеніе провозныхъ платъ измѣнилось и стало выражаться цифрами 1 : 1,95 : 2,60.

Введеніе государственнаго сбора было равносильно общему увеличенію провозной платы для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ, а между тѣмъ эта плата, при примѣненіи желѣзными дорогами предѣльныхъ уставныхъ ставокъ, представлялась и безъ того весьма значительной, въ особенности, если принять во вниманіе, что она не дифференцировалась соотвѣтственно сдѣланному пассажиромъ разстоянію. Вотъ почему въ теченіе 80-хъ годовъ прошлаго столѣтія наблюдается постепенный переходъ пассажировъ изъ перваго класса во второй и изъ втораго—въ третій. Впрочемъ, переходъ этотъ начался гораздо ранѣе введенія государственнаго сбора: онъ замѣчается уже въ 70-хъ годахъ, но подъ вліяніемъ государственнаго сбора ослабленіе пользованія вагонами двухъ высшихъ классовъ стало совершаться быстрѣе, чѣмъ это имѣло мѣсто въ предшествовавшее время. Въ самомъ дѣлѣ, распредѣленіе пассажировъ по классамъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Проценты общаго итога пассажировъ. Классы:			
	I.	II.	III.	IV.
1873	3,24	14,89	76,80	5,07
1875	3,15	14,41	78,10	4,34
1880	2,40	10,92	86,63	0,16
1885	1,80	8,49	87,82	1,88
1890	1,41	7,16	88,72	2,96
1893	1,28	6,82	87,67	4,23

При осуществленіи реформы пассажирскаго тарифа въ 1894 году, слабое развитіе пассажирскаго движенія въ вагонахъ двухъ высшихъ классовъ приписывалось не только абсолютной высотѣ провозной платы, но также неблагоприятному соотношенію этой платы, взимаемой съ пассажировъ перваго и втораго классовъ, особенно же послѣдняго, съ платой, взимаемой съ пассажировъ третьяго класса. Придавая такое значеніе соотношенію провозныхъ платъ по классамъ, тарифными учрежденіями рѣшено было тарифъ перваго и втораго классовъ установить по схемѣ третьяго класса, съ увеличеніемъ этой схемы для втораго класса въ полтора раза, а для перваго класса—въ два съ половиною раза. Указанныя нормы приняты были какъ въ виду соображенія, что для привлеченія пассажировъ къ пользованію вагонами втораго класса нужно было болѣе замѣтное пониженіе тарифа втораго класса и установленіе возможно благоприятнаго соотношенія его съ тарифомъ третьяго класса, такъ и въ виду того, что вышеприведенное соотношеніе провозныхъ платъ по классамъ въ болѣе степеніи облегчаетъ расцѣты съ пассажирами въ тѣхъ случаяхъ, когда во время пути они переходятъ изъ вагоновъ низшаго класса въ вагоны высшаго класса; оно даетъ возможность при такихъ переходахъ замѣнить всякіе расцѣты простой покупкой

¹⁾ Такъ, напр., общее число взрослыхъ пассажировъ третьяго класса на разстояніяхъ отъ 1,511 до 2,010 верстъ въ 1901 г. достигало 2.180,431, а въ 1902 г. понизилось до 2.169,345.

полубилета третьяго класса при переходѣ изъ этого класса во второй, — покупкой цѣлаго билета третьяго класса при переходѣ изъ второго класса въ первый и, наконецъ, покупкой билета второго класса при переходѣ изъ третьяго класса въ первый; такой же облегченный способъ расчетовъ даетъ возможность не стѣснять переходы изъ класса въ классъ и разрѣшать совершать ихъ или навесь остающийся пассажиру путь или, по его желанію, на любую часть этого пути.

При принятіи, такимъ образомъ, соотношеній въ провозныхъ платахъ по классамъ, стоимость проѣзда въ высшихъ классахъ по общему пассажирскому тарифу 1894 года, въ сравненіи съ платами по дѣйствовавшимъ ранѣе тарифамъ, выразилась слѣдующими цифрами:

Плата со включеніемъ государственнаго сбора.

Расстояніе проѣзда (въ верстахъ).	II классъ.			I классъ.		
	По дѣйстви- вавшему та- рifu.	По новому тарifu.	Пониженіе въ %.	По дѣйстви- вавшему та- рifu.	По новому тарifu.	Пониженіе въ %.
	Въ рубляхъ.	Въ рубляхъ.		Въ рубляхъ.	Въ рубляхъ.	
160.	4,50	3,45	23	6,00	5,75	4
200.	5,63	3,99	29	7,50	6,65	11
300.	8,44	5,34	37	11,25	8,90	21
400.	11,25	6,60	42	15,00	11,00	27
500.	14,06	7,80	45	18,75	13,00	31
600.	16,88	9,00	47	22,50	15,00	35
700.	19,69	9,90	50	26,25	16,50	37
800.	22,50	10,80	52	30,00	18,00	40
900.	25,31	11,70	54	33,75	19,50	43
1,000.	28,13	12,60	55	37,50	21,00	44
1,500.	42,19	19,20	61	56,25	27,00	52
2,000.	56,25	19,20	66	75,00	32,00	57
2,500.	70,31	22,20	69	93,75	37,00	60
3,000.	84,38	25,20	70	112,50	42,00	62

Отсюда видно, что по общему пассажирскому тарифу 1894 года удешевленіе проѣзда въ двухъ высшихъ классахъ, особенно же во второмъ, значительно больше удешевленія проѣзда въ вагонахъ третьяго класса. Тѣмъ не менѣе, какъ общее число пассажировъ въ вагонахъ перваго и второго классовъ, такъ равно и населенность этихъ вагоновъ представляются и въ настоящее время весьма недостаточными. Улучшить такое положеніе вещей съ помощью однихъ лишь тарифныхъ мѣропріятій едва ли возможно. Опытъ пассажирскаго тарифа 1894 года является нагляднымъ доказательствомъ того, что одно лишь пониженіе провозной платы оказывается недостаточнымъ само по себѣ обезпечить желѣзнымъ дорогамъ большее использование публикою вагоновъ двухъ высшихъ классовъ. Если до 1894 года, въ періодъ примѣненія на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ пассажирскихъ тарифовъ по уставнымъ предѣльнымъ ставкамъ и при соотношеніи провозныхъ платъ для третьяго, второго и перваго классовъ, какъ 1:1,8:2,4, а съ 1879 года—какъ 1:1,95:2,60, распределеніе пассажировъ по классамъ вагоновъ было въ общемъ благоприятно для перваго и второго классовъ, нежели съ 1894 года, при дѣйствіи пониженныхъ какъ общихъ, такъ и пригородныхъ тарифовъ и при соотношеніи провозныхъ платъ для третьяго, второго и перваго классовъ, какъ 1:1½:2½, то очевидно, что дешевизна провозной платы въ вагонахъ двухъ высшихъ классовъ, хотя бы она имѣла убыточный для желѣзныхъ дорогъ характеръ, сама по себѣ еще не оказываетъ рѣшающаго вліянія на распределеніе по классамъ всей массы пассажировъ. Но если это такъ, то подобная дешевизна не можетъ быть оправдываема съ точки зрѣнія интересовъ желѣзныхъ дорогъ, какъ коммерческихъ предпріятій. Повышеніе тарифа при такихъ условіяхъ является дѣломъ простой необходимости. Не подлежитъ, конечно, никакому сомнѣнію, что съ увеличеніемъ провозной платы для пассажировъ высшихъ классовъ, часть ихъ перейдетъ изъ перваго класса во второй, а часть—изъ второго въ третій. Съ этимъ обстоятельствомъ необходимо считаться, но зна-

ченіе его не слѣдуетъ преувеличивать. Каковы бы ни были размѣры провозныхъ платъ, разъ существуетъ нѣсколько классовъ вагоновъ, всегда высшіе, болѣе дорогіе, будутъ въ меньшей мѣрѣ использованы пассажирами и въ меньшей мѣрѣ населены, по сравненію съ низшими, болѣе дешевыми для проѣзда вагонами. Это явленіе будетъ одинаково наблюдаться при дѣйствіи высокихъ пассажирскихъ тарифовъ (какъ это было у насъ до 1894 года), какъ и при дешевыхъ, въ Россіи, такъ и за границею. Въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ было бы, конечно, возможное сокращеніе числа классовъ, со взиманіемъ болѣе низкой или болѣе высокой провозной платы въ зависимости лишь отъ скорости движенія и предоставляемыхъ пассажирамъ особыхъ удобствъ (спальныя мѣста, рестораны и т. п.). Но пока существуетъ нынѣшнее разнообразіе вагоновъ, до тѣхъ поръ будетъ существовать и тяготѣніе пассажировъ къ низшимъ классамъ, въ особенности въ странахъ, гдѣ, какъ это наблюдается у насъ, потребности комфорта развиты въ народной массѣ очень слабо. Съ другой стороны, при всякомъ уровнѣ провозныхъ платъ, если только послѣднія не достигаютъ слишкомъ уже высокаго размѣра, часть пассажировъ всегда будетъ пользоваться вагонами высшихъ классовъ. У насъ, въ особенности, при нашихъ огромныхъ разстояніяхъ, пассажиры весьма нерѣдко предпочитаютъ путешествовать въ вагонахъ высшихъ классовъ только потому, что вагоны эти, будучи вообще менѣе населены, тѣмъ самымъ предоставляютъ большія удобства. Этимъ объясняется, между прочимъ, то обстоятельство, что средній пробѣгъ пассажировъ перваго и второго классовъ гораздо длиннѣе по сравненію съ таковымъ же пробѣгомъ пассажировъ третьяго класса. Достойно вниманія, что процентъ поѣздокъ въ вагонахъ двухъ высшихъ классовъ съ возрастаніемъ разстоянія увеличивается у насъ какъ по общему, такъ и по пригородному тарифамъ. Такъ, напримѣръ, процентъ поѣздокъ по общему тарифу на разстояніяхъ до 100 верстъ колеблется въ предѣлахъ 6,6%—7,5%, на разстояніяхъ же 1,500—2,000 верстъ процентъ этотъ составляетъ уже отъ 29,8 до 34,4%, а на разстояніяхъ отъ 2,000 до 3,000 верстъ—22,6%—30,5%. Умѣренное повышеніе тарифа для пассажировъ перваго и второго классовъ, которые въ настоящее время, при дѣйствіи нынѣшнихъ тарифныхъ ставокъ, приносятъ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ значительный убытокъ, очевидно, лишь въ очень малой степени можетъ повліять на тѣ причины экономическаго и социальнаго характера, въ силу которыхъ совершается нынѣ распределеніе пассажировъ по классамъ вагоновъ.

Признавая, такимъ образомъ, необходимымъ прибѣгнуть къ умѣренному повышенію провозной платы для пассажировъ перваго и второго классовъ, необходимо имѣть въ виду, что такое повышеніе сводится къ измѣненію существующаго соотношенія между этими классами и третьимъ. На первый взглядъ казалось бы возможнымъ возстановить норму, дѣйствовавшую въ этомъ отношеніи до реформы 1894 года, т. е. 1:1,95:2,60. Однако, норма эта лишена того огромнаго достоинства, которымъ обладаетъ соотношеніе, введенное реформою 1894 года; она существенно затрудняетъ расчеты съ пассажирами въ тѣхъ, весьма нерѣдкихъ на практикѣ случаяхъ, когда они, во время пути, переходятъ изъ вагоновъ назшаго класса въ вагоны высшаго класса, тогда какъ, при дѣйствіи нынѣшняго соотношенія, эти расчеты очень просты. Сохраненіе такой простоты и на будущее время представляется весьма желательнымъ. Поэтому Министерство Финансовъ остановилось на предположеніи ввести на будущее время соотношеніе между классами, считая третій классъ за единицу, какъ 1:1,75:2,75. Такое соотношеніе дастъ возможность, при переходахъ пассажира изъ низшаго класса въ высшій, замѣнить расчеты простой покупкой трехъ дѣтскихъ билетовъ третьяго класса при переходѣ ихъ изъ этого класса во второй, прикупкою полнаго билета третьяго класса—при переходѣ изъ второго класса въ первый и, наконецъ, прикупкою билета второго класса—при переходѣ изъ третьяго класса въ первый; при такомъ облегченномъ способѣ расчетовъ переходы пассажировъ изъ класса въ классъ не будутъ стѣснены и могутъ совершаться или на весь остающийся пассажиру путь, или, по его желанію, на любую часть этого пути.

Въ огромномъ большинствѣ западно-европейскихъ государствъ соотношеніе провозной платы въ вагонахъ второго и перваго классовъ съ таковой же платой въ вагонахъ третьяго класса представляется болѣе благоприятнымъ, нежели предполагаемое выше и даже по сравненію съ нынѣ дѣйствующимъ у насъ соотношеніемъ, причемъ въ особенно льготное положеніе поставлены пассажиры перваго класса. Такъ, напр., въ Англіи, Франціи, Германіи, Бельгіи, Голландіи, Швеции и Норвегіи провозная плата для пассажировъ втораго класса превышаетъ отъ $1\frac{1}{2}$ до $1\frac{7}{10}$ раза, а перваго класса—отъ 2 до $2\frac{1}{4}$ раза таковую же плату въ вагонахъ третьяго класса; въ Пруссіи разсматриваемое соотношеніе выражается цифрами $1:1\frac{1}{2}:2$. Но при оцѣнкѣ этого явленія необходимо имѣть въ виду, что во всѣхъ упомянутыхъ странахъ существуютъ высокія тарифныя ставки уже для пассажировъ третьяго класса, причемъ не примѣняется дифференцировка тарифа въ зависимости отъ разстоянія; такимъ образомъ, абсолютный размѣръ провозной платы въ вагонахъ перваго и втораго классовъ, несмотря на благоприятное соотношеніе этой платы съ платою въ вагонахъ третьяго класса, все же оказывается весьма значительнымъ. Изъ числа европейскихъ странъ пониженные и притомъ дифференціальныя тарифы (по поясной системѣ) введены въ Австрію, но здѣсь, какъ и слѣдовало ожидать, принято совершенно иное соотношеніе провозныхъ платъ по классамъ, нежели въ остальныхъ странахъ Европы, какъ это видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

Австрійскія казен. жел. дор.
Разстоянія въ километр.

Во сколько разъ
провозная плата I
и II классовъ пре-
вышаетъ таковую
же плату въ ваго-
нахъ III класса.

I класса. II класса

До 150 километр.	3	$1\frac{4}{5}$
Отъ 151—300 „	$3\frac{1}{6}$	$1\frac{5}{6}$
„ 301—600 „	$3\frac{1}{2}$	2
Свыше 600 „	$4\frac{1}{8}$	$2\frac{1}{4}$

Такимъ образомъ, въ Австріи соотношеніе провозныхъ платъ по классамъ измѣняется соотвѣтственно разстояніямъ пробѣга, причемъ уже на протяженіи до 150 километровъ съ пассажировъ перваго класса взимается въ три раза, а съ пассажировъ втораго класса въ $1\frac{4}{5}$ раза дороже, по сравненію съ пассажирами третьяго класса. Очевидно, что чѣмъ умѣреннѣе тарифная ставка для пассажировъ третьяго класса, дифференцирующаяся къ тому же въ зависимости отъ разстоянія, тѣмъ болѣе оснований къ установленію повышеннаго тарифа для пассажировъ втораго и перваго классовъ, путемъ соотвѣтствующаго соотношенія, такъ какъ при этомъ условіи въ концѣ концовъ получаютъ провозныя платы, все же доступныя лицамъ, которыя, по своему экономическому и социальному положенію или въ силу иныхъ соображеній, совершаютъ свои поѣздки въ вагонахъ высшихъ классовъ.

Разсматриваемое съ этой точки зрѣнія, предполагаемое повышение нашего тарифа для пассажировъ двухъ высшихъ классовъ соотвѣтствуетъ требованіямъ умѣренности и осторожности. Даже въ случаѣ осуществленія предположеній Министерства Финансовъ относительно умѣреннаго повышения дѣйствующаго у насъ общаго пассажирскаго тарифа третьяго класса, тарифъ этотъ все же остается однимъ изъ наиболѣе дешевыхъ въ Европѣ, а на дальнихъ разстояніяхъ оказывается прямо убыточнымъ. Тарифомъ этимъ пользуются, по большей части, низшіе слои населенія, сравнительно менѣе обеспеченные въ экономическомъ отношеніи. Между тѣмъ въ вагонахъ высшихъ классовъ путешествуетъ преимущественно та часть публики, которая принадлежитъ къ болѣе зажиточной части общества; для этихъ пассажировъ предполагаемое увеличеніе пробѣздной платы, съ введеніемъ новаго соотношенія по классамъ, не будетъ слишкомъ чувствительнымъ обремененіемъ, въ особенности, если принять во вниманіе, что преобладающимъ у насъ типомъ поѣздокъ являются у насъ поѣздки на короткихъ разстояніяхъ, когда абсолютная высота платы не достигаетъ сколько-нибудь значительныхъ размѣровъ. Насколько вообще предполагаемое

повышеніе пассажирскаго тарифа перваго и втораго классовъ представляется умѣреннымъ, видно изъ нижеслѣдующаго сопоставленія:

Расстояние пробѣга въ верстахъ.	Плата со включеніемъ государственнаго сбора.							
	II классъ.				I классъ			
	По тарифу, дѣйствовав. до 1894 г.	По дѣйствующему тарифу.	По предполагаемому тарифу.	Повышеніе противъ дѣйствующаго тарифа.	По тарифу, дѣйствовав. до 1894 г.	По дѣйствующему тарифу.	По предполагаемому тарифу.	Повышеніе противъ дѣйствующаго тарифа.
100. . .	2,82	2,16	2,63	—,47	3,75	3,60	4,13	+ ,53
200. . .	5,63	3,99	4,90	+ ,91	7,50	6,65	7,70	+ 1,05
300. . .	8,44	5,34	6,65	+ 1,31	11,25	8,90	10,45	+ 1,55
400. . .	11,25	6,60	8,40	+ 1,80	15,00	11,00	13,20	+ 2,20
600. . .	16,88	9,00	11,20	+ 2,20	22,50	15,00	17,60	+ 2,60
1,000. . .	28,13	12,60	15,40	+ 2,80	37,50	21,00	24,20	+ 3,20
1,500. . .	42,19	16,20	19,60	+ 3,40	56,25	27,00	30,80	+ 3,80
3,000. . .	84,38	25,20	30,10	+ 4,90	112,50	42,00	47,30	+ 5,30
4,000. . .	112,50	34,20	40,60	+ 6,40	150,00	57,00	63,80	+ 6,80
5,000. . .	140,63	42,60	50,40	+ 7,80	187,50	71,00	79,20	+ 8,20
6,000. . .	168,75	51,00	60,20	+ 9,20	225,00	85,00	94,60	+ 9,60
7,000. . .	196,88	59,40	70,00	+ 10,60	262,50	99,00	110,00	+ 11,00
8,000. . .	225,00	68,40	80,50	+ 12,10	300,00	114,00	126,50	+ 12,50

Отсюда усматривается, что съ измѣненіемъ соотношенія перваго и втораго классовъ къ третьему, какъ $2,75:1,75:1$, увеличеніе провозныхъ платъ для двухъ высшихъ классовъ получается весьма умѣренное, такъ какъ на разстояніяхъ до 600 верстъ, по которымъ въ настоящее время происходитъ болѣе 90% всѣхъ поѣздокъ перваго класса и болѣе 95% всѣхъ поѣздокъ втораго класса, оно не превышаетъ 2 р. 20 к. для пассажира втораго класса и 2 р. 60 к. для пассажира перваго класса. На огромномъ разстояніи до китайской границы, въ 8,000 верстъ, провозная плата увеличится: для пассажира перваго класса всего на 12 р. 50 к. и для пассажира втораго класса—на 12 р. 10 к. Засимъ сравненіе проектируемаго Министерствомъ Финансовъ тарифа съ дѣйствовавшимъ до 1894 г. приводитъ къ заключенію, что нѣкоторое вздорожаніе провозной платы получается лишь на короткихъ разстояніяхъ и притомъ исключительно для пассажировъ перваго класса; высшій предѣлъ этого вздорожанія приходится на 100 верстахъ, гдѣ онъ достигаетъ 38 к.; на 200 верстахъ вздорожаніе уменьшается до 20 к., а на 300 верстахъ проектируемый тарифъ оказывается уже дешевле того, который дѣйствовалъ до 1894 г.; что касается тарифа втораго класса, то онъ на всѣхъ разстояніяхъ будетъ дешевле сравнительно съ дореформеннымъ тарифомъ.

Финансовыя результаты отъ предполагаемаго повышения общаго пассажирскаго тарифа двухъ высшихъ классовъ представляются, по приблизительному расчету, въ слѣдующемъ видѣ. По даннымъ за 1902 годъ, выручка желѣзныхъ дорогъ съ пассажировъ перваго класса выразилась по общему тарифу въ суммѣ 5,707,617 руб., а съ пассажировъ втораго класса—въ суммѣ 19,960,562 руб., считая въ томъ числѣ и государственный сборъ; кромѣ того, по уменьшеннымъ пригороднымъ тарифамъ выручено съ пассажировъ перваго класса 572,963 руб., а съ пассажировъ втораго класса—3,229,636 руб. Съ измѣненіемъ соотношеній между классами и въ виду проектированнаго повышенія тарифа третьяго класса, соотвѣтственно должна увеличиться и общая сумма выручки желѣзныхъ дорогъ отъ перевозки пассажировъ. Увеличеніе это, если основываться на итогахъ по пассажирскому движенію за 1902 годъ, составитъ, въ общей сложности для перваго и втораго классовъ: по общему тарифу—5,545 тыс. руб. и по уменьшеннымъ пригороднымъ тарифамъ—595 тыс. руб., а всего 6.140 тыс. руб. Расчетъ этотъ отнюдь не можетъ быть признанъ преувеличеннымъ. Въ самомъ дѣлѣ, хотя вслѣдствіе увеличенія провозной платы, часть пассажировъ изъ перваго класса перейдетъ, быть можетъ, во второй, а изъ втораго—въ третій, однако, нѣтъ никакихъ оснований предполагать, чтобы въ 1906 году, когда но-

вый повышенный тарифъ можетъ быть примѣненъ въ полномъ объемѣ за цѣлый годъ, общее число пассажировъ перваго и втораго классовъ, постоянно возрастающее изъ года въ годъ, сократилось до размѣровъ движенія 1902 года.

Насколько такое предположеніе представляется мало основательнымъ, видно изъ нижеслѣдующаго сопоставленія статистическихъ данныхъ за 1902 годъ, разработанныхъ департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ. Общее число пассажировъ перваго класса достигаетъ въ томъ году 1.205,329; пассажировъ же втораго класса было 10.415,373; поѣздки этихъ пассажировъ сосредоточивались на короткихъ разстояніяхъ до 100 верстъ: на этомъ разстояніи проѣхало 62,1% общаго числа пассажировъ перваго класса и около 72% пассажировъ втораго класса. Такъ какъ проектируемое Министерствомъ Финансовъ повышение провозной платы для означенныхъ пассажировъ составитъ 47 коп. для втораго класса и 53 коп. для перваго класса, то едва ли возможны сколько-нибудь серьезные опасенія, чтобы въ 1906 году, изъ-за таковой надбавки, могло сократиться число пассажировъ двухъ высшихъ классовъ, или начался переходъ ихъ въ соответствующую низшую классы.

Дальнѣйшее сосредоточеніе пассажирскаго движенія двухъ высшихъ классовъ замѣчается на разстояніяхъ отъ 101 до 500 верстъ; въ 1902 году изъ общаго числа пассажировъ перваго класса проѣхало на такихъ разстояніяхъ 23%, втораго же класса—около 20%. Абсолютное увеличеніе провозной платы для всѣхъ означенныхъ пассажировъ предположено отъ 47 коп. до 2 руб. по второму классу и отъ 53 коп. до 2 руб. 40 коп. по первому классу. Такая надбавка не останется, быть можетъ, безъ нѣкотораго вліянія на переходъ пассажировъ перваго и втораго классовъ въ вагоны соответственно низшихъ классовъ, но едва ли такой переходъ приметъ сколько-нибудь значительные размѣры. Въ этомъ отношеніи необходимо принять во вниманіе, что даже въ 1894 году, при дѣйствіи высокихъ пассажирскихъ тарифовъ, изъ общаго числа пассажировъ перваго и втораго классовъ, проѣхавшихъ на разстояніяхъ отъ 101 до 500 верстъ, приходилось на долю перваго класса около 30% и на долю втораго класса—около 25%.

Что касается, наконецъ, остающихся 15% общаго числа пассажировъ перваго класса и 8% пассажировъ втораго класса, совершившихъ въ 1902 году поѣздки на разстояніяхъ свыше 500 верстъ, то едва ли возможны опасенія, что предполагаемое повышение провозной платы побудитъ такихъ пассажировъ къ переходу въ вагоны соответственно низшихъ классовъ. Не говоря уже о томъ, что при единовременномъ, по общему правилу, характерѣ расхода, сопряженнаго съ поѣздкою на дальнее разстояніе, надбавка къ провозной платѣ, достигающая на огромномъ разстояніи въ 3.000 верстъ всего 4 руб. 90 коп. для втораго и 5 руб. 30 коп. для перваго класса, едва ли можетъ имѣть рѣшающее значеніе на выборъ пассажиромъ низшаго класса, нельзя не считаться съ тѣмъ еще обстоятельствомъ, что поѣздка на дальнихъ разстояніяхъ уже сама по себѣ, какъ о томъ свидѣлствуетъ опытъ повседневной жизни, побуждаетъ пассажира къ пользованію вагономъ сравнительно высшаго класса, такъ какъ вагоны перваго и втораго классовъ, благодаря ихъ меньшей населенности, предоставляютъ пассажиру столь необходимый въ дальнемъ путешествіи комфортъ и обыкновенно обеспечиваютъ возможность располагать цѣлою скамейкою для ночного отдыха, что имѣетъ огромную важность въ нашей странѣ, гдѣ скорость обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ не особенно значительна, а разстоянія громадны.

Такимъ образомъ, имѣется достаточное основаніе полагать, что проектируемое для всѣхъ трехъ классовъ повышение провозной платы не измѣнитъ сложившагося характера нашего пассажирскаго движенія, не повліяетъ сколько-нибудь замѣтнымъ образомъ на переходъ пассажировъ двухъ высшихъ классовъ въ вагоны соответственно низшихъ классовъ и поведетъ къ нѣкоторому усиленію доходности желѣзныхъ дорогъ отъ пассажирскаго движенія, отнюдь не стѣснивъ послѣдняго. Общій итогъ увеличенія выручки желѣзныхъ дорогъ отъ предположен-

наго Министерствомъ Финансовъ повышенія пассажирскаго тарифа можетъ быть исчисленъ, приблизительно, въ суммѣ около 10 милл. руб.; часть этой суммы (около 2,3 милл. руб.) составитъ выручку частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, но это обстоятельство остается для казны не безразличнымъ, такъ какъ она участвуетъ въ распредѣленіи чистаго дохода означенныхъ обществъ. Такъ какъ, однако, пассажирское движеніе увеличивается съ каждымъ годомъ, а новый пассажирскій тарифъ отразится полностью на годовой выручкѣ лишь 1906 года, то приведенные выше расчеты, основанные на статистическихъ итогахъ пассажирскаго движенія за 1902 годъ, представляютъ собою лишь низшій размѣръ увеличенія желѣзнодорожной выручки, на которое казна можетъ рассчитывать; дѣйствительные размѣры такого увеличенія окажутся гораздо болѣе значительными.

Совѣщаніе довѣренныхъ, особоуполномоченныхъ и мастеровъ маслослѣльныхъ товариществъ въ г. Курганѣ.

Засѣданія совѣщанія состоялись 30 и 31 октября, въ помѣщеніи сельскохозяйственнаго отдѣла, подъ предсѣтельствомъ завѣдывающаго организаціей А. Н. Балакшина; присутствовало: 30 уполномоченныхъ, 31 довѣренный, 31 мастеръ и сотрудники организаціи по устройству и веденію товариществъ.

Предсѣдательствующій, открывая засѣданіе, ознакомилъ собраніе съ цифровыми данными изъ отчета организаціи за 1904 г., показывающими, что 71 кооперативнымъ заводомъ, къ концу отчетнаго года (къ 1 октября), было принято молока 1.717,823 п., выработано масла 83,942 п., имущества товарищества имѣютъ на сумму 124,869 р., собственного капитала 98,816 р. и долговъ, состоящихъ за ними, до 70,000 р. „Дѣло товариществъ“, закончилъ г. Балакшинъ свой цифровой обзоръ, насколько можно теперь судить, упрочилось, а поэтому хотѣлось бы намъ совместно обсудить и выяснить изложенные въ программѣ вопросы, а также выслушать отъ присутствующихъ здѣсь указанія и совѣты о дальнѣйшемъ веденіи дѣла, высказаться о тѣхъ недостаткахъ и пробѣлахъ, которые могли встрѣчаться въ практикѣ организаціи...

Первымъ на очередь ставится вопросъ объ отношеніи довѣренныхъ къ товариществамъ и къ организаціи, обязанностяхъ ихъ, о формѣ довѣренностей и условій. Большинство уполномоченныхъ пожелали обсудить подробнѣе обязанности довѣреннаго, о предоставленіи ему до извѣстнаго предѣла свободнаго дѣйствія въ дѣлѣ товарищества и самостоятельнаго расходованія до извѣстной суммы артельныхъ денегъ. Единовременно возникъ вопросъ о желаніи измѣнить существующій во многихъ товариществахъ наемъ довѣреннаго съ торговъ, такъ какъ нѣкоторые находили такой порядокъ не только непрактичнымъ, но и весьма нежелательнымъ. Торги привлекаютъ преимущественно людей малозажиточныхъ, нуждающихся въ деньгахъ; полагая, что обязанности довѣреннаго не слишкомъ большія, не отнимутъ много времени, дадутъ возможность править и свое хозяйство, они сбиваютъ между собою цѣну до ничтожныхъ размѣровъ и, конечно, мало интересуются дѣлами артели, плохо слѣдятъ за заводомъ, занимаясь большею частью своимъ личнымъ дѣломъ.

Послѣ продолжительнаго и оживленнаго обсужденія этихъ вопросовъ, собраніе постановило: 1) предоставить довѣренному большую свободу въ дѣлахъ товарищества, но лишь съ тѣмъ, чтобы вопросы, имѣющие болѣе важное значеніе рѣшались на собраніи членовъ товарищества; 2) самостоятельный расходъ денегъ довѣренными не долженъ превышать 50—75 р.; 3) довѣренный обязанъ слѣдить за всей хозяйственной частью маслослѣльнаго завода, знать о количествѣ принимаемаго молока, о выходахъ; желательно, чтобы онъ чаще собиралъ артельщиковъ, знакомилъ ихъ съ подробными отчетами и дѣлами по заводу; при

продажѣ масла довѣренный обязанъ, прежде всего, справляться въ разныхъ конторахъ о цѣнахъ, не продавать въ первую попавшуюся контору, на проданное масло получать отъ фирмы подробный, оплаченный гербовымъ сборомъ, счетъ и проч.; 4) наемъ довѣреннаго съ торговъ нежелателенъ: довѣренный долженъ выбираться собраніемъ членовъ товарищества; размѣръ жалованья довѣренному предоставляется усмотрѣнію товарищества; 5) въ форму условія по найму довѣреннаго внести, до какой суммы довѣряется ему пріобрѣтать имущество въ кредитъ.

По вопросу объ отчисленіи извѣстнаго процента въ запасный капиталъ и о выдачѣ денегъ впередъ за молоко для разныхъ сельскохозяйственныхъ надобностей, собраніе высказалось за желательность, чтобы деньги всегда имѣлись въ артеляхъ и употреблялись бы для нуждъ послѣднихъ; выдача денегъ впередъ за молоко можетъ производиться, но съ тѣмъ лишь разсчетомъ, сколько сдатчикъ можетъ заносить за молоко.

По вопросу о выборѣ учетчиковъ собраніе выразило желаніе имѣть ихъ по одному изъ каждого селенія; при учетѣхъ вмѣнить имъ въ обязанность пересчитывать наличность денегъ и провѣрять выданныя впередъ за молоко.

О принятіи новыхъ членовъ въ товарищество собраніе высказалось утвердительно. „Чѣмъ больше артельщиковъ, тѣмъ меньше будетъ у артели расходовать“, — раздавались голоса.

Вопросъ объ отношеніи маслодѣльныхъ мастеровъ къ товариществу, ихъ обязанностяхъ и условіяхъ, вызвалъ среди собранія оживленные пренія, такъ какъ на сцену выступили интересы хозяина и служащаго. На предложеніе предсѣдательствующаго высказаться, мастера предъявили цѣлый рядъ формулированныхъ требованій. Вотъ, нѣкоторыя изъ этихъ требованій условія заключать на круглый годъ, съ однимъ для всѣхъ жалованьемъ въ 400 р.; добавочныя получать не съ пуда и качества масла, а съ переработаннаго молока по $\frac{1}{2}$ коп. за каждый пудъ; имѣть готовую квартиру, отопленіе и освѣщеніе или же получать квартирныя деньги по 5 р. въ мѣсяцъ; предоставить полную свободу въ заводѣ; счетную часть исполнять лишь въ томъ случаѣ, если будетъ данъ помощникъ; отлучки изъ района завода должны быть безъ разрѣшенія довѣреннаго, а лишь предупреждать его о таковыхъ; заниматься посторонними предпріятіями; увольненіе — съ согласія организациі. Большая часть этихъ требованій была встрѣчена со стороны уполномоченныхъ и довѣренныхъ сильнымъ отпоромъ, такъ что мастера должны были прекратить дальнѣйшую ихъ защиту.

Послѣ продолжительнаго обсужденія собраніе постановляетъ: 1) Условія съ мастерами заключать на опредѣленный срокъ — на годъ или отъ молока до молока. 2) Добавочныя мастерамъ платить съ пуда первосортнаго масла. 3) Техническую часть предоставить въ полное распоряженіе мастера, а хозяйственную — довѣреннаго. 4) Желательно при расчетахъ за молоко не отрывать мастера отъ работы; мастеръ долженъ подсчитывать только молоко, дѣлать общій разсчетный листъ, по которому довѣренный расчитываетъ сдатчиковъ. 5) Отлучки мастера изъ района завода должны быть съ согласія довѣреннаго. 6) Посторонними предпріятіями мастеръ долженъ заниматься съ разрѣшенія артели.

Слѣдующій вопросъ, предложенный къ обсужденію — это продажа масла черезъ курганское сельскохозяйственное товарищество. Нѣкоторые изъ довѣренныхъ высказались благопріятно относительно продажи масла черезъ курганское товарищество. Болѣе же пространно высказывался по этому вопросу довѣренный матасинской артели г. Кучковскій. Прежде всего онъ заявилъ, что ему извѣстны случаи продажи товариществомъ артельного масла мѣстнымъ экспортнымъ фирмамъ. По его мнѣнію, такая продажа для артели не выгодна. Артели, сдавая въ товарищество масло, надѣются, что оно имъ будетъ обезпечивать болѣе выгодную продажу, изыскивая для этого заграничные рынки. Получать же съ артелей комиссіонныя деньги и продавать ихъ товаръ на мѣстномъ рынкѣ — это вводить ихъ только въ убытки. Далѣе, указывая на болѣе сравнительно расходы товарищества, г. Кучковскій высказывается за желательность устройства въ Курганѣ артельного склада для

масла, имѣть при немъ служащаго и браковщика, получать телеграфные бюллетени съ крупныхъ потребительскихъ рынковъ о состояніи цѣнъ. Имѣя такой складъ, который можетъ послужить переходной ступенью къ центральному бюро по продажѣ масла и закупкѣ матеріаловъ, явилась бы возможность выручать за свое масло лучшія цѣны, чѣмъ теперь, „бѣгая по конторамъ и навязывая имъ свой товаръ“. Собраніе, принципиально соглашаясь съ высказаннымъ г. Кучковскимъ предложеніемъ, постановило: вопросъ этотъ, какъ требующій детальной разработки пока оставить открытымъ. Что касается товариществъ по продажѣ масла, собраніе находитъ ихъ необходимыми, но при этомъ считаетъ необходимымъ, чтобы подобныя товарищества были хорошо освѣдомлены о состояніи различныхъ рынковъ, соблюдая строгую экономію въ расходахъ по веденію дѣла и направляя масло на тѣ рынки, гдѣ цѣны на него могли бы выручаться болѣе выгодныя.

По вопросу объ открытіи при артеляхъ лавокъ для торговли товарами, потребными для крестьянъ, собраніе высказалось единогласно за желательность ихъ и объединеніе для совмѣстной покупки товаровъ. Особенно необходимымъ устройство артельныхъ лавокъ собраніе находитъ въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ частные предприниматели при заводахъ имѣютъ свои лавки. „Другой мужикъ и съ удовольствіемъ бы“, — высказываются нѣкоторые изъ уполномоченныхъ, — „поступилъ въ артель, да не можетъ, потому что забрался много по лавкѣ у частнаго маслозаводчика“. Что артельныя лавки крайне необходимы для крестьянъ — показываетъ слѣдующій, конечно, не единичный случай: на примѣръ, въ селеніи, гдѣ имѣлся частный маслодѣльный заводъ, съ лавкою при немъ, единственною, нужно замѣтить, открывается артельный заводъ. Заводчикъ узнаетъ объ этомъ, запугиваетъ многихъ обывателей, что, дескать, онъ не только лишитъ ихъ кредита по лавкѣ, но и за деньги не будетъ продавать тѣмъ, которые перейдутъ въ артель. Въ результатѣ — половина деревни остается въ его рукахъ, а артельщики, дѣйствительно, на первое время лишаются возможности покупать въ его лавкѣ предметы первой необходимости.

По вопросу о довольно частыхъ случаяхъ порчи молока сдатчиками и о мѣрахъ противъ этого, собраніе находило, что искоренить ихъ путемъ мелкихъ штрафовъ довольно трудно, а поэтому желательно было бы установить болѣе радикальныя мѣры, а именно: внести въ условіе, что за порчу молока въ первый разъ подвергать артельщиковъ штрафу въ размѣрѣ половиннаго разсчета за мѣсяцъ, во второй — за весь мѣсяцъ, а въ третій — исключать изъ артели.

По вопросу о сборкѣ молока по дворамъ собраніе высказалось за преимущество носки на заводъ, мотивируя тѣмъ, что при сборкѣ нельзя контролировать молоко, наблюдая за чистотой посуды и проч.

Переходя къ вопросу о значеніи хорошо устроенныхъ заводовъ, предсѣдательствующій собраніемъ отмѣчаетъ, что на нѣкоторыхъ заводахъ, перерабатывающихъ большое количество молока, имѣется по 3 и болѣе ручныхъ сепаратора, тогда какъ можно было бы ограничиться однимъ, устройвъ конный приводъ. Далѣе, указывая на скорую и выгодную въ смыслѣ экономіи работу сепаратора съ приводомъ, просило собраніе обсудить этотъ вопросъ, причемъ послѣднее единогласно признало желательнымъ снабжать заводы, перерабатывающіе болѣе 20—25 тысячъ пуд. молока конными приводами.

По вопросу о страхованіи заводовъ на случай пожара собраніе высказалось утвердительно, причемъ присутствовавшимъ агентомъ страхового общества были сообщены подробныя условія для страхованія.

По вопросу о практикантахъ, собраніе постановило: на заводахъ съ отдѣленіями желательно имѣть практикантовъ или помощниковъ мастера, принимая во вниманіе то, что рабочіе иногда уходятъ въ самое горячее время, и работа пріостанавливается; кромѣ того, практика даетъ возможность имъ основательнѣе изучить при мѣстныхъ условіяхъ свою специальность.

Уполномоченный и довѣренный бековской артели, Ишимскаго уѣзда, а затѣмъ и другіе ходатайствовали передъ мѣстнымъ сельскохозяйственнымъ отдѣломъ о содѣйствіи

по арендованію казенныхъ участковъ, что, было, встрѣтило сочувствіе и среди собранія.

Затѣмъ нѣкоторые изъ мастеровъ предложили собранію обсудить вопросъ о выпискѣ артелью книгъ и періодическихъ изданій по молочному хозяйству для завода, причемъ собраніе, обсудивъ этотъ вопросъ, постановило образовывать при заводахъ бібліотеки по молочному хозяйству и выписать періодическіе журналы.

Вопросъ объ образованіи общества взаимопомощи сибирскимъ маслослѣднымъ мастерамъ былъ рассмотрѣнъ 30 октября на частномъ совѣщаніи мастеровъ, подъ предсѣдательствомъ г. Балакшина, причемъ для составленія проекта этого общества были взяты за образецъ уставы харьковского общества вспоможенія занимающихся ремесленнымъ трудомъ (основ. въ 1898 г.) и смоленскаго вспомогательнаго общества купеческихъ приказчиковъ (основ. въ 1892 г.).

Совѣщаніемъ намѣчены слѣдующія главныя положенія. Общество имѣетъ цѣлю оказывать помощь своимъ дѣйствительнымъ членамъ и ихъ семействамъ. Дѣйствительными членами считаются маслослѣдные мастера, проживающіе въ Сибири и въ смежныхъ съ ней уѣздахъ сосѣднихъ губерній. Члены общества недѣлятся, какъ въ вышепоименованныхъ обществахъ, на разряды, но предполагается одинъ разрядъ, и ежегодный взносъ опредѣленъ въ 5 р. На образованіе неприкосновеннаго капитала отчисляется до 30% поступлений. Помощь можетъ быть оказываема выдачею ссудъ съ возвратомъ и безвозвратныхъ пособій, а также помощью въ пріисканіи мѣстъ, въ рекомендаціи мастеровъ, въ устройствѣ товарищескихъ бібліотекъ, медицинской помощи и проч. Для того, чтобы общество могло начать свою дѣятельность въ наивозможно короткій срокъ, первые годы ограничиться выдачею возвратныхъ ссудъ впредь до образованія достаточнаго капитала.

Труднымъ вопросомъ для рѣшенія явился вопросъ объ управленіи дѣлами общества. Такъ какъ члены этого общества, маслослѣдные мастера, живутъ по одному въ селеніяхъ, разбросанныхъ на громадное пространство, то они не могутъ составлять большихъ собраній и избирать изъ себя многочисленное правленіе. По предложенію предсѣдательствующаго совѣщаніемъ, предложено обратиться къ курганскому отдѣлу И. м. о. с. х., чтобы онъ взялъ подъ свое покровительство это общество, а правленіе отдѣла приняло бы на себя обязанности правленія общества, съ введеніемъ въ это правленіе одного изъ маслослѣдныхъ мастеровъ по выбору и завѣдующаго организаціей по устройству кооперативныхъ маслослѣдныхъ товариществъ.

Предсѣдатель совѣщанія г. Балакшинъ принялъ на себя трудъ составить детально уставъ и представить его на разсмотрѣніе омскаго сѣзда. Мастеровъ, желающихъ быть членами предполагаемаго общества, записалось 23 человекъ.

А. Н.

г. Курганъ.

Спеціальныя корреспонденціи.

ИЗЪ АНГЛИИ.

Причины паденія англійскихъ бумагъ.—Институтъ секретарей.—Джонъ Бернсъ о пьянствѣ англійскихъ рабочихъ классовъ.

Лондонъ, 1 (14) ноября 1904 г.

Въ настоящій моментъ какъ будто начинаетъ замѣчаться поворотъ въ болѣе благоприятную сторону на англійскомъ промышленномъ и денежномъ рынкахъ. Изъ Ланкашира, этого жизненнаго центра англійской промышленности, начинаютъ приходить очень радостныя вѣсти о громадномъ оживленіи на мѣстныхъ прядильныхъ и ткацкихъ фабрикахъ. Строится даже 22 новыхъ завода съ двумя милліонами веретенъ, предназначающихся почти исключительно для изготовленія тонкой пряжи изъ египетскаго хлопка. На машиностроительныхъ заводахъ Ланкашира, выпускающихъ, главнымъ образомъ, предметы, необходимые для оборудованія и для обработки хлопчатобумажныхъ и

шерстяныхъ продуктовъ, тоже происходитъ теперь усиленная дѣятельность, и экспортъ машинъ, какъ и пряжи и тканей, значительно увеличился. Постепенно начинаютъ подниматься и биржевыя цѣнности и чуточку ожило и учредительское дѣло. Но все же до полнаго возврата къ буйному оптимизму, существовавшему въ концѣ 90-хъ годовъ прошлаго вѣка, еще довольно далеко, и консоли, достигшіе нѣсколько лѣтъ тому назадъ 114, теперь можно легко купить ниже 90.

При этихъ условіяхъ обзоръ причинъ, принизившихъ курсъ бумагъ и повліявшихъ также и на упадокъ промышленной дѣятельности въ Англіи за послѣднія четыре-пять лѣтъ, представляетъ довольно большой интересъ. Такой именно обзоръ мы находимъ въ ноябрьской книжкѣ англійскаго журнала „Contemporary Review“, подписанный какимъ то „Капиталистомъ“ (Investor). Хотя этотъ обзоръ склоненъ къ нѣкоторымъ преувеличеніямъ и иной причинѣ придаетъ слишкомъ большое значеніе, все-таки, въ общемъ, его объясненіе промышленныхъ кризисовъ заслуживаетъ вниманія. Свое объясненіе онъ начинаетъ издадека, и часть отвѣтственности за крайнее паденіе бумагъ, произошедшее въ Англіи—съ 1900 года, онъ взваливаетъ на бывшаго канцлера казначейства Гошена, конвертировавшаго національный долгъ Англіи въ 1888 г. Въ то время англійскіе консоли стояли по 103¼ и они были трехпроцентные. Гошенъ, желая сберечь государству сначала 1.500.000 ф. ст. въ годъ, а потомъ 3.000.000, убавилъ процентъ для ближайшихъ четырнадцати лѣтъ на ¼, а затѣмъ, въ будущемъ, на ½%.

Это пониженіе процента на государственной бумагѣ сейчасъ же, по объясненіямъ Investor'a, повлекло за собою бѣшеную и опасную биржевую спекуляцію. Государственные фонды въ огромной части своей находятся обыкновенно въ рукахъ людей, живущихъ отъ доходовъ съ нихъ и никакимъ другимъ доходнымъ дѣломъ не владѣющихъ. Когда поэтому ихъ доходъ отъ пониженія процента также понижается, то они невольно устремляются въ сторону промышленныхъ бумагъ, кажущихся имъ болѣе доходными, или же начинаютъ помѣщать свои капиталы въ разные займы, совершаемые на англійскомъ рынкѣ разными иностранными государствами, колоніями и муниципалитетами, предлагающими болѣе высокій процентъ. На спросъ является предложеніе. Начинаящіе искать высокаго процента держатели консолей сразу же встрѣчаютъ цѣлую толпу ловкихъ учредителей акціонерныхъ компаній, посредниковъ и представителей разныхъ странъ и городовъ, ищущихъ гдѣ бы признаться, и мелкій капиталистъ быстро ловится на приманку.

Спекуляція вслѣдствіе конверсіи долга усиливается, кромѣ того, еще потому, что консоли переходятъ въ руки такихъ лицъ, для которыхъ низкій процентъ, получаемый съ нихъ, не играетъ большой роли, и бумаги пріобрѣтаются ими лишь какъ обезпеченіе или прямо-таки съ цѣлью перепродажи и спекуляціи. Только благодаря сокращенію числа мелкихъ держателей и, вслѣдствіе этого, росту спекуляціи консоли стали непомѣрно подниматься въ цѣнѣ между 1895 и 1898 гг., когда деньги были настолько дешевы, что стоило платить за нихъ проценты и покупать консоли. Съ другой стороны, въ 1903 и 1904 гг. консоли непомѣрно упали вслѣдствіе отсутствія именно мелкаго капиталиста.

Такимъ образомъ, по мнѣнію Investor'a, конверсія 1888 года, уменьшившая доходы съ государственныхъ бумагъ, оттолкнула отъ послѣднихъ широкія массы населенія и сдѣлала ихъ спекулятивной цѣлностью. Курсъ консолей уже больше не отражаетъ собою экономическаго положенія страны, уже не служитъ барометромъ дѣйствительнаго процвѣтанія или упадка благосостоянія, а является случайнымъ, ничего не говорящимъ результатомъ биржевыхъ махинацій со стороны богатыхъ спекулянтовъ.

Насколько конверсія 1888 года отвлекла англійскіе капиталы въ сторону разныхъ сомнительныхъ и рискованныхъ предпріятій и займовъ и повліяла на котировку биржевыхъ бумагъ, показываютъ слѣдующія цифры, приводимыя авторомъ разсматриваемой статьи. Въ 1888 г. правительства Индіи и колоній заняли на лондонскомъ денежномъ рынкѣ 21.500.000 ф. ст.; южно-американскія государства извлекли свыше 25.000.000 ф. ст. и 10.000.000 ф.

ст. было передано публикой въ руки разныхъ учредительскихъ компаній, обанкротившихся черезъ два года. Перемѣщеніе капиталовъ съ болѣе вѣрныхъ государственныхъ бумагъ Англіи въ менѣе вѣрныя бумаги промышленныхъ компаній и иностранныхъ правительствъ быстро сказалося и на курсѣ соотвѣстныхъ бумагъ. Въ то время какъ консоли упали приблизительно на 5%, колоніальные фонды поднялись на 4—5%. Уругвайскіе займы, стоявшіе 65, поднялись до 76%; бразильскія пятипроцентныя, выпущенныя по 86, достигли 104 и 5-процентныя аргентинскія, стоявшія въ 1886 году по 80, поднялись до 100.

Въ 1889 г. этотъ отливъ капиталовъ изъ малопроцентныхъ консолей въ высокопроцентныя и рискованныя бумаги продолжался безостановочно. Биржа работала энергично. Дѣла процвѣтали, покуда на рукахъ банкировъ, финансистовъ, биржевыхъ посредниковъ и огромной массы вкладчиковъ не оказалось столько бумагъ, что и дѣвать ихъ некуда было. Тогда началось быстрое отступленіе покупателей и сокращеніе денежнаго рынка, закончившійся 15 ноября 1890 года крахомъ знаменитаго банкирскаго дома братья Берингъ и компанія, не повлекшаго за собою болѣе крупной катастрофы лишь благодаря быстрой выручкѣ, предложенной англійскимъ банкомъ.

Во время оживленія, продолжавшагося съ 1888 по 1890 г., всѣ богатѣли „бумажнымъ“ образомъ, хотя и тратили на широкую жизнь настоящимъ образомъ. Когда поэтому бумаги стали обезцѣниваться и воображаемое богатство быстро таять, публика оказалась и безъ настоящихъ и безъ воображаемыхъ денегъ. Началась экономія, сокращеніе расходовъ, осторожность въ тратахъ, и промышленность, бойко работавшая между 1886 и 1890 гг., скоро остановилась и начала сокращаться. Сокращеніе производства, въ свою очередь, отозвалось плохо на рынкѣ труда, и 1892 и 1893 гг. были свидѣтелями гигантскихъ стачекъ въ хлопчатобумажной и каменноугольной отрасляхъ промышленности. Многія изъ рискованныхъ предпріятій, которыя только и могли держаться, покуда можно было доставать въ Лондонѣ деньги, очутились на мели, когда приокъ капиталовъ изсякъ. А насколько онъ изсякъ, можно видѣть изъ того, что въ 1889 г. на лондонской биржѣ появилось новыхъ бумагъ на 178.930,000 ф. ст., а въ 1893 г. лишь на 39.181,000 ф. ст.

Какъ всегда водится, одинъ кризисъ влечетъ за собою другой. За банкротствомъ Аргентины послѣдовалъ крахъ Беринговъ; за этимъ послѣднимъ начали лопаться разныя дутыя строительныя общества, во главѣ которыхъ стоялъ Джэберъ Бальфуръ, поповшій потомъ въ тюрьму; полетѣли кувиркомъ разныя, такъ называемыя Trust Companies, т. е. общества, гарантирующія извѣстныя предпріятія, доходы и капиталы; обанкротился австралійскій банкъ, и т. д.

Денежный рынокъ началъ оправляться лишь въ 1894 г., когда капиталисты стали освобождаться отъ охватившей ихъ въ началѣ 1890 гг. паники и они стали вынимать изъ банковъ свои деньги для помѣщенія ихъ въ болѣе выгодныя промышленныя предпріятія. Въ концѣ 1895 года обратили на себя особенное вниманіе капиталистовъ золотопромышленныя предпріятія въ Южной Африкѣ, акціи которыхъ стали быстро подниматься. Champ d'Or въ теченіе года съ 10 шилл. поднялись до 5 ф. ст.; Glencairn съ 22½ шилл. до 3 ф. 15 ш.; Modderfontein съ 10 шилл. до 9 ф. 10 ш.; Rand съ 6 до 21 ф. ст., и т. д.

Опять началась биржевая горячка и ничѣмъ не оправдаваемый оптимизмъ. Публика съ поразительной готовностью начала опять помѣщать свои сбереженія въ разныя, ничего нестоящія, рудники Южной Африки, Западной Австраліи, британской Колумбіи и Западной Африки, стала покупать акціи непомѣрно высоко оцѣненныхъ пивоваренныхъ и винокуренныхъ заводовъ, велосипедныхъ и всякихъ иныхъ компаній. Сумма вновь выпущеннаго капитала за періодъ времени съ 1896 г. по 1900 г. достигла колоссальной цифры 670.559,000 ф. ст.

Это оживленіе, въ свою очередь, вызвало реакцію и за періодомъ разцвѣта, продолжавшимся пять лѣтъ (1896—1900 гг.) послѣдовалъ періодъ упадка, періодъ сокращенія производства, экономіи и осторожной осмотрительности, продолжавшейся съ 1901 г. по 1904 годъ. Южно-африканская война, по мнѣнію Investor'a, хотя несомнѣнно

имѣла скверное вліяніе на экономическое положеніе Англіи, на самомъ дѣлѣ не является главной причиной упадка; послѣдній уже былъ подготовленъ заранѣе періодомъ излишнихъ увлеченій. Первые четыре года текущаго десятилѣтія расплачивались лишь за грѣхи послѣдней половины прошлаго десятилѣтія.

Но кромѣ увлеченія спекуляціей, черпающей свои главныя силы въ пониженіи доходовъ съ вѣрныхъ консолей, и кромѣ южно-африканской войны, потребовавшей огромныхъ капиталовъ и отвлекшей въ непроизводительную сторону энергію англійскаго народа, были еще другія причины угнетеннаго состоянія биржи: это плохое экономическое положеніе Индіи и Австраліи и сокращеніе добычи золота, вызванное южно-африканской войной.

Въ настоящее время Индія и Австралія начинаютъправляться. Но всего нѣсколько лѣтъ тому назадъ онѣ проходили черезъ крайне тягостную полосу. Въ Индіи свирѣпствовала чума и доканали неурожай съ ихъ голодовками и голодомъ. Въ Австраліи также вслѣдствіе продолжительнаго періода засухъ, стоявшихъ чуть ли не семь лѣтъ подрядъ, дѣла были не лучше. Всѣ поля были почти выжжены, пастбища опустошены и овцеводство, составляющее крупнѣйшую отрасль промышленности въ Австраліи страшно упало. Въ 1902 году овецъ было тамъ вдвое меньше, чѣмъ въ 1891 г. (54 милліона головъ противъ 106 милл.). Если принять во вниманіе, что очень большая часть англійскихъ капиталовъ вложена въ промышленныя предпріятія этихъ двухъ огромныхъ колоній, то можно себѣ представить убытки, причиненные англичанамъ плохимъ экономическимъ положеніемъ ихъ.

Что же касается до добычи золота, то во время южно-африканской войны она была почти приостановлена, и это обстоятельство должно было неминуемо отозваться плохо на кредитныхъ операціяхъ Англіи и всего свѣта. Недостатокъ денегъ въ Лондонѣ, вызванный отчасти войною, отчасти излишней спекуляціей и отчасти дороговизной сырыхъ материаловъ, какъ хлопокъ, шерсти, хлѣба, желѣза угля и пр., отвлекъ капиталы отъ финансовыхъ центровъ вглубь и особенно далъ себя чувствовать, когда притокъ драгоцѣннаго металла убавился.

Но всѣ эти причины, угнетавшія рынокъ, теперь и исчезли, и Investor смотритъ поэтому съ довѣріемъ въ будущее. „Условія современнаго положенія,—говоритъ онъ,—указываютъ на то, что финансовая исторія 1894 г. не будетъ повторена. Видя на будущее во всѣхъ направленіяхъ болѣе свѣтлы и даже русско-японская война наврядъ ли нарушитъ наступающее улучшеніе“.

Въ этомъ оптимизмѣ укрѣпляетъ Investor'a также и то, что, по его наблюденіямъ, экономическіе кризисы въ Англіи образуютъ собою опредѣленные циклы, обыкновенно десятилѣтніе, причѣмъ въ одну половину десятилѣтія происходитъ какъ бы расцвѣтъ, а въ другую половину упадокъ. Однако, приведенныя имъ данныя слишкомъ недостаточны для построенія такой теоріи періодичности кризисовъ.

Въ концѣ октября состоялось въ Лондонѣ годовое собраніе очень интереснаго учрежденія, о которомъ стоитъ сказать хотя бы нѣсколько словъ. Учрежденіе это называется институтомъ секретарей и было основано въ 1891 году.

Уже одно возникновеніе такого учрежденія, или, правильнѣе сказать, общества, очень характерно для промышленной и общественной жизни Англіи конца XIX вѣка. Быстрое размноженіе акціонерныхъ компаній и разныхъ общественныхъ организацій создало особый типъ служащихъ, которые, хотя и занимаютъ подчиненное и зависимое положеніе, являются на практикѣ душою дѣла и чуть ли не главными руководителями его. Роль личныхъ секретарей у отдѣльныхъ особъ, про которыхъ баснописецъ писалъ, что они „весьма умны бывали, пока у нихъ былъ умный секретарь“, теперь распространилась и на секретарей промышленныхъ и иныхъ обществъ. Въ лицѣ секретаря акціонерной компаніи иногда сосредоточивается вся административная сила, и отъ его талантовъ почти всецѣло зависитъ успѣхъ или направленіе дѣла. Директоръ компаніи, если даже онъ и дѣйствительно уча-

ствуется въ управленіи дѣлами, а не считается лишь номинальнымъ директоромъ, часто слишкомъ занятой чело-вѣкъ съ многообразными обязанностями, не дающими ему возможности отдаться всецѣло одному какому-нибудь пред-пріятію. Другое дѣло секретарь. Онъ получаетъ жало-ванье за опредѣленные обязанности и долженъ заниматься ими. Въ разныхъ же общественныхъ организаціяхъ не промышленнаго характера секретари къ тому же еще являются какъ бы единственными носителями традицій, такъ какъ директоры или президенты могутъ ежегодно мѣняться; секретарь же остается.

При такомъ несомнѣнномъ значеніи секретарской долж-ности должно было неминуемо выработаться сознаніе о необходимости поддержать званіе и достоинство секре-таря, и начала чувствоваться потребность въ такой орга-низации, которая бы выдѣлила секретарей въ особую, всѣми уважаемую профессію, имѣющую свои отличитель-ныя черты и задачи и свои собственные средства взаимо-помощи и самоусовершенствованія. Такой то организаціей и явился институтъ секретарей, членами котораго могутъ быть лица, занимающія секретарскія или соотвѣтствующія имъ должности въ промышленныхъ акціонерныхъ компа-ніяхъ и общественныхъ учрежденіяхъ.

Насколько институтъ удовлетворяетъ извѣстной по-требности, видно уже изъ громаднаго числа его членовъ, достигшихъ къ 31 августа 1904 года 2,318 лицъ. Среди нихъ имѣются секретари желѣзнодорожныхъ компаній, банковъ, страховыхъ обществъ, газовыхъ, электрическихъ, водопроводныхъ, горныхъ, желѣзодѣлательныхъ, телеграф-ныхъ, судоходныхъ и разныхъ иныхъ акціонерныхъ ком-паній. Затѣмъ, имѣются секретари торговыхъ палатъ, про-фессіональныхъ организацій, въ родѣ института земледѣ-ровъ и т. под. Такимъ образомъ, по своему составу инсти-тутъ секретарей является какъ бы квинтъ-эссенціей дѣло-витости и опытности.

Члены института раздѣляются на два разряда—„това-рищей“ (Fellows) и „общниковъ“ (Associates). Первые платятъ въ годъ двѣ гинеи, а вторые—гинею, но кажется вся разница въ правахъ ихъ заключается лишь въ томъ, что „Fellows“ могутъ писать послѣ своего имени буквы F. C. I. J., а вторые буквы A. C. I. S. (буквы эти явля-ются инициалами для названія общества The Chartered In-stitute of Secretaries). Кромѣ увеличеннаго денежнаго взноса, отъ желающихъ быть „Fellows“ требуется и бол-ѣе продолжительная секретарская служба и бол-ѣе серьез-ныя теоретическія познанія, для проверки которыхъ года полтора тому назадъ установленъ экзаменъ для всѣхъ желающихъ вступить въ члены института. Экзаменъ этотъ держится при институтѣ же, совѣтъ котораго, однако, мож-етъ по собственному усмотрѣнію освободить любого кандидата отъ всякаго экзамена, если кандидатъ зани-маетъ достаточно серьезное и почетное положеніе въ мірѣ секретарей.

Изъ предметовъ, предлагаемыхъ на экзаменахъ канди-датовъ въ члены института, кромѣ общеобразовательныхъ, можно отмѣтить и слѣдующіе спеціальные: веденіе прото-коловъ на общихъ собраніяхъ акціонерныхъ или другихъ обществъ, составленіе годовыхъ отчетовъ, коммерческая ариѐметика, торговое право, бухгалтерія и затѣмъ сче-товодство и законодательство по цѣлому ряду отраслей про-мышленности, изъ которыхъ экзаменующійся можетъ вы-брать любую.

При институтѣ учреждены разные капиталы для выдачи пособій нуждающимся членамъ или вдовамъ и дѣтямъ умершихъ, заведено бюро рекомендацій для ищущихъ мѣ-ста и устроена библіотека, въ которой главное мѣсто отво-дится литературѣ торгово-промышленной и статистиче-ской.

Въ теченіе зимы институтъ устраиваетъ лекціи, деба-ты, вечера съ развлеченіями, банкеты. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ онъ началъ издавать и ежемѣсячный жур-наль „The Secretary“, въ которомъ, кромѣ вопросовъ узко-профессіональных, обсуждаются и общіе вопросы про-мышленно-торговаго значенія, особенно изъ области дѣя-тельности акціонерныхъ компаній.

Въ 1902 г. институтъ испросилъ себѣ королевскую хартію, такъ что въ настоящее время положеніе его среди

другихъ профессиональныхъ организацій Англіи можно счи-тать окончательно упроченнымъ.

Очень интересную лекцію передъ огромной аудиторіей рабочихъ въ манчестерской университетской коллегіи прочелъ на-дняхъ извѣстный членъ парламента и рабочей вождь Джонъ Бернсъ. Лекція его замѣчательна очень бо-гатымъ подборомъ цифръ и фактовъ и горячимъ призы-вомъ въ пользу трезвости. Принадлежитъ самъ къ рабочимъ классамъ, лекторъ лучше всякаго другого общественнаго дѣ-теля въ Англіи знаетъ быть рабочихъ, ихъ достоинства и недостатки и ему лучше всего извѣстенъ тотъ огромный вредъ, который наноситъ имъ пьянство, расточающее, по его выраженію, социальныя силы, промышленную энергію и политическую мощь народа. Онъ, однако, не ограничи-вается одними своими наблюденіями, и приводитъ цифро-выя и инныя доказательства. На основаніи данныхъ, собран-ныхъ статистиками, средній расходъ на потребленіе алко-гольныхъ напитковъ въ Англіи за послѣднія 25 лѣтъ былъ 160 милліоновъ ф. ст. въ годъ. На душу населенія при-шло въ 1903 г. 4 ф. 2 ш. 4 пенса, или отъ 16 до 17 ф. ст. на семью, если, конечно, принимать, что во всѣхъ семьяхъ пьютъ. На самомъ же дѣлѣ пьющія семьи тратятъ чуть ли не вдвое больше, такъ какъ непьющихъ соста-вляетъ почти 50% населенія (дѣти, обыватели тюремъ, бога-дѣленъ, пріютовъ, больницъ, рабочихъ домовъ и непью-щіе по воздержанію). Сравнительно съ англичанами, считая потребленіе на человека, нѣмцы берегаютъ въ сложности 120 милл. ф. ст. въ годъ, а жители Соединенныхъ Шта-товъ 130 милл. Итого Германія и Америка, сравнительно съ Англіей, берегаютъ 250 милліоновъ въ годъ! О зна-ченіи этихъ цифръ въ международной конкуренціи на-врядъ ли нужно распространяться. Тамъ, гдѣ борьба тре-буетъ всѣхъ силъ и способностей, излишнее злоупотреб-леніе алкоголемъ должно отзываться деморализующимъ образомъ. Но, говоритъ Джонъ Бернсъ, еще вред-нѣе это злоупотребленіе оказывается для внутренняго рынка, „этого самаго лучшаго изъ всѣхъ рынковъ на свѣтѣ“. Деньги, идущія теперь на крѣпкіе напитки, пошли бы на производство полезныхъ и необходимыхъ предме-товъ и дали бы населенію не только лучшей и бол-ѣе дешевой вещи, но и лишніе источники занятій. Правда, многіе возражаютъ, что уменьшеніе производства напит-ковъ и прекращеніе торговли ими выбросили бы на тру-довой рынокъ цѣлую массу безработныхъ, нынѣ занятыхъ на пивоваренныхъ и дистилляціонныхъ заводахъ, въ каба-кахъ, складахъ и проч. На это Бернсъ отвѣчаетъ цифрами, почерпнутыми имъ изъ изслѣдованія, произведеннаго въ 1891 г. совѣтомъ промышленности. На основаніи этого из-слѣдованія оказывается, что если взять ту долю цѣнности, которая приходится на вознагражденіе за трудъ, то пиво-вареніе даетъ самый малый процентъ. Вотъ таблица, со-ставленная Бернсомъ:

Занятія.	Уплачено жалованія изъ каж-дыхъ 100 ф. цѣны.
Рудокопное дѣло	55,0
Судостроеніе	37,0
Въ докахъ и гаваняхъ	34,7
На желѣзныхъ дорогахъ	30,0
Земледѣліе	29,0
На каналахъ	29,0
Обработка хлопка	29,2
При водопроводахъ	25,7
Обработка желѣза и стали	23,3
Текстильная отрасли промышленно-сти	22,6
Производство газа	20,0
Пивовареніе	7,5

Такъ, на желѣзной дорогѣ, на которой находятъ за-нятія 38,000 чело-вѣкъ, было уплачено въ годъ жалованья 3,250,000 ф. ст.; на очень извѣстномъ же дистилляціон-номъ заводѣ, на которомъ было занято 2,000 чел., было въ общемъ выдано лишь 100,000 ф. ст., не говоря уже о томъ, что продолжительность рабочихъ часовъ на немъ была куда больше, чѣмъ на желѣзной дорогѣ.

Среди причинъ пьянства Бернсъ вовсе не считаетъ бѣдность. Последнюю онъ считаетъ послѣдствіемъ, а не причиной его. Напротивъ, статистика преступности показываетъ, что пьянство усиливало въ годы экономического процвѣтанія. „Процвѣтаніе промышленности, — сказалъ онъ, неизмѣнно сопровождается увеличеніемъ заработной платы и обыкновенно — поднятіемъ уровня пьянства и очень часто — преступности“. Онъ, между прочимъ, сослался на показанія извѣстнаго изслѣдователя преступности Моррисона, по словамъ котораго, стоитъ только взглянуть на цифры преступности за цѣлые ряды лѣтъ, чтобы сразу убѣдиться въ томъ, что лѣтніе и осенніе мѣсяцы, т. е. время наиболѣе благоприятное для полученія работы, оказываются и наиболѣе богатыми преступлениями.

Во время продолжительной стачки углекоповъ въ Уэльсѣ въ 1898 г., когда нужда стояла крайняя, цифра упомѣшательства и пьянства чрезвычайно упала тамъ.

Выступая противъ пьянства, Бернсъ предлагаетъ и нѣкоторыя средства избавиться отъ него. Первое и самое лучшее средство, это, конечно, личное воздержаніе. Затѣмъ онъ совѣтуетъ сокращеніе числа питейныхъ заведеній. Вездѣ, гдѣ воспользовались этимъ средствомъ, по словамъ Бернса, получались огромные успѣхи. Такъ, въ Ливерпуль, только, будто, благодаря сокращенію числа питейныхъ заведеній, пьянство упало съ 16,042 случаевъ, зарегистрированныхъ въ 1899 г., до 5,115 въ 1903 г.

Третье средство это улучшение жилищной обстановки, которая часто дѣйствуетъ угнетающимъ образомъ на городского жителя. И тутъ опять-таки опытъ показалъ, что во всѣхъ случаяхъ, въ которыхъ рабочее населеніе имѣло возможность выбраться въ чистыя и удобныя жилища на городскихъ окраинахъ или за-городъ, пьянство среди нихъ быстро убавлялось. Особенную службу въ этомъ отношеніи сослужили электрическіе трамваи, облегчившіе сообщеніе между городомъ и пригородомъ.

Затѣмъ, очень многое могутъ сдѣлать фабриканты и заводчики, обставляя трудъ большими удобствами и чистотой. При этомъ Бернсъ привелъ въ примѣръ одну прядильную фирму въ Ланкаширѣ, начавшую отпускать рабочимъ около четырехъ часовъ дня по чашкѣ хорошаго чая съ молокомъ и сахаромъ и по ломту хлѣба съ масломъ, взима за все польпенса (двѣ копейки) съ человѣка.

Очень важно также доставлять возможность рабочимъ имѣть регулярный отдыхъ и столъ, а не какъ и когда придется. Лондонскіе извозчики въ послѣдніе годы стали гораздо меньше пить только потому, что на мѣстахъ ихъ стоянокъ выстроены маленькія столовыя, гдѣ они могутъ прилично, вкусно и дешево пообѣдать, не уходя далеко отъ своей лошади.

Большое вліяніе на увеличеніе трезвыхъ привычекъ населенія должно, по мнѣнію Бернса, оказывать и сокращеніе женскаго труда на фабрикахъ. Этотъ трудъ, отвлекая женщину отъ хозяйственныхъ, домашнихъ занятій, лишаетъ рабочаго того уюта и комфорта у себя дома, которые одни и могли бы его иногда удержать отъ кабака.

Свою лекцію Бернсъ закончилъ слѣдующими словами: „я обращаюсь къ вамъ потому, что вы самый свободный и во многихъ отношеніяхъ самый лучший рабочий классъ въ мірѣ. Я прошу васъ отказаться отъ пьянства потому, что оно вамъ мѣшаетъ ходить твердо, смѣло и быстро по той узенькой тропинкѣ, по которой какъ отдѣльныя лица, такъ и цѣлыя классы и народы обязаны пройти, разъ они хотятъ достигнуть личнаго здоровья, соціальнаго счастья, гражданской культуры и національнаго величія“.

ИЗЪ ИТАЛІИ.

Вѣроятные размѣры частнаго богатства Италіи.

Римъ, 10 (23) ноября 1904 г.

Согласно съ принятой въ наукѣ терминологіей, подъ частнымъ богатствомъ страны, какъ извѣстно, разумѣютъ ту долю общенациональнаго богатства, которая является суммою всѣхъ частныхъ имуществъ, т. е. принадлежащихъ какъ физическимъ лицамъ, такъ и юридическимъ, частно-правового характера, вродѣ промышленныхъ и торговыхъ обществъ всякаго рода, сельскохозяйственныхъ

союзовъ и т. д. Уже изъ этого опредѣленія явствуетъ, какой огромный интересъ — и теоретическій, и практический — имѣетъ вопросъ о правильномъ учетѣ этой важнѣйшей категории народнаго достоянія: только по возможности точное знакомство съ богатствомъ данной націи можетъ служить надежнымъ руководителемъ финансовой политики. Однако, къ несчастью, это вопросъ не только важный, но и крайне сложный, и задача опредѣленія частнаго богатства народа подчасъ наталкивается на трудности, при современныхъ условіяхъ и нынѣшнихъ способахъ статистическаго изслѣдованія едва ли всегда преодолимыхъ. Большая или меньшая достовѣрность результатовъ въ значительной мѣрѣ находится въ зависимости отъ характера хозяйственного уклада государства и особенно отъ свойствъ налогового режима, соотвѣтственно чему и приемы оцѣнки разнообразятся смотря по странамъ. Въ наукѣ имѣется нѣсколько замѣчательныхъ опытовъ этого рода, каковы: изслѣдованія Джифена для Англіи, Де-Фовилля для Франціи, Фелльнера для Венгріи и др. По отношенію къ Италіи вопросомъ о размѣрахъ частнаго богатства занимались, главнымъ образомъ, извѣстный ученый экономистъ Панталеони и бывшій директоръ „центрального статистическаго бюро“ статистикъ-сенаторъ Бодіо. Но ихъ изслѣдованія относятся къ періоду 1875—1890 гг. и посему являются въ достаточной степени устарѣвшими, тѣмъ болѣе, что наиболѣе интенсивный ростъ частное богатство Италіи переживаетъ, начиная именно съ послѣдняго десятилѣтія. Въ нынѣшнемъ году только что указанный пробѣлъ пополненъ благодаря обстоятельному труду извѣстнаго неаполитанскаго экономиста проф. Нитти. Изъ этой работы, посвященной опредѣленію всего богатства Италіи („La ricchezza dell'Italia“), наиболѣе любопытною во многихъ отношеніяхъ представляется для насъ именно глава о частномъ богатствѣ. Прежде всего возникаетъ вопросъ, какимъ образомъ, съ помощью какихъ приемовъ можно измѣрить послѣднее? Наиболѣе употребительны, какъ извѣстно, два метода, одинъ изъ которыхъ связанъ съ именемъ французскаго статистика Де-Фовилля, другой — съ именемъ Леона Сэ и англичанина Джиффена (См. „Основные начала финансовой науки“ проф. Фр. Нитти, переводъ съ рукописи И. И. Шрейдера съ предисловіемъ проф. А. И. Чупрова). Предлагаемый Де-Фовиллемъ методъ оцѣнки состоитъ въ слѣдующемъ. Ежегодно совершается переходъ наслѣдства по причинѣ смерти или перемѣщенія собственности между живыми. Вслѣдствіе этого, богатства отдѣльныхъ гражданъ, въ теченіе извѣстнаго ряда лѣтъ, обязательно подпадаютъ подъ налогъ, взимаемый съ наслѣдствъ, а самый составъ лицъ, владѣющихъ частною собственностью обновляется. Интервалъ между двумя поколѣніями представляетъ собою, болѣе или менѣе, опредѣленную среднюю величину, мѣняющуюся смотря по странамъ. Для Франціи онъ исчисленъ въ тридцать пять лѣтъ. Такъ вотъ, по мнѣнію Де-Фовилля, получится вполне удовлетворительная основа для расчета, если принять въ соображеніе не только наслѣдованія, но и даренія, приданія и выдѣлы, производимые родителями въ пользу дѣтей. Сумма частнаго богатства, по этому расчету, опредѣляется множеніемъ цифры, указывающей количество переходящихъ по наслѣдству имуществъ или дареній за годъ, на среднюю продолжительность поколѣнія. „Если средняя продолжительность жизни въ данной странѣ равна, примѣрно, тридцати пяти годамъ, а по наслѣдству или въ видѣ дареній переходитъ одинъ миллиардъ, то можно съ увѣренностью принять, что сумма частнаго богатства будетъ приблизительно около тридцати пяти миллиардовъ“. Нечего и говорить, что подобнымъ путемъ добытые результаты обладаютъ лишь приблизительною точностью. Множество вліяній причиной тому, но по преимуществу истина искажается, благодаря недобросовѣстнымъ декларациямъ плательщиковъ, старающихся оцѣнивать переходящаго имущества ниже ихъ дѣйствительной стоимости. Затѣмъ, отъ изслѣдователя почти совершенно ускользаютъ бумаги на предъявителя, мелкія наслѣдства, даренія и проч. При этомъ, разумѣется, тенденція къ уклоненію отъ налога съ наслѣдства прямо пропорціональна высотѣ послѣдняго. Никакая опытность или прозорливость агентовъ фиска не въ силахъ привлечь

къ уплатѣ налога все, что требуется закономъ. Въ Италіи, по вычисленіямъ главнаго управленія государственными имуществами, благодаря пропускамъ и утайкамъ, около $\frac{1}{4}$ всѣхъ наслѣдствъ уклоняется отъ уплаты налога.

Таковъ въ общихъ чертахъ методъ Де-Фовилля. Несмотря на всѣ свои недочеты, специалисты признаютъ его достаточно мощнымъ орудіемъ раскрытія истины въ интересующей насъ теперь области.

Второй методъ—такъ называемый прямой методъ, примѣнявшійся Леономъ-Сземъ, Неймаркомъ и другими авторитетами въ дѣлѣ исчисленія богатства. Онъ состоитъ въ прямомъ опредѣленіи цѣнности движимыхъ и недвижимыхъ имуществъ преимущественно по даннымъ о налогахъ, причемъ къ вычисленному такимъ способомъ доходу присоединяется затѣмъ процентъ капитализаціи. Наиболѣе яркое примѣненіе статистическихъ приѣмовъ, почти тождественныхъ только что указаннымъ, сдѣлано Джиффеномъ по отношенію къ Англіи. Въ Англіи, какъ извѣстно, существуетъ особый общій налогъ „income tax“. Благодаря сравнительно невысокимъ размѣрамъ его, стремленіе къ сокрытію истины и утайкѣ дѣйствительной суммы доходовъ въ Соединенномъ Королевствѣ поэтому значительно слабѣе, нежели на континентѣ, и, слѣдовательно, въ Англіи болѣе, чѣмъ во всѣхъ другихъ странахъ позволительно довѣрять деклараціямъ контрибуентовъ.

Этимъ исключительнымъ условіемъ и воспользовался Джиффенъ для исчисленія дохода, присоединивъ затѣмъ специальный коэффициентъ капитализаціи сообразно съ природою и, главнымъ образомъ, съ продолжительностью доходовъ. Такимъ образомъ, вся сумма цѣнностей, существовавшихъ въ Англіи въ 1874 году была имъ исчислена въ восемь съ половиною милліардовъ фунтовъ стерлинговъ, т. е. 212½ милліардовъ франковъ, а въ 1885 году англійское богатство было оцѣнено Джиффеномъ въ десять милліардовъ фунтовъ стерлинговъ, т. е. въ 250 милліардовъ франковъ. Другими словами, въ теченіе указанного десятилѣтія происходилъ ежегодный приростъ въ 3,750 милліоновъ франковъ.

Каждый изъ этихъ методовъ имѣетъ свои положительныя и отрицательныя стороны, но въ примѣненіи къ такой странѣ, какъ Италія, гдѣ такой, напримѣръ, крупный налогъ, какъ поземельный, взимается не по доле, а по раскладочной системѣ, пользование исключительно прямымъ методомъ оказывается совершенно невозможнымъ. Извѣстно, что раскладочная система не слѣдуетъ за измѣненіями въ народномъ богатствѣ, ибо континенты въ раскладочныхъ налогахъ остаются неизмѣнными, не взирая на то прогрессируетъ ли или регрессируетъ облагаемая промышленность. Такимъ образомъ, несомнѣнное сельскохозяйственное обновленіе, охватившее Италію за послѣдніе годы, ускользающее въ огромной своей части отъ учета фиска, прошло бы и мимо того изслѣдователя, который вздумалъ бы опредѣлять сумму итальянскаго частнаго богатства по прямому методу исчисленія. При итальянскомъ налоговомъ режимѣ гораздо цѣлесообразнѣе оказывается косвенный методъ Де-Фовилля, причемъ, однако же, по мнѣнію Нитти, присущія ему несовершенства слѣдуетъ и возможно устранить, пользуясь въ качествѣ вспомогательнаго средства методомъ прямымъ, исправляя данныя о наслѣдствахъ данными о капитализаціи, непосредственными изслѣдованіями сбереженій и роста сельскохозяйственного производства и т. д.

По новымъ даннымъ, опубликованнымъ „главнымъ управленіемъ государственными имуществами“ („La Direzione generale del Demanio“), переходъ имуществъ по праву наслѣдованія и даренія для послѣдняго пятнадцатилѣтія съ 1885—86 по 1899—1900 гг. опредѣляется слѣдующими цифрами: въ пятилѣтіе 1885—1886 гг. по 1889—1890 гг. перешло 1.133.041,742 лиръ; въ періодъ съ 1890—1891 гг. по 1894—1895 гг.—1.135.941,996 лиръ; съ 1895—96 по 1899—900 гг. переходъ достигъ 1.036.582,236 лиръ. Въ среднемъ за три пятилѣтія, слѣдовательно, переходило по 1.101.855,325 лиръ. Присоединяя къ этимъ даннымъ 25%, выражающихъ богатства, ускользнувшія отъ регистраціи по причинѣ утаекъ, ложныхъ декларацій и пропусковъ, и помножая затѣмъ полученныя цифры на 36 (продолжительность интервала между двумя поколѣніями), въ результатѣ вѣроятная величина частнаго богатства Ита-

ліи по указаннымъ періодамъ выразилась бы такими числами: для перваго пятилѣтія 50.986.878,390 лиръ; для второго 51.117.389,820 лиръ; для третьяго 50.246.200,620 лиръ, а въ среднемъ—50.783.489,610 лиръ. Однакоже, эти числовыя показанія признаются проф. Нитти значительно ниже дѣйствительныхъ. Изъ многихъ доводовъ, приводимыхъ итальянскимъ экономистомъ въ оправданіе своего утвержденія, отмѣтимъ лишь нѣкоторые. Такъ думать заставляютъ уже одно то соображеніе, что при такомъ исчисленіи частныя богатства перваго и послѣдняго пятилѣтій оказываются приблизительно одинаковыми, что абсолютно невѣроятно, ибо имѣются на—лицо несомнѣнные признаки огромнаго прогресса, происшедшаго въ хозяйственной жизни—и въ фабрично-заводскомъ производствѣ, и въ сельскохозяйственномъ промыслѣ—Италіи именно за послѣдніе десять лѣтъ. Затѣмъ, не взирая на эмиграцію, выводящую изъ страны около 250 тыс. чело-вѣкъ ежегодно, все же годовой приростъ населенія достигаетъ 7%: со времени переписи 1881 г. (13 декабря) до переписи 1901 г. (9 февраля) приростъ выразился цифрой 3.390,126 чел. (общее количество населенія 32.449,754 чел.). Если бы частное богатство не росло, по крайней мѣрѣ, хотя бы въ приблизительно равной пропорціи нація неудержно приближалась бы къ физическому вырожденію, духовному упадку и безпощадному обѣдненію. На самомъ же дѣлѣ, наблюдается какъ разъ обратное. Такъ, по разсчету сенатора Бодіо, сдѣланному въ 1891 г., ежегодное образованіе капиталовъ въ Италіи не ниже 600 милліоновъ. И эта цифра теперь признается ниже дѣйствительной; тѣмъ не менѣе, даже при такомъ годовомъ сбереженіи современное частное богатство Италіи нельзя исчислить менѣе какъ въ 65 милліардовъ лиръ. Если же вышеприведенныя официальныя данныя о наслѣдствахъ и дареніяхъ какъ будто не оправдываютъ подобной гипотезы, то изъ этого слѣдуетъ только заключить, что пользование однимъ косвеннымъ методомъ исчисленія въ примѣненіи къ такимъ странамъ, какъ Италія, чревато серьезными ошибками. Необходимо пополнить полученные этимъ путемъ результаты нѣкоторыми данными, добываемыми посредствомъ прямого исчисленія и наблюденія. Надо принять въ соображеніе, что поколѣніе, начавшее современное обновленіе итальянской индустріи и сельскаго хозяйства еще не сошло со сцены, и, слѣдовательно, его достояніе не подпадало еще подъ статистику наслѣдованій. Затѣмъ, доходъ отъ строительнаго налога за періодъ 1890—1901 гг. поднялся съ 424 545 милліоновъ; капитализируя это повышеніе изъ 4½%, получимъ приблизительно 2½ милліарда лиръ. Доходъ отъ двухъ только категорій (обозначаемыхъ литерой В и С и до частнаго богатства относящихся) извѣстнаго „ricchezza mobile“ (своеобразной комбинаціи подоходнаго и промысловаго налоговъ), ограничивавшійся въ двухлѣтіе 1890—91 гг. 479 милл. къ двухлѣтію 1902—1903 гг. достигъ 610 милліоновъ, каковыя, въ свою очередь, по причинѣ множества утаекъ и сокрытій, являются только минимальнымъ показателемъ дѣйствительнаго состоянія, подлежащаго этому обложенію. Въ періодъ 1890—1894 гг. совокупность внѣшнихъ долговъ, находящихся въ вѣдѣніи „главнаго управленія государственныхъ долговъ“, равнялась 39% общей суммы государственнаго долга. Къ 1903 году эта цифра понизилась до 11%. И въ то время, какъ Италія въ 1892—93 году выплачивала за свой долгъ заграницѣ 192 милліона, она уплатила въ 1902—1903 г. всего 54 милліона. Почти тождественное движеніе началось съ 1890 г. и по отношенію къ промышленнымъ бумагамъ: ввозъ въ этой области сталъ значительно превышать вывозъ. Возвращеніе государственной ренты и промышленныхъ цѣнностей, несомнѣнно, представляетъ собой нѣсколько милліардовъ, хотя точной цифры нельзя указать въ силу невозможности безошибочной статистической регистраціи промышленныхъ бумагъ. Съ того же 1890 года и сумма общенароднаго сбереженія стала повышаться весьма замѣтно. Въ 1890 г. вклады обыкновенныхъ сберегательныхъ кассъ равнялись 1,166 милліонамъ лиръ, а въ 1902 году они достигли 1,610 милліоновъ; вклады народныхъ банковъ съ 1887 года по 31 декабря 1902 года поднялись съ 427 милліоновъ на 536, вклады почтовыхъ кассъ съ 310 милліоновъ 1890 г. повысились до 746 милліоновъ къ концу 1901 года. Равнымъ образомъ,

за послѣднее десятилѣтіе наблюдается энергичный ростъ вкладовъ въ кредитныя учрежденія всѣхъ иныхъ типовъ и видовъ. Наконецъ, произошло за тотъ же приблизительно періодъ времени и увеличеніе движущей силы въ области промышленности, что служить самымъ вѣрнымъ признакомъ индустріальнаго роста и развитія. Только за шестилѣтіе 1894—99 гг. паровая энергія, потребляемая въ фабрично-заводскомъ производствѣ, увеличилась на 91 тысячу лошадиныхъ силъ, а затѣмъ начинаетъ прививаться примѣненіе электрической энергіи; народились крупныя гидроэлектрическія предпріятія въ сѣверной Італіи, предпріятія, равныхъ которымъ не найти въ остальной Европѣ!

Такимъ образомъ, не обманывающіе показатели убѣждаютъ, что съ 1890 года сумма частнаго богатства выросла и значительно. Сообразуясь съ этими показателями, проф. Нитти полагаетъ, что вѣроятное частное богатство Італіи достигаетъ приблизительно 65 милліардовъ лиръ. Любопытенъ еще вопросъ объ отношеніи между движимымъ и недвижимымъ богатствами. Въ статистикѣ наслѣдствъ за 1902—1903 г. недвижимыя имущества представляли 686.478,356 л., или 67,05% общей суммы, а движимыя — 337.140,461 л., или 32,95% всей суммы. Это отношеніе признается типичнымъ для Італіи. Для уразумѣнія его симптоматическаго значенія и смысла, напомнимъ, что въ наиболѣе богатыхъ странахъ движимое богатство сильно превышаетъ богатство недвижимое. Даже во Франціи, съ ея мощнымъ и цвѣтущимъ сельскимъ хозяйствомъ, цѣнность движимаго богатства преобладаетъ. По Turquan'у, въ 1898 году изъ 6.766 милліоновъ цѣнности, перешедшихъ по наслѣдству, 3,723 милліона приходились на движимыя цѣнности, т. е. отношеніе между движимымъ и недвижимымъ достояніями было 122,100.

Можно-ли признать Італію страной богатой? Достаточно сравнить среднее богатство чловѣка въ Італіи и другихъ странахъ, чтобы придти къ выводу, что пока Італія продолжаетъ еще оставаться одною изъ болѣе бѣдныхъ странъ изъ всѣхъ великихъ государствъ Европы. (Только Россія и Австрія уступаютъ ей мѣсто въ этомъ отношеніи).

При 65 милліардахъ частнаго богатства и 32.449,754 члов. населенія среднее богатство на каждого въ Італіи равно 2,003 л., между тѣмъ какъ въ Англіи оно достигаетъ 6,993 фр., во Франціи—5,492 фр., Бельгіи—5,602 фр. и Германіи—2,622 фр.

Не надо при этомъ забывать, что сравненіе различныхъ странъ между собою по признаку частнаго богатства не можетъ дать точнаго представленія объ ихъ сравнительной хозяйственной и финансовой мощи, во всемъ ея объемѣ, ибо соотношеніе между размѣрами частныхъ богатствъ не совпадаетъ подчасъ ни съ соотношеніемъ между національными доходами, ни съ соотношеніемъ между національными богатствами сравниваемыхъ государствъ.

Величина частнаго богатства выражаетъ лишь вѣроятную сумму хозяйственныхъ благъ, входящихъ въ оборотъ мѣнновыхъ отношеній между частными лицами въ данной странѣ, и съ этой только точки зрѣнія исчисленіе его размѣровъ представляетъ серьезный теоретическій и практический интересъ.

ИЗЪ ШВЕЙЦАРІИ.

Торговый балансъ за 1903 г. и развитіе торговыхъ сношеній между Швейцаріей и Россіей.

Цюрихъ, 6 (19) ноября 1904 г.

Въ свое время мы не разъ уже указывали на то обстоятельство, что еще въ половинѣ 80-хъ годовъ торговыя сношенія Швейцаріи съ Россіей были крайне незначительны. Такъ, напримѣръ, еще въ 1885 г. весь вывозъ Швейцаріи въ Россію (commerce special) исчислялся всего въ какихъ-нибудь 9,4 милл. франковъ и равнялся всего 1,4% всего вывоза изъ Швейцаріи. За тотъ же годъ ввозъ изъ Россіи исчислялся въ 21,3 милл. франковъ и равнялся 2,8% всего ввоза. Такимъ образомъ, хотя ввозъ изъ Россіи и тогда уже превосходилъ вывозъ изъ Швейцаріи въ Россію приблизительно на 12 милл. франк., тѣмъ не менѣе сами эти сношенія находились почти въ зачаточномъ со-

стояніи. Главными предметами швейцарскаго ввоза въ Россію были тогда часы (3,9 милл. франк.), а затѣмъ машины (1,9 милл. франк.) и шелковыя издѣлія (1,8 милл. франк.). Такъ какъ, поскольку дѣло касается машинъ, на большинство изъ нихъ имѣлись патенты, а поскольку дѣло идетъ о шелковыхъ издѣліяхъ, вырабатываемые въ Швейцаріи продукты въ Россіи выдѣляются лишь въ незначительномъ количествѣ, то можно смѣло сказать, что приблизительно $\frac{1}{4}$ швейцарскаго ввоза въ Россію вообще не могли дѣлать конкуренціи русскимъ товарамъ.

Что касается вывоза Россіи въ Швейцарію, то изъ всей суммы ввоза, исчислявшейся, какъ мы видѣли, въ 1885 г. въ 21,3 милл. франк., на одну пшеницу приходилось 20,8 милл. франк., т. е. почти 98% всего ввоза изъ Россіи. Кромѣ пшеницы, Россія импортировала въ 1885 г. въ Швейцарію еще на 79,000 франк. овса, на 23,000 фр. кукурузы и на 3,200 фр. ржи. Послѣднія цифры показываютъ съ достаточной ясностью, что ввозъ овса, кукурузы и ржи не игралъ тогда почти никакой роли. Относительно ржи необходимо, впрочемъ, отмѣтить, что незначительный ввозъ этого продукта объясняется, главнымъ образомъ, тѣмъ обстоятельствомъ, что поднятіе благосостоянія населенія повело за собою въ Швейцаріи, какъ и въ Англіи и во Франціи, почти полное вытѣсненіе потребленія ржи пшеницей.

Въ теченіе послѣднихъ двухъ десятилѣтій, благодаря, главнымъ образомъ, удешевленію желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ фрахтовъ, а затѣмъ, отчасти измѣненіямъ таможенныхъ тарифовъ, торговыя сношенія Россіи съ Швейцаріей значительно развились, какъ это видно изъ слѣдующихъ данныхъ официальной швейцарской статистики съ 1885 по 1903 гг. (милл. фр.):

Трехлѣтія и годы.	Вывозъ Швейцаріи въ Россію.	Ввозъ Россіи въ Швейцарію.
1885—1887.	9,1	18,1
1888—1890	12,5	28,5
1891—1893	15,1	50,5
1894—1896	22,9	57,6
1897—1899	28,9	61,7
1900	27,0	48,0
1901	25,3	57,9
1902	26,8	63,0
1903	29,6	69,2

Присматриваясь къ этимъ цифрамъ, мы замѣтимъ, что за исключеніемъ 1900 и 1901 г., когда подъ влияніемъ отчасти неурожая, отчасти начавшагося кризиса какъ ввозъ, такъ и вывозъ упали, въ теченіе послѣднихъ лѣтъ ввозъ и вывозъ снова быстро увеличились.

Особаго интереса заслуживаетъ при этомъ то обстоятельство, что и теперь, какъ и прежде, главнымъ продуктомъ русскаго экспорта въ Швейцарію является пшеница, хотя доля ея по отношенію ко всей стоимости русскаго импорта въ настоящее время куда меньше прежняго. А именно: изъ всей стоимости русскаго импорта въ Швейцарію, исчислявшагося, какъ мы видѣли, въ общемъ въ 69,2 милл. франк., на долю пшеницы приходилось въ 1903 г. всего 50,7 милл. франк., т. е. около 73% всего русскаго импорта. Для лучшей характеристики русскаго ввоза, показывающаго въ связи съ урожаемъ хлѣбовъ въ Россіи и Швейцаріи за отдѣльные годы, болѣе или менѣе, значительныя колебанія, здѣсь достаточно привести среднія цифры за 188⁵/₆ гг. и 190²/₃ гг., для которыхъ стоимость ввоза хлѣбовъ изъ Россіи въ Швейцарію исчислялась (франки):

	188 ⁵ / ₆ .	190 ² / ₃ .
Пшеница	17.500,000	48.000,000
Рожь	10,000	570,000
Ячмень	—	1.000,000
Овесъ	105,000	7.900,000
Кукуруза	111,000	1.300,000
Мука	—	820,000
	17.726,000	59.590,000

Импортъ вышеотмѣченныхъ зерновыхъ продуктовъ изъ Россіи увеличился, слѣдовательно, почти въ $\frac{3}{4}$ раза, причемъ для кукурузы, ячменя и овса, ввозъ которыхъ въ половинѣ 80-хъ гг. равнялся почти нулю, въ послѣдніе годы наблюдались уже очень почтенныя цифры. Замѣтно увеличение ввоза можетъ быть констатировано, затѣмъ, и по отношенію къ гороху, стоимость ввоза котораго въ 1903 г. достигла 284,000 франковъ. Наоборотъ, бобовъ и хмѣля и въ послѣдніе годы Россія въ Швейцарію не ввозила.

Поскольку дѣло касается ввоза зерновыхъ продуктовъ изъ Россіи въ теченіе послѣднихъ четырехъ лѣтъ, то стоимость его исчисляется швейцарской статистикой слѣдующимъ образомъ (въ милл. франковъ):

	1900.	1901.	1902.	1903.
Пшеница	38,3	43,3	45,3	50,7
Рожь	0,1	0,3	0,4	0,7
Овесъ	3,5	7,6	8,3	7,5
Кукуруза	1,5	2,0	2,5	—
Горохъ	0,1	0,1	0,2	0,3
Мука	0,4	0,5	0,7	0,9
Ячмень	0,5	0,3	0,9	1,1
Разнаго сорта крупы и т. д. .	0,2	0,3	0,4	0,3

Присматриваясь къ этимъ даннымъ, мы замѣтимъ, что, благодаря сравнительно хорошимъ урожаямъ въ Россіи, ввозъ почти всѣхъ зерновыхъ продуктовъ за послѣдніе годы значительно повысился. Какую роль играла при этомъ, какъ поставщикъ зерновыхъ продуктовъ, Россія сравнительно съ другими странами, поставляющими тѣ же продукты въ Швейцарію, видно изъ слѣдующихъ произведенныхъ нами для послѣднихъ двухъ лѣтъ подсчетовъ. А именно на долю Россіи, Соединенныхъ Штатовъ, Канады, Ла-Платы и придунайскихъ государствъ приходилось для продуктовъ, общая стоимость ввоза которыхъ превосходила 5 милліоновъ франковъ, въ 190 $\frac{2}{3}$ гг., въ среднемъ (милл. франк.):

	Пшеницы.	Овса.	Кукурузы.
Россія	48,0	7,9	1,3
Соединенные Штаты . .	9,9	—	—
Канада	4,6	—	—
Ла-Плата	5,6	—	2,1
Придунайскія госуд. . .	9,0	1,7	3,8
Другія госуд.	2,5	7,0	2,2
	79,6	16,6	9,4

По отношенію къ ввозу какъ пшеницы, такъ и овса, Россія занимала, слѣдовательно, въ теченіе двухъ послѣднихъ лѣтъ первое мѣсто, причемъ, поскольку дѣло касается пшеницы, на долю одной Россіи приходилось свыше 60% всего ввоза этого продукта въ Швейцарію. Крайне интересно отмѣтить при этомъ, что тогда какъ послѣднего увеличенія въ 190 $\frac{1}{2}$ гг. ввозъ пшеницы изъ Соед. Штатовъ упалъ въ 1903 г. до сравнительно ничтожной цифры въ 3,6 милл., а ввозъ изъ Ла-Платы остался приблизительно на прежнемъ уровнѣ, ввозъ пшеницы изъ Канады и придунайскихъ государствъ чрезвычайно быстро увеличился, какъ это видно изъ слѣдующихъ цифръ (въ милл. франковъ):

Годы.	Общая стоимость ввоза пшеницы.	Стоимость ввоза пшеницы изъ:		
		Россіи.	Канады.	Придунайскихъ государствъ.
1901	72,7	43,3	0,9	3,0
1902	77,3	45,3	2,8	5,6
1903	81,8	50,7	6,3	12,4

Принимая во вниманіе, что какъ придунайскія государства, такъ и Канада, ввозятъ въ Швейцарію приблизительно тѣ же сорта (т. наз. твердую пшеницу), которые особенно цѣнятся швейцарскими мукомолами, какъ хорошая подмѣсь къ швейцарской пшеницѣ,—это увеличеніе ввоза изъ вышеназванныхъ странъ требуетъ особаго вниманія русскихъ экспортеровъ и это тѣмъ болѣе, что имъ уже въ ближайшее время придется считаться съ возможнымъ пониженіемъ сбыта въ Германію при вступленіи въ силу минимальныхъ ставокъ на хлѣбъ новаго германскаго тарифа. При этомъ не слѣдуетъ забывать еще того обстоятельства, что при возможномъ повышеніи цѣнъ пшеницы и при наблюдающейся въ послѣдніе годы тенденціи къ пониженію морскихъ фрахтовъ вывозъ изъ Канады можетъ сдѣлаться даже чрезвычайно опаснымъ.

Какое значеніе имѣетъ и теперь уже швейцарскій рынокъ, видно, между прочимъ, изъ слѣдующихъ подсчетовъ, показывающихъ, съ одной стороны, увеличеніе ввоза зерновыхъ продуктовъ въ Швейцарію и, съ другой, отношеніе ввоза русской пшеницы въ Швейцарію къ общей цифрѣ ввоза этого продукта Россіи въ Германію. Поскольку дѣло касается роста ввоза зерновыхъ продуктовъ, то съ половины 80-хъ годовъ въ этой области могутъ быть отмѣчены слѣдующія измѣненія. Стоимость всего ввоза различныхъ сортовъ зерновыхъ продуктовъ въ Швейцарію исчислялась (въ милл. франковъ):

	188 $\frac{5}{6}$.	190 $\frac{2}{3}$.
Пшеница	59,9	79,6
Рожь	0,6	1,3
Овесъ	5,6	16,6
Ячмень	3,0	1,8
Кукуруза	4,6	9,4
Мука разныхъ сортовъ . . .	9,3	6,5
	83,0	115,2

Уменьшеніе ввоза замѣчается, слѣдовательно, только по отношенію къ ячменю и мукѣ. Поскольку дѣло касается послѣдняго продукта, то въ будущемъ ввозъ его, вѣроятно, претерпитъ дальнѣйшее пониженіе въ виду основанія нѣсколькихъ картелей и даже трестовъ въ области мукомольнаго дѣла Швейцаріи. Такъ, напр., послѣдній отчетъ о положеніи торговли и промышленности Швейцаріи въ 1903 г. констатируетъ, что уже въ первой половинѣ 1903 г. 7 большихъ мельницъ Цюрихскаго кантона объединились въ одну акціонерную компанію въ цѣляхъ сокращенія издержекъ производства. Въ концѣ 1903 г. удалось затѣмъ создать, въ цѣляхъ урегулированія цѣнъ на муку, картель мукомоловъ Бернского кантона. Такія же соглашенія удалось создать и мукомоламъ восточныхъ кантоновъ (St. Gallen, Appenzell и Thurgau), причемъ въ числѣ пунктовъ соглашенія фигурируетъ, между прочимъ, и постановленіе, не позволяющее ни одному изъ членовъ вводить усовершенствованій, допускающихъ возможность увеличенія производства.

Что же касается другихъ зерновыхъ продуктовъ, то стоимость ввоза ихъ значительно возросла, причемъ въ общемъ цифра эта повысилась съ приблизительно 83 милл. въ 1885—1886 гг. на 115 милл. фр. въ 1902—1903 гг., т. е. приблизительно на 40%. Принимая во вниманіе, что цѣны большинства вышеотмѣченныхъ зерновыхъ продуктовъ были въ половинѣ 80-хъ годовъ выше цѣнъ въ теченіе послѣднихъ двухъ лѣтъ, мы должны будемъ придти къ выводу, что при такомъ же уровнѣ цѣнъ, какъ въ 1885—1886 гг., стоимость ввоза была бы въ 1902—1903 гг. еще значительно менѣе.

Если уже эти данныя показываютъ съ достаточной ясностью, какъ быстро увеличивается значеніе швейцарскаго рынка для странъ, вывозящихъ хлѣбъ, то еще яснѣе оно выступаетъ въ томъ случаѣ, если мы сравнимъ цифры ввоза главнаго зернового продукта Швейцаріи — пшеницы, съ соответствующими данными для Германіи. Тогда какъ населеніе Германіи, равняющееся теперь приблизительно 60 милл. душъ, превосходитъ населеніе Швейцаріи почти въ 18 разъ, вывозъ русской пшеницы

въ Германію и Швейцарію исчислялся въ 1900 — 1903 г. слѣдующимъ образомъ (въ милл. франковъ):

Въ Германію	87
„ Швейцарію „	45

Вывозъ русской пшеницы въ Германію превосходилъ, слѣдовательно, ея вывозъ въ Швейцарію всего въ 2 раза. Резюмируя въ нѣсколькихъ словахъ вышеприведенныя новѣйшія данныя швейцарской статистики о внѣшней торговлѣ, мы можемъ сказать, что положеніе Россіи, какъ поставщика зерновыхъ продуктовъ, за послѣднія 20 лѣтъ въ общемъ улучшилось. Для того, однако, чтобы и на будущее время успѣшно бороться съ конкуренціей Канады и придунайскихъ государствъ, русскимъ экспортерамъ необходимо обратить серьезное вниманіе на улучшение качества экспортируемыхъ продуктовъ, по поводу котораго, несмотря на наблюдаемое въ послѣдніе годы уменьшеніе % примѣсей, и теперь еще слышатся очень часто жалобы. Не меньшее вниманіе, слѣдствие усиливающейся конкуренціи Канады, слѣдовало бы экспортерамъ обратить и на средства къ пониженію фрахтовъ, такъ какъ только при помощи пониженія послѣднихъ вывозъ изъ Россіи сможетъ удержаться на прежнемъ уровнѣ.

Поскольку дѣло касается швейцарскаго ввоза въ Россію, то и въ новѣйшее время, какъ въ половинѣ 80-хъ годовъ, важнѣйшими продуктами швейцарскаго импорта были часы, часовые механизмы и т. п. издѣлія, стоимость импорта которыхъ достигла, по сообщеніямъ швейцарскаго генеральнаго консула въ Петербургѣ, въ 1903 г. цифры въ 13,4 милл. франковъ, то есть невиданной до сихъ поръ суммы, такъ что при дальнѣйшемъ даже слабomъ увеличеніи импорту часовъ скоро достигнетъ половины стоимости всего ввоза Россіи изъ Швейцаріи. Наоборотъ, что касается другого важнаго продукта швейцарскаго импорта въ Россію, а именно разнаго рода машинъ, то подъ вліяніемъ продолжающагося кризиса ввозъ этихъ издѣлій хотя въ 1903 г. и повысился снова до 5,4 милл. франковъ, тѣмъ не менѣе былъ значительно ниже соотвѣтствующей цифры 1899 г., превосходившей 9½ миллионoвъ франковъ.

Заканчивая этотъ обзоръ, здѣсь необходимо отмѣтить еще крайне интересный фактъ, что какъ вывозъ изъ Швейцаріи въ Россію, такъ и ввозъ изъ Россіи въ Швейцарію, какъ это мною было уже отмѣчено въ свое время для конца XIX стол., увеличились не только абсолютно, но и относительно. Это видно съ достаточной ясностью изъ слѣдующихъ данныхъ. А именно вывозъ и ввозъ этихъ странъ исчислялись (въ милл. франковъ):

Годы.	Вывозъ изъ Швейцаріи въ Россію.	Всѣхъ ввозъ въ Швейцаріи.	Вывозъ въ Россію въ % всего ввоза.
1885/6	9,6	664	1,4
1902/3	28,2	816	3,5

Годы.	Ввозъ изъ Россіи въ Швейцарію.	Всѣхъ ввозъ въ Швейцарію.	Ввозъ изъ Россіи въ % всего ввоза.
1885/6	18,2	777	2,3
1902/3	66,1	1,100	6,0

Осложненія, вызванныя минимальными ставками новаго германскаго тарифа, несомнѣнно, должны будутъ выгодно отозваться на дальнѣйшихъ сношеніяхъ Россіи съ Швейцаріей, т. к. усиленный экспортъ хлѣбныхъ продуктовъ изъ Россіи въ Швейцарію, какъ это почти всегда бываетъ въ такихъ случаяхъ, вызоветъ, почти навѣрно, усиленный ввозъ швейцарскихъ издѣлій въ Россію.

Финансовая хроника.

БАЛАНСЫ ГЛАВНѢЙШИХЪ ЭМИССИОННЫХЪ БАНКОВЪ.

Государственный банкъ (въ тыс. руб.).

А к т и в ъ.	1904 г. 8 ноября.	1904 г. 16 ноября.	1903 г. 16 ноября.
Касса:			
полноцѣнное серебро.	47,025	46,226	50,616
размѣнная монета . . .	19,729	19,352	16,218
Наличность золота Государственнаго банка. .	1.013,220	1.018,537	825,426
Траты и переводы на заграничныя мѣста.	3,574	5,065	17,943
Процентныя бумаги, принадлежащія банку. . .	59,406	65,178	50,924
Учетъ и специальн. текущ. сч., обезп. векселями. .	188,836	186,605	227,650
Ссуды срочныя и въ формѣ специальн. тек. сч. подъ проценти. бумаги.	107,501	106,640	94,584
Ссуды:			
товарныя	47,347	48,612	48,124
промышленныя	46,816	46,481	51,674
П а с с и в ъ.			
Кредитные билеты въ народномъ обращеніи . .	833,170	827,409	584,448
Выданныя траты и депозитныя квитанціи . . .	1,438	1,245	2,481
Капиталы банка	55,036	55,036	55,039
Вклады:			
срочные.	16,650	16,585	17,417
безсрочные	39,498	39,303	37,079
Текущіе счета частныхъ лицъ, разныхъ учрежденій и отдѣла расчетовъ между ж. д. . . .	398,838	400,066	401,733
Текущій счетъ департамента государственнаго казначейства.	203,025	212,208	230,530
Учетный %:			
для векселей:			
до 3 мѣс.	5½	5½	4½
до 6 мѣс.	6½	6½	5½
Гос. рента за недѣлю . . .	91½-92½-91½-92½	92-½ 92-½	99½-½-½-½

Германскій банкъ (въ маркахъ).

А к т и в ъ.	1904 г. 2 (15) ноября.	1904 г. 10 (23) ноября.	1903 г. 10 (23) ноября.
Металлическая наличность.	962.481,000	1.026.303,000	934.322,000
Вексельный портфель. .	800.197,000	777.409,000	897.981,000
Ссуды	51.537,000	44.735,000	55.325,000
П а с с и в ъ.			
Билетное обращеніе. . .	1.299.851,000	1.260.509,000	1.242.159,000
Своб. бил. резервъ . . .	176.596,000	286.260,000	205.170,000
Счета жиρο	534.262,000	578.314,000	626.415,000
Учетъ:			
официальный	5	5	4
частный	4-½	4¼-4	3½
3% германскій заемъ 89,30-90-30-20-30-25	89,30-90-30-20-30-25	89,25-10 30-25-30	90,60-91,00-90,90

Англійскій банкъ (въ фунт. стерл.).

Отдѣлъ банковыхъ операций.	1904 г. 3 (16) ноября.	1904 г. 10 (23) ноября.	1903 г. 12 (25) ноября.
П а с с и в ъ.			
Текущій счетъ казначейства и разныхъ общественныхъ учрежденій.	7.173,774	8.700,648	6.880,593
Частныя вклады.	39.439,155	38.334,621	37.696,547

Активъ.	1904 г.	1904 г.	1903 г.
	3 (16) ноября.	10 (23) ноября.	12 (25) ноября.
Прав. ссуды	15.610,005	15.160,005	15.756,556
Вексельный портфель и ссуды	24.706,825	25.486,217	24.567,733
Свободный банкнотный резервъ	22.347,855	21.983,150	20.050,100
Золото и серебро . . .	1.818,099	1.832,693	2.090,971
Отношеніе резерва банка къ его обязательствамъ	51.71	50.51	49.51
Эмиссионный отдѣлъ:			
Золото въ монетѣ и слиткахъ	31.584,125	31.022,960	29.802,265
Общій выпускъ банкнотъ	50.034,125	49.472,960	48.252,265
Количество билетовъ въ обращеніи	27.686,270	27.489,810	28.202,165
Учетный %:			
официальный	3	3	4
частный	2 ¹⁴ / ₁₆ -3-2 ¹⁵ / ₁₆	2 ¹⁸ / ₁₆ -3 ¹ / ₈ -2 ¹⁵ / ₁₆	3 ¹⁵ / ₁₆ -4
Курсъ 2½% консолей .	88,375-5625-3125-375	88,00-3125-1875	88,85-62-87-69-75

Французскій банкъ (во франкахъ).

Активъ.	1904 г.	1904 г.	1903 г.
	4 (17) ноября.	11 (24) ноября.	13 (26) ноября.
Металлическая наличность:	3.747.304,668	3.757.989,606	3.506.627,071
золото	2.646.965,727	2.652.777,278	2.397.533,466
серебро	1.100.338,941	1.105.212,328	1.109.093,604
Вексельный портфель .	632.576,412	635.520,443	861.671,640
Ссуды	680.546,027	675.285,511	664.237,698
Пассивъ.			
Билетное обращеніе . .	4.301.129,975	4.252.793,210	4.216.856,870
Текущій счетъ казначейства	208.055,810	285.010,719	191.531,120
Частные вклады	525.707,799	515.742,318	622.033,547
Официальный учетъ .	3	3	3
3% французск. рента .	98,20-12-40-37-40	98,50-55-35-50-45	98,12-97,02-98,07-97,92

Промышленное потребленіе благородныхъ металловъ.—Въ послѣднемъ отчетѣ директора монетнаго двора С.-А. С. Штатовъ г. Робертса содержатся нѣсколько запоздалыя, но, тѣмъ не менѣе, сохраняющія еще интересъ новизны, за отсутствіемъ другихъ аналогичныхъ изслѣдованій, данныя о промышленномъ потребленіи благородныхъ металловъ въ 1902 г. Данныя эти представляютъ въ слѣдующемъ видѣ:

Страны	Золото.		Серебро.	
	Чистый вѣсъ въ килогр.	Стоимость въ милл. франк.	Чистый вѣсъ въ килогр.	Стоимость въ милл. франк.
Австро-Венгрія . . .	4,200	14,5	58,800	13,1
Франція	24,600	84,7	257,000	57,1
Англія	25,000	86,1	285,000	63,3
Голландія	475	1,6	—	—
Португалія	2,000	7	11,700	2,6
Швеція	440	1,5	4,800	1,1
Швейцарія	5,220	18	53,200	11,8
Сѣв.-Ам. Соед. Шт.	29,988	103,3	514,155	114,2
Прочія страны . . .	29,687	102,2	363,000	80,7
Итого	121,610	418,9	1.547,655	34,39

Количество поглощенного промышленнымъ потребленіемъ какъ золота, такъ и серебра соотвѣтствуетъ приблизительно одной трети годового производства того и

другого изъ этихъ благородныхъ металловъ въ 1902 г. Въ вышеприведенную таблицу вошло, однако, только поглощенное промышленными надобностями количество золота и серебра въ слиткахъ. Но промышленность ежегодно перерабатываетъ и не малое количество уже готовыхъ, но пришедшихъ въ негодность золотыхъ и серебряныхъ издѣлій. Кромѣ того, для выдѣлки золотыхъ и серебряныхъ издѣлій нерѣдко пользуются и перелитой монетой. Точный подсчетъ поглощенного промышленностью всѣми путями золота и серебра сдѣланъ, однако, въ выше-названномъ отчетѣ только для С.-А. Соединенныхъ Штатовъ и содержится въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	Золото		Серебро	
	вѣсъ въ килогр.	Стоимость въ милл. франк.	вѣсъ въ килогр.	Стоимость въ милл. франк.
Слитки туземнаго производства	28,066	96,7	473,997	105,3
Иностранные слитки и монета	1,231	4,4	40,111	8,9
Туземная монета . . .	2,259	7,8	3,486	0,8
Готовыя издѣлія . . .	7,088	24,2	85,263	18,9
	38,644	133,1	602,767	133,9

ГЕРМАНИЯ.

Проектъ общегерманской государственной росписи на 1905 годъ.—Германскимъ союзнымъ совѣтомъ рассмотрѣнъ проектъ общегерманской государственной росписи Германіи, подлежащій утвержденію рейхстагомъ. Расходы и доходы по проекту росписи на 1905 г. балансируются въ суммѣ 2.241.560,900 м. безъ остатка. Изъ этого итога на обыкновенные постоянные расходы приходится 1.762,658,556 м. (+64.315,702 м.), на обыкновенные единовременные 182.589,239 м., и на чрезвычайные единовременные расходы 296.313,105 м. Съ другой стороны обыкновенные доходы исчислены въ 1.945.247,795 м. (+77.422,610 м.) и чрезвычайные въ 296.313,105 м. Въ эту сумму входитъ заемъ для покрытія единовременныхъ чрезвычайныхъ расходовъ въ суммѣ 293.057,772 м. (+137.992,551 м.); кромѣ того, для удовлетворенія временныхъ нуждъ разрѣшается выпускъ свидѣтельствъ казначейства на сумму не свыше 250 милл. м.

Обыкновенные расходы превышаютъ сумму доходовъ на 74.915,094 м. Для покрытія образующагося дефицита, матрикулярные взносы исчислены на сумму 23.915,094 м. болѣе противъ соотвѣствующихъ перечисленій въ пользу союзныхъ государствъ. Остатокъ покрывается за счетъ займа.

По сравненію съ настоящимъ годомъ наиболѣе значительное увеличеніе (на 26.933,395 м.) представляетъ доходъ отъ почты и телеграфа исчисленной въ суммѣ 507.077,525 м. Таможенный доходъ и акцизные сборы также представляютъ увеличеніе на 13.595,270 м. Далѣе, матрикулярные взносы исчислены въ 213.250,094 м., доходъ отъ желѣзныхъ дорогъ въ 104.314,700 м., гербовый сборъ въ 86.424,000 м. Обыкновенныхъ расходовъ предусмѣтлено по военному вѣдомству 463.961,397 м. (на 12.845,841 м. болѣе, противъ бюджета настоящаго года), чрезвычайныхъ — 25.026,920 м. (—933,369 м.) и единовременныхъ 53.589,400 м. (+32.470,700 м.), такъ что въ общемъ получается превышеніе противъ бюджета настоящаго года на сумму около 46 милл. м. Расходы по морскому вѣдомству (включая и центральное управленіе Кіау-Чжоу) исчислены въ 105.260,755 м., на 5.950,246 м., болѣе противъ настоящаго года. При этомъ въ организаціи морского вѣдомства благодаря преобразованію отдѣла сооружений въ особый департаментъ, равно какъ и вслѣдствіе децентрализаціи, произведенной въ департаментъ управленія вводится расширеніе, соотвѣтствующее возрастанію дѣятельности этого вѣдомства. Увеличеніе служебнаго состава во флотѣ составляетъ, какъ и въ предыдущіе годы, приблизительно на ¼ болѣе, чѣмъ предусмѣтлено было въ законѣ объ увеличеніи флота. Новыхъ офицерскихъ должностей учре-

ждено 100, но и при этомъ еще недостаетъ 56 должностей для удовлетворения всѣхъ служебныхъ требованій. Кроме того, учреждается 20 новыхъ должностей морскихъ инженеровъ (въ томъ числѣ 2 для занятія ихъ отставными морскими офицерами), 2 должности морскихъ пѣхотныхъ офицеровъ, 2,108 должностей палубныхъ офицеровъ, унтер-офицеровъ и нижнихъ чиновъ въ морскихъ и судостроительныхъ экипажахъ, 97 должностей въ артиллерійскихъ командахъ и 300 должностей для образованія особой минной команды. Увеличивается число морскихъ врачей на 11 и санитаровъ на 30, а также число служащихъ въ новомъ морскомъ лазаретѣ въ Викѣ. И по другимъ статьямъ предусматривается увеличение служебнаго персонала, съ соответствующимъ возрастаніемъ расходовъ.

Единовременные обыкновенные расходы исчислены въ суммѣ 111.498,450 м. (+10.632,480 м.) изъ нихъ 70.070,000 м. (+835,000 м.) приходится на постройку судовъ. Изъ чрезвычайнаго бюджета на постройку судовъ предназначается 28.070,000 м. (—2.225,000 м.), такъ какъ изъ обыкновенныхъ доходовъ подлежатъ покрытію 6% смѣтной стоимости флота, опредѣленной въ 700 милл. м., т. е. 42 милл. м. Въ частности, въ 1905 г. требуется совершение послѣднихъ взносовъ на постройку кораблей „Пруссія“ и „Гессенъ“, дополнительнаго взноса (1 милл.) на перестройку судовъ типа „Бранденбурга“, послѣдняго взноса на устройство холодильниковъ въ пороховыхъ погребахъ, третьяго взноса на постройку кораблей „Лотарингія“ и „Н“, третьяго взноса на постройку крейсеровъ: I ранга „Юрк“ и II ранга „Мюнхенъ“ и „Любекъ“ и вторыхъ взносовъ на постройку кораблей „О“ и „Р“, крейсера I ранга „С“ и малыхъ крейсеровъ „Н“, „Память Александрины“ и „Память Метеора“. Кроме того, согласно закону объ усиленіи флота, испрашиваются первые взносы на постройку кораблей „Q“ и „R“, крейсера перваго ранга „D“ и двухъ малыхъ крейсеровъ, а также одной канонерской лодки для службы на заграничныхъ станціяхъ. Кроме того, предусматривается постройка одной рѣчной канонерской лодки для Восточной Азіи, одного тендера, одного судна для измѣренія морской глубины и одного миннаго транспорта, необходимость котораго вытекаетъ изъ опыта русско-японской войны; для судовъ торпедной дивизіи испрашивается послѣдній взносъ и новый первый взносъ. Кроме того, испрашивается кредитъ въ 1½ милл. м. на производство опытовъ съ подводными лодками.

На артиллерійское вооруженіе испрашивается 29.271,000 м. (+6.745,000 м.), причемъ въ объясненіе этого расхода указано, что возрастающая броневая защита судовъ и увеличеніе дальности орудій заставляютъ усиливать способность тяжелой и средней судовой артиллеріи. Для этого необходимо увеличить число остальныхъ снарядовъ на корабляхъ и крейсерахъ, а такъ какъ стальные снаряды значительно дороже другихъ, то требуется и соответственное увеличеніе расходовъ. На этомъ основаніи первоначальная сумма, рассчитанная на вооруженіе судовъ, постройка которыхъ разсрочена до 1904 г. включительно, подлежитъ увеличенію на 14 милл. м. На этомъ основаніи въ росписи на 1905 г. вмѣсто 1 милл. м., включено на этотъ предметъ 2 милл. м. Въ связи съ этимъ а также и для усиленія легкой артиллеріи, съ цѣлью болѣе дѣйствительнаго отраженія минныхъ атакъ, сумма, предназначенная на артиллерійское вооруженіе судовъ, подлежитъ съ 1905 г. увеличенію до слѣдующихъ цифръ: для корабля до 7.900,000 м., для крейсера I ранга до 4.700,000 м. и для крейсера II ранга до 1.350,000 м.

Что касается чрезвычайныхъ расходовъ по морскому вѣдомству, то, вмѣстѣ съ вышеупомянутымъ перечисленіемъ 28 милл. м. въ смѣту обыкновеннаго бюджета, они достигаютъ 50.117,000 м. (+4.002,000 м.), а безъ этого перечисленія 22.407,000 м. (+6.227,000 м.). Новыми являются расходы на магазины, на двѣ столовыхъ для рабочихъ, на двѣ плавучія мастерскія, на мѣсто для минной стрѣльбы въ штрандской бухтѣ, на казармы и др. постройки въ Викѣ, на увеличеніе морского лазарета въ Вильгельмсгафенѣ, а также на перевооруженіе нѣкоторыхъ фортовъ.

По сравненію съ предположеніями, положенными въ основаніе закона объ усиленіи флота, смѣтные на 1905 г. расходы представляютъ увеличеніе на 15,6 милл. м., а именно они исчислены въ 238,4, вмѣсто 222,8 милл. Съ

другой стороны, сумма дѣйствительнаго расхода и смѣтныхъ назначеній съ 1900 по 1905 г. включительно составляетъ 1.070,1 милл. м., т. е. на 0,5 милл. м. менѣе.

Изъ суммы перечисленій въ пользу союзныхъ государствъ, опредѣленной по росписи на 1905 г. въ 189.335,000 м. (—6.592,000 м.) на доходъ отъ обложенія заторныхъ чановъ и отъ потребительнаго налога на спиртъ, приходится 117.478,000 м. (—3.697,000 м. и на доходъ отъ гербоваго сбора 71.857,000 м. —2.895,000 м.).

Доходъ отъ таможенныхъ сборовъ, досрочныхъ взносовъ и потребительныхъ налоговъ, остающійся въ пользу имперіи, исчисленъ въ 8.572.817,110 м. (+13.595,270 м.).

Расходы на восточно-азиатскую экспедицію исчислены обыкновенные въ 11.024,013 м. (—1.317,041 м. и чрезвычайные въ 12.659,605 м. (—104,442 м.). Въ поясненіе къ этимъ статьямъ сказано, что политическія условія въ 1904 г. не позволили уменьшить численность оккупационной бригады.

На военную экспедицію въ юго-западно-африканскій протекторатъ предусмотрено совершенно новый чрезвычайный расходъ въ 48.743,110 м. Кроме того, въ дополненіе къ росписи на 1904 г. внесенъ былъ на подавленіе возстанія туземцевъ новый кредитъ въ 73.580,250 м.

ИТАЛІЯ.

Состояніе государственнаго долга къ концу 1904 г.—

Къ 30 іюня 1904 г., т. е. къ концу 1904 финансового года, государственный долгъ Италіи достигалъ 12.731.333.143 л., а сумма платежей по этому долгу составляла 567.599,283 л. Въ теченіе послѣдующихъ двухъ мѣсяцевъ цифры эти понизились, первая на 5.282,717 л., а послѣдняя на 251,561 л., причемъ распределеніе суммы долга на главнѣйшія составныя части представлялось къ 30 сентября 1904 г. въ слѣдующемъ видѣ, лиры:

	Нарицательная сумма долга.	Сумма пла- тежей.
Вѣчный долгъ.		
Сумма долга, записаннаго въ государственную долговую книгу	9.924.596,133	474.680,432
Долгъ, подлежащій записи въ государственную долговую книгу	6.524,349	326,217
Долгъ Святѣйшаго Стула	64.500,000	3.225,000
Прочіе долги	64.456,944	2.754,313
	10.060.077,426	480.985,962
Погашаемый долгъ.		
Долгъ, отдѣльно записанный въ государственную долговую книгу	257.160,108	10.424,865
Разные долги	1.423.506,417	48.641,208
	11.740.743,950	540.952,935
Долгъ въ завѣдываніи казначейства	985.306,476	27.292,686
	12.726.050,427	567.344,722

КИТАЙ.

Условія уплаты долга 1901 г.—По словамъ иностранныхъ газетъ, между заинтересованными сторонами происходятъ переговоры о соглашеніи относительно условій, на которыхъ подлежатъ выплатѣ долгъ Китая иностраннымъ державамъ по возмѣщенію убытковъ, понесенныхъ ими въ 1901 г. во время боксерскаго возстанія. Китай выразилъ согласіе выплачивать ежегодные аннуитеты по этому долгу въ золотѣ, а не въ серебрѣ, какъ этого первоначально добивалось китайское правительство съ согласія С.-А. Штатовъ. Но при этомъ испрашивается сложеніе всѣхъ процентовъ, начисленныхъ по задолженнымъ Китаемъ уже суммамъ, а также и примѣненіе къ производимымъ имъ вновь платежамъ для перевода ихъ въ золотую валюту не курса послѣдняго дня даннаго мѣсяца, а средняго вексельнаго курса за весь соответствующій мѣсяцъ; Китай требуетъ также и начисленія процентовъ по суммамъ, вносимымъ имъ банковскому синдикату для уплаты процентовъ по долгу 1901 г.

МЕКСИКА.

Проектъ монетной реформы.—Въ мексиканскій конгрессъ внесенъ законопроектъ, которымъ правительство уполномочивается на проведеніе, путемъ послѣдовательныхъ законодательныхъ актовъ, нижеслѣдующей монетной реформы. Нынѣшняя монетная единица въ Мексикѣ сохраняется и впредь, но серебряному піастру присваивается постоянная стоимость въ 50 центовъ золотомъ, что соотвѣтствуетъ по курсу въ 2,58. фр. Одновременно съ этимъ приостанавливается свободная чеканка серебра и воспрещается обратный ввозъ въ Мексику серебряныхъ піастровъ. Сборы съ горнопромышленности подлежатъ уменьшенію, и для продажи добываемаго серебра учреждаются особые правительственные посредническія бюро. Кроме того, предусматривается измѣненіе закона о банкахъ и учрежденіе особой комисіи для регулированія иностранныхъ валютныхъ курсовъ.

Экономическія мѣропріятія земствъ.

Земскіе сельскохозяйственные склады Курской губ.

Въ видахъ урегулированія займовъ уѣздныхъ земствъ на обороты сельскохозяйственныхъ складовъ, губернская управа разослала уѣзднымъ управамъ обширный докладъ, въ которомъ очень картинно нарисована дѣятельность складовъ въ губерніи за послѣдній 1903 годъ.

Фактъ весьма быстрого развитія въ Курской губерніи дѣятельности земскихъ сельскохозяйственныхъ складовъ, выражающійся въ сильномъ ростѣ ихъ оборотовъ, явленіе хорошо извѣстное населенію губерніи. Чтобы наглядно показать размѣры этого роста, нужны немногія цифры. Въ 1899 году оборотъ двѣнадцати дѣйствовавшихъ тогда складовъ выразился слѣдующими суммами: поступило товаровъ за годъ на сумму 304,960 р. 95 к. и продано въ теченіе того же года на сумму 188,716 р. 26 к. Черезъ три года (въ 1902 г.) общій оборотъ всѣхъ уѣздныхъ складовъ вмѣстѣ съ ихъ отдѣленіями достигъ уже втрое большихъ размѣровъ: къ началу отчетнаго 1902 г. поступило товаровъ на сумму—833,784 р. 43 к., а продано товаровъ въ теченіе года на сумму 560,185 р. 17 к. Наконецъ, въ 1903 году, оборотъ еще болѣе увеличился: къ началу года поступило товаровъ на сумму 1,323,012 р. 62 к., а продано товаровъ въ теченіе года на сумму—879,021 р. 97 к. Такимъ образомъ, къ началу 1904 года общій оборотъ земскихъ сельскохозяйственныхъ складовъ въ Курской губерніи по сравненію съ 1899 г. увеличился въ $4\frac{1}{2}$ раза. Для того, чтобы быстро развить до такихъ размѣровъ свой сбытъ, сельскохозяйственнымъ складамъ, пришлось, конечно, сосредоточить весьма большіе запасы товаровъ. Приходъ послѣднихъ выражается, какъ видимъ, суммами, превышающими приблизительно въ $1\frac{1}{2}$ раза ихъ сбытъ. И для этого потребовались, разумѣется, весьма крупныя оборотныя средства. Такъ какъ источникомъ этихъ средствъ являлся почти исключительно страховой капиталъ, то и позаймствованія изъ него на обороты сельскохозяйственныхъ складовъ быстро возрастали. Такъ, на 1 января 1899 г. состояло за уѣздными земствами долговъ страховому капиталу по займамъ на обороты складовъ всего 25,236 р. 50 к.; позаймствовано было въ томъ же году 42,688 р. На 1 января 1904 г. размѣръ долга уѣздныхъ земствъ страховому капиталу уже достигъ суммы 547,525 р. 40 к. Такимъ образомъ, къ началу 1904 г. задолженность уѣздныхъ земствъ страховому капиталу по займамъ на обороты складовъ и пріобрѣтеніе желѣза возросла по сравненію съ началомъ 1900 г. болѣе чѣмъ въ шесть разъ. Всего за 5 лѣтъ (1899—1903 гг.) было позаймствовано на обороты 785,000 р. Принимая во вниманіе, что эти данныя, въ совокупности съ вышеприведенными данными 1899, 1902 и 1903 гг. даютъ приходъ товаровъ около 2,700,000 р., а расходъ 1,985,000 р., можно, не боясь впасть въ преувеличеніе, принять активъ товаровъ за все пятилѣтіе около 3 милл. рублей, а пассивъ въ

$2\frac{1}{4}$ — $2\frac{1}{2}$ милл. рублей. Эти данныя, которыя должны быть принимаемы, конечно, только какъ приблизительныя, показываютъ, что средства, позаймствованныя уѣздными земствами изъ страхового капитала, были вложены въ дѣятельно крупное дѣло. Однако, для того, чтобы судить о соотвѣтствіи этихъ средствъ оборотамъ складовъ, необходимо подробно ознакомиться съ размѣрами и характеромъ дѣятельности послѣднихъ. Размѣры оборотовъ за послѣдніе годы будутъ таковы: въ 1902 году продано товаровъ на 560,185 р. 17 к., въ 1903 году на 879,021 р. 97 к. и въ текущемъ 1904 г. — 592,190 р. 30 к. Въ послѣднемъ году меньше потому, что здѣсь обороты показаны за $8\frac{1}{2}$ мѣсяцевъ. Если принять за показатель количество товаровъ, проданныхъ за 1903 г., то по размѣрамъ оборотовъ можно установить четыре различныхъ группы складовъ. Наименьшими оборотами (отпускъ товаровъ менѣе, чѣмъ на 25 тыс. р.) отличаются склады дмитріевскаго (17 тыс.), новооскольскаго (21 тыс.) и корочанскаго (24 тыс.) земствъ. Болѣе значительны (около 30—50 тыс.) обороты складовъ рыльскаго (31 тыс.), щигровскаго (39 тыс.), тимскаго (40 тыс.) и фатежскаго (53 тысячи) земствъ. Очень крупныя обороты (отъ 60 до 75 тыс.) дѣлаютъ склады льговскаго (62 тыс.), бѣлгородскаго (64 т.), обоянскаго (71 тыс.), курскаго (71 тыс.) и путивльскаго (75 тыс.) уѣздныхъ земствъ. Наибольшее же развитіе получила дѣятельность земскихъ складовъ въ Суджанскомъ (92 тыс.), Грайворонскомъ (105 тыс.) и Старооскольскомъ (112 тыс.) уѣздахъ. Различаясь, такимъ образомъ, очень сильно по своимъ размѣрамъ, обороты сельскохозяйственныхъ складовъ весьма различны также и по составу входящихъ въ нихъ товаровъ. Помимо товаровъ сельскохозяйственныхъ, т. е. машинъ, орудій, мелкаго сельскохозяйственного инвентаря, сѣмянъ и т. д., въ оборотъ земскихъ складовъ видную роль играетъ также кровельное желѣзо, лѣсные матеріалы, сортовое желѣзо и разные хозяйственные товары (посуда, краски, гвозди и прочее). Какъ показываетъ нижеприводимая таблица, относительная роль товаровъ того или другого рода въ оборотъ отдѣльныхъ складовъ далеко неодинакова:

Въ 1903 году продано (рубли):

Уѣзды:	Сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій.	Кровельнаго желѣза.	Строительныхъ матеріаловъ.	Прочаго.
Бѣлгородскій . . .	22,943,64	12,918,67	18,535,26	9,685,53
Грайворонскій . . .	22,000,45	27,666,30	55,391,00	19,00
Дмитріевскій . . .	10,035,05	5,142,99	—	1,059,47
Корочанскій . . .	10,689,82	5,215,78	—	7,866,68
Курскій	40,249,83	22,786,60	—	8,384,69
Льговскій	12,643,40	10,959,18	—	37,622,31
Новооскольскій . . .	14,467,62	5,257,50	138,40	1,016,55
Путивльскій . . .	34,753,42	10,540,65	—	30,093,15
Старооскольскій . . .	46,212,53	6,648,13	14,319,80	45,193,63
Фатежскій	15,516,05	10,971,25	867,74	25,639,02
Щигровскій	7,697,70	9,323,93	—	22,121,49

По складамъ рыльскаго, обоянскаго, суджанскаго и тимскаго земствъ свѣдѣній не имѣется. Въ Дмитріевскомъ, Корочанскомъ, Курскомъ, Новооскольскомъ, Путивльскомъ и Старооскольскомъ уѣздахъ преобладающая роль въ оборотъ складовъ (судя по продажѣ товаровъ въ 1903 году) принадлежитъ сельскохозяйственнымъ машинамъ и орудіямъ, сбытъ которыхъ въ 1903 году составлялъ около $\frac{1}{2}$ и болѣе всего оборота этихъ складовъ. Торговля кровельнымъ желѣзомъ получила наибольшее относительное развитіе въ складахъ Бѣлгородскаго, Фатежскаго, Грайворонскаго, Дмитріевскаго, Курскаго, Новооскольскаго и Щигровскаго уѣздовъ; въ большихъ или меньшихъ размѣрахъ она ведется и на всѣхъ прочихъ складахъ. Продажа лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, наоборотъ, производится лишь немногими складами (грайворонскимъ, курскимъ, обоянскимъ и старооскольскимъ). Въ Бѣлгородскомъ, Дмитріев-

скомъ, Курскомъ и Новооскольскомъ уѣздахъ продажъ сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій и кровельнаго желѣза почти исчерпываются обороты складовъ, такъ какъ количество прочихъ продаваемыхъ складами товаровъ (главнымъ образомъ, мелкаго сельскохозяйственнаго инвентаря и разныхъ хозяйственныхъ принадлежностей) сравнительно незначительно, но въ остальныхъ складахъ товары этого послѣдняго рода, играютъ, болѣе или менѣе, видную роль, составляя нерѣдко (Львовскій, Путивльскій, Старооскольскій, Фатежскій и Щигровскій уѣзды) около $\frac{1}{2}$ и болѣе всего ихъ отпуска. Среди условий, оказывающихъ наибольшее вліяніе на финансовую сторону дѣятельности складовъ, особеннаго вниманія заслуживаетъ кредитъ, которымъ пользуются земскіе склады, и кредитъ, который они сами открываютъ населенію; эти двѣ операциі болѣе всего отражаются на характерѣ оборотовъ земскихъ складовъ. Какъ всѣмъ извѣстно и само собою очевидно, земскіе сельскохозяйственные склады далеко не во всѣхъ отношеніяхъ могутъ быть приравняемы къ торгово-промышленнымъ предпріятіямъ частныхъ лицъ; въ частности это должно имѣть въ виду и по отношенію къ отпуску товаровъ въ кредитъ. Безъ продажи товара въ кредитъ не обходится, конечно, ни одно торговое предпріятіе, не желающее сократить развитие своихъ оборотовъ, но въ дѣятельности земскихъ складовъ кредитъ, открываемый ими населенію, играетъ, или, по крайней мѣрѣ, долженъ играть, особенную роль. Земскіе склады являются учрежденіями, на которыя возлагается важная и нелегкая задача, достичь возможно большаго распространенія среди населенія улучшенныхъ орудій и матеріаловъ сельскохозяйственнаго производства. Ввести улучшенныя орудія и матеріалы въ обиходъ нашего сельскаго хозяйства, столь отсталаго въ техническомъ отношеніи—конечно, задача первостепенной важности, съ другой стороны, привить употребленіе этихъ орудій и матеріаловъ въ средѣ, экономически столь разшатанной и упавшей, какъ наше крестьянство,—конечно, задача огромной трудности. Поэтому для того, чтобы достигнуть успѣха въ выполненіи основной своей задачи, земскіе склады силою вещей вынуждены не только употреблять особыя усилія къ удешевленію своихъ товаровъ, но также позаботиться и о предоставленіи населенію возможно болѣе льготнаго кредита. Какъ велики кредиты по складамъ, показываетъ слѣдующая таблица:

Въ 1903 году продано (рубл.):

Уѣзды:	Въ кредитъ.	Всего.	Проценты даны въ кредитъ.
Бѣлгородскій	35,027,25	64,083,10	55
Грайворонскій	27,102,31	105,057,94	26
Дмитріевскій	11,624,45	17,237,51	68
Курскій	20,333,30	71,421,12	28
Корочанскій	14,101,08	23,772,28	60
Львовскій	26,747,01	61,756,09	43
Новооскольскій	10,072,93	20,880,07	48
Обоянскій	24,025,48	71,259,01	34
Путивльскій	45,346,42	75,387,22	60
Рыльскій	6,185,08	31,605,23	20
Старооскольскій	55,597,37	112,374,03	49
Суджанскій	41,789,95	91,979,33	45
Тимскій	2,926,97	40,072,40	7
Фатежскій	31,083,16	52,996,04	59
Щигровскій	3,641,33	39,142,52	9

Какъ показываетъ вышеприведенная таблица, продажа товаровъ въ кредитъ широко развита большинствомъ земскихъ складовъ въ Курской губерніи. Только въ 6 уѣздахъ (Грайворонскомъ, Курскомъ, Обоянскомъ, Рыльскомъ, Тимскомъ и Щигровскомъ) отпущено было въ кредитъ не болѣе $\frac{1}{3}$ всѣхъ товаровъ, проданныхъ въ 1903 году, причемъ только въ двухъ послѣднихъ изъ нихъ отпускъ въ кредитъ составляетъ менѣе 10% всего отпуска. Въ огромномъ большинствѣ остальныхъ уѣздныхъ складовъ (семь изъ девяти) продается въ кредитъ около $\frac{1}{2}$ и болѣе (до

60—70%) всѣхъ товаровъ. Во многихъ складахъ въ кредитъ отпускаются безразлично всѣ товары, входящіе въ оборотъ склада; такой порядокъ существуетъ въ уѣздахъ Бѣлгородскомъ, Корочанскомъ, Львовскомъ, Новооскольскомъ, Рыльскомъ, Старооскольскомъ и Тимскомъ, причемъ въ бѣлгородскомъ складѣ отпускъ въ кредитъ разрѣшается при условіи покупки товаровъ не менѣе какъ на 10 рублей, а въ Корочанскомъ не менѣе, какъ на 5 рублей. Въ остальныхъ восьми уѣздахъ въ кредитъ отпускаются не всѣ товары, а только сельскохозяйственные машины и орудія и кровельное желѣзо. Въ курскомъ складѣ, кромѣ этого рода товаровъ, продаются въ кредитъ также лѣсные матеріалы и сѣмена, при условіи покупки ихъ не менѣе, чѣмъ 8 руб., а въ путивльскомъ складѣ изъ общаго правила дѣлается исключеніе для землевладѣльцевъ, которымъ продаются въ кредитъ также и всѣ прочіе товары, кромѣ сельскохозяйственныхъ машинъ и кровельнаго желѣза. Что касается продолжительности сроковъ кредита, то большинствомъ уѣздныхъ земствъ разрѣшается продажа въ кредитъ на срокъ до 1 года; таковы условія—въ Бѣлгородскомъ, Дмитріевскомъ, Курскомъ, Львовскомъ, Обоянскомъ, Путивльскомъ, Старооскольскомъ, Суджанскомъ и Тимскомъ уѣздахъ, причемъ въ Курскомъ и Львовскомъ уѣздахъ для болѣе дорогихъ сельскохозяйственныхъ машинъ допускается разсрочка уплаты до 2 лѣтъ. До двухъ же лѣтъ открывается кредитъ складами фатежскаго и щигровскаго земствъ; въ остальныхъ уѣздахъ кредитъ болѣе краткосрочный: въ уѣздахъ Грайворонскомъ, Рыльскомъ и Новооскольскомъ разрѣшается кредитъ на срокъ не болѣе 6 мѣсяцевъ, въ Корочанскомъ же изъ этого правила дѣлается исключеніе только для такихъ дорогихъ машинъ, какъ молотилки, которыя продаются съ разсрочкой платежа до 1½ лѣтъ.

Большое значеніе въ дѣлѣ организациі складовъ имѣютъ также и тѣ предѣлы, до которыхъ разрѣшается открывать кредитъ каждому отдѣльному лицу. Въ этомъ отношеніи многими земствами никакихъ постоянныхъ нормъ не установлено: такъ, въ Львовскомъ, Старооскольскомъ, Новооскольскомъ, а по отношенію къ землевладѣльцамъ и въ Рыльскомъ уѣздѣ, размѣръ открываемаго каждому покупателю кредита зависитъ отъ постановленія уѣздной управы; въ Дмитріевскомъ и Тимскомъ уѣздахъ размѣръ кредита не ограниченъ ничѣмъ. Въ значительной части складовъ для всѣхъ покупателей установленъ одинъ общій наивысшій размѣръ открываемаго кредита: такъ, въ Курскомъ, Обоянскомъ, Суджанскомъ и Фатежскомъ уѣздахъ разрѣшается кредитоваться въ земскомъ складѣ до 300 р., въ Грайворонскомъ и Щигровскомъ до 150 руб. Наконецъ, въ нѣсколькихъ уѣздахъ въ различныхъ группахъ покупателей установлены различныя предѣлы допускаемаго кредита: Корочанское земство разрѣшаетъ открывать кредитъ мелкимъ землевладѣльцамъ до 50 руб.; лицамъ, имѣющимъ до 150 десятинъ—до 200 рублей, а имѣющимъ свыше 150 дес.—до 500 рублей. Бѣлгородское земство кредитуетъ крестьянъ и землевладѣльцевъ, имѣющихъ не болѣе 150 дес.—до 150 руб., болѣе крупныхъ землевладѣльцевъ—до 500 р., сельскія общества до 300 р. Путивльское земство открываетъ кредитъ крестьянамъ на сумму не свыше стоимости 4-хъ коннаго молотильнаго гарнитура, а для землевладѣльцевъ не свыше стоимости 10-ти-силнаго парового гарнитура.

Такимъ образомъ, какъ показываютъ вышеприведенныя данныя, въ большинствѣ земскихъ сельскохозяйственныхъ складовъ населеніе Курской губерніи пользуется довольно широкимъ кредитомъ. Что касается стоимости этого кредита, опредѣляемой тѣмъ %, который взимается съ покупателей, кредитующихся въ складѣ, то въ этомъ отношеніи склады придерживаются также различныхъ основаній. Часть складовъ продаетъ товары и за наличныя и въ кредитъ на одинаковыхъ условіяхъ, не начисляя на разсроченную сумму никакого %; такой порядокъ существуетъ въ уѣздахъ Дмитріевскомъ, Корочанскомъ, Новооскольскомъ, Путивльскомъ и Рыльскомъ; корочанскій складъ только на просроченные долги начисляетъ 4% (съ суммы недоимки), а въ путивльскомъ и новооскольскомъ начисляютъ около 5—6% только на продаваемые въ кредитъ плуги. Въ огромномъ большинствѣ остальныхъ уѣздовъ взимается съ покупателей складовъ за открываемые имъ

кредиты 6% годовыхъ, и только въ Львовскомъ, Обоянскомъ и Фатежскомъ уѣздахъ установлены болѣе высокія начисленія: Львовскій и Фатежскій склады взимаютъ по 7%, а Обоянскій, начисляя на товары, продаваемые въ кредитъ, 8% вмѣстѣ обычныхъ 2%, взимаетъ, кромѣ того, 7% съ суммы долга. Таковы условія кредита, открываемаго населенію земскими сельскохозяйственными складами Курской губерніи. Долги земскимъ складамъ до сихъ поръ уплачиваются удовлетворительно.

Въ докладѣ своемъ губернское земство останавливаетъ вниманіе также и на кредитѣ, которымъ уѣздныя земства сами пользуются у торгово-промышленныхъ фирмъ, поставляющихъ товары для сельскохозяйственныхъ складовъ. По свѣдѣніямъ, доставленнымъ уѣздными управами, большинство ихъ въ довольно обширныхъ размѣрахъ пользуются этимъ кредитомъ, приобретаая за наличный расчетъ лишь незначительную часть товаровъ. Кредитъ, открываемый складамъ торгово-промышленными фирмами, конечно болѣею частью очень краткосрочный. Очень рѣдки случаи, когда складамъ удается получить кредитъ на срокъ въ 12 мѣсяцевъ (указанія на такіе случаи имѣются только въ отвѣтахъ дмитріевской, курской, рыльско-й, суджанской и Фатежской управъ), въ большинствѣ случаевъ наивысшій предѣлъ отсрочки платежа составляютъ 6 мѣсяцевъ, и часто платежи отсрочиваются только на 1, 2, 3, 4 мѣсяца. Проценты, которые приходится при этомъ платить уѣзднымъ земствамъ, тѣмъ не менѣе, довольно значительны. По указанію бѣлгородской управы, товары при покупкѣ ихъ въ кредитъ обходятся складу на 32% дороже, чѣмъ за наличный расчетъ; гравитонскій складъ переплачиваетъ отъ 3 до 5%, дмитріевскій—2—6%, корочанскій—6—8%, а иногда даже 10%, львовскій и щигровскій—2—4%, обоянскій и путивльскій—2—3%, рыльскій—2%, фатежскій—6—15%; старооскольскій складъ оплачиваетъ кредитъ, которымъ пользуется у фирмъ, 12% годовыхъ. Совершенно исключительными являются указанія тимской и новооскольской управъ, что приобретаемые въ кредитъ товары обходятся такъ же, какъ и за наличный расчетъ. Принимая во вниманіе, что отсрочка платежа дѣлается фирмами въ большинствѣ случаевъ на срокъ не болѣе 4—6 мѣсяцевъ и не всегда на полную стоимость товаровъ, выше перечисленные условія кредита не могутъ быть признаны льготными; въ большинствѣ случаевъ повышение расцѣнки товаровъ при покупкѣ въ кредитъ соответствуетъ, вѣроятно, 6—8% годовыхъ, а нерѣдко и значительно болѣе. Въ минувшемъ году склады пользовались кредитомъ такимъ образомъ: бѣлгородскій на 64,498 рублей, гравитонскій—24,528 р., дмитріевскій—18,394 р., корочанскій—31,641 р., львовскій—51,759 р., новооскольскій—19,442 р., обоянскій—105,621 р., путивльскій—62,087 р., рыльскій—29,131 р., старооскольскій—32,705 р., тимскій—69,903 р., фатежскій—54,546 р. и щигровскій—32,185 руб. Если сравнить обороты складовъ съ тѣмъ кредитомъ, которымъ они сами пользуются, то оказывается, что большинство складовъ приобретаютъ въ кредитъ болѣе $\frac{1}{4}$ всѣхъ товаровъ, а обоянскій, рыльскій и тимскій совсѣмъ ничего не покупаютъ за наличный расчетъ.

Заканчивая обзоръ дѣятельности земскихъ сельскохозяйственныхъ складовъ въ губерніи, курское земство останавливается на вопросѣ объ урегулированіи займовъ уѣздныхъ земствъ на обороты сельскохозяйственныхъ складовъ. До сихъ поръ въ разрѣшеніи этихъ займовъ изъ губернскаго страхового капитала губернское земство руководилось правилами, утвержденными губернскимъ земскимъ собраніемъ 15 декабря 1899 г. Правила эти сводятся къ слѣдующимъ положеніямъ: 1) займы для нуждъ уѣздныхъ сельско-хозяйств. складовъ разрѣшаются губернскимъ земскимъ собраніемъ на основаніи постановленій уѣздныхъ собраній на срокъ не свыше 12 мѣсяцевъ изъ 4% годовыхъ; 2) изъ вновь разрѣшеннаго займа прежде всего удерживаются долги по займамъ за прошлое время съ наросшими процентами, и 3) всей оставшейся за погашеніемъ долговъ суммой уѣздныя управы располагаютъ по своему усмотрѣнію.

Практика губернскаго земства за послѣднее время въ точности соответствовала приведеннымъ выше положеніямъ и кредиты открывались уѣзднымъ земствамъ въ

суммѣ, испрашиваемой и гарантируемой уѣздными земскими собраніями; отказовъ или сокращеній испрашиваемаго кредита почти не бывало. Въ настоящее время, однако, колоссально быстрый ростъ оборотовъ сельскохозяйственныхъ складовъ и еще болѣе быстрое возрастаніе задолженности уѣздныхъ земствъ страховому капиталу приводятъ къ тому заключенію, что дальнѣйшее увеличеніе оборотныхъ средствъ сельскохозяйственныхъ складовъ за счетъ страхового капитала должно встрѣтить серьезное затрудненіе. При этомъ слѣдуетъ предвидѣть, что въ особенно затруднительномъ положеніи окажутся тѣ уѣздныя земства, которыя позднее другихъ разовьютъ свою дѣятельность по снабженію населенія сельскохозяйственными товарами, которыя выступятъ на путь широкихъ мѣропріятій въ этой области въ то время, когда большая часть оборотныхъ средствъ будетъ уже распределена между уѣздными земствами, которымъ удалось въ силу тѣхъ или иныхъ причинъ ранѣе прочихъ развить обороты своихъ складовъ. Кредитъ, открываемый земствамъ торгово-промышленными фирмами, не можетъ, конечно, вывести изъ этого труднаго положенія, такъ какъ этотъ, какъ мы выше видѣли, кредитъ по преимуществу краткосрочный, успешность же и плодотворность дѣятельности земскихъ складовъ неизбѣжно связаны съ отпускомъ товаровъ въ кредитъ на болѣе или менѣе продолжительные сроки. При томъ же кредитъ у торгово-промышленныхъ фирмъ обходится значительно дороже позаймствованій изъ специальныхъ капиталовъ губернскаго земства. Такимъ образомъ, неизбѣжно возникнетъ вопросъ объ установленіи болѣе равномернаго пользованія тѣми оборотными средствами, которыя могутъ быть позаймствованы изъ этихъ специальныхъ капиталовъ, другими словами, явится необходимость установленія точныхъ правилъ пользованія капиталами губернскаго земства для оборотовъ сельско-хозяйственныхъ складовъ уѣздныхъ земствъ. Несомнѣнно, что урегулированіе займовъ на обороты складовъ не можетъ быть сразу достигнуто, такъ какъ оно должно быть возможно болѣе согласовано съ характеромъ оборотовъ и финансовымъ положеніемъ cadaго склада; въ противномъ случаѣ, легко можетъ быть нарушена устойчивость предпріятія. Поэтому минувшее экстренное губернское земское собраніе и поступило вполне правильно, не принимая пока никакого окончательнаго рѣшенія по вопросу объ урегулированіи займовъ, а постановивъ передать его на предварительное разсмотрѣніе уѣздныхъ земскихъ собраній, просить послѣднія дать свое заключеніе о возможности для даннаго земства производить уплату позаймствованныхъ средствъ. Вслѣдствіе этого уѣзднымъ земскимъ собраніямъ предстояло высказаться по слѣдующимъ четыремъ вопросамъ:

- 1) какія мѣры желательны и могутъ быть приняты уѣзднымъ земствомъ для болѣе аккуратнаго поступленія долговъ, состоящихъ за покупателями сельскохозяйственнаго склада;
- 2) допустимо-ли и въ какомъ именно направленіи сокращеніе отпуска товаровъ въ кредитъ;
- 3) какія мѣры желательны и могутъ быть приняты уѣзднымъ земствомъ къ уменьшенію наличности товаровъ, содержимыхъ на складѣ;
- 4) въ зависимости отъ осуществленія всѣхъ этихъ и прочихъ, могущихъ быть принятыми уѣзднымъ земствомъ, мѣръ, на какихъ условіяхъ считаетъ оно возможнымъ для себя производить уплату позаймствованныхъ средствъ.

Торгово-промышленный отдѣлъ ВНУТРЕННІЯ ИЗВѢСТІЯ.

Состояніе мануфактурнаго рынка въ Москвѣ и Московской губ. за 1903 г. по даннымъ московскаго отдѣленія совѣта торговли и мануфактуръ.—Хлопковый кризисъ, охватывающій весь міровой рынокъ, отразился въ отчетномъ году и на дѣлахъ занятаго обработкою во-

локистыхъ веществъ, московскаго района. Повсемѣстное развитіе въ Россіи спроса на бумажныя издѣлія вызвало за послѣднія то лѣтъ сильное увеличеніе числа фабрикъ; предложеніе же хлопка и культура его значительно отстали. Въ настоящее время Россія потребляетъ до 16—17 милліоновъ пудовъ хлопка, большая половина какового количества привозится изъ заграницы. Хлопководство въ Средней Азіи усилилось лишь въ предѣлахъ использования старыхъ оросительныхъ каналовъ и далѣе, въ виду громадныхъ затратъ на новое орошеніе, оно мало подвигается впередъ. Площадь посѣвовъ хлопка иногда уменьшается, уступая мѣсто хлѣбамъ, что объясняется необеспеченностью населенія хлѣбомъ и отчасти сравнительной выгодностью той или другой культуры въ данное время. Необходимо въ увеличеніи площади и улучшеніи хлопководства съ каждымъ годомъ ощущается все болѣе и болѣе и, несомнѣнно, что Голодная степь, а также и мѣстности по закавказской и закаспійской жел. дорогамъ какъ по климату, такъ и по свойствамъ земли, совершенно пригодны для культуры хлопка и требуютъ лишь примѣненія большой энергіи и затраты крупныхъ капиталовъ.

Пряжа и миткаль. Въ январѣ на мануфактурномъ рынкѣ состоялась продажа пряжи и миткаля съ прибавкой 1 р.—1 р. 25 к. на пряжу и $\frac{5}{16}$ коп. на миткаль. Пряжа фабрикъ „Л. Кнопъ“ запродала по 18 р. 50 к., срокомъ на 9 мѣсяцевъ, (№ 34 медіо и № 38 утокъ пополамъ) и миткаль по $\frac{7^{15}}{16}$ к., срокомъ на 12 мѣс. (кусокъ въ 2 пуда по 585 арш.). Въ февралѣ и мартѣ настроеніе съ пряжей и миткалемъ было довольно крѣпкое и 2-пудовый миткаль сдѣланъ въ мартѣ по $\frac{7^3}{8}$, срокомъ на 4 мѣс. Въ маѣ настроеніе было то же: 2-пудовый миткаль шелъ по 8 к. срокомъ на 12 мѣс., 74-фунтовый (въ кускѣ 600 арш.) по $7\frac{1}{8}$ к. съ тѣмъ же срокомъ, миткалевая пряжа (ватеръ № 34 на навояхъ) сдѣлана на 1904 г. по 19 р. срокомъ на 6 мѣс., утокъ № 38 (на шпуляхъ) по 17 р. 25—50 к. на наличныя. Къ половинѣ іюня настроеніе съ миткалевой пряжей окрѣпло; миткаль 2-пудовый проданъ по $8\frac{5}{8}$ к., срокомъ на 12 мѣс. за наличный товаръ. Повышеніе цѣнъ происходило въ зависимости отъ цѣны на хлопокъ, а также отъ извѣстій о сокращеніи работъ на нѣкоторыхъ московскихъ и ивановскихъ фабрикахъ. Въ концѣ іюня пряжа сдѣлана по 21 р., срокомъ на 9 мѣс. Въ концѣ лѣта съ пряжей и миткалемъ было очень крѣпко. За миткаль 15-вершк. (600 арш.=60 ф.) платили $6\frac{1}{8}$ наличными, за 15-вершковый (650 арш.=68 ф.)— $6\frac{1}{2}$ к. Состоялись крупныя продажи пряжи кренгольмской мануфактуры по 20 р. 50 к. (основа № 34 и утокъ № 38), срокомъ на 9 мѣс. За 2-пудовый миткаль (585 арш. въ кускѣ) назначали $8\frac{9}{16}$, срокомъ на 12 мѣс. За послѣднюю треть года бумажная пряжа продолжала, съ небольшими колебаніями, быть въ крѣпкомъ настроеніи и въ ноябрѣ продавалась по слѣдующимъ цѣнамъ: утокъ № $38\frac{38}{40}$ (въ пачкахъ)—20—21 р. 25 к., утокъ № 38 (въ шпуляхъ)—20—21 р., утокъ № 20 (въ пачкахъ)—16 р. 50 к.—18 р., утокъ № 8, 10 и 12 (въ пачкахъ)—15 р. 50 к.—16 р. 50 к., ватеръ № 34 (на валикахъ)—19 р. 25 к.—21 р. 50 к., медіо № 34 (въ початкахъ)—19 р. 25 к.—21 р. 50 к., медіо № 24 (въ початкахъ)—17 р. 50 к.—20 р. 50 к., ватеръ № 42—22 р. 50 к.—23 р. 50 к. Миткаль 2-пудовый (585 арш.) котируется отъ $7\frac{7}{8}$ до $8\frac{1}{2}$ к. и даже до 9 к.; миткаль 16 вершковый (600 арш.=74 ф.)—отъ 7 до $7\frac{1}{2}$ к. Въ декабрѣ нѣкоторые сорта пряжи еще выросли въ цѣнѣ, особенно ходовые рыночныя сорта: утокъ № 38 (въ шпуляхъ)—21 р. 25—50 к., утокъ № $38\frac{38}{40}$ (въ моткахъ)—21 р.—21 р. 75 к., утокъ № 20 (бѣлый)—18 р.—18 р. 50 к., ватеръ № 32—20 р. 50 к.—75 к., миткаль 16-вер. (585 арш.=80 ф.)— $8\frac{1}{8}$ — $8\frac{1}{2}$ к., миткаль 16-вер. (600 арш.=74 ф.)— $7\frac{1}{4}$ — $7\frac{1}{2}$ к., миткаль 15-вер. (600 арш.=60 ф.)— $6\frac{3}{4}$ к.

Ситцы. Съ первыхъ чиселъ января былъ большой сѣздъ иногороднихъ покупателей, производившихъ усиленные покупки. Хорошій спросъ былъ со стороны с.-петербургскихъ покупателей, воздерживавшихся въ теченіе осени, вслѣдствіе плохихъ дѣлъ, отъ покупокъ; они спрашивали, главнымъ образомъ товары, для магазиновъ (для городскихъ потребителей), хотя на простые народные сорта требованіе для всей Сѣверной Россіи было слабое. Изъ Западнаго края началось поступленіе усиленныхъ требо-

ваній; изъ Поволжья оно было сдержаннѣе, хотя спросъ вообще былъ вполне удовлетворителенъ. Въ половинѣ января, сверхъ появленія пріѣзжающихъ въ это время постоянныхъ покупателей, наблюдался большой наплывъ новыхъ изъ Западной Сибири, дѣлавшихъ закупки въ большомъ размѣрѣ, причемъ были изъ нихъ и такіе, которые прежде закупали товаръ въ ирбитской ярмаркѣ.

Харьковская крещенская ярмарка въ общемъ прошла лучше прошлагодней, хотя преимущественнымъ спросомъ пользовались дешевые товары, такъ какъ населеніе Украины еще не оправилось отъ экономическаго истощенія прежнихъ неурожайныхъ лѣтъ. Поэтому возлагавшіяся на эту ярмарку надежды не вполне оправдались и, причиною менѣе удовлетворительнаго сбыта былъ плохой урожай въ снабжаемыхъ изъ Харькова районахъ—въ Таврической и части Херсонской губ.; многіе покупатели изъ этихъ мѣстностей въ Харьковѣ не явились, не будучи въ силахъ оправдать срочныхъ платежей, почему и оборотъ ярмарки сложился за счетъ Харьковской, Полтавской и части Екатеринославской губ. На ходъ торговли въ этой ярмаркѣ отрицательно повліяла и плохая погода въ видѣ наступившей съ половины торговаго, повсемѣстно испортившей дороги оттепели; при этомъ болѣе противъ прежнихъ лѣтъ оборотъ сдѣланъ скупщиками, запасшимися дешевыми сортами, у большинства же фабрикантовъ цифры оборота равнялись прошлогоднимъ или незначительно превысили ихъ.

Гораздо благоприятнѣе прошла, значительно меньшая по оборотамъ, вторая крещенская ярмарка—въ Урюпинской на Дону станицѣ; привезенные туда товары были распроданы въ нѣсколько дней и по вполне удовлетворительнымъ цѣнамъ. Обильный прошлагодній урожай на Сѣверномъ Кавказѣ былъ причиною усиленнаго, сравнительно съ прежними годами, спроса товаровъ; не менѣе предыдущихъ лѣтъ предъявляло требованій на товаръ и Закавказье.

Въ сѣверной Персіи, особенно въ Тавризѣ, сбытъ русскаго мануфактурнаго товара былъ очень благоприятенъ, что объясняется хорошимъ урожаемъ и очень высокими цѣнами, платимыми Россіей за персидскій хлопокъ.

Значительно хуже всѣхъ предшествовавшихъ лѣтъ былъ спросъ изъ Средней Азіи и особенно изъ Ферганской обл.; землетрясеніе, постигшее въ декабрѣ 1902 г. Андижанскій округъ, лишило мѣстныхъ торговцевъ возможности требовать какой бы то ни было товаръ въ январѣ. Московскіе фабриканты, имѣющіе склады въ Кокандѣ, а также мѣстные скупщики (преимущественно евреи) рѣшили не требовать срочныхъ платежей въ декабрѣ и январѣ до февраля, вслѣдствіе очевидной невозможности для пострадавшихъ отъ землетрясенія покупателей оправдать свои срочныя обязательства. Задолженность покупателей Андижанскаго округа значительна, и на собраніи представителей московскихъ фирмъ и мѣстныхъ скупщиковъ, бывшемъ 9 декабря въ Кокандѣ, цифра ея опредѣлена до 3 милл. руб., не считая задатковъ подъ хлопокъ; изъ этой суммы на долю фабрикантовъ приходится до 30%,—по имѣющимся же даннымъ, въ случаѣ самаго благоприятнаго исхода, трудно разсчитывать на полученіе болѣе 70—75% [общей суммы долга, что не можетъ не отразиться на положеніи евреевъ—скупщиковъ, играющихъ первенствующую роль въ дѣлѣ снабженія среднеазиатскаго рынка русскими мануфактурными товарами, такъ какъ торговцы Андижанскаго округа непосредственныхъ сношеній съ центромъ производства почти не имѣютъ; задолженность этихъ скупщиковъ въ Москвѣ опредѣляется милліонами. Такое положеніе заставляетъ московскихъ фабрикантовъ быть крайне осторожными по отношенію къ азиатскимъ покупателямъ, такъ какъ если даже крупнѣйшіе изъ нихъ и оправдаютъ довѣріе фабрикантовъ, то все же ближайшее будущее въ Ферганѣ не сулитъ ничего добраго для сбыта.

Возвращаясь къ московскому рынку, необходимо отмѣтить непомѣрный подъемъ цѣнъ на хлопокъ, стоящій внѣ соотвѣтствія съ цѣнами на готовыя издѣлія. У 2—3 фирмъ намѣчалась незначительная прибавка на нѣкоторые черные костюмные товары, и фабриканты пунцовыхъ ситцевъ (кумачей) извѣстили покупателей о прибавкѣ $\frac{1}{4}$ коп. на аршинъ; на нѣкоторые же народные набивные товары (наприм.,—платки) наблюдалось значительное пониженіе,

указывавшее на перепроизводство и, быть можетъ, на недостаточную покупную способность населенія.

Въ февралѣ торговля шла успѣшно, и большинство выработанныхъ товаровъ было сбыто, но цѣны остались на прежнемъ уровнѣ. Ситецъ продавался безъ всякаго повышенія и, на основаніи большаго количества принятыхъ заказовъ, можно было предположить, что до Пасхи ни одной фабрикѣ не удастся ввести прибавку. Кромѣ обычныхъ покупателей, приобретающихъ товаръ въ нѣсколько большаго количества, поступали усиленные требованія изъ Закавказья, особенно изъ Эриванской и Елизаветпольской губ., каковыя требованія объяснимы высотой цѣнъ на хлопокъ, въ особенности изъ мѣстныхъ сѣмянъ, при благоприятномъ урожаѣ. Въ силу тѣхъ же причинъ Тавризъ и Тегеранъ, при посредствѣ скупщиковъ и учетно-суднаго банка въ Персіи, предъявляли также усиленные требованія. Новый таможенный договоръ съ Персіей, упорядочившій систему обложенія пошлиной ввозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ, далъ возможность рассчитывать на развитіе болѣе правильныхъ и оживленныхъ сношеній, — украинскій районъ, благодаря распутицѣ въ Ферганѣ торговалъ тише, а на роменской ярмаркѣ (на масленицѣ), снабжающей товарами Полтавскую, Черниговскую и Киевскую губ., дѣла шли хуже, въ силу паденія цѣнъ на табакъ. Въ общемъ сбытъ товаровъ въ февралѣ былъ значительно болѣе прежнихъ лѣтъ, но процентъ денежной продажи — гораздо менѣе прошлаго года, и досрочныхъ платежей произведено сравнительно меньше, такъ что, при болѣемъ сбытѣ товаровъ, поступленіе денегъ не достигало размѣровъ прошлагодняго и, при усиленныхъ покупкахъ, наблюдалось со стороны покупателей стремленіе къ увеличенію сроковъ. Трудно съ увѣренностью сказать, чтобы болѣйшій спросъ вызывался исключительно дѣйствительной потребностью въ товарахъ, такъ какъ возможно, что, въ виду высокихъ цѣнъ на хлопокъ и предположенія о прибавкахъ на готовый товаръ, усилившійся сбытъ былъ слѣдствиемъ стремленія обезпечить себя товаромъ по дешевымъ цѣнамъ.

Въ мартѣ торговля шла значительно тише, такъ какъ, помимо таянія снѣговъ и порчи дорогъ, во второй половинѣ февраля покупатели приобрѣли болѣе, противъ обычнаго, количество товаровъ, послѣ чего и сократили свои требованія. Успѣшный сбытъ въ февралѣ вызвалъ у большинства фабрикантовъ заявленія о прибавкахъ на періодъ времени съ 1 до 15 апрѣля (на ситецъ 16 вершковъ ширины — $\frac{1}{4}$ коп. на арш., на сатинъ 20 верш. — 1 коп., на тяжелый мебельный товаръ — 1 коп.).

Въ апрѣлѣ у большинства фабрикантовъ продано товара болѣе сравнительно съ тѣмъ же періодомъ въ 1902 г. Повышательныя цѣны на хлопокъ, служившія признакомъ недостаточнаго урожая его, отразились крѣпкими цѣнами на пряжу и повышеніемъ на суровые товары, миткаль и проч. Платежи въ апрѣлѣ поступали исправно, и хорошая весна не могла не оказать добраго вліянія на общій ходъ дѣла. Значительно хуже шли дѣла въ Средней Азіи, еще переживавшей послѣдствія землетрясеній и наводненій, и единственными для нея хорошимъ пособіемъ были высокія цѣны на хлопокъ (среднеазиатскій изъ американскихъ сѣмянъ продавался въ концѣ апрѣля по 13 р. 50 к. п.), хотя самаго товара было въ запасѣ незначительное количество.

Въ первой половинѣ мая сбытъ мануфактурныхъ издѣлій шелъ успѣшно, и заказы для фабрикъ были значительно прошлаго года; — много шло въ центральныя губерніи, хотя сдержаннѣе спрашивалъ югъ Россіи и особенно юго-западъ, почему и оборотъ харьковской троичной ярмарки былъ менѣе 1902 г. Кишиневскіе, елисаветградскіе, екатеринославскіе и кievскіе торговцы удерживались отъ покупокъ и имѣвшійся наличный товаръ отправляли на какую-нибудь желѣзнодорожную станцію по накладной „на предъявителя“. Существенный ущербъ нанесли торговлѣ послѣдствія наводненій въ Средней Азіи, такъ какъ транспортныя общества заявили, что товарное движеніе по среднеазиатской желѣзнодорожной линіи не можетъ быть восстановлено ранѣе 1—15 іюля. Несмотря на означенныя неблагоприятныя послѣдствія, было основаніе ожидать успѣшнаго сбыта, такъ какъ цѣны на готовый товаръ становились устойчивѣе, намѣчалась новая прибавка въ $\frac{1}{4}$ коп. на кумачъ; на многіе мануфактурные товары

назначались прибавки; ситецъ продавался пока съ прибавкой въ 2% противъ 1902 г., причемъ причиной такого незначительнаго повышенія ситца была закупка ситценабивными фабрикантами миткалей еще въ 1902 г. по сентябрь отчетнаго года и даже по 1 января 1904 г.

Въ іюнѣ небывало высокія цѣны на хлопокъ побуждали прядильщиковъ сократить производство, причемъ нѣкоторые уменьшали штатъ рабочихъ, другіе же производили работу лишь 5 дней въ недѣлю. Во второй половинѣ іюня цѣна на миткаль, благодаря усиленной выработкѣ ситца, еще болѣе окрѣпла. Сбытъ товара шелъ вполне успѣшно, хотя трудно опредѣлить, вызывался ли онъ дѣйствительной потребностью, или же ожидавшимися прибавками. Состоявшія еще ранней весной сдѣлки съ мѣстными и иногородними крупными торговцами мануфактурой дали основаніе предположить, что ситецъ пройдетъ въ нижегородской ярмаркѣ по существовавшей цѣнѣ, т. е. съ прибавкой въ $\frac{1}{4}$ коп., или 2% противъ минимальныхъ цѣнъ на него. Бумажные платки обращались на рынкѣ безъ прибавки, остальные издѣлія изъ хлопка были повышены въ общемъ на 5—8%. Нѣсколько живѣе шла торговля въ Бухарѣ и значительно хуже во всей Ферганской области.

15 іюля официально открылась нижегородская ярмарка, а съ 20 числа наблюдался болѣе усиленный, сравнительно съ прежними годами, съѣздъ покупателей. Благопріятныя вѣсти изъ Нижняго совали въ Москвѣ съ крупными запродажами партій пряжи на первую треть 1904 г., причемъ особенную тенденцію къ повышенію имѣлъ утокъ № 38. Въ общемъ пряжа начала приходить въ большее соотвѣтствіе съ цѣнами хлопка, слѣдствиемъ чего явилось сокращеніе производства прядильни и возрастаніе выработки ситценабивныхъ и аппретурнокрашенныхъ фабрикъ. Одновременно съ пряжей шла запродажа миткаля; но несмотря на то, что 16-вершковый миткаль (2 пуда въ 585 арш.) продавался на первую треть 1904 г. по 8 $\frac{9}{16}$ коп., срокомъ на 12 мѣс. (а въ 1902 г. по 7 $\frac{15}{16}$), цѣны на готовые издѣлія въ нижегородской ярмаркѣ, какъ и предполагалось, назначались существовавшія до этого періода въ Москвѣ, т. е. съ прибавкой на ситцы всего 2% противъ 1902 г., на ткани для платьевъ около $\frac{1}{2}$ коп. и на черные (мужскіе) костюмные товары около 1 коп. А такъ какъ крупнѣйшіе изъ фабрикантовъ объявили покупателямъ о прибавкѣ съ 1 сентября $\frac{1}{2}$ коп. на ситцы, то этимъ вызвались усиленные закупки и, такимъ образомъ, сбытъ въ концѣ іюля хлопчатобумажныхъ крашенныхъ и набивныхъ издѣлій получился никогда до того небывалый. Изъ сообщеній покупателей выяснилось, что въ волжскомъ и донскомъ районахъ урожай средний и развѣ нѣсколько выше средняго; лучше были отзывы изъ Закавказья; сѣверная Персія предъявляла усиленный спросъ. Несмотря на крупныя задержки въ поставкѣ товара желѣзной дорогой, требованія на товары изъ Средней Азіи были значительны. Изъ Сѣверо-Западнаго края и приволжскихъ губерній получались неутѣшительныя извѣстія о наводненіяхъ, буряхъ и т. п.

Въ августѣ товара въ нижегородской ярмаркѣ не хватило, и масса покупателей обратилась съ требованіями въ Москву, гдѣ склады опустѣли, и на 1 сентября, несмотря на возвышенную выработку лѣтнихъ мѣсяцевъ, у фабрикантовъ и оптовыхъ торговцевъ товаровъ не было. На ситецъ московскихъ фабрикъ съ 1 сентября назначена цѣна № 1-му — 11 $\frac{1}{4}$ коп. (вмѣсто 10 $\frac{1}{2}$ коп. въ 1902 г.). Повысили цѣны и фабриканты иваново-вознесенскаго района, производящіе товаръ болѣе низкаго качества. Смѣлѣе дѣлались прибавки на черные костюмные народные товары, въ особенности на болѣе высокіе сорта ихъ, вырабатываемые въ болѣе ограниченномъ количествѣ. Поступленіе денегъ отъ покупателей далеко не соотвѣтствовало обороту, но срочныя обязательства оправдывались исправно. Дѣла съ Азіей шли слабо, и прибыльныя цѣны на хлопокъ, очевидно, не могли вознаградить за всѣ прошлагодня невзгоды этотъ рынокъ, игравшій еще недавно выдающуюся роль на нижегородской ярмаркѣ.

Въ сентябрѣ сбытъ былъ тихій. Вѣсти о торговлѣ въ провинціи были благопріятны, почему явилось основаніе предположить, что къ сезону можетъ возобновиться хорошій спросъ на товаръ. Персія вывезла изъ централь-

наго района по 1 октября на 30% больше, чем за весь предшествовавший годъ. Средняя Азия (особенно Ферганская область) начала предъявлять больше усиленный спрос, причем местные склады заметно пустели; причиною этого были высокие цены на хлопок и спешные покупки его.

Въ центральномъ районѣ сбытъ въ октябрѣ былъ неудовлетворителенъ и въ общемъ хуже прошлогодняго. Несмотря на предстоявшее съ 1 ноября новое повышение ценъ у многихъ фабрикантовъ, покупатели, имѣя остатокъ товара отъ нижегородской ярмарки, не запаслись товаромъ по существовавшей ценѣ. Дѣла въ Средней Азии, благодаря высокимъ ценамъ и хорошему качеству хлопка, значительно улучшились, и къ концу октября уже ощущался несомнѣнный недостатокъ въ товарѣ.

Безснѣжная, теплая осень породила совершенное затишье въ Центральной Россіи, на югѣ и въ западныхъ губерніяхъ. Въ ноябрѣ фабрики были заняты исполненіемъ заказовъ преимущественно для Средней Азии, Закавказья и Персіи. Очень большое количество товара вывезено въ Персію, чему, кромѣ высокихъ ценъ на хлопокъ, энергично содѣйствовалъ учетно-ссудный банкъ въ Персіи, довольствующійся скромнымъ коммисіоннымъ процентомъ, умѣло расширяющій кругъ потребителей русскаго товара и являющійся новымъ интереснымъ покупателемъ для многихъ изъ такихъ фирмъ, которыя никогда не рѣшились бы завязать непосредственные сношенія съ персидскими купцами. Сравнительно недурныя свѣдѣнія поступали изъ Западной Сибири, гдѣ осенняя торговля была лучше 1902 г.—Восточная Сибирь, потребляя пока весьма незначительное количество издѣлій, покупала не больше прошлогодняго. Въ Маньчжуріи русскіе товары распространялись медленно, благодаря неуверенности въ политическомъ положеніи, такъ какъ распространеніе товаровъ сопряжено съ отпускомъ ихъ въ кредитъ, хотя крашенныя и набивныя ткани (молескинъ, тонкій сатинъ и пр.) могли бы имѣть тамъ несомнѣнный успѣхъ, и группа китайскихъ купцовъ изъ Инкоу, пріѣзжавшихъ въ декабрѣ 1902 г. для закупокъ въ Москву, успѣла сбыть московскихъ тканей на сумму до 300,000 руб. У нѣкоторыхъ фабрикантовъ съ 1, а у другихъ съ 15 ноября послѣдовали прибавки на нѣкоторыя весеннія ткани, костюмные (мужскіе) товары и платки, ситцевъ же остался у первоклассныхъ фабрикъ безъ повышения.

Въ декабрѣ на готовый товаръ прибавокъ не было; крупнѣйшія изъ ситцевыхъ фабрикъ центрального района еще въ ноябрѣ, при посредствѣ коммивояжеровъ, приняли заказы на сдачу до Пасхи и тѣмъ фиксировали существованіе ценъ по Пасху. Сбытъ товара въ декабрѣ былъ не меньше прошлогодняго; нѣсколько отсталъ югъ (губерніи Харьковская, Полтавская, Черниговская и Екатеринославская), благодаря безснѣжью и бездорожью, восполнили спросъ Средняя Азия и Персія; послѣдняя вывезла въ отчетномъ году не меньше 50,000 кипъ хлопчатобумажныхъ издѣлій изъ центрального района.

На основаніи всего этого можно заключить, что отчетный годъ въ отношеніи сбыта прошелъ благопріятно для хлопчатобумажнаго производства. Послѣдній торговый балансъ, заключенный съ превышеніемъ вывоза надъ ввозомъ въ 360 милл. руб., и урожай значительно выше средняго давали основаніе предсказать успѣшность сбыта. Расчеты поступали исправно. Мужскіе костюмные товары сбывались нормально, но съ меньшей выгодой противъ прежнихъ лѣтъ. Бумазея шла лучше прошлогодняго, но условия выгоды тождественны съ костюмными товарами. Бѣлые миткали сбывались по лучшимъ, сравнительно съ остальными товарами, ценамъ. Ситца и набивныхъ платяныхъ тканей сбыто небывалое количество. Преимущественнымъ спросомъ пользовались блестящіе, такъ называемой шелковой отдѣлки (мерсеризованные), товары и городскія модныя ткани высокаго качества, выписывавшіяся прежде изъ-за границы (преимущественно мюльгаузенскихъ фабрикъ). Гладкихъ крашеныхъ тканей шло значительно меньше, сравнительно съ набивными. Какъ особенностью народного спроса въ отчетномъ году, слѣдуетъ отмѣтить требованіе какъ въ ситцѣ, такъ и въ тканяхъ, чернаго цвѣта съ крупными бѣлыми фигурами, что указываетъ на замѣну излюбленныхъ яркихъ цвѣтовъ болѣе

скромными. Изъ техническихъ приемовъ слѣдуетъ отмѣтить увеличеніе числа мерсеризаціонныхъ машинъ и улучшеніе способовъ мерсеризаціи, а также увеличеніе количества каландръ для шелковистой отдѣлки. Первый изъ этихъ приемовъ желателенъ въ интересахъ потребителей, такъ какъ способствуетъ укрѣпленію ткани и дѣлаетъ ее болѣе прочной на разрывъ и на свѣтъ.

Пунцовые товары. Въ отчетномъ году соотношеніе между ценами на сырье и готовыя пунцовыя издѣлія значительно ухудшилось. Цены на хлопокъ, поднимавшіяся крупными скачками, составившими отъ января до декабря прибавку около 4 р., дали возможность на пунцовые товары съ трудомъ накинуть 1 коп., и къ тому же большая часть этой прибавки легла на конецъ года, такъ какъ первая $\frac{1}{4}$ копѣйки была прибавлена въ концѣ января, вторая въ іюнѣ и лишь въ сентябрѣ было прибавлено полкопѣйки. А такъ какъ съ января и до сентября сбывается обыкновенно болѣе $\frac{4}{5}$ всего продаваемого въ годъ количества, то средняя прибавка за годъ на пунцовые ситцы оказалась нѣсколько меньше $\frac{1}{2}$ коп. на аршинъ. Пунцоваго товара выработано въ отчетномъ году около 4,300,000 кусковъ. Приростъ населенія не вліяетъ на увеличеніе спроса на пунцовый товаръ, ибо пригородные деревенскіе жители все болѣе прельщаются хотя и непрочными, но соответствующими требованіямъ моды ситцами. Въ настоящее время въ пригородныхъ деревняхъ уже не встрѣтить пунцовыхъ сарафановъ, — все женское населеніе носитъ модныя платья изъ линючихъ съ новѣйшими модными рисунками ситцевъ. Одно мужское населеніе осталось при пунцовой рубашкѣ, главнымъ образомъ, благодаря ея прочности. Даже Бухара и наши среднеазиатскія владѣнія въ послѣднее время предъявляютъ требованіе не на прочность красокъ, а на моду. Увеличеніе спроса на пунцовые товары замѣчается въ послѣдніе годы лишь въ Персіи, гдѣ въ сѣверной ея части и также въ западной (въ Тавризѣ) русскіе высокаго качества пунцовые ситцы совершенно вытѣснили англійскіе, такъ что въ послѣднее время нѣкоторыя англійскія фирмы принялись усердно и безцеремонно поддѣлывать ярлыки нѣкоторыхъ русскихъ фирмъ съ цѣлью сбыть свои плохіе товары за русскіе.

ИНОСТРАННЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

Сокращеніе сахарнаго производства.—Какъ сообщаетъ „Praq. Zuckerindustrie“ высокія цены на сахаръ въ Лондонѣ вызываютъ въ Бельгіи крайнее недовольство отмѣной вывозныхъ премій. Вывозъ въ Англію, идущій черезъ Брюссель, замѣтно сократился, по сравненію съ прежними годами. Сокращается изъ года въ годъ и цифра бельгійскаго производства сахара: въ 1900/1 г. 333,119 тоннъ, въ 1901/2 г. 324,763 т., въ 1902/3 г. 224,020 т. и въ 1903/4 г. 203,446 т., а предполагаемая цифра производства текущей кампаніи составляетъ всего только 190,000 т. Большое число заводовъ принуждено сократить число рабочихъ на половину. Чтобы придти на помощь падающему сахарному производству, бельгійское правительство приняло мѣры для увеличенія потребленія внутри страны и сократило въ текущемъ 1904 г. потребительный налогъ съ 53,13 фр. на 20 фр. со 100 клгр.; однако сокращеніе это вызвало лишь незначительное увеличеніе потребленія. По закону 1903 г. налогъ въ 20 фр. долженъ быть сокращенъ съ 1 января 1907 г. еще до 15 фр., между тѣмъ, министръ финансовъ внесъ въ ноябрѣ т. г. законопроектъ о продолженіи дѣйствующей въ настоящее время нормы потребительнаго налога и на новый періодъ.

БЕЛЬГІЯ.

Декретъ о продажѣ масла.—Въ Бельгіи недавно изданъ королевскій декретъ относительно продажи масла съ чрезмѣрнымъ содержаніемъ воды. Масло, содержащее, помимо жирныхъ веществъ и соли, болѣе 18% посторонняго

вещества, не можетъ продаваться, выставляться для продажи или храниться иначе, какъ въ деревянной герметически закрытой посудѣ—при оптовой продажѣ, и въ бумажныхъ или картонныхъ обложкахъ, обвязанныхъ веревкою, со свинцовой или сургучной печатью,—при розничной. Для обозначенія точнаго характера и количества посторонняго вещества, на двухъ сторонахъ пакета, а также внутри его, должна быть помѣщена надпись слѣдующаго содержания: „Масло съ примѣсью воды. Заявленное. Это масло содержитъ% воды (казеина, лактозы). Въ чистомъ маслѣ должно содержаться не болѣе 18%“. Надпись на одной сторонѣ пакета должна быть на французскомъ, на другой—на фламандскомъ языкѣ. И надпись и окружающая ее рамка должны быть тождественны съ образцомъ, приложеннымъ къ каждому оттиску закона, причемъ въ оптовой торговлѣ размѣръ буквъ и рамки долженъ быть въ три раза больше, чѣмъ при розничной. Надпись должна быть напечатана отчетливо, черными буквами и помѣщаться непременно цѣликомъ на каждой сторонѣ пакета. Какія-либо добавленія къ надписи, кромѣ указанія фирмы производителя или продавца, воспрещаются. Воспрещается также помѣщать такія или подобныя имъ надписи на пакетахъ, содержащихъ нормальное масло.

ГЕРМАНИЯ.

Промысловое обложение универсальных магазиновъ (Warenhaus).—Въ числѣ законопроектовъ, стоящихъ на очереди въ прусскомъ парламентѣ, находится промышленное обложение универсальныхъ магазиновъ (Warenhaus), установленіемъ котораго, по почину центра, была занята особая коммисія. Главная цѣль проектируемаго обложения оказать „дѣйствительную защиту среднему классу“, Этой „дѣйствительной защитой“ противъ универсальныхъ магазиновъ коммисіей предполагается достигнуть посредствомъ всякаго рода обостреній дѣйствующаго закона. Такъ, по предположеніямъ коммисіи, прежде всего, низшій размѣръ оборота, съ котораго начинается обложение универсальныхъ магазиновъ, долженъ быть уменьшенъ съ 400,000 марокъ до 200,000 марокъ. Кромѣ сего, подлежащее обложению долженъ рѣшительно весь оборотъ универсальныхъ магазиновъ, такъ что сюда должны быть включены и сдѣлки по перепродажѣ, а равно обороты съ такими товарами, которые не подраздѣлены на отдѣльныя группы. Согласно проекту, ставки налога повышаются съ числомъ группъ товаровъ, которыми ведется торговля. Такимъ образомъ, въ то время, какъ по дѣйствующему закону только при оборотѣ въ 400—450 тыс. мар. начинается однообразный налогъ въ 4,000 марокъ, по проекту коммисіи уже при оборотѣ въ 200—250 тыс. мар. вступаетъ въ силу промышленное обложение по разряду универсальныхъ магазиновъ (grand magasins), причемъ при торговлѣ двумя группами товаровъ налогъ этотъ будетъ составлять 2,000 мар., при торговлѣ тремя группами товаровъ 4,000 мар., а при торговлѣ болѣе, чѣмъ тремя группами товаровъ—6,000 марокъ. Въ то время какъ при дѣйствующемъ законѣ универсальный магазинъ съ оборотомъ отъ 1,1 до 1,2 милл. марокъ платилъ промысловый налогъ въ размѣрѣ 22,000 марокъ, по проектируемому коммисіей обложению ему придется платить 33,000, 44,000 и 55,000 марокъ, смотря по числу группъ товаровъ. Наконецъ, коммисіей проектируется отмѣна § 5 закона объ обложении универсальныхъ магазиновъ, согласно которому налогъ взимается въ половинномъ размѣрѣ, если будетъ доказано, что онъ превышаетъ 20% прибыли. По поводу означеннаго проекта въ „Frankfurter Zeitung“ сообщается, что прусское правительство принципиально противъ предложеній коммисіи, въ виду того, что слишкомъ непродолжительно дѣйствіе новаго закона объ обложении универсальныхъ магазиновъ для того, чтобы судить о его непримѣнимости на практикѣ, а потому и необходимости измѣненія; кромѣ сего, результаты самаго обложения не даютъ никакого повода къ введенію какой-нибудь въ этомъ отношеніи реформы. Число универсальныхъ магазиновъ уменьшилось съ 109 въ 1901 г. до 73 въ 1903 г., ихъ же податный оборотъ понизился съ 178,6 до 143,3 милліоновъ. Съ другой стороны, размѣръ оборота, кото-

рый, въ силу упомянутаго § 5 закона, долженъ быть оставленнымъ безъ обложенья, повысился за тотъ же промежутокъ времени съ 38 до 97 милліоновъ; все это является въполнѣ опредѣленнымъ доказательствомъ того, что и настоящій налогъ въ достаточной степени уже чувствителенъ. Засимъ, правительствомъ въ свое время указывалось, что обложение всего оборота можетъ имѣть весьма важныя, не всегда желательныя послѣдствія. Такъ, напр., какой-нибудь заводчикъ или фабрикантъ можетъ случайно оказаться подлежащимъ обложению по разряду универсальныхъ магазиновъ, если онъ сдѣлается участникомъ колоніальной торговли, которая въ деревнѣ по необходимости должна включать различныя группы товаровъ. Далѣе, правительствомъ приводилось, что при введеніи закона объ обложении универсальныхъ магазиновъ было полное единодушіе всѣхъ министровъ относительно нежелательности пониженія предѣльнаго размѣра оборота, подлежащаго обложению, а равно введенія прогрессивныхъ налоговыхъ ставокъ въ зависимости отъ группъ товаровъ. Правительствомъ также объявлялось, что оно не желаетъ выйти изъ предѣловъ 2% обложенья, а равно не можетъ отказаться отъ упомянутаго § 5 закона безъ того, чтобы не навлечь на весь законъ упрека относительно запрети-тельнаго, не согласованнаго съ промысловой свободой характера.

Такъ какъ съ тѣхъ поръ ничего не измѣнилось, наоборотъ, накопился только опытъ, показывающій правильность приведенныхъ выше предположеній правительства, то изъ всего этого необходимо слѣдуетъ, что правительство не только принципиально, но и въ частности будетъ противъ предложеній коммисіи. Газета идетъ далѣе и указываетъ, что и самой коммисіи чувствовалась бесплодность ея работы, въ виду сего общая мотивировка ея предложеній чрезвычайно слаба. Такъ, основныя побужденія къ пересмотру закона, какъ говорилось выше, является вредъ универсальныхъ магазиновъ (представляющихъ крупный капиталъ въ торговлѣ), усматриваемый коммисіей въ томъ, что универсальные магазины (Warenhaus) пользуются своей силой—капиталомъ противъ мелкихъ и среднихъ своихъ конкурентовъ для того, чтобы пониженіемъ цѣнъ избавиться отъ нихъ. Газета справедливо отмѣчаетъ обычаи такого явленія въ торговлѣ, причемъ ни разу не чувствовалась необходимость установленія особаго ограничительнаго закона для этого, не говоря уже о томъ, что несчастье для одного (въ данномъ случаѣ—мелкихъ и среднихъ торговцевъ) является, какъ всегда, счастьемъ для другого (въ данномъ случаѣ потребителей).

Распространеніе эпизоотій.—Опубликованы данныя о распространеніи въ Германіи эпизоотій ящура и чумы свиней въ 1903 г. Къ 1 января 1903 г. было поражено ящуромъ въ 31 общинѣ 68 хозяйствъ, но потомъ эта цифра прогрессивно росла и уже въ концѣ февраля оказалось зараженными 89 хоз. въ 61 общ.; къ концу марта 106 хозяйствъ въ 69 общ., а въ сентябрѣ—329 хоз. въ 29 общ. Наибольшее развитіе эпизоотій имѣлось въ Пруссіи, Вюртембергѣ и Баваріи. Отчетъ отмѣчаетъ тотъ фактъ, что чума свиней годъ отъ году принимаетъ все большее распространеніе въ Германіи—къ 1 января 1903 г. эпизоотія была въ 797 хоз. 672 общинъ и къ 30 іюля насчитывалось поражение ею 1,767 хоз. въ 1,227 общ. и къ 1 января 1904 г. зараженій хозяйствъ зарегистрировано 1,586, а общинъ 1,150. Наибольшій процентъ падаетъ на Пруссію—90% всѣхъ заболѣваній, причемъ эпизоотія сосредоточивается преимущественно въ восточныхъ областяхъ.

Сквозныя провозныя тарифныя ставки на Ближній Востокъ (Левантъ).—Въ дополненіе къ извѣстію, помѣщенному въ № 35 „Вѣстн. Фин.“, стр. 337, въ „Neue Hamburgische Börsen-Halle“ отъ 19 сего ноября (н. ст.) сообщается, что результатомъ дальнѣйшихъ переговоровъ между управленіемъ желѣзныхъ дорогъ и германской восточной линіей (Левантъ) является новый тарифъ сквозныхъ провозныхъ ставокъ между Германіей и Ближнимъ

Востокомъ. Тарифъ этотъ вступаетъ въ силу 1 января 1905 г. вмѣсто тарифа отъ 1 октября 1901 г.; опубликованъ онъ будетъ германской восточной пароходной линіей въ теченіе ближайшаго декабря мѣсяца.

Относительно нововведеній, внесенныхъ въ этотъ тарифъ, замѣчается, что какъ общія правила, такъ и классификація товаровъ подверглись значительнымъ измѣненіямъ, а равно прибавлены многочисленныя станціи. Между прочимъ, въ числѣ дополнительныхъ портовъ захода судовъ восточной линіи находится также Гайдаръ Паша, конечная станція анатолійской жел. дороги. Значительныя сбавки сдѣланы въ сквозныхъ провозныхъ тарифахъ для товаровъ, посылаемыхъ изъ внутреннихъ мѣстностей Германіи въ различные порты и мѣстности ближняго Востока. Ожидается, что, благодаря этимъ нововведеніямъ, германская торговля съ ближнимъ Востокомъ получитъ новый стимулъ для дальнѣйшаго развитія.

ГРЕЦИЯ.

Ввозъ и производство солода. — Въ силу закона отъ 20 апрѣля (н. ст.) с. г., ввозить солодъ въ Грецію имѣютъ право только лица, получившія на это специальное разрѣшеніе министра финансовъ, причемъ распоряженіемъ того же министра отъ 12 августа (н. ст.) с. г. опредѣляется, что ввозъ этотъ дозволяется лишь черезъ таможи I класса: Пирею и Корфу. При полученіи иностраннаго солода изъ таможеннаго пакгауза требуется взносъ потребительнаго налога въ размѣрѣ 90 лепта съ ока солода, а равно подача заявленія о томъ количествѣ солода, которое данное лицо желаетъ получить изъ пакгауза, послѣ чего товарополучателю выдается соотвѣтствующее удостовѣреніе о взносѣ денегъ и подачѣ заявленія. Производство солода въ королевствѣ запрещается всѣмъ, кромѣ лицъ, получившихъ особое разрѣшеніе. За заведеніями, производящими солодъ изъ мѣстнаго ячменя, министромъ финансовъ устанавливается особый надзоръ. Потребительный налогъ съ такого мѣстнаго солода взимается въ уменьшенномъ размѣрѣ 45 лепта за каждое око. Налогъ этотъ уплачивается въ началѣ каждаго мѣсяца за все количество произведеннаго въ теченіе этого мѣсяца на заводѣ солода, согласно заявленію уполномоченнаго агента министерства финансовъ. Въ законѣ предусматривъ еще возвратъ, полный и частичный, суммъ этого налога при вывозѣ туземнаго пива за границу.

ДАНИА.

Превышеніе вывоза яицъ изъ Даніи надъ ввозомъ въ нее сильно увеличилось за послѣднія 12 лѣтъ какъ по количеству, такъ и по стоимости, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы, помѣщенной въ журналѣ „Statistisk Tidende“.

Годы.	Число, тысячъ штукъ.	Стоимость, тысячи кронъ.
1892	139.600	7.161
1893	121.800	6.531
1894	142.000	7.342
1895	133.000	7.241
1896	169.000	9.034
1897	218.200	11.753
1898	242.200	12.542
1899	276.200	15.577
1900	296.600	16.590
1901	339.800	19.520
1902	381.600	21.820
1903	399.400	24.650

Внутренняя колонизація страны.—Въ Даніи существуетъ законъ, по которому государство обязано содѣйствовать безземельнымъ батракамъ въ приобрѣтеніи небольшихъ земельныхъ участковъ для поселенія и обработки. Въ теченіе 1903—1904 фискальнаго года къ такого рода помощи государства обратились 574 батрака. На те-

кушій годъ министерствомъ земледѣлія ассигновано для той же цѣли 2,86 милл. кронъ. За послѣдніе годы въ датскомъ законодательствѣ введены новыя постановленія, касающіяся содѣйствія со стороны правительства приобрѣтенію сельскохозяйственными рабочими земельныхъ участковъ. Ежегодныя ассигновки на ссуды не должны, впрочемъ, превышать 3 милл. кронъ, а отдѣльныя ссуды не могутъ быть выше 5,000 кронъ, кромѣ совершенно исключительныхъ случаевъ.

ИСПАНІЯ.

Торговля палаты.—24 октября (н. ст.) с. г. въ Барселонѣ, въ присутствіи испанскаго министра торговли, происходилъ сѣздъ делегатовъ почти всѣхъ испанскихъ торговыхъ палатъ. Задачей состоявшейся конференціи было устройство болѣе тѣснаго единенія между всѣми торговыми палатами страны, увеличеніе полученныхъ отъ государства официальныхъ полномочій, а также устройство своихъ финансовыхъ дѣлъ, причемъ для этой послѣдней цѣли предложено испросить государственное разрѣшеніе на установленіе въ пользу торговыхъ палатъ особаго добавочнаго сбора, долженствующаго быть взимаемымъ вмѣстѣ съ налогомъ съ промышленныхъ предпріятій, въ размѣрѣ 1—5 проц.

Дальнѣйшее увеличеніе финансовыхъ ресурсовъ палатъ ожидается делегатами отъ дѣйствительнаго приведенія въ исполненіе трехъ распоряженій, заключающихся въ королевскихъ декретахъ отъ 21 іюня и 31 декабря 1901 года, а равно въ „Reales ordenes“ отъ 7 декабря 1901 г., на основаніи которыхъ торговымъ палатамъ предоставлено право вывѣрки мѣръ и вѣсовъ, веденіе торговаго регистра и удостовѣреніе правильности торговыхъ книгъ въ случаяхъ, когда означенныя формальности окажутся необходимыми. Въ силу тѣхъ же распоряженій, для всѣхъ торговыхъ людей въ Испаніи обязательно вступленіе въ число членовъ торговыхъ палатъ.

РУМУНІЯ.

Правила и узаконенія о странствующихъ приказчикахъ (коммивояжерахъ).—Въ октябрѣ текущаго года вступили въ Румынію въ силу новыя правила и узаконенія относительно странствующихъ приказчиковъ (коммивояжеровъ) и товарныхъ образцовъ. Правила эти, въ ихъ теперешнемъ видѣ, пополняютъ чувствовалыйся до сихъ поръ крупный изъянъ въ торговомъ законодательствѣ этой страны, дозволяя въ настоящее время дѣйствительное свободное движеніе для совершенія торговыхъ операций. Хотя въ только что изданныхъ правилахъ запрещается дозволенная вначалѣ развозная торговля, тѣмъ не менѣе, въ общемъ, теперешнія правила, особенно поскольку, они касаются иностранцевъ, въ высшей степени удовлетворительны.

На основаніи означенныхъ правилъ, странствующіе приказчики могутъ принимать заказы только отъ купцовъ и промышленниковъ, а также отъ сельскихъ хозяйствъ, но отъ этихъ послѣднихъ единственно на земледѣльческія машины и орудія. Странствующіе приказчики не уплачиваютъ въ Румынію никакихъ промысловыхъ налоговъ. Собственники фирмъ (въ томъ числѣ и иностранцы), лично ѣздящіе для пріема заказовъ, подчиняются тѣмъ же установленіямъ, что и странствующіе приказчики. Иностраннымъ странствующимъ приказчикамъ достаточно имѣть въ установленномъ порядкѣ выданный паспортъ, а равно удостовѣреніе о своемъ занятіи для того, чтобы безпрепятственно заниматься своимъ дѣломъ въ Румыніи. Означенные странствующіе приказчики могутъ ввозить товары различныхъ размѣровъ и сортовъ, въ качествѣ образцовъ и моделей. Но для того, чтобы не платить за нихъ таможенныхъ пошлинъ, они обязаны вывезти эти товары обратно или сдать ихъ на храненіе въ теченіе извѣстнаго срока, при этомъ имъ придется подчиниться нѣкоторымъ таможеннымъ формальностямъ. За декларацию о ввозѣ импортеръ, кромѣ гербоваго сбора, не платитъ никакихъ другихъ сборовъ. Въ качествѣ образцовъ безъ

цѣны освобождаются совсѣмъ отъ пошлины: всякія части продуктовъ и фабрикатовъ, слишкомъ малыя, чтобы найти себѣ примѣненіе на практикѣ, въ томъ числѣ и куски всякихъ тканей, максимальной длины въ 25 см. Образцы большаго размѣра обезцѣниваются посредствомъ особаго продырявливающаго аппарата. Точно такъ же безконтрольно пропускаются въ Румынію модели, представляющія въ маломъ масштабѣ большаго размѣра издѣлія и изготовленныя изъ другого вещества чѣмъ то, которое обыкновенно примѣняется для выдѣлки даннаго предмета. Образцы и модели не должны служить для торговаго обмѣна, а потому и не должны быть продаваемы въ качествѣ товаровъ.

Нефтяные резервуары.—Въ скоромъ времени будетъ закончено сооруженіе трехъ правительственныхъ нефтяныхъ резервуаровъ въ Констанцѣ. Румынское правительство намѣрено немедленно же открыть ихъ для частнаго пользованія и вслѣдъ за тѣмъ приступить къ сооруженію новыхъ трехъ резервуаровъ. Такимъ образомъ, въ теченіе года предполагено устроить въ Констанцѣ до 20 резервуаровъ, вмѣстимостью по 4,000 тоннъ.

ФРАНЦІЯ.

Пошлины на ввозный сахаръ, въ томъ числѣ изъ Россіи.—Французское правительство декретомъ 10 ноября (н. с.) т. г. опредѣлило высоту штрафныхъ ввозныхъ пошлинъ на сахарный экспортъ Даніи, Румыніи, Японіи, Канады, южно-африканскаго и австралійскаго союзовъ и другихъ странъ, въ которыхъ существованіе премій безспорно установлено, а также на ввозъ сахара изъ Аргентины, Доминики и Россіи, странъ, въ которыхъ высота выдаваемыхъ премій не опредѣлена постоянною брюссельскою комиссіею. Декретъ этотъ изданъ, главнымъ образомъ, на основаніи 4 статьи брюссельской конвенціи, которая вмѣняетъ государствамъ, ратификовавшимъ постановленія ея, въ обязанность облагать уравнивающей (штрафной) пошлиной ввозъ сахара изъ странъ, гдѣ установлены преміи на производство или на вывозъ его. Вмѣстѣ съ тѣмъ, конвенція опредѣлила понятіе *surtaxe*, какъ разницу между низкимъ акцизомъ, наложеннымъ на туземный сахарный продуктъ и высокой ввозной пошлиной на сахаръ иностраннѣй. Величина максимальной *surtaxe* установлена конвенціею въ 6 фр., величина же штрафныхъ пошлинъ должна равняться всему размѣру существующей въ экспортирующей странѣ *surtaxe*. Наибольшія пошлины наложены декретомъ изъ европейскихъ странъ на Румынію и Испанію. Это обстоятельство подтверждаетъ тотъ извѣстный фактъ, что правительства этихъ двухъ странъ всѣми мѣрами стараются довести свою сахарную промышленность до той степени развитія, на которой она, по примѣру итальянской, могла бы выдерживать свободно конкуренцію съ иностраннымъ сахаромъ и по количеству производства обслуживать свою страну. Что касается русскаго сахара, то декретъ 10 ноября устанавливаетъ пошлину въ 8 фр. 14 с. для сахара 99⁰ rendement, 7 фр. 17 с. для 88⁰ и 6 фр. 19 с. для сахара менѣе 88⁰ rendement.

Страхованіе рабочихъ на случай безработицы.—Во Франціи, какъ извѣстно, образована правительственная комиссія для разсмотрѣнія вопросовъ страхованія и обезпеченія; въ программѣ занятій комиссіи, кромѣ плана государственнаго обезпеченія престарѣлыхъ рабочихъ, входитъ еще, между прочимъ, вопросъ объ организациі страхованія рабочихъ на случай безработицы, чему придается особенно важное значеніе въ ряду всѣхъ прочихъ относящихся сюда мѣропріятій. По тому же вопросу, для комиссіи бывшимъ министромъ торговли Мильераномъ недавно составлена записка, въ которой разсмотрѣны всѣ извѣстные до сихъ поръ въ мірѣ проекты узаконеній и способовъ управленія, относящихся къ организациі кассъ для неимѣющихъ работы рабочихъ. Авторъ записки приходитъ къ заключенію о необходимости примѣненія во Франціи въ широкомъ размѣрѣ бельгійской практики, введенной сначала адвокатомъ Варлэ (Varlez) для города

Гента. Гентская система состоитъ въ томъ, что каждой общиной устраивается касса для выдачи пособій неимѣющимъ работы рабочимъ, въ цѣляхъ оказыванія изъ своихъ средствъ въ извѣстной пропорціи поддержки различнымъ рабочимъ организациямъ, благотворительнымъ обществамъ и союзамъ взаимопомощи. Надбавка эта, если размѣръ основной поддержки превышаетъ 1 франкъ въ день, должна только въ крайнемъ случаѣ выдаваться въ томъ же размѣрѣ и притомъ не болѣе какъ въ теченіе 50 дней въ году. Соединенныя кассы для неимѣющихъ работы рабочихъ управляютсядесятью администраторами, изъ которыхъ 5 должны быть избираемы изъ рабочихъ. Система эта многократно подвергалась критикѣ, тѣмъ не менѣе, благодаря своей внутренней практической цѣлесообразности, она прекрасно сохранилась во всѣхъ принявшихъ ее десяти бельгійскихъ городахъ, съ населеніемъ свыше 50,000 человекъ (кромѣ Брюсселя, гдѣ до сихъ поръ означенная система еще не введена). Во Франціи гентская система нашла себѣ уже примѣненіе въ Дижонѣ и Лангрѣ, а введеніе ея въ Ліонѣ ждетъ только министерскаго разрѣшенія. Въ запискѣ Мильераномъ отдается рѣшительное предпочтеніе бельгійской системѣ передъ всѣми другими законопроектами, имѣющими въ виду учрежденіе національной кассы для неимѣющихъ работы рабочихъ, такъ какъ послѣдніе не могутъ быть согласованы съ существующими уже стремленіями рабочаго класса къ самопомощи. Однако, Мильеранъ не усматриваетъ въ гентской системѣ полного разрѣшенія всего вопроса о страхованіи неимѣющихъ работы рабочихъ, наоборотъ, введеніе ея имѣетъ для него является предварительнымъ, переходнымъ опытомъ для изученія данной проблемы, причемъ особая надежда въ этомъ отношеніи возлагается на дальнѣйшее открытое обсужденіе этого вопроса. Ограниченіемъ гентской системы, согласно запискѣ, является полное предоставленіе дополнительнаго фонда въ распоряженіе общиннаго управленія, что, суживая дѣятельность кассъ, въ то же время, несомнѣнно, придастъ имъ желаемое направленіе. Для введенія этого опыта Мильеранъ требуетъ кредита въ 100,000 фр. для поддержки всѣхъ вспомогательныхъ кассъ, которыя поставятъ себѣ цѣлью оказывать помощь неимѣющимъ работы рабочимъ. Комиссія единодушно приняла вышеозначенныя предложенія. Предполагается, что при теперешнемъ направленіи министерской и партійной политики во Франціи это рѣшеніе имѣетъ нѣкоторыя виды на осуществленіе, вслѣдствіе желанія Комба отнынѣ удѣлять болѣе вниманіе социальнымъ вопросамъ. Такимъ образомъ, очень возможно, что во Франціи скорѣе будетъ устроено это временное и дешевое страхованіе на случай безработицы, чѣмъ дорого стоящее страхованіе престарѣлыхъ рабочихъ.

Декретъ о допущеніи обмѣна частныхъ телеграммъ между судами, находящимися въ открытомъ морѣ, и радиотелеграфными станціями.—Декретомъ отъ 28 сентября (н. ст.) с. г. разрѣшенъ обмѣнъ частныхъ телеграммъ между судами, находящимися въ открытомъ морѣ, и радиотелеграфными станціями, расположенными на побережьи Франціи, Алжира и Туниса и спеціально предназначенными для этой цѣли министромъ торговли, промышленности, почты и телеграфовъ. Эти прибрежныя станціи могутъ быть открыты для одной лишь внутренней или одновременно для внутренней и заграничной корреспонденціи. Въ декретѣ устанавливаются правила относительно редакціи, таксировки, платы и передачи телеграммъ по безпроволочному телеграфу между побережьемъ и судами въ открытомъ морѣ.

ШВЕЙЦАРІЯ.

Производство и ввозъ сахара.—*Journal des fabricants de sucre* сообщаетъ данныя о потребленіи и производствѣ сахара въ Швейцаріи, не лишенныя интереса въ виду впервые въ 1903 г. начавшагося ввоза въ эту страну русскаго сахара. Спросъ сахара въ Швейцаріи съ году на годъ увеличивается, благодаря, съ одной стороны, ежегодно возрастающей цифрѣ тури-

стовъ, съ другой принимающему громадные размѣры производству конденсированнаго молока и шоколада. Въ 1899 году ввозъ составлялъ 68,678 тоннъ; въ четыре слѣдующіе года онъ повысился на 20%; подушное же потребление сахара къ 1902/3 г. повысилось съ 28 на 56 килогр., такъ что Швейцарія занимаетъ по величинѣ подушнаго потребления третье мѣсто послѣ Англіи и Соединенныхъ Штатовъ Америки. Туземное производство сахара крайне незначительно; Швейцарія обслуживается всего однимъ заводомъ вблизи Берка. По странамъ происхожденія ввозъ представляется за послѣдніе три года въ слѣдующемъ видѣ (въ квинталахъ, равняющихся 100 килогр.):

	1901.	1902.	1903.	1904. Съ 1 января — 1 октября
Австро-Венгрія	216,967	276,739	357,343	228,304
Германія	107,316	163,872	143,700	108,827
Франція	110,326	73,069	66,149	69,178
Бельгія	5,077	6,423	6,701	3,653
Россія	—	—	1,914	2,787
Египетъ	435	—	477	—
Англія	571	407	400	294
Другія страны	232	744	368	417
Всего	440,924	521,254	577,022	413,470

Нельзя не отмѣтить, что ввозъ русскаго сахара проявляетъ склонность къ расширенію въ ущербъ ввозу австро-венгерскому, который при неблагоприятныхъ условіяхъ производства текущаго года едва ли достигнетъ прошлогодней цифры.

НОВОЗЕЛАНДІЯ.

Торговля шерстью.—Однимъ изъ главныхъ предметовъ торговли Новозеландіи служитъ шерсть, которая на мировыхъ аукціонахъ играетъ одну изъ главныхъ ролей. Не далѣе, какъ 5 лѣтъ тому назадъ, шерсть изъ Новозеландіи почти отсутствовала на аукціонахъ, и овцеводныя хозяйства несли огромные убытки. Причиной кризиса служила чесотка овецъ, которая свирѣпствовала здѣсь съ необычайной силой—такъ, изъ 14.000,000 овецъ чесоткой было поражено до 1.000,000 овецъ, т. е. болѣе 7%. Въ настоящее время въ Новозеландіи около 20 милл. овецъ и нѣтъ ни одной чесоточной овцы. Такого благополучія въ отношеніи чесотки Новозеландія достигла строгимъ выполненіемъ мѣръ противъ этого бича овцеводства, чему, помимо особаго штата инспекторовъ, содѣйствовали съ настойчивостью и послѣдовательностью сами владѣльцы стадъ. Широкое примѣненіе имѣли ванны—известковыя и сѣрные.

СТАТИСТИКА.

Статистическія данныя по хлѣбной торговлѣ за сентябрь 1904 г.

1. Запасы по отдѣльнымъ городамъ и элеваторамъ къ 1 октября, въ тысячахъ пудовъ:

	Пшеница.		Рожь.		Овесь.		Ячмень.		Кукуруза.		Мука.	
	Къ 1 сент.	Къ 1 окт.	Къ 1 сент.	Къ 1 окт.	Къ 1 сент.	Къ 1 окт.	Къ 1 сент.	Къ 1 окт.	Къ 1 сент.	Къ 1 окт.	Къ 1 сент.	Къ 1 окт.
Города.												
С.-Петербургъ	93,6	300,6	618,9	208,1	639,5	358,5	3,0	2,5	—	—	977,9	1.141,0
„ элеваторъ	310,0	984,1	53,0	19,2	125,4	283,9	17,2	30,5	—	—	—	—
Ревель	150,3	605,8	180,7	217,2	30,1	429,4	33,8	22,8	—	—	151,7	143,6
„ элеваторъ	32,8	153,8	—	—	0,7	149,5	—	—	—	—	0,8	0,8
Рига	225,0	225,0	—	—	—	75,0	—	—	—	—	—	—
Либавъ	8,0	250,0	—	25,0	840,0	2.682,0	—	17,0	—	—	—	—
Варшава	6,7	12,8	22,5	18,8	92,9	156,8	8,2	15,8	—	—	63,0	104,3
Воронежъ	250,0	350,0	175,0	275,0	175,0	300,0	—	—	—	—	425,0	350,0
„ элеваторъ	—	—	—	—	3,5	—	—	—	—	—	—	—
Кіевъ	320,0	575,0	150,0	230,0	60,0	90,0	40,0	55,0	—	—	225,0	250,0
Елецъ	125,0	350,0	35,0	40,0	120,0	30,0	—	—	—	—	27,0	31,0
„ элеваторъ	57,1	58,7	7,1	12,6	71,8	165,9	—	—	—	—	—	—
Ливны	300,0	1.000,0	15,0	30,0	60,0	150,0	—	—	—	—	9,5	15,0
Москва	50,0	50,0	110,0	80,0	160,0	75,0	—	—	—	—	130,0	110,0
„ элеваторъ	—	—	—	—	13,2	44,2	15,6	12,7	—	—	—	—
Рыбинскъ	140,8	622,0	143,2	287,0	25,5	314,0	—	—	—	—	691,1	556,4
Н.-Новгородъ	891,0	2.944,0	—	39,0	40,0	72,0	—	—	—	—	679,0	418,0
Казань	261,0	849,0	—	—	10,0	50,0	—	—	—	—	90,5	90,0
Чистополь	—	—	100,0	675,0	150,0	230,0	—	—	—	—	27,0	45,0
Верхнеднѣпровскъ	20,0	5,0	10,0	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовъ	2.156,8	2.746,2	59,5	105,7	30,0	32,0	—	—	—	—	684,0	312,4
Царицынъ	732,0	1.260,0	423,0	520,0	138,0	215,0	18,0	28,5	—	—	1.865,5	1.276,0
Оренбургъ	900,0	1.000,0	8,0	12,0	20,0	500,0	—	—	—	—	41,0	62,0
Таганрогъ	1.750,0	2.500,0	100,0	100,0	—	—	2.000,0	1.000,0	—	—	—	—
Геническъ	416,0	1.245,0	10,0	295,0	—	—	165,0	705,0	35,0	—	—	—
Новороссійскъ	2.691,1	3.751,0	589,3	827,7	205,3	436,1	3.090,5	3.601,3	252,9	194,8	54,8	42,9
Ростовъ на-Дону	3.000,0	2.600,0	800,0	700,0	80,0	80,0	1.500,0	1.300,0	—	—	315,0	520,0
Мариуполь	750,0	850,0	60,0	75,0	—	—	600,0	800,0	—	—	—	—
Бердянскъ	220,0	175,0	—	—	—	—	80,0	130,0	—	—	—	—
Одесса	1.860,0	2.725,0	20,5	80,0	130,5	35,0	389,4	400,0	—	—	—	—
„ элеваторъ	2.440,0	3.450,0	460,0	670,0	120,0	200,0	1.100,0	885,0	270,0	400,0	—	—
Николаевъ	89,4	151,5	23,8	18,8	10,0	41,0	144,8	145,5	128,7	106,0	—	—
„ элеваторъ	4.000,0	4.500,0	500,0	1.000,0	—	250,0	1.500,0	2.500,0	—	—	—	—
Всего	534,9	795,6	135,2	184,3	140,4	170,6	251,7	433,1	—	—	—	—

Въ зернохранилищъ,
элеваторахъ и складахъ на станц. жел.
дор.

Харьково-николаевской	458,2	664,1	77,8	141,5	161,2	142,2	33,2	56,0	—	—	2,7	22,5
Рязанско-уральской	356,4	731,6	33,5	181,8	231,4	997,7	—	8,2	—	—	34,5	27,0
Юго-восточныхъ	10,6	81,6	23,3	89,0	244,5	416,5	11,3	30,0	—	—	2,3	3,0
Московско-казанской	229,4	236,6	25,5	22,5	249,5	361,2	—	—	—	—	125,6	131,2
Сызрано-вяземской	12,1	6,9	—	135,8	39,0	624,1	1,0	—	—	—	2,2	15,3

II. Общие итоги хлѣбныхъ запасовъ къ 1 октября, въ тысячахъ пудовъ:

	Октябрь 1901.	Сентябрь 1901.	Августъ 1901.	Октябрь 1903.
Портовые рынки.				
Пшеница	25,262,4	18,571,1	7,714,0	35,357,8
Рожь	4,420,3	3,550,9	2,576,9	9,606,6
Овесь	5,191,0	2,321,9	1,356,1	4,431,8
Ячмень	11,972,7	10,875,4	6,087,1	14,059,0
Кукуруза	700,8	686,6	870,2	718,0
Мука	1,849,8	1,500,2	1,820,5	1,784,0
Внутренние рынки.				
Пшеница	11,822,7	6,210,4	6,315,7	12,711,5
Рожь	2,327,1	1,258,3	1,279,9	3,326,5
Овесь	2,424,9	1,169,9	926,7	2,388,9
Ячмень	112,0	81,8	74,7	37,2
Кукуруза	—	—	—	—
Мука	3,620,1	4,957,6	4,805,9	2,619,8
Зернохранилища, элеваторы и склады жел. дор.				
Пшеница	1,720,8	1,066,7	493,1	1,675,1
Рожь	570,6	160,1	79,4	1,080,3
Овесь	2,541,7	925,6	620,9	3,795,8
Ячмень	94,2	45,5	7,5	250,2
Кукуруза	—	—	—	—
Мука	199,0	167,3	249,8	506,8
Итого.				
Пшеница	38,805,9	25,848,2	14,522,8	49,744,4
Рожь	7,318,0	4,969,3	3,936,2	14,013,4
Овесь	10,157,6	4,417,4	2,903,7	10,616,5
Ячмень	12,178,9	11,002,7	6,169,3	14,346,4
Кукуруза	700,8	686,6	870,2	718,0
Мука	5,668,9	6,625,1	6,876,2	4,910,6

III. Подвозы хлѣбовъ по отдѣльнымъ городамъ за сентябрь, въ пудахъ.

	Пшеница.		Рожь.		Овесь.	
	Авг.	Сент.	Авг.	Сент.	Авг.	Сент.
Портовые рынки:						
С.-Петербургъ	549,678	543,045	1,237,791	67,410	1,958,621	1,945,086
Ревель	117,000	1,237,250	721,500	1,232,350	21,750	723,750
Либава	26,250	419,388	16,497	233,103	554,052	5,663,917
Таганрогъ	1,750,000	5,900,000	59,000	204,000	—	—
Новороссійскъ	2,432,912	2,102,658	471,614	452,294	139,964	282,450
Ростовъ на-Дону	4,637,750	6,219,000	1,685,250	1,415,000	39,000	40,000
Мариуполь	2,575,000	5,270,500	195,000	635,500	—	—
Бердянскъ	2,136,250	2,158,450	—	—	—	—
Геничеськъ	—	800	—	—	—	—
Θеодосія	3,009,000	2,478,000	7,500	63,750	39,000	60,000
Одесса	2,490,000	1,547,000	620,000	454,000	335,000	285,000
Внутренние рынки:						
Воронежъ	105,000	350,000	125,750	244,000	151,500	216,000
Курскъ	16,360	54,090	16,510	4,500	73,265	64,372
Ливны	25,000	125,000	30,000	22,000	256,000	445,000
Моршанскъ	—	—	24,500	135,000	24,500	155,000
Москва	134,015	348,272	398,047	547,868	1,161,256	3,562,746
Варшава	116,325	192,000	170,000	227,000	132,500	359,000
Чистополь	—	—	145,000	450,000	197,000	1,170,000
Царицынъ	—	8,000	—	2,000	—	1,500
Верхнеднѣпровскъ	40,000	20,000	15,000	15,000	—	—
Мелитополь	145,000	140,000	48,000	49,000	32,000	34,000
Пенза	—	18,000	16,000	195,000	8,500	85,000
Щигры	—	44,000	1,500	5,500	46,000	145,000
Оренбургъ	108,000	420,000	—	21,000	90,000	150,000
Рыбинскъ	792,443	2,592,693	406,422	1,499,035	52,444	621,237

IV. Итоги подвоза хлѣбовъ, въ пудахъ.

Портовые рынки.		Пшеница.	Рожь.	Овесь.
Июль 1904 г. ¹⁾		7,444,405	9,499,482	2,956,167
Августъ 1904 г. ¹⁾		19,723,840	5,014,152	3,137,387
Сентябрь 1904 г. ¹⁾		27,876,091	4,357,407	9,000,203
„ 1903 г.		24,887,140	10,653,092	4,401,888
Внутренние рынки.				
Июль 1904 г.		1,398,038	1,600,086	2,297,807
Августъ 1904 г.		1,482,143	1,396,529	2,224,965
Сентябрь 1904 г.		4,312,055	3,416,903	7,008,855
„ 1903 г.		3,245,013	5,707,471	4,242,554
Итого:				
Июль 1904 г.		8,842,443	11,099,568	5,253,974
Августъ 1904 г.		21,205,983	6,410,681	5,362,352
Сентябрь 1904 г.		32,188,146	7,774,310	16,009,058
„ 1903 г.		28,132,153	16,360,563	8,644,442

V. Перевозка хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ приграничные пункты, въ вагонахъ.

Пункты:	Всего хлѣбовъ:		Въ томъ числѣ:							
			Пшеницы:		Ржи:		Овса:			
	августъ 1904 г.	сентяб. 1904 г.	августъ 1904 г.	сентяб. 1904 г.	августъ 1904 г.	сентяб. 1904 г.	августъ 1904 г.	сентяб. 1904 г.	августъ 1904 г.	сентяб. 1904 г.
Прибалтійскіе ²⁾	8,224	22,652	1,217	5,669	1,295	1,751	1,656	9,673		
Западные сухоп. пограничные	9,064	10,449	1,519	432	365	141	673	1,418		
Черноморско-приазовскіе	44,990	44,706	26,157	24,962	3,796	4,674	3,476	3,261		
Прикаспійскіе	174	200	88	89	—	—	—	—		
Бѣломорскіе	127	200	29	67	98	126	—	7		
Итого	62,579	78,207	20,010	31,219	5,554	6,692	5,805	14,359		

VI. Вывозъ пшеницы и муки изъ производящихъ странъ (безъ Россіи) по „Dornbusch'у“, въ тыс. квартеровъ (по н. ст.).

Страны.	1904.		Сент. 1903.	Съ 1 августа по 1 октября	
	Авг	Сент.		1904/5.	1903/4.
С.-А. Соедин. Штаты и					
Канада	474	391	1,755	865	3,591
Дунайскія земли	369	441	1,003	810	1,488
Индія	708	959	678	1,667	1,216
Аргентина	647	477	169	1,124	674
Австралія	211	285	—	496	—
Прочія страны	105	128	175	233	330
Всего	2,514	2,681	3,780	5,195	7,299

VII. Окончательныя свѣдѣнія о вывозѣ хлѣбовъ изъ Россіи по даннымъ департамента таможенныхъ сборовъ въ тыс. пуд.:.

Мѣсяцы.	Пшеница.	Рожь.	Ячмень.	Овесь.	Кукуруза.
Октябрь 1903 г.	30,121	9,058	19,545	2,255	1,384
Ноябрь	26,107	4,892	10,390	2,306	3,023
Декабрь	17,600	4,718	6,974	1,580	2,880
Январь 1904 г.	13,744	3,001	7,566	2,708	2,223
Февраль	15,337	3,656	7,278	3,366	3,922
Мартъ	17,307	4,722	7,627	1,921	4,487
Апрѣль	22,233	6,904	14,403	2,404	3,650
Май	21,146	5,050	9,538	1,968	4,222
Іюнь	17,541	5,869	10,062	1,583	3,405
Іюль	12,866	8,270	13,544	2,538	3,159

¹⁾ Безъ гор. Николаева.²⁾ Въ этомъ числѣ станціи: Новый Портъ, Морская пристань, Пушино, Рига I, Мюльграбенъ, Больдераа и Гавань.

Предварительныя данныя о вывозѣ по главнѣйшимъ таможеннымъ, въ тыс. пуд.:

	Пшеница.	Рожь.	Ячмень.	Овесь.	Кукуруза.
Августъ 1904 г.	21,141	5,497	16,311	2,692	1,538
Сентябрь	39,502	5,851	21,682	6,931	492

VIII. Вывозъ пшеницы изъ Россіи по странамъ назначенія, въ тыс. пуд.:

	1904.		Сент. 1903.
	Авг.	Сент.	
Приказъ въ пути	288	2,002	1,419
Въ Англію	4,216	10,349	5,096
„ Голландію	4,153	8,582	9,599
„ Бельгію	1,098	2,428	765
„ Германію	1,431	2,725	2,971
„ Францію	3,019	3,228	3,275
„ Италію	4,875	7,494	4,320
„ Швецію	144	114	25
„ Румынію	20	1	—
„ Австрію	811	219	106
„ прочія страны	1,086	2,360	3,109
Итого	21,141	39,502	30,685

IX. Сдѣлки хлѣбовъ по отдѣльнымъ городамъ за сентябрь, въ пудахъ:

Портовые рынки.	Пшеница.		Рожь.		Овесь.	
	Авг.	Сент.	Авг.	Сент.	Авг.	Сент.
Ревель	510,000	753,000	591,000	705,500	252,500	544,500
Либава	40,750	324,750	43,500	16,000	1,386,000	1,770,000
Ростовъ на-Дону	3,750,000	4,975,000	450,000	950,000	—	10,000
Мариуполь	1,520,000	3,382,500	140,000	425,000	—	—
Бердянскъ	942,850	615,000	—	—	—	—
Геническъ	—	7,000	—	—	—	—
Николаевъ	1,609,000	1,343,750	149,000	87,000	—	—
Одесса	2,715,000	2,445,000	230,000	270,000	115,000	132,000
Внутренніе рынки.						
Воронежъ	100,000	310,000	135,000	225,000	150,000	215,000
Ливны	32,000	130,000	23,000	27,500	215,000	380,000
Моршанскъ	—	117,500	74,500	231,000	24,500	180,000
Варшава	92,000	125,000	149,000	210,000	132,000	245,000
Чистополь	—	—	105,000	175,000	73,000	810,000
Верхнеднѣпровскъ	40,000	20,000	15,000	15,000	—	—
Мелитополь	145,000	140,000	48,000	49,000	32,000	34,000
Пенза	—	18,000	16,000	195,000	8,500	85,000
Щигры	3,750	18,000	—	3,000	54,000	91,500
Рыбинскъ	261,600	102,900	508,500	1,089,000	64,100	408,000

X. Сопоставленіе цѣнъ на главнѣйшихъ русскихъ и иностранныхъ рынкахъ.

Пшеница:	За сент. 1903 г.	1904 г.:				
		4 сент.	11 сент.	18 сент.	25 сент.	2 окт.
Елецъ, коп.	77-79	80	80	81-82	81	80
Кіевъ	79-84	93-95	92-94	91-93	92-94	92-94
Одесса, коп.	80-83	97	95	96	95	94
Ростовъ на/Д.	81-84	89-88 ¹⁾	89-88 ¹⁾	90-89 ¹⁾	90-89 ¹⁾	90-89 ¹⁾
Марсель, фр.	15½-16¼	17½-18	17¾-19	18-18¾	18¼-18¾	18½-18½
Берлинъ, м.	155¾-158¼	178¾	179¾	180¾	180	179¾
Лондонъ, ш.	28/6-29/6	33/6	33/6	33/6	32/6	33/-
Лондонъ, с.-ам.	6/7¼-6/9½	7/10½	7/11¼	7/10	7/8¾	7/8
Нью-Йоркъ, ц.	82½-87½	116	117¾	117¼	115½	110½
Рожь:						
Либава, коп.	70-77½	76½	77	77-78	77½-78	77½
Елецъ	54-55	58	60	60	61	61
Кіевъ	57-63	64-66	62-64	63-65	62-65	63-65
Саратовъ	50-56	53	52-53	52-53	53-54	52-54
Берлинъ, м. з.	128-131½	140½	140½	143¼	142½	141¾
Овесь:						
Елецъ, коп.	46-48	45	45	46	46	45
Либава, коп.	69-79	78	74-77	77-81	75-77	74-75
Кіевъ	54-59	63-66	61-64	58-62	58-62	57-62
Берлинъ, м.	123-126¾	141	140	138½	137½	138½
Лондонъ, ш.	13/9-14/8	15/-	15/-	15/-	14/9	14/6
Ячмень:						
Одесса	51-52	57	57	57	57	57
Ростовъ на/Д.	48-50	53	53-52 ¹⁾	53-52 ¹⁾	53-52 ¹⁾	53-52 ¹⁾
Лондонъ	15/-15/9	16/3	16/-	16/-	16/3	16/6
Кукуруза:						
Одесса	58-63	76	75	75	75	78
Лондонъ	21/6-22	25/3	25/6	25/9	25/6	26/3
Нью-Йоркъ	52¾-59	57	57¾	55½/8	55¾	56¾
Мука пшеничная:						
Москва, рубли, яровая	7-7,75	7-8	7-8	—	7-7,75	7-7,75
Ростовъ на/Д.	100-180	115-190	115-190	115-190	115-190	115-190
Мука ржаная:						
С.-Петербургъ	7,50-8	— ²⁾	— ²⁾	— ²⁾	— ²⁾	— ²⁾
Москва	7,10-80	7,80-8,20	7,80-8,20	7,70-8,10	8,10-30	8,10-40
Фрахты:						
Либава:						
въ Великобританію	-/10½	-/9¾	-/10	-/10	-/10	-/10½
Одесса:						
Лондонъ	9/6-10/6	9/6	8/9	8/9	9/-	9/-
Марсель, фр.	7,50-8	7,00	7,00	6,50-7,00	8,00	9,50
Нью-Йоркъ	4/11	4/1	4/1	4/1	3/4	3/4
Бомбей	13/3-14/-	16/6	18/-	18/-	17/6	17/6
Аргентина	17/-18/-	18/6-18/9	18,9	18/6	17/6	17/-

¹⁾ Первая цѣна продавцовъ, вторая — покупателей.

²⁾ Не котировалась.

ОБЪЯВЛЕНІЯ.

Бельгійское акціонерное общество

„РЫКОВСКОЕ

каменноугольное анонимное общество (ДОНЕЦЪ)“.

Гг. акціонеры анонимнаго общества рыковскихъ каменноугольныхъ копей приглашаются на чрезвычайное общее собраніе, имѣющее быть 27 декабря 1904 г. (9 января 1905 г.) въ 3 часа, въ помѣщеніи правленія общества, 39, rue de la Charité, въ Брюсселѣ.

Дѣла, подлежащія разсмотрѣнію:

- 1) утвержденіе счетовъ, касающихся перваго семестра операціоннаго 1904 г. (послѣдній періодъ управленія совѣта правленія).
- 2) отчетъ операцій, касающихся сліянія общества съ горнопромышленнымъ обществомъ Екатериновки.
- 3) Различные вопросы.

Всѣ акціонеры, независимо отъ количества акцій, которыми они владеютъ, имѣютъ право присутствовать въ собраніи или прислать за себя замѣстителя, сообразуясь со статьей 33 устава.

Взносъ акцій долженъ быть произведенъ:

во Франціи и Россіи за семь дней до собранія, въ Бельгіи за пять дней до этого числа.

Взносъ акцій долженъ быть произведенъ въ слѣдующіе банки.

Въ Россіи въ Азовско-Донской коммерческой банкъ въ Таганрогѣ и его отдѣленіи въ Юзовкѣ.

въ Бельгіи: Credit-Général de Belgique, 16, rue de Congrès, въ Брюсселѣ.

во Франціи: а) au Comptoir National d'escompte de Paris, б) à la Société générale pour le developement du Commerce et de l'Industrie en France, в) и въ кассахъ общества, 10, rue Royale, въ Парижѣ.

Квитанція взноса акцій даетъ право входа въ собраніе. 3130

Правленіе акціонернаго общества

Синюшино-Бродской-Красненъкой

водяной вальцевой мукомольной мельницы

симъ приглашаетъ гг. акціонеровъ въ годичное общее собраніе, назначенное на среду, 22 декабря 1904 года, въ 10 часовъ утра, въ гор. Кіевѣ, по Александровской улицѣ, въ домѣ № 25, въ помѣщеніи правленія.

Предметы занятій:

- 1) заслушаніе докладовъ правленія и ревизіонной комиссіи;
- 2) утвержденіе отчета за 190³/₄ г.;
- 3) утвержденіе смѣты на 190⁴/₅ г.;
- 4) предоставленіе правленію права кредитоваться и разрѣшеніе отдачи предпріятія всего или части въ аренду;
- 5) избраніе, согласно § 24 устава, одного члена правленія и одного кандидата;
- 6) избраніе членовъ ревизіонной комиссіи;
- 7) обсужденіе и другихъ по дѣлу вопросовъ.

3142

Поправка.—Въ публикаціи Нижнегородско-Самарскаго земельного банка о торгахъ 1, 2, 3 и 4 декабря с. г., помѣщенной въ № 45 „Вѣстника“, вкрались слѣдующія ошибки: Тамбовск. г. по им. Попова въ графѣ мѣстонахожд. и назв. имущ. вмѣсто «при селеніи Мутасевѣ» слѣдуетъ «при селеніи Мутасевѣ», Пензенск. г. по им. Тепляковой въ графѣ мѣстонахожд. и назв. имущ. вмѣсто „Луховской“ слѣдуетъ „Луховкой“, Саратовск. г. по им. Волкова въ гр. колич. земли по свѣдѣн. банка вмѣсто „180 д. 958 с.“ слѣдуетъ „103 д. 958 с.“ Владимірск. г. по им. Брунова съ проч. въ графѣ колич. земли по свѣд. банка вмѣсто „по плану 1108 д. 1202 д.“ слѣдуетъ „по плану 1108 д. 1202 саж.“.

Поправка.—Въ объявленіи Кіевского земельного банка о назначеніи въ публичную продажу городскихъ и земельныхъ недвижимыхъ имуществъ, напечатанномъ въ № 43 „Вѣстника“, вкрались слѣдующія опечатки: въ отдѣлѣ А) городской имуществъ: въ ст. по пор. № 19 по имущ. Доманской въ рубр.: „остальн. недоимки и платежи и т. д.“ подъ коп. напечатано 62, слѣдуетъ 02; въ ст. по пор. № 46 по имущ. Залеваго, въ рубр.: „сумма выданной банкомъ ссуды“ подъ руб. напечатано 41000, слѣдуетъ 41100; въ ст. по пор. № 77 по имущ. Файбишенко въ руб. „мѣстонахожденіе городскихъ имуществъ“ напечатано: На углу по Волошской улицѣ, слѣдуетъ по Волошской улицѣ; въ ст. по пор. № 133 фамилия владѣльца напечатана Полшука, слѣдуетъ Полишука; въ той же ст. въ рубрикѣ: „полугодичные платежи на срокъ и т. д.“ подъ руб. напечатано 38, слѣдуетъ 88; въ ст. по пор. № 144 имя владѣльца Дербаремдикеръ напечатано Чирны, слѣдуетъ Чарны; въ ст. по пор. № 145 по имущ. Чернова въ рубр.: „количество усадебной земли“ напечатано 73, слѣдуетъ 573; въ ст. по пор. № 150 по имущ. Эйдельштейновъ имя одной изъ владѣлицъ напечатано Цивилии, слѣдуетъ Цивилі; въ той же ст. въ рубрикѣ: „полугодичные платежи на срокъ и т. д.“ подъ руб. напечатано 38, слѣдуетъ 88; въ ст. по пор. № 151 по имущ. Берманъ въ рубрикѣ: „остатокъ капитальнаго долга и т. д.“ подъ руб. напечатано 366, слѣдуетъ 3366; въ ст. по пор. № 177 имя владѣльца Перлюка напечатано Захарія, слѣдуетъ Захарія; въ ст. по пор. № 189 по имущ. Штейнберга въ рубрикѣ: „мѣстонахожд. городск. имущ.“ не указана часть, въ которой находится имущество—1 части; въ ст. по пор. № 196 имя владѣлицы Брухесъ напечатано Хоси-Ицли, слѣдуетъ Хаи-Ицли.

Русско-Бельгійское

металлургическое общество.

Въ дополненіе къ сдѣланной публикаціи правленіе общества имѣетъ честь довести до свѣдѣнія гг. акціонеровъ, что общему собранію, назначенному на 8 декабря сего 1904 года, будетъ также предстоять разрѣшеніе вопроса объ образованіи спеціального резервнаго капитала по страхованію рабочихъ отъ несчастныхъ случаевъ. 3129

Французское акціонерное общество „Генеральное общество чугуноплавильныхъ, желѣзо-и сталедѣлатель- ныхъ заводовъ въ Россіи“

(въ Макѣевкѣ).

Анонимное общество съ капиталомъ въ 16.000.000 франковъ.

Правленіе генеральнаго общества чугуноплавильныхъ, желѣзо-и сталедѣлательныхъ заводовъ въ Россіи, въ Макѣевкѣ, имѣетъ честь пригласить гг. акціонеровъ сего общества на **обыкновенное общее собраніе**, имѣющее быть въ **четвергъ 16 (29) декабря** сего 1904 года, въ **3 часа дня**, въ **помѣщеніи правленія** общества въ Парижѣ, ул. Провансъ, № 56.

ПРОГРАММА ЗАСѢДАНІЯ:

- 1) докладъ правленія;
- 2) докладъ членовъ ревизіонной комисіи;
- 3) утвержденіе отчета за операціонный 190³/₄ г., заключеннаго на 30 іюня 1904 года;
- 4) выборы членовъ правленія (§ 20 устава);
- 5) выборы членовъ ревизіонной комисіи на 190⁴/₅ операціонный годъ.

Гг. акціонеровъ, желающихъ присутствовать на общемъ собраніи, просятъ руководствоваться § 31 и 33 устава.

Представленіе акцій должно быть произведено, до 1 (14) декабря 1904 года, въ слѣдующихъ учрежденіяхъ:

во Франціи: въ кассахъ, конторахъ и агентствахъ генеральнаго общества, Правленіе коего находится въ Парижѣ, ул. Провансъ, № 54 и 56.

въ Россіи: въ правленіи Сѣвернаго банка въ С.-Петербургѣ, Невскій пр., № 62, и во всѣхъ его отдѣленіяхъ. 3140

Англійское акціонерное общество

„Соединенное русское нефтяное общество“

съ ограниченной отвѣтственностью

(Russian United Petroleum Co., Ltd.)

имѣетъ честь довести до всеобщаго свѣдѣнія, что **четвертое обыкновенное общее годовое собраніе** акціонеровъ имѣетъ быть въ **четвергъ, 16 (29 нов. ст.) декабря 1904 года**, въ **12 час. 30 мин. дня**, въ Винчестеръ Гаузе, Ольдъ Бродъ Стритъ, въ Лондонѣ (Winchester House, Old Broad Street, London).

ПРЕДМЕТЫ ЗАНЯТІЙ:

- 1) разсмотрѣніе счета прибылей и убытковъ и баланса за годъ, истекшій 30 сентября (13 октября нов. ст.) 1904 года, и выслушаніе докладовъ директоровъ и ревизіонной комисіи;
- 2) избраніе директоровъ;
- 3) опредѣленіе вознагражденія директорамъ;
- 4) избраніе ревизіонной комисіи на слѣдующій годъ, съ опредѣленіемъ размѣра ихъ вознагражденія, и исполненіе, обычныхъ дѣлъ общества.

Для полученія права участія на общемъ собраніи, акціонеры проживающіе въ Россіи, приглашаются представить свои акціи въ С.-Петербургскій Частный Коммерческій банкъ, въ С.-Петербургѣ, Англійская наб., д. 18, ежедневно, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней, съ 10 час. утра до 3 час. пополудни. 3131

Московское общество

для сооружеія и эксплуатаціи подѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи,

на основаніи §§ 53 и 56 устава общества, имѣетъ честь просить гг. акціонеровъ пожаловать въ **обыкновенное общее собраніе**, назначенное на **18 декабря** сего года, въ **4 часа дня**, въ Москвѣ, въ **помѣщеніи правленія** (Москва, Тверской бульваръ, д. № 89).

Обсужденію общаго собранія будутъ подлежать слѣдующіе вопросы:

- 1) разсмотрѣніе и утвержденіе смѣты доходовъ и расходовъ и плана дѣйствій на 1905 г.;
- 2) докладъ правленія о текущихъ дѣлахъ и рѣшеніе вопросовъ, изъ него вытекающихъ, и
- 3) выборъ членовъ ревизіонной комисіи.

Для присутствованія въ общемъ собраніи гг. акціонеры должны предъявить правленію принадлежащія имъ акціи или надлежащіе документы не позднѣе, какъ за 14 дней до собранія.

При этомъ правленіе доводитъ до свѣдѣнія гг. акціонеровъ, что, на основаніи § 59 устава, для дѣйствительности общаго собранія требуется прибытіе акціонеровъ, представляющихъ не менѣе одной пятой общаго числа акцій. 3126 (3—1)

Голландское акціонерное общество

подъ наименованіемъ

„Русское общество

эксплоатаціи лѣсовъ“

(Russische Bosch-exploitatie Maatschappij), на основаніи § 5 Высочайше утвержденныхъ 7 марта 1903 года „условій его дѣятельности въ Россіи“, симъ доводитъ до всеобщаго свѣдѣнія, что **отвѣтственнымъ уполномоченнымъ агентомъ** по завѣдыванію дѣлами общества въ Россіи назначенъ голландскій подданный **Гендрикъ Гендриковичъ Маатъ**, имѣющій постоянное мѣстопробываніе въ **гор. Ригѣ**, Лифляндской губерніи, по Коюшенной ул., № 25. 3117 (3—1)

Правленіе акціонернаго общества ЕКАТЕРИНОСЛАВСКАГО трубо-и желѣзопрокатнаго завода,

въ виду несостоявшагося обыкновеннаго общаго собранія 7 (20) ноября 1904 года, приглашаетъ гг. акціонеровъ пожаловать во **вторичное обыкновенное собраніе**, имѣющее быть 17 декабря 1904 г. (1 января 1905 г.), въ **10 часовъ утра**, въ **помѣщеніи правленія общества** при селѣ Мавуиловкѣ, Новомосковского уѣзда, Екатеринославской губерніи.

Вопросы, подлежащіе обсужденію и рѣшенію собранія:

Выслушаніе доклада правленія:

- 1) рассмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса за истекшій операціонный годъ, съ 1 іюля 1903 г. по 1 іюля 1904 г.;
- 2) распределеніе прибыли за 1904 годъ;
- 3) рассмотрѣніе и утвержденіе смѣты расходовъ и плана дѣйствій наступившаго операціоннаго года;
- 4) избраніе членовъ правленія и кандидатовъ;
- 5) избраніе ревизіонной комисіи;
- 6) вопросъ о вознагражденіи членовъ правленія и ревизіонной комисіи.

Правленіе предвѣщаетъ гг. акціонеровъ, что означенное собраніе, какъ вторичное, будетъ считаться законносостоявшимся, не взирая на число акцій, представленныхъ прибывшими акціонерами.

Владѣльцы акцій на предъявителя для полученія права голоса въ общемъ собраніи приглашаются представить, по крайней мѣрѣ за семь дней до общаго собранія, въ правленіе общества, по адресу Екатеринославъ-Амуръ, свои акціи или удостовѣренія (расписки) въ принятіи акцій на храненіе или въ закладъ какъ государственныхъ, такъ и дѣйствующихъ на основаніи правительствомъ утвержденныхъ уставовъ кредитныхъ (мѣстныхъ и иногороднихъ) учреждений, а изъ иностранныхъ кредитныхъ учреждений также германскій Государственный банкъ и его отдѣленія и А. Шаафгаузенскій банкъ въ Кельнѣ и его отдѣленіе въ Берлинѣ.

3114

Правленіе СѢВЕРНАГО ОБЩЕСТВА трубопрокатныхъ и механическихъ заводовъ,

на основаніи § 49 устава общества, имѣетъ честь просить гг. акціонеровъ пожаловать въ обыкновенное общее собраніе, назначенное на 12 декабря 1904 г., въ 3 часа пополудни, въ помѣщеніи правленія, С.-Петербургъ, Мойка, № 9.

Собранію сему предстоитъ:

- 1) что, согласно Высочайше утвержденному 24 декабря 1901 г. положенію Комитета Министровъ, для дѣйствительности сего собранія требуется, чтобы въ оное прибыли владѣльцы акцій или ихъ довѣренныя, представляющіе въ совокупности не менѣе одной пятой основнаго капитала общества;
- 2) что, согласно тому же положенію Комитета Министровъ, для полученія права присутствія въ общемъ собраніи и подачи въ немъ голоса владѣльцы акцій обязаны представить въ правленіе, не датѣ суботы 4 декабря 1904 года, 3 часовъ пополудни, свои акціи или расписки въ храненіи и залогѣ сихъ акцій, какъ государственныхъ, такъ и дѣйствующихъ на основаніи Правительствомъ утвержденныхъ уставовъ кредитныхъ учреждений, причемъ въ распискахъ этихъ должны быть означены №№ акцій;
- 3) что пріемъ правленіемъ акцій и расписокъ будетъ производиться въ помѣщеніи правленія до 4 декабря 1904 года включительно, ежедневно, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней, отъ 12 до 3 часовъ дня.

3134

ПРАВЛЕНІЕ ТОВАРИЩЕСТВА ВЯТСКО-ВОЛЖСКАГО пароходства въ г. Вяткѣ,

согласно § 70 устава и постановленія общаго собранія пайщиковъ 27 мая 1904 года, имѣетъ честь пригласить гг. пайщиковъ товарищества въ **обыкновенное общее собраніе**, имѣющее быть 15 декабря 1904 года, въ 1 ч. дня, въ **помѣщеніи правленія** (г. Вятка, Набережная ул., собственный домъ).

Предметы занятій:

- 1) рассмотрѣніе предварительной смѣты по предстоящему ремонту судовъ и производству вообще неотложныхъ строительныхъ расходовъ;
- 2) утвержденіе плана дѣйствій на наступающій операціонный 1904/5 годъ;
- 3) рассмотрѣніе текущихъ дѣлъ товарищества.

3136

Отъ Московской

городской управы

доводится до всеобщаго свѣдѣнія, что 1 декабря сего года, въ 2 ч. дня, въ помѣщеніи управы будетъ произведенъ публично, при двухъ депутатахъ отъ городской думы и двухъ отъ биржевого комитета, тиражъ облигацій займовъ г. Москвы XIX—XXV, XXVII, XXVIII, XXXVIII и XXXIX серий, въ числѣ 254 листовъ, на 105,900 руб.

3141

ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА

Рязанско-Уральской ж. д.

имѣетъ честь увѣдомить гг. акціонеровъ и владѣльцевъ облигацій общества рязанско-козловской желѣзной дороги, преобразованнаго въ общество рязанско-уральской желѣзной дороги, что **20 декабря** сего 1904 года, въ 1 часъ дня, въ **помѣщеніи правленія** (С.-Петербургъ, Мойка, № 40), имѣютъ быть произведены: **38 тиражъ акцій**, **19 тиражъ 4%-ныхъ облигацій выпуска 1886 года**, **15 тиражъ 5%-ныхъ облигацій выпуска 1889 года** и **3 тиражъ 4%-ныхъ облигацій выпуска 1903 года**.

3137

ПРАВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВА

Мелекесского

ПОДЪВЗДНОГО ПУТИ.

на основаніи § 42 устава общества, симъ приглашаетъ владѣльцевъ временныхъ свидѣтельствъ въ очередное общее собраніе гг. акціонеровъ, имѣющихъ быть 14 декабря сего года, въ 8 час. вечера, въ помѣщеніи правленія (С.-Петербургъ, Фонтанка, 32).

ПРЕДМЕТЫ ЗАНЯТІЙ:

- 1) разсмотрѣніе и утвержденіе смѣты по эксплуатаціи Мелекесскаго подъвзднаго пути на 1905 годъ.
- 2) докладъ правленія о положеніи дѣлъ общества, обсужденіе и разрѣшеніе вытекающихъ изъ оного вопросовъ,
- и 3) избраніе членовъ ревизіонной комисіи.

Гг. акціонеры, желающіе участвовать въ означенномъ общемъ собраніи, должны представить въ правленіе, согласно § 44 устава, не позже четырнадцати дней до дня общаго собранія, т. е. до 30 ноября с. г., принадлежащія имъ временныя свидѣтельства общества, или удостовѣренія, или закладныя Государственнаго банка, его конторъ и отдѣленій и частныхъ кредитныхъ учреждений, дѣйствующихъ на основаніи утвержденнаго въ установленномъ порядкѣ уставовъ, о томъ, что временныя свидѣтельства находятся у нихъ на храненіи или въ залогъ и не будутъ выданы до дня, слѣдующаго за днемъ общаго собранія.

Въ удостовѣреніяхъ и закладныхъ должны быть обозначены номера временныхъ свидѣтельствъ. Представленные временныя свидѣтельства сохраняются въ правленіи и возвращаются, начиная со слѣдующаго за общимъ собраніемъ дня, предъявителямъ выданныхъ на оныя квитанцій.

Пріемъ временныхъ свидѣтельствъ или удостовѣреній будетъ производиться въ помѣщеніи правленія отъ 12 до 3 час. ежедневно, кромѣ праздничныхъ дней. 3127

БЕЛЫЙСКОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

„анонимное общество

конно-желѣзныхъ дорогъ

въ Ростовѣ на Дону“.

Правленіе общества имѣетъ честь довести до свѣдѣнія гг. акціонеровъ и владѣльцевъ преобразованныхъ облигацій, что чрезвычайное общее собраніе состоится 21 декабря 1904 г. (3 января 1905 г.), въ 11 ч. утра, въ помѣщеніи правленія общества, rue du Nord, 80, Брюссель.

Дѣло, подлежащее разсмотрѣнію:

измѣненіе устава, продолжительность дѣйствія общества.

Въ случаѣ, если это чрезвычайное общее собраніе не соберетъ достаточнаго количества акцій и облигацій для постановленія рѣшенія по вышеозначенному вопросу, 6 (21) января 1905 г., въ 11 ч. утра, состоится вторичное собраніе.

Владѣльцы акцій и преобразованныхъ облигацій, желающіе присутствовать въ собраніи, должны внести свои акціи и облигаціи или сообщить №№ акцій и облигацій, которыми она владѣютъ, за пять дней до собранія:

въ Брюсселѣ: въ правленіе общества, rue du Nord 80, à la caisse générale de Reports et de Dépôts, rue Marché au bois, 12; въ Льежѣ, à la Banque Liégeoise, rue de l'Université, 34. 3122

ЧРЕЗВЫЧАЙНОЕ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ

Одесскаго

общества взаимнаго страхованія

фабрикантовъ и ремесленниковъ отъ несчастныхъ случаевъ съ ихъ рабочими и служащими

назначено на 27 ноября с. г., въ 8 час. веч., въ помѣщеніи конторы общества (Одесса, Полицейская, 21, д. Кречмара).

ПРЕДМЕТЫ ЗАНЯТІЙ:

разсмотрѣніе проекта измѣненія устава и заключеніе редакціонной комисіи по означенному проекту.

Если общее собраніе не состоится 27 ноября, то слѣдующее общее собраніе будетъ 4 сего декабря въ 8 час. веч. 3133

ПРАВЛЕНИЕ АКЦИОНЕРНАГО ОБЩЕСТВА
портланд-цементнаго завода

„Огородзенецъ“

доводитъ до свѣдѣнія гг. акціонеровъ, что, согласно постановленію чрезвычайнаго собранія отъ 10 (23) іюля 1904 г., исчисленный на основаніи переоцѣнки убытокъ имѣетъ быть въ силу ст. 66 устава — покрытъ 40% взносомъ отъ суммы основнаго капитала, т. е. въ размѣрѣ 300,000 р., вѣдѣстие чего правленіе, примѣняясь къ примѣчанію ст. 66, проситъ гг. акціонеровъ произвести сію доплату не позже назначеннаго срока, т. е. къ 9 (22) іюля 1905 г. включительно. Взносы принимаются въ правленіи общества, въ Лодзи, по улицѣ св. Андрея, № 1. 3128

При каждомъ № „НИВЫ“, независимо отъ другихъ приложений, подписчики получаютъ по одной книгѣ, а новые подписчики, выписывающіе также (за 2 р. 50 к., съ перес. 3 р.) первыя 20 книгъ Шеллера-Михайлова за 1904 г., получаютъ ихъ при первомъ № „Нивы“ 1905 г.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

НА 1905 ГОДЪ

(36-й годъ изданія)

на еженедѣльн. иллюстрирован.

ЖУРНАЛЪ

со многими приложениями

НИВА

СПЕЦІАЛЬНЫЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ академ. Н. С. Самокишъ, художн. В. А. Табуринъ, фотографъ В. К. Булла.

Гг. подписчики „НИВЫ“ получаютъ въ теченіе 1905 года:

52 №№ художественно-литературнаго журнала „НИВА“, заключающаго въ себѣ въ теченіе года до 2000 столбцовъ текста и 1200 гравюръ, рисунковъ и художественныхъ снимковъ.

40 книгъ „Сборника Нивы“ (каждая отъ 10—15 листовъ, а въ общемъ около 8.000 страницъ), отпечатанныхъ четкимъ шрифтомъ, на хорошо глазированной бумагѣ и содержащихъ:

ПОЛНАГО СОБРАНІЯ СОЧИНЕНІЙ

ПЕРВЫЯ

10 книгъ **М. Е. САЛТЫКОВА-ЩЕДРИНА**

(„Губернскіе очерки“, „Помпадуры и помпадури“, „Господа Головлевы“ и друг.). Съ портретомъ автора и „Материалами для біографіи“, Н. К. Арсеньева.

(Цѣна полн. собр. въ отдѣльной продажѣ съ перес. 21 руб.).

ПОЛНАГО СОБРАНІЯ СОЧИНЕНІЙ

ОСТАЛЬНЫЯ

30 книгъ **А. К. ШЕЛЛЕРА-МИХАЙЛОВА**

Подъ редакцію и со вступительной статьёю А. М. Снабичевского. (Цѣна полн. собр. въ отдѣльной продажѣ съ перес. 27 руб.).

12 книгъ „Ежемесячныхъ литературныхъ и популярно-научныхъ Приложений“, содержащихъ романы, повѣсти, рассказы, популярно-научныя и критическія статьи современныхъ авторовъ и отдѣлы бібліографіи, смѣси, шахматовъ и шашекъ, задачъ и разн. игръ. До 2000 столб. текста съ рисунк.

12 №№ „Парижскихъ Модъ“. До 200 столбцовъ текста и 300 модныхъ гравюръ. Съ почтовымъ ящикомъ для отвѣтовъ на разнообразныя вопросы подписчиковъ.

12 листовъ рисунковъ (около 300) для рукодѣльных, выпильныхъ работъ и для выжиганія и до 300 чертежей выкроекъ въ натуральную величину.

1 „ОТЪННІЙ КАЛЕНДАРЬ“ на 1905 годъ, отпечатанный въ 10 красокъ.

„ПОДПИСНАЯ ЦѢНА НИВЫ“ со всѣми приложениями на годъ:

въ С.-Петербургѣ: безъ доставки — 6 р. 50 к., съ доставкой — 7 р. 50 к.
безъ доставки: 1) въ Москвѣ, въ конторѣ Н. Печковской — 7 р. 25 к.; 2) въ Одессѣ, въ книжн. магаз. „Образованіе“ — 7 р. 50 к.

Съ пересылкою во всѣ мѣста Россіи 8 р.
За границу — 12 р.

ДОПУСКАЕТСЯ РАЗСРОЧКА ПЛАТЕНА ВЪ 2, 3 и 4 СРОКА.

Новые подписчики, желающіе получить, кромѣ „Нивы“ 1905 г. со всѣми ея приложениями, еще ПЕРВЫЯ 20 книгъ А. К. ШЕЛЛЕРА-МИХАЙЛОВА за 1904 г., доплачиваютъ единовременно при подпискѣ: безъ доставки въ С.-Петербургѣ — 2 р. 50 к., безъ дост. въ Москвѣ и Одессѣ 2 р. 75 коп.; съ дост. въ СПб. и съ пересылкой изъгородныхъ и за границу — 3 руб.

Иллюстрированное объявленіе о подпискѣ высылается бесплатно.

Адресъ: С.-Петербургъ, въ Контору журнала „НИВА“, улица Тоголя, № 22.

Извлечение из протокола ВТОРИЧНАГО ОЧЕРЕДНОГО ОБЩАГО СОБРАНИЯ акціонеровъ ОБЩЕСТВА ЮГО-ВОСТОЧНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

13 ноября 1904 г.

Общимъ Собраніемъ постановлено единогласно:

- 1) Одобрить смѣту доходовъ и расходовъ по эксплуатаціи дорогъ Общества на 1905 годъ, исчисленную по валовому доходу въ 35.468,963 р., по расходу въ 22.448,932 р. и по чистому доходу въ 13.020,031 р.
- 2) Рѣшеніе Господина Министра Путей Сообщенія по постановленіямъ Общаго Собранія 14/15 іюня 1904 г. принять къ свѣдѣнію.
- 3) Изъявить согласіе на сложеніе по утвержденіи Правительствомъ со служащихъ Общества начетовъ Контроля Сборовъ по недоборамъ, числившихся по день рожденія Его Императорскаго Высочества Наслѣдника Цесаревича и Великаго Князя Алексѣя Николаевича, всего на сумму до 50,000 рублей.
- 4) Изъявить согласіе на измѣненіе, соотвѣтственно доложенному Собранію предложенію гг. акціонеровъ, § 60 Устава Общества для согласованія его съ послѣдовавшимъ 25 марта 1904 года измѣненіемъ § 49 сего Устава, и уполномочить Правленіе обратиться къ Правительству съ надлежащимъ по сему предмету ходатайствомъ.
- 5) Разрѣшить Правленію продажу негоднаго и ненужнаго имущества, числящагося по книгамъ магазина на сумму около 135,000 рублей, посредствомъ торговъ или инымъ способомъ, по ближайшему усмотрѣнію Правленія, въ 1905 году или позже, когда это по обстоятельствамъ или потребности металлическаго рынка, будетъ признано болѣе удобнымъ и выгоднымъ для Общества.

3139

Правленіе акціонернаго общества Мюльграбенскихъ химическихъ заводовъ, бывш. М. Гефлингеръ и К^о въ городѣ Ригѣ,

честь имѣть пригласить гг. акціонеровъ на чрезвычайное общее собраніе, назначенное на субботу 11 декабря с. г., въ 4 часа дня, въ помѣщеніе общества, въ г. Ригѣ, Господская улица, домъ № 1.

Предметы занятій:

- 1) возобновленіе договора съ двумя директорами, управляющими дѣлами общества и вознагражденіе правленію;
 - 2) рѣшеніе вопросовъ, относящихся къ мѣдноплавильному заводу;
 - 3) приобрѣтеніе буксирнаго парохода.
- Согласно § 58 устава, гг. акціонеры приглашаются представить свои акціи, не позже 4 декабря с. г., правленію общества въ оригиналахъ, или удостовѣренія о принятіи ихъ на храненіе или въ закладъ.

3124

ШВЕЙЦАРСКОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО Русско-Швейцарское анонимное общество

„ЭРЛИКОНЪ“

(въ Эрликонѣ близъ Цюриха (Швейцарія)) приглашаетъ гг. акціонеровъ на обыкновенное общее годовичное собраніе къ пятницѣ 17 (30) декабря 1904 г. въ конторѣ правленія въ Эрликонѣ.

Предметомъ обсужденія будетъ:

- 1) принятіе баланса за истекшій операціонный годъ, представленіе отчета ревизіонной комиссіи и освобожденіе правленія отъ могущихъ вслѣдствіи возникнуть претензій со стороны акціонеровъ — за дѣятельность въ истекшемъ операціонномъ году;

2) рѣшеніе вопроса объ уменьшеніи капитала до 100,000 франковъ на 18 іюня (1 іюля) 1904 г. посредствомъ возвращенія гг. акціонерамъ пропорціальной части нарицательной стоимости акціи;

3) избраніе ревизіонной комиссіи на текущій операціонный годъ.

Балансъ и отчетъ ревизіонной комиссіи могутъ быть представляемы гг. акціонерамъ для разсмотрѣнія съ сегодняшняго числа въ конторѣ правленія общества въ Эрликонѣ.

Билеты для подачи гол совѣ, которые одновременно служатъ билетами для входа, выдаются съ 6 (19) по 11 (24) декабря с.-петербургскимъ отдѣленіемъ банка „Ліонскій кредитъ“, Невскій пр., 48 по предъявленіи акціи.

3138

ПРАВЛЕНІЕ ТОВАРИЩЕСТВА СКОРОПЕЧАТНИ

А. А. Левенсонъ,

на основаніи § 46 устава, имѣетъ честь пригласить гг. пайщиковъ товарищества въ обыкновенное общее собраніе 15 сего декабря, въ 6½ ч. вѣч., въ помѣщеніи правленія (Москв. Трехпрудный переулочекъ, домъ товарищества).

Предметы занятій:

- 1) утвержденіе смѣты и плача дѣйствій на 1905 г.;
- 2) избраніе одного директора правленія и одного кандидата, вмѣсто выбывающихъ по старшинству, согласно § 21 и 23, членовъ ревизіонной комиссіи на 1905 г. согласно § 38 устава;
- 3) разрѣшеніе другихъ вопросовъ, имѣющихъ быть предложенными правленіемъ.

3132

АКЦИОНЕРЫ ГЕРМАНСКАГО АКЦИОНЕРНАГО ОБЩЕСТВА

„Гаарденскій газовый заводъ“,

съ которымъ съ 10 октября 1891 г. соединенъ газовый заводъ въ гор. Либавѣ, Курляндской губерніи,

симъ приглашаются къ обыкновенному общему собранію 22 декабря 1904 г., въ 12 часовъ дня, въ Кильскомъ банкѣ въ г. Килѣ.

Предметы обсужденія:

1. Представленіе дѣловыхъ свѣдѣній и баланса и освобожденіе отъ ответственности за отчетный 1904 г.
2. Постановитъ рѣшеніе о распредѣленіи чистой прибыли.
3. Выборъ одного члена наблюдательнаго комитета.
4. Выборъ ревизоровъ за 1904 г.

Акціонеры, желающіе принять участіе въ собраніи, благоволятъ внести акціи до кануна собранія, согласно § 29 устава, въ кассу общества или въ Кильскій банкъ въ г. Килѣ. Въ Либавѣ за три дня передъ тѣмъ въ Либавскій биржевой банкъ.

Въ вышеозначенныхъ мѣстахъ можно получить и торговые свѣдѣнія, начиная съ 4 декабря 1904 г. г. Гаарденъ, 16 ноября 1904 г.

Ф. А. Моръ
предсѣдатель наблюдательнаго совѣта.

3143

ОТДѢЛЪ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, на основаніи ст. 7 Высочайше утвержденного 20 мая 1896 года положенія о привилегіяхъ на изобрѣтенія и усовершенствованія, объявляетъ о выдачѣ слѣдующихъ охранительныхъ свидѣтельствъ на заявленные къ привилегированію изобрѣтенія и усовершенствованія:

Отъ 1 сентября с. г., за №№:

24811, акціонерному ОБЩЕСТВУ ВЕСТИНГАУЗА, въ С.-Петербургѣ, на усовершенствованія въ тормозныхъ приборахъ для желѣзнодорожныхъ вагоновъ и т. п. приводимыхъ въ дѣйствіе давленіемъ жидкости.

24812, мѣщанину П. ЗУЕВУ, на оборотный плугъ.

24813, ин-цу Ш. ФЕРИ и ин-ной КОМПАНИИ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА СЧЕТЧИКОВЪ И ПРИНАДЛЕЖНОСТЕЙ ГАЗОВЫХЪ ЗАВОДОВЪ, въ Парижѣ, на особую систему регистрирующій пиrometerъ съ лучеиспусканіемъ теплоты.

24814, ин-цу В. РЮТЛИНГУ, на станокъ для прицѣпливанія.

24815, ин-цу Д. О. МУДИ, на станокъ для поддержки бумагъ, книгъ и т. п. предметовъ.

24816, ин-ному акціонерному ОБЩЕСТВУ СЕПАРАТОРЪ, въ Стокгольмѣ, на приспособленіе къ центробѣжнымъ сливкоотдѣлителямъ для выпуска сливокъ и снятого молока.

24817, ин-цу В. К. А. ВОРСТЕРУ, на автоматическій приборъ для наклеиванія почтовыхъ марокъ.

24818, ин-цу А. ФОНЪ-КЕРПЕЛИ, на газовый генераторъ.

24819, ин-цу Д. Ф. ГЕНРИ МЛАДШ. на усовершенствованія въ аппаратахъ для сушки огнеупорнаго кирпича.

24820, ин-цу Д. Ф. ГЕНРИ МЛАДШ., на аппаратъ для поворачиванія кирпичей.

24821, ин-цу Д. Ф. ГЕНРИ МЛАДШ., на усовершенствованія въ обжигательныхъ печахъ непрерывнаго дѣйствія.

24822, мѣщанину М. ПАХАЛОВУ, на усовершенствованіе въ жатвенной машинѣ.

Отъ 2 сентября с. г., за №№:

24823, инженеръ-механику А. КРЖИВЕЦУ, на керосиновую калильную горѣлку.

24824, ин-цу Д. Г. СМИТУ, на многослойныя фотографическія съемныя пластинки.

24825, ин-цу А. РУА, на варочный и холодильный малаксеръ-кристаллизаторъ для утфеля, съ непрерывною циркуляціею.

24826, Казимиру КУРЖИНЪ, на способъ дубленія кожъ.

24827, мѣщанину Г. ПИККАРТУ, на способъ и приспособленіе для воспроизведенія всевозможныхъ звуковъ на граммофонъ и фонографъ, безъ помощи металлическихъ трубы и мембраны.

24828, мѣщанину И. ВЫДРИНУ, на приборъ для совершеннаго выдѣленія колчедановъ изъ шлама золотыхъ и др. рудъ.

24829, акціонерному ОБЩЕСТВУ ВЕСТИНГАУЗА, въ С.-Петербургѣ, на усовершенствованія въ тормозныхъ приборахъ, приводимыхъ въ дѣйствіе упругими жидкостями.

Отъ 3 сентября с. г., за №№:

24830, ин-цу И. ШМИДУ, на приспособленіе для прикрѣпленія подковъ безъ помощи гвоздей.

24831, ин-цамъ А. РОМЕНУ и Ж. Д'ЭГВИВУ, на усовершенствованія къ электрическимъ лампамъ накаливанія.

24832, ин-цамъ Д. РОБЕРТСУ, Ч. ДЖЕМСУ и Д. В. ЮНГУ, на усовершенствованія въ двигателяхъ съ внутреннимъ горѣніемъ.

24833, ин-ной КОМПАНИИ ШВАРТОВОВЪ ЛАНГСТОНА, съ огран. отв., въ Берлинѣ, на якорь, углубляемый въ землю дѣйствіемъ жидкости подъ напоромъ.

24834, ин-цу М. БЮРЛИ, на составъ для смазыванія писуаровъ.

Отъ 4 сентября с. г., за №№:

24835, ин-цу Г. САРАФИАНУ, на усовершенствованія въ бархатныхъ тканяхъ.

24836, ин-ному акціонерному обществу подъ наименованіемъ „ФЕЛЬТЕНЪ И ГИЛЬОМЪ, КАРЛСВЕРКЪ“, въ Мюльгеймѣ на Рейнѣ, на изоляторъ для проводовъ слабаго тока съ внутреннимъ помѣщеніемъ для самоиндуцирующихся катушекъ, громоотводовъ и т. п. приспособленій.

24837, ин-цу Р. ТОМЭ, на способъ полированія природнаго и искусственнаго цементнаго камня.

24838, ин-цу Ф. ЛАУСЕНУ, на способъ дѣлать пластичными жиры и т. п. вещества, твердые при обыкновенной температурѣ.

24839, ин-цу Г. КОХУ, на кисточку для бритья.

24840, врачу С. ГАШИНСКОМУ, на способъ и приборъ для измѣренія таза.

Отъ 6 сентября с. г., за №№:

24841, ин-цамъ Р. ІЕНКНЕРУ, І. ПЛЕЙ-ЛЮ и иностранкѣ М. ІЕНКНЕРЪ, на способъ полученія питательнаго для растений и уничтожающаго насѣкомыхъ и въ особенности филоксеру средства.

24842, финляндскому уроженцу Г. ГЕНДУНЕНУ, на походный фильтръ.

24843, ин-цу Ф. В. СИРСУ, на усовершенствованный способъ изготовленія полутонныхъ клише на мѣди, стали, камнѣ и пр. для литографированія и печатанія.

24844, купцу О. Н. СЕРЕЙСКОМУ, на зеркальную коробку для упаковки мыла.

24845, мѣщанину Я. І. ВАЙНТРОВУ, на приборъ для чистки оконныхъ стеколъ.

24846, дворянину М. ЗЕЛЕНКУ, на ручную машину для выдѣлки папиросъ.

24847, ин-цамъ Г. РЕГЕЛЮ и А. ВОЛЬФАРТУ, на механизмъ для приведенія въ движеніе моторныхъ велосипедовъ, тележекъ и т. п.

24848, дворянину Ф. ГРУВИНСКОМУ, на коловратную ротативную паровую или газовую машину.

24849, купцу Г. ГАНТКЕ, на устройство для пневматическаго подъема и перемѣщенія жидкостей.

24850, ин-цу Г. ФРАНКУ, на рѣкоочиститель.

24851, ин-ной КОМПАНИИ ХЛОПКОЩИПАТЕЛЯ „ПОЛЬЗА“, въ гор. Нью-Йоркѣ, на усовершенствованія въ машинахъ для сбора хлопка.

Отъ 7 сентября с. г., за №№:

24852, ин-цу, Ф. ФИТЦЕРУ, на способъ и приспособленіе для приправки типографскихъ клише по высотѣ и системѣ шрифта (литеръ).

24853, ин-цу Ч. А. ПАРСОНСУ, на усовершенствованія въ набижкѣ вращающихся валовъ.

24854, горному инженеру А. Я. Л. АВЪ-ФОРСЕЛЕСУ, на нефтяную печь, работающую подогрѣтымъ воздухомъ и снабженную впускнымъ отверстиемъ, расположеннымъ наклонно или косо надъ отверстиями для впуска нефти.

24855, ин-цу Ж. Э. ГРЕНАРУ, на составъ для сохраненія яицъ и питательныхъ веществъ вообще.

24856, ин-цу А. БОДЕНУ, на резонансную доску для роялей и піанино.

24857, ин-ному торговому дому подъ фирмою „ДАВИДЪ ГРОВЕ“, въ Берлинѣ, на переносную пекарную печь.

Отъ 9 сентября с. г., за №№:

24858, ин-цу Э. КРАУЗЕ, на маслоотдѣлитель.

24859, датскому подданному Л. САНДЕРУ, на аппаратъ для герметическаго замыканія транспортныхъ ушатовъ для молока и другихъ жидкостей.

24860, ин-цу В. ШЕНКУ, на карманный приборъ для электризированія.

24861, акціонерному обществу механическихъ заводовъ „БОРМАНЪ ШВЕДЕ И К°“, въ гор. Варшавѣ, на механизмъ для открыванія и запиранія крышекъ въ диффузорахъ, посредствомъ гидравлическаго давленія.

24862, ин-цу А. ФЕЛЬЗИНГУ, на способъ приготовления пара, три-окси-метилена въ водномъ растворѣ.

24863, ин-цу Л. МАРШАНУ, на эластичное колесо на рессорахъ.

Отъ 10 сентября с. г., за №№:

24864, ин-ной фирмѣ „КОМПАНИИ ЭЛЕКТРИЧЕСКАГО ФОРМОВАНІЯ И НАГРѢВАНІЯ“, въ Нью-Йоркѣ, на способъ и аппаратъ для нагрѣванія, смыканія и сдавливанія составныхъ нагрѣвательныхъ аппаратовъ, формъ, прессовъ, вулканизационныхъ аппаратовъ и т. п. приборовъ.

24865, ин-цу В. ГИЗЕВИУСУ, на способъ изготовленія пластинокъ для печатанія.

24866, гвардіи штабсъ-капиталу М. ЗЕЛЕНСКОМУ, на подставной столбъ.

24867, ин-ной фирмѣ „ГЕРМАНСКІЕ ЗАВОДЫ ОРУЖІЯ И СНАРЯДЫ“ въ Берлинѣ, на автоматическое подвѣсное приспособленіе, въ особенности для дуговыхъ лампъ.

24868, ин-цу Ч. Ф. СТРАУССУ, на усовершенствованный рычажный захватъ съ принадлежностями для рудораспределителей и т. п.

24869, ин-цу В. ШМИДТУ, на паровой перегрѣватель съ закрытыми съ одной стороны трубками Фильза и двумя, помѣщенными одна противъ другой, паровыми камерами.

24870, ин-ной „ИРОКЕЗСКОЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ К°“, въ г. Нью-Йоркѣ, на усовершенствованія въ способѣ и машинахъ для волоченія проволоки.

Отъ 11 сентября с. г., за №№:

24871, ин-ному ОБЩЕСТВУ СЪ ОГРАН. ОТВѢТ. „СВѢТА КИНЛЕЯ И ПОСТРОЙКИ АППАРАТОВЪ“, во Франкфуртѣ-на-Майнѣ, на горѣлку съ синимъ пламенемъ для жидкихъ углеводородовъ.

24872, торговому дому „ШПИСЪ И ПРЕНЪ“, въ Москвѣ, на всасывающій пылеочиститель.

24873, ин-цу Д. Л. ДЕМОВИЛЮ, на усовершенствованія въ способѣ и машинахъ для производства конфектъ.

24874, ин-цу Д. ЛАНСУ, на способъ обработки кремнекислыхъ рудъ, простыхъ и сложныхъ, а также сѣрнистыхъ и сурьмянистыхъ рудъ, съ цѣлью извлеченія металловъ.

24875, мѣщанину О. МОРИНУ, на способъ приготовления топлива изъ торфа.

24876, ин-ному торговому дому подъ фирмою «САКСОНСКАЯ ФАБРИКА ТКАЦКИХЪ СТАНКОВЪ» (ЛУИ ШЕНГВЕРРЪ), въ г. Хемницѣ (Германія), на приспособленіе для автоматической перемѣны шпуль съ уткомъ въ механическихъ ткацкихъ станкахъ.

24877, надворному совѣтнику А. БОРИСОВУ, на способъ устраненія умышленнаго разлитія нечистотъ изъ ассенизаціонныхъ бочекъ во время слѣдованія ихъ къ свалочному мѣсту.

24878, Петру ИДЗИКОВСКОМУ, на приспособленіе для постепеннаго отпуска тормозовъ Вестингауза.

Отъ 13 сентября с. г., за №№:

24879, дворянину Ю. ВАЛЯВСКОМУ и капитану въ отставкѣ Э. СКОРИНУ, на способъ гидравлическаго движенія, управленія и поворачиванія судовъ на мѣстѣ безъ движущихся вѣ судна приспособленій и на самое судно, двигаемое и управляемое сказаннымъ способомъ.

24880, ин-цу Б. ШЕРМАНУ, на усовершенствованія въ гальваническихъ элементахъ или парахъ.

24881, ин-ной фирмѣ «ЛЕОНГАРДЪ и К.», въ гор. Шенебергъ—Берлинъ—на штампъ для пробиванія дыръ въ подковахъ и пр.

24882, ин-цу Г. Ф. ГАНССОНУ, на усовершенствованія въ плавучихъ докахъ.

24883, фабриканту И. ФОГЕЛЬНЕСТУ, на способъ изготовленія изъ листового металла штампованныхъ шарнирныхъ замковъ безъ спайки или загиба шарнирной части.

24884, Яну КАСПРИЦКОМУ, на усовершенствованіе въ кинематографѣ.

24885, ин-цу О. БОТУНГУ, на подтяжки для брѣвъ.

24886, крестьянской дѣвицѣ А. КРОТОВОЙ, на контрольную лейку для переливанія керосина, бензина, спирта и проч.

24887, ин-цу Г. НОФКЕ, на аппаратъ для лѣченія больныхъ полостей тѣла.

24888, Моисею КАГАНУ, на дорожную кухню.

24889, торговцу Г. ШАЮ и промышленнику А. ФЕЙГЕНБАУМУ, на бумажный гребень.

Отъ 15 сентября с. г., за №№:

24890, ин-ной фирмѣ «ДЮРИ И ПЬЕТТА», въ Сенъ-Жилевъ (Бельгія), на систему распределенія газа для горизонтальныхъ коковыхъ печей съ вертикальными дымоходами.

24891, ин-ному анонимному ОБЩЕСТВУ ВТУЛКА, для эксплуатаціи втулки и ея примѣненія, въ Парижѣ, на способъ мѣстнаго пропитыванія шпалей.

24892, ин-цу В. Г. Шампану, на способъ нейтрализаціи въ тѣлахъ статическаго электричества.

24893, НИЖЕГОРОДСКОМУ ГУБЕРНСКОМУ ЗЕМСТВУ, на всякій замокъ, отпирающийся при опредѣленномъ положеніи ключа.

24894, ин-цамъ Г. Т. ТИЛЬКВИСТУ и Э. Г. АНДЕРСОНУ, на контрольную кассу.

24895, ин-ному акціонерному ОБЩЕСТВУ для ПОСТРОЙКИ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ СИГНАЛОВЪ МАКСЪ ЮЗЕЛЬ И Ко, въ гор. Брауншвейгѣ (Германія) на приспособленіе для опредѣленія величинъ прогибовъ балокъ.

24896, купцу А. БРИКЕЛЬМЕЙЕРУ, на пневматическій тампонажъ буровыхъ скважинъ.

Отъ 4 сентября с. г., за №№:

24897, инженеръ-механику А. БУШУЕВУ, на особаго устройства моторъ-котель.

Отъ 16 сентября с. г., за №№:

24898, фармацевту Н. РОЗЕНБЛАТУ, на экипажную резиновую шину.

24899, ученому лѣсоводу коллеж. секретарю В. ЛИВЧАКУ, на конную жнею-косилку съ вращающейся рамой и съ само сбрасывающимъ валикомъ.

24900, крестьянину И. МОЧАЛОВУ, на усовершенствія въ топкахъ паровыхъ котловъ.

24901, ин-цу Р. Л. Д'ЭКВЕРИЛЛЕЮ, на устройство для управленія подводными лодками подъ водою.

24902, ин-ной фирмѣ «ФРАНЦУЗСКОЕ ЭЛЕКТРОМЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО», въ гор. Фрожѣ (Франція), на усовершенствія въ способѣ фабрикаціи стали электрометаллургическимъ путемъ.

24903, ин-цу Г. ПЕЙЗЕЛЕРУ, на машину для насѣканія напилковъ и распиленія.

24904, ин-цу К. Р. С. Д. ГАЛЛЕ, на усовершенствованіе конструкции колеса для повозокъ.

24905, коллежскому ассесору В. ФЕДОРОВУ, на аппаратъ, способствующій судамъ проходить во льдахъ.

24906, ин-ному ОБЩЕСТВУ «КЛОДЕЛЬ И Ко», въ Парижѣ, на газообразователь для жидкаго топлива.

24907, ин-ной КОМПАНИИ НЕВЗРЫВАЕМЫХЪ ПРИЕМНИКОВЪ И ЛАМПЪ, въ Парижѣ, на предохранительную отъ взрывовъ насадку или затворъ къ отверстиямъ для наполненія и опоражниванія всякаго рода приемниковъ съ летучими и легко воспламеняющимися жидкостями.

Отъ 17 сентября с. г., за №№:

24908, ин-цу Э. ЖИРУ, на аппаратъ для отгмѣчанія мѣстей.

24909, учрежденному въ гор. Берменѣ акціонерному ОБЩЕСТВУ АНИЛИНОВАГО ПРОИЗВОДСТВА, на способъ нитрированія ароматическихъ арилсульфамидовъ.

24910, ин-цамъ Г. ПАЛИЦШУ и П. ЛИММЕРУ, на фонарь съ замкнутымъ и воздухопроницаемымъ помѣщеніемъ для горѣнія.

24911, ин-ной ФИРМѢ «І. КЕМНА», въ Бреславлѣ, на ножевое колесо съ воздушными крыльями для соломорѣзокъ.

24912, ин-цу А. ТЕРРЕНУ, на зерновой элеваторъ.

24913, ин-ной КОМПАНИИ БЕЗПРОВОЛОЧНЫХЪ ТЕЛЕГРАФОВЪ МАРКОНИ, съ огран. отвѣт. въ Лондонѣ, на усовершенствія въ телеграфныхъ манитулярахъ.

24914, ин-ной КОМПАНИИ БЕЗПРОВОЛОЧНЫХЪ ТЕЛЕГРАФОВЪ МАРКОНИ, съ огран. отвѣт. въ Лондонѣ, на усовершенствія въ передаточныхъ аппаратахъ для беспроволочной телеграфіи.

24915, ин-цу Д. Г. ГЕЙСУ, на усовершенствія въ кольцевыхъ и сдвигавшихъ прядильныхъ машинахъ.

24916, ин-цамъ Влад. ЛОРЕНЦУ и Вик. ЛОРЕНЦУ, на пружинное приспособленіе (рессоры) для колесъ велосипедовъ, мотоцикловъ, автомобилей и т. п.

24917, ин-цамъ С. КРАУЗЕ и С. ГРУДЗИНСКОМУ, на приспособленіе къ будильникамъ для приведенія ихъ въ дѣйствіе опусканіемъ монеты.

24918, ин-цу А. ВЭЛКЕРУ, на способъ нагреванія посредствомъ электрическаго тока.

Отъ 18 сентября с. г., за №№:

24919, ин-цамъ Ю. РЕЙТЕРУ и К. ВЕРНЕРУ, на предохранитель для посадокъ глыбами въ сельскохозяйственномъ и лѣсномъ дѣлѣ.

24920, ин-цамъ Ф. НОРДМАННУ и Ф. ЗАУЕРЛАНДУ, на непромерзающій клазеть.

24921, ин-цу М. Д. ТИХОНУ, на усовершенствія въ сноповязалкахъ и вообще жатвенныхъ машинахъ.

24922, ин-цу К. ФОНЪ-КАНДО, на систему электрической тяги.

24923, ин-цу Ф. А. ФЕЛЬПСУ, на усовершенствія въ автоматическихъ огнегасителяхъ (спринклерахъ).

24924, акціонерному обществу русскихъ электротехническихъ заводовъ СИМЕНСЪ И ГАЛЬСКЕ, въ С.-Петербургѣ, на сигнальный колокольчикъ.

24925, акціонерному обществу русскихъ электротехническихъ заводовъ СИМЕНСЪ И ГАЛЬСКЕ, въ С.-Петербургѣ, на способъ включенія тока для электрической сигнализаци.

24926, мѣщанину С. КОМАРОВУ, на приборъ для опечатыванія бутылокъ съ охлажденіемъ печати.

24927, ин-цу Э. ВЕЙНГАРТНЕРУ, на способъ фабрикаціи взрывчатыхъ веществъ.

24928, ин-цу Г. КРОНУ, на приспособленіе для пропитыванія и окрашиванія дерева.

Отъ 20 сентября с. г., за №№:

24929, ин-цамъ І. БРЕЮ, С. ВЕЙЛЮ и Г. ГЕЙМУ, на механическій плугъ.

24930, инженеръ-механику Л. КАНКАРОВИЧУ, на пневматическое сѣдло для велосипедовъ, автомобилей и т. п.

24931, агроному О. СОУКУПЪ, на затворъ для ячиковъ.

24932, ин-ному ТОВАРИЩЕСТВУ ЗАВОДОВЪ АНИЛИНОВЫХЪ КРАСОКЪ И ЭКСТРАКТОВЪ, БЫВШ. ЮГ. РУД. ЖЕЙЖИ, въ гор. Базелѣ (Швейцарія), на способъ полученія нитро-диазонафта-сульфоновой кислоты и нитроорто оксизопигментовъ изъ нея.

24933, сыну коллежскаго совѣтника А. А. ФУРОВИЧУ, на способъ очистки воды съ помощью фильтраціи ея черезъ торфъ.

24934, владѣльцу аптеки Я. ИВАНЬСКОМУ, на сифонную бытулку съ отъемлемою головкою и ручкою.

24935, дворянину А. ИВАШКЕВИЧУ, на настѣлъ для мостовой.

24936, ин-цу Р. ЗОНДЕРМАНУ, на приспособленіе для полученія и примѣненія пространствъ съ разряженнымъ воздухомъ для леченія кожи или внутреннихъ органовъ.

Отъ 21 сентября с. г., за №№:

2437, ин-цу В. Ф. ГЕТЧИНСОНУ, на усовершенствія въ машинахъ для выдѣлки зажигательныхъ свичекъ.

24938, ин-цамъ І. БЕРНТУ и Э. ЧЕРВЕНКУ, на газообразователъ для калильных лампъ съ обращеннымъ внизъ накалывающимся колпачкомъ.

24939, ин-цу К. ДРЕЙМАНУ, на способъ превращенія непредѣльных жирныхъ кислотъ въ предѣльныя жирныя кислоты.

24940, ин-цу А. Л. ДЖОНСОНУ, на усовершенствія въ желобчатыхъ стержняхъ.

24941, ин-ному акционерному ОБЩЕСТВУ СИМЕНСЪ И ГАЛЬСКЕ, въ Берлинѣ, на усовершенствованія въ электрическихъ лампочкахъ накалыванія.

24942, ин-цамъ Э. А. СТАНЛЕЮ и Т. Ф. ТОМСОНУ, на усовершенствія въ вагонахъ для трамваевъ и легкихъ желѣзныхъ дорогъ.

24943, ин-цу Л. КЕННЕКЕ, на испаритель для спиртовыхъ двигателей.

Отъ 22 сентября с. г., за №№:

24944, ин-цу М. НИДЕРМАЙЕРУ, на постоянную, допускающую перемѣну названій карту для кушаній и напѣтковъ.

24945, ин-цу Ф. ГАМПЛЮ, на центрофугу съ периодически самодѣйствующимъ нижнимъ выгрузаніемъ во время движенія барабана.

24946, ин-цу Р. ТЗОБАЛЬДУ, на наждаковое эластическое точильное кольцо.

24947, ин-цамъ С. ГРУДЗИНСКОМУ и П. КРАУССЕ, на распорку для судюковъ.

24948, ин-ной „ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОМПАНИИ ЦИКЛОНЪ“, съ огран. отвѣт., въ Лондонѣ, на усовершенствія въ топкахъ, питаемыхъ порошкообразнымъ горючимъ матеріаломъ, и въ питательныхъ приспособленіяхъ для этихъ топокъ.

24949, ин-цамъ А. КЛЕЙНКЕ и А. ШУЛЬЦУ, на приводимую въ дѣйствіе сбоку сцепку для желѣзнодорожныхъ вагоновъ.

Отъ 23 сентября с. г., за №№:

24950, дворянкѣ А. ЗАПОЛЬСКОЙ-ДОВНАРЪ, на приборъ для управленія стрѣлками и семафорами на желѣзныхъ дорогахъ.

24951, мѣщанину И. ЮРИДИЦКОМУ, на складную походную желѣзную печь.

Отъ 22 сентября с. г., за №№:

24952, полковнику Ф. АФАНАСЬЕВУ, на турбино-таранный двигатель.

Отъ 23 сентября с. г., за №№:

24953, ин-цу В. М. АУСТИНУ, на усовершенствія въ побѣдныхъ тормозахъ, дѣйствующихъ сжатымъ воздухомъ и жидкостью подъ давленіемъ.

24954, инженеръ-технологу П. РОМИНУ, на легкоплавкую и нерастворимую въ винѣ и спиртѣ мастику.

24955, ин-цамъ Э. А. БЕРЕНСУ и І. БЕРЕНСУ, на способъ полученія углекислоты.

24956, ин-цамъ Д. А. ФЕРГЕСОНУ и Д. І. ДЕНТОНУ, на усовершенствія въ машинахъ для производства искусственныхъ строительныхъ камней.

24957, ин-ной ФИРМѢ „Ф. П. ФИДИКЪ И К^о“, въ Лейбахъ и ин-цу І. МАРЦОЛЮ, на усовершенствія въ ленточныхъ черепичныхъ прессахъ.

24958, турецкому подданному Н. ЕВАНГЕЛИДИ, на способъ консервированія съѣстныхъ продуктовъ при посредствѣ мясныхъ или рыбныхъ экстрактовъ.

24959, ин-цамъ Ф. Г. К. РИНКЕРУ и Л. ВОЛЬТЕРУ, на способъ фабрикаціи свѣтлага газа изъ маселъ, нефти и т. п.

Отъ 24 сентября с. г., за №№:

24960, полковнику Ф. АФАНАСЬЕВУ, на двигатель.

24961, крестьянину П. УЛЪЯШЕВУ, на коммутаторъ для сокращенія количества воздушныхъ проводовъ при блокъ-аппаратахъ системы Гордѣнко, до двухъ для каждого поста.

24962, ин-ному ТОВАРИЩЕСТВУ СЪ ОГРАН. ОТВ. НИТРИТНАГО ЗАВОДА, въ м. Кепеникѣ (близъ Берлина), на способъ протравливанія шерсти.

24963, потом. почет. гражданину Э. КОХУ, торгующему подъ фирмою „И. К. Кохъ, лаковая фабрика“, въ гор. Ригѣ, на способъ приготовленія эластичной и прочной олифы для линолеума, клеенки и проч. матеріи.

24964, капитану В. СЛАВИНУ, на приспособленіе для перевозки раненыхъ, подходящее ко всѣмъ повозкамъ и парализующее свойственную этимъ повозкамъ тряску.

Отъ 25 сентября с. г., за №№:

24965, технику С. МОЧУЛЬСКОМУ, на приборъ для опредѣленія разсгояній, проходящихъ судномъ.

24966, ин-цу А. ГИЛЬДЕБРАНДУ, на вентиляторъ для желѣзнодорожныхъ вагоновъ.

24967, дворянину И. ВЕЧЕРКОВСКОМУ, на автоматическія вѣсы для взвѣшиванія свеклы, картофеля, сахара и т. п. веществъ.

24968, ин-цу Л. Э. ЛЯШУ, на усовершенствія въ тѣлѣжкахъ для тяги всѣхъ родовъ, въ особенности же въ ручныхъ тѣлѣжкахъ, установленныхъ на колесахъ какихъ бы то ни было размѣровъ.

24969, ин-цу К. ТВЕРУ, на способъ сварки трубъ.

24970, ин-цу Г. Г. ФАСТРИХУ, на аппаратъ для наполненія бутылокъ.

24971, ин-цу Д. А. КРЭЙ, на герметически закрывающійся сосудъ.

24972, ин-цу А. Ж. БОДЮЭНУ, на усовершенствій огнетушитель.

24973, ин-цамъ Я. ГЕРЛАХУ МЛАДШ. и В. КВЕДФЛИГУ, на рабочій валець, къ машинамъ для удаленія съ кожъ волоса.

Отъ 27 сентября с. г., за №№:

24974, купцу А. ГЕНДУНЕНУ, на санитарную повозку съ носилками, приспособленными для облегченія страданій раненыхъ при отправленіи ими естественныхъ надобностей.

24975, купцу Г. ФЕЛЬДМАНУ, на передвижной и вспомогательный антипожарные щиты.

24976, ин-цу Э. БЕРГМАНУ, на приспособленіе для улавливанія уличной грязи, отбрасываемой въ стороны резиновыми шинами.

24977, ин-цу И. ЕРГЕНСОНУ, на способъ и устройство для усиленія циркуляціи въ системахъ водяного отопленія.

24978, ин-цу Д. В. СТАРРЕТУ, на насосъ, дѣйствующій сжатымъ воздухомъ.

24979, ин-ному обществу, съ огран. отв. подъ фирмою „ХИМИКО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЗАВОДЪ Д-РЪ А. Р. В. БРАНДЪ и К^о“, въ Шалоттенбургѣ, близъ Берлина, на способъ прокрашиванія мрамора и др. естественныхъ каменныхъ породъ при посредствѣ металлическихъ осадковъ.

24980, ин-цамъ О. М. І. ОЛЬСЕНУ и В. ГЭТСУ, на замкнутый, механический, перемѣнно дѣйствующій, газовый регуляторъ для тушенія и новаго зажигания газовыхъ горѣлокъ.

24981, ин-цу Э. ПРИОССУ, на способъ постройки стѣнъ съ желѣзными вставками.

24982, ин-цу П. СТЕНВОКУ, на способъ полученія массы, затвердѣвающей при обработкѣ фосфорными кислотами, или ихъ кислыми солями.

24983, ин-цу П. СТЕНВОКУ, на способъ полученія стекловиднаго цемента, примѣнимаго въ качествѣ замазки или эмали.

24984, ин-цу Л. Г. МУТТЕРЕРУ, на способъ оклеиванія комнатныхъ стѣнъ, дверей, мебели и т. п. бархатовидными покровами.

24985, крестьянину В. РЕВИНУ, на горизонтальный вѣтряной двигатель.

24986, инженеръ-механику П. ЭНГЕЛЬМЕЙЕРУ, на усовершенствія въ велосипедахъ.

Отъ 28 сентября с. г., за №№:

24987, инженеръ-механику А. МАРКУШЕВИЧУ, на свѣтотаялку съ отопленіемъ посредствомъ жидкаго топлива.

24988, мѣщанину К. ШТРАУСУ, на нормальный дефлекторъ для дымовыхъ и вентиляционныхъ трубъ.

24989, ин-цу Ч. У. ГРИЛЯЮ, на приспособленіе для дѣйствія вагонными сцепленіями.

24990, ин-цу А. ИЛЛИ, на устройство для всасыванія газа.

24991, ин-цу Ф. Л. КРЕЙЛЮ, на расщепляющее приспособленіе для счетныхъ механизмовъ при лѣсонильныхъ машинахъ.

24992, ин-цу В. ШМИДТУ, на набивочное приспособленіе для поршневыхъ золотниковъ.

24993, ин-цу К. А. ВЪЕРКЛУНДУ, на предохранительное приспособленіе для круглыхъ пилъ и т. п.

24994, ин-цу Г. БЕРГЕРУ, на приспособленіе для предохраненія брюкъ отъ обтрепыванія и загрязненія.

24995, ин-цу Ф. Ю. В. БОУЕНУ, на усовершенствія взрывчатыхъ веществъ.

24996, ин-цу Ж. ГАШУ, на способъ денатурализаціи спирта, предназначаемаго для промышленныхъ цѣлей.

Отъ 29 сентября с. г., за №№:

24997, ин-ной ФИРМѢ „АДОЛЬФЪ БЛЕЙХЕРТЪ И К^о“, въ Лейпцигѣ-Голицѣ (Германія), на переносную проволочно-канатную дорогу.

24998, Николаю СПАСОВУ-ТЕРЗИ, на приборъ для учета жидкости въ прямомъ направленіи (водомѣръ).

24999, ин-цу Г. Я. ГИЛЛЕВРАНДТУ, на приспособленіе при транспарантахъ.

25000, статскому совѣтнику М. ОПШАННУ, на сушилку для плодовъ и овощей.

25001, ин-цу Э. В. ГАНДИЛЮ, на усовершенствія въ машинахъ для доенія.

25002, ин-цу I. ГААГУ, на замокъ, предназначенный, главнымъ образомъ, для вагонныхъ дверей и отпираемый изнутри двумя разнородными движениями ручки.

25003, ин-цу Ф. БРЮНУ, на аппаратъ для очистки накипи въ паровыхъ котлахъ.

25004, ин-ной «КОМПАНИИ БЕЗПРОВОЛОЧНЫХЪ ТЕЛЕГРАФОВЪ МАРКОНИ» съ огран. отв., въ Лондонѣ, на усовершенств. въ электрическихъ конденсаторахъ.

25005, ин-ной «КОМПАНИИ БЕЗПРОВОЛОЧНЫХЪ ТЕЛЕГРАФОВЪ МАРКОНИ» съ огран. отв., въ Лондонѣ, на усовершенств. въ аппаратахъ для беспроволочной телеграфии.

25006, мѣщанину А. БОЛДЫРЕВУ, на машину для изготовления цѣпей.

25007, ин-ной «КОМПАНИИ БЕЗПРОВОЛОЧНЫХЪ ТЕЛЕГРАФОВЪ МАРКОНИ» съ огран. отв., въ Лондонѣ, на усовершенств. въ предохранительныхъ приспособленіяхъ въ системѣ беспроволочной телеграфии.

25008, мѣщанамъ Я. МАМИНУ и И. МАМИНУ, на особаго устройства камеру образования газовъ для двигателей, работающих жидкимъ топливомъ.

Отъ 30 сентября с. г. за №№:

25009, ин-цу I. КОШТАЛЕКУ, на фильтр съ вставками.

25010, ин-цу Э. О. БАРБЕ, на способъ и аппаратъ для непрерывно дѣйствующей ратификаціи сырого спирта, браги и вообще какой бы то ни было спиртовой жидкости.

25011, ин-ной ФИРМѢ «БРАТЯ ПАВСТЪ», въ гор. Людвигсхафенѣ (Германія), на приспособленіе для полученія свѣтокопій.

25012, купцамъ И. ТАРНОВСКОМУ и А. ЭПШТЕЙНУ, на способъ пломбирования и приспособленіе для этой цѣли.

25013, ин-цу В. ФРЕНТРУПУ, на прокатный станокъ.

25014, ин-цу Д. ВЕСТИНГАУЗУ, на движущее приспособленіе.

25015, ин-цу Д. А. ВИЛЬКИНСОНУ, на способъ изготовления массивныхъ гнутыхъ деревянныхъ частей.

3146

ПРАВЛЕНІЕ

ЦЕНТРАЛЬНАГО

горно-промышленнаго товарищества

въ с. Муравьевѣ, Рязанской губ.,

извѣщаетъ, что очередное собраніе пайщиковъ назначено имъ на 15 декабря сего 1904 г. въ конторѣ товарищества, помѣщающейся въ с. Муравьевѣ, въ 11 час. утра.

ПРЕДМЕТЫ ЗАНЯТІЙ:

- 1) Выборъ членовъ правленія и ревизионной комиссіи.
- 2) Разсмотрѣніе отчета за прошлый годъ.
- 3) Обсужденіе состоянія дѣлъ товарищества во всѣхъ его подробностяхъ съ обзорѣмъ состоянія актива и пассива по день очереднаго собранія.
- 4) Обсужденіе смѣты и плана дѣйствій на будущее время.
- 5) Обсужденіе заявленій пайщиковъ и отдѣльных членовъ правленія.
- 6) Текущая дѣла.

3150

ПРАВЛЕНІЕ ТОВАРИЩЕСТВА товаро-пассажирскаго пароходства по р. ОКЪ

И. И. Фанталова

Приглашаетъ гг. пайщиковъ товарищества въ чрезвычайное общее собраніе пайщиковъ, имѣющее быть въ 12 час. дня 13 декабря 1904 г. въ г. Муромѣ, въ помѣщеніи правленія, д. Голубева, по Московской улицѣ.

Предметомъ обсужденія будетъ: избраніе директоровъ и кандидатовъ къ нимъ, утвержденіе смѣты расходовъ на зимній ремонтъ, и могущіе возникнуть вопросы по докладу Правленія.

Если собраніе это не состоится за неприбытіемъ пайщиковъ въ числѣ, требуемомъ § 71 устава т-ва, то вторичное общее собраніе назначается на 27 декабря 1904 г., въ томъ же помѣщеніи и тоже въ

12 час. дня, которое считается законно-состоявшимся и рѣшенія его окончательными, не взирая на представленное прибывшими число павъ. Правленіе.

3145

ПРАВЛЕНІЕ

фабрично-торговаго товарищества

„НИКОЛАЙ ТРЕТЬЯКОВЪ и К°“

на основаніи §§ 24 (пунктъ Л.), 45 и 48 устава товарищества симъ приглашаетъ гг. владѣльцевъ павъ въ обыкновенное общее ихъ собраніе, имѣющее быть 28 декабря 1904 года, въ 3 часа дня, въ помѣщеніи правленія, въ Москвѣ, на Ильинкѣ ул., въ домѣ Троицкаго Подворья.

ПРЕДМЕТЫ ЗАНЯТІЙ:

Разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса за шестой операціонный 1904 годъ. Текущая дѣла.

3149

Ликвидационная комиссія

С.-Петербургско-Московского

коммерческаго банка

имѣетъ честь пригласить гг. акціонеровъ въ общее собраніе, назначенное на 29 декабря сего 1904 г. въ 8 час. вечера въ помѣщеніи Ликвидационной Комиссіи, Невскій, 26.

Сему собранію предстоятъ:

- 1) разсмотрѣніе отчета о ходѣ ликвидаціи.
- 2) разсмотрѣніе доклада о мѣрахъ, которыя необходимо предпринять для скорѣйшей ликвидаціи еще не реализованныхъ активовъ.

Для пріобрѣтенія права голоса въ общемъ собраніи гг. акціонеры должны представить свои акціи въ ликвидационную комиссію не позже 5 часовъ дня 22 декабря.

Взаимнъ подлинныхъ акцій могутъ быть представляемы удостовѣренія (росписки) въ принятіи акцій на храненіе или въ закладъ какъ Государственныхъ, такъ и дѣйствующихъ на основаніи правительствомъ утвержденныхъ уставовъ кредитныхъ учреждений, причемъ въ удостовѣреніяхъ обозначаются нумера акцій и выпусковъ а также подтверждается, что акціи эти не будутъ никому выданы до 30 декабря с. г.

Отсутствующіе акціонеры могутъ предоставлять свое право голоса другому акціонеру посредствомъ письма, которое должно быть заявлено Ликвидационной Комиссіи не менѣе какъ за три дня до общаго собранія, т. е. не позже 5 часовъ 26 декабря с. г.

3148

Акционерное общество

„Электрическая Сила”

имѣть честь довести до свѣдѣнія гг. акціонеровъ, что 7 декабря с. г., въ 2 часа дня, въ помѣщеніи правленія общества (С.-Петербургъ; Екатерининская ул., 8) имѣть состояться чрезвычайное общее собраніе акціонеровъ.

ПРЕДМЕТЫ ЗАНЯТІЙ:

Разсмотрѣніе доклада правленія:

1) о расширеніи предпріятія;

2) объ измѣненіи и дополненіи устава;

3) о предоставленіи правленію права кредитоваться сверхъ нормы, опредѣленной предшествовавшимъ собраніемъ отъ 30 іюня 1904 г., на предметъ расширенія предпріятія и объ установленіи условій этого кредита,

и 4) о предоставленіи правленію права пріобрѣтать, въ случаѣ необходимости, недвижимыя имущества.

Для полученія права присутствія въ общемъ собраніи и подачи въ немъ голоса владѣльцы акцій на предъявителя обязаны представить въ правленіе общества, на основаніи п. 4 Высочайше утвержденнаго положенія Комитета Министровъ отъ 21 декабря 1901 г., не позже какъ за семь дней до дня общаго собранія, свои акціи или расписки въ храненіи и залогъ сихъ акцій какъ государственныхъ, такъ и дѣйствующихъ на основаніи правительствомъ утвержденныхъ уставовъ кредитныхъ учреждений.

Пріемъ акцій будетъ производиться ежедневно, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней, отъ 10 до 2 часовъ дня, въ помѣщеніи правленія.

3116

Настоящимъ доводится до всеобщаго свѣдѣнія, что съ 9 ноября сего 1904 года уполномоченнымъ и отвѣтственнымъ агентомъ по операціямъ:

ФРАНЦУЗСКАГО АКЦИОНЕРНАГО ОБЩЕСТВА

КАВКАЗСКАГО

промышленнаго и металлургическаго общества
въ РОССИИ

вмѣсто выбывшаго горнаго инженера Андрея Прокопьевича Иванова состоитъ горный инженеръ Рауль Польмаръ. Отвѣтственное по дѣламъ общества агентство помѣщается въ селеніи Аллаверди, Тифлисской губерніи, Борчалинскаго уѣзда.

Тифлисская контора общества помѣщается попрежнему въ городѣ Тифлисъ, Графская ул., № 6. Правленіе.

3125

Правленіе товарищества

мануфактуръ

Сергѣя Моргунова и Павла Су-Соколова

приглашаетъ гг. пайщиковъ товарищества въ обыкновенное общее собраніе, назначенное на 3 января 1905 года въ 4 часа дня, въ помѣщеніи правленія въ г. Москвѣ на Варваркѣ, въ д. Варваринскаго акціонернаго общества домъ владѣльцевъ;

для разсмотрѣнія и утвержденія отчета и баланса за истекшій операціонный годъ, распределенія прибыли и

утвержденія смѣты расходовъ на текущій годъ,

избранія директоровъ правленія, кандидата директора и членовъ ревизіонной комиссіи,

арендованія фабрики и

обсужденія другихъ могущихъ возникнуть вопросовъ.

3144

ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА

Владикавказской ж. д.

извѣщаетъ гг. акціонеровъ общества, что за непредставленіемъ ими или ихъ повѣренными къ опредѣленному публикаціями сроку акцій въ количествѣ, удовлетворяющемъ требованіямъ §§ 60 и 61 Высочайше утвержденнаго устава общества, для признанія законносостоявшимся созданнаго на 25 ноября 1904 чрезвычайнаго общаго собранія акціонеровъ общества, назначается вторичное общее собраніе, рѣшеніе коего, несмотря ни на число участвующихъ въ немъ акціонеровъ, ни на размѣръ представляемаго ими капитала, признаются, согласно §§ 60 и 61 того же устава, законносостоявшимися.

Означенное вторичное собраніе имѣть быть въ четвергъ 9 декабря 1904 г., въ 2 часа пополудни, въ помѣщеніи правленія, по Екатерининскому каналу, № 6 (уголъ Итальянской).

Обсужденію сего собранія подлежитъ объявленный въ программѣ вопросъ объ условіяхъ отмѣны IV дополненія къ уставу общества.

Для права присутствованія въ этомъ вторичномъ чрезвычайномъ общемъ собраніи, акціи и замѣняющія таковыя удостовѣренія будутъ приниматься отъ гг. акціонеровъ въ правленіи ежедневно, съ 12 до 4 часовъ пополудни, до 2 декабря с. г. включительно, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней.

3115

ПРАВЛЕНІЕ АКЦИОНЕРНАГО ОБЩЕСТВА

Ливенговскихъ

стекляннаго и пробочнаго производствъ

приглашаетъ гг. акціонеровъ прібыть на чрезвычайное общее собраніе, имѣющее состояться 10 декабря с. г. въ 1 ч. дня въ помѣщеніи правленія, въ С.-Петербургѣ, Гороховая, 61, для обсужденія вопроса объ увеличеніи основнаго капитала общества до 750,000 р. и пріобрѣтеніи новаго стекляннаго завода на югѣ Россіи.

3133

ПРАВЛЕНІЕ

ЗАРОЖАНСКАГО

промышленнаго общества,

на основаніи § 50 устава, проситъ гг. акціонеровъ пожаловать въ очередное общее собраніе, имѣющее быть 23 декабря 1904 г., въ 2 часа дня, въ помѣщеніи правленія, въ с. Соколовкѣ, Подольской губ., Ольгопольскаго уѣзда.

Предметы занятій:

1) утвержденіе отчета за 1904 операціонный годъ;

2) утвержденіе плана дѣйствій и доходной и расходной смѣты на 1905 операціонный годъ;

4) разрѣшеніе правленію кредитоваться на сумму до 200,000 руб. и производствъ сверхсметные расходы до 50,000 р.;

4) избраніе одного члена правленія и кандидата, взаимно выбывающихъ, а также ревизіонной комиссіи, на основаніи § 25 устава.

3113

ПРАВЛЕНІЕ БАКИНСКАГО НЕФТЯНОГО ОБЩЕСТВА,

на основаніи §§ 53 и 54 устава, имѣетъ честь пригласить гг. акціонеровъ

въ ЧРЕЗВЫЧАЙНОЕ общее СОБРАНИЕ,

имѣющее быть 7 декабря 1904 г., въ 4 часа дня,

въ ПОМѢЩЕНІИ ПРАВЛЕНІЯ (С.-Петербургъ, Большая Конюшенная, 14).

На разсмотрѣніе и утвержденіе общаго собранія будетъ представленъ докладъ правленія:

а) О необходимости развитія и расширенія предпріятія общества путемъ приобрѣтенія новыхъ нефтеносныхъ и газоносныхъ земель и усиленія разработки земель, находящихся во владѣніи общества.

б) Объ увеличеніи основного капитала общества для образованія потребныхъ на вышеуказанныя цѣли оборотныхъ средствъ.

в) Объ измѣненіи §§ 28, 42, 53 и 56, а также и нѣкоторыхъ другихъ статей устава общества, въ зависимости отъ рѣшенія предыдущихъ вопросовъ.

г) О разрѣшеніи различныхъ вопросовъ, изъ сего вытекающихъ.

Для полученія права голоса въ общемъ собраніи акціи на предъявителя должны быть представлены въ правленіе общества по крайней мѣрѣ за семь дней до дня общаго собранія, т. е. до 30 ноября включительно.

Взамѣнъ подлинныхъ акцій могутъ быть, на основаніи Высочайше утвержденнаго 21 декабря 1901 г. Положенія Комитета Министровъ, представляемы удостовѣренія (расписки) въ принятіи акцій на храненіе или въ закладъ какъ государственныхъ, такъ и дѣйствующихъ на основаніи правительствомъ утвержденныхъ уставовъ кредитныхъ учрежденій, причемъ въ этихъ удостовѣреніяхъ (распискахъ) должны быть обозначены номера акцій.

Владѣльцы именныхъ акцій пользуются правомъ голоса въ общемъ собраніи лишь въ томъ случаѣ, если онѣ внесены въ книги правленія по крайней мѣрѣ за семь дней до дня общаго собранія, причемъ для участія въ общемъ собраніи предъявленія именныхъ акцій не требуется.

Право голоса предоставляется владѣльцу не менѣ двадцати пяти акцій.

Отсутствующій акціонеръ можетъ передать право своего голоса другому акціонеру, но болѣе двухъ довѣренностей и болѣе четырехъ голосовъ по собственнымъ своимъ акціямъ и четырехъ голосовъ по довѣренностямъ, а всего восьми голосовъ, одно лицо имѣть не можетъ.

На основаніи 7 и 8 ст. Высочайше утвержденнаго 21 декабря 1901 года Положенія Комитета Министровъ, для дѣйствительности сего общаго собранія требуется прибытіе акціонеровъ, представляющихъ за себя и по довѣренностямъ въ совокупности не менѣ половины основного капитала.

Если это собраніе не будетъ удовлетворять въ отношеніи количества представленныхъ акцій означеннымъ выше условіямъ, или если при рѣшеніи дѣлъ въ общемъ собраніи не окажется требуемаго уставомъ большинства голосовъ, то будетъ созвано, не ранѣе 14 дней, вторичное собраніе, которое будетъ считаться законносостоявшимся и дѣйствительнымъ для рѣшенія—простымъ большинствомъ голосовъ—всѣхъ дѣлъ, оставшихся неразрѣшенными первымъ общимъ собраніемъ, не взирая на число акцій, представленныхъ прибывшими въ собраніе акціонерами.

Приемъ акцій или удостовѣреній кредитныхъ учрежденій будетъ производиться въ правленіи до 30 ноября включительно ежедневно, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней, отъ 12 до 2 час. дня.

3123