

ВѢСТНИКЪ ФИНАНСОВЪ, ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ.

УКАЗАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХЪ РАСПОРЯЖЕНІЙ
ПО
МИНИСТЕРСТВУ ФИНАНСОВЪ.

—ГОДЪ ДЕСЯТЫЙ—

Выходитъ еженедѣльно по воскресеньямъ.



Подписка принимается въ конторѣ редакціи (С.-Петербургъ, Мойка, Министерство Финансовъ), въ Московскомъ отдѣленіи конторы (Малая Лубянка, д. 7, кв. 3) и во всѣхъ губернскихъ и уѣздныхъ казначействахъ Имперіи. Подписка существуетъ лишь годовая на срокъ съ 1 января и полугодовая — съ 1 января и съ 1 июля. Редакція открыта ежедневно, кромѣ праздничныхъ дней, отъ 11 до 4 час. дни.

Подписная цѣна:	Годовая.			Полугодовая.		
	Съ достав-	Безъ достав-	Загра-лицу.	Съ достав-	Безъ достав-	Загра-лицу.
Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли:						
безъ приложений . . .	8	7	15	5	4	8
съ приложениями:						
Свода тиражей . . .	10	9	16	6	5	9
Торгово-Промышленной Газеты и Свода Тиражей . . .	11	10	20	7	6	12

Цѣна отдѣльнаго номера Вѣстника — 35 коп. Торгово-Промышленной Газеты — 5 коп. За объявленіе вънимается въ каждый разъ по 10 к. за мѣсто, занимаемое строкою пятаго въ одинъ столбецъ. За переѣзду адреса подписчика взымаются 40 коп. почтовыми марками. Русскими статьями, признанными редакціей неудобными къ напечатанію, не подлежатъ возвращенію. Статьи, доставляемыя безъ означенія услоній, считаются безплатными.

№ 4. ВОСКРЕСЕНЬЕ, 24 ЯНВАРЯ (5 ФЕВРАЛЯ). 1893.

При семъ номерѣ прилагаются:
Діограмма, изображающая развитіе железнодорожныхъ отправокъ донецкаго каменнаго угля за 1890—1892 года.

Картограммы, изображающія результаты урожая 1892 года по отношенію къ урожаямъ четырехъ предшествующихъ лѣтъ и чистый остатокъ урожая 1891 и 1892 гг. на душу населенія.

СОДЕРЖАНІЕ.

Сибирская желѣзная дорога.

Отзывъ дополнительнаго акцѣза съ рафинада и повншеніе акцѣза съ сахара.

Урожай 1892 года.

Мѣры къ поощренію русскаго судостроенія и мореходства.

Развитіе вывоза донецкаго каменнаго угля.

Поправка къ статьѣ о XVII съѣздѣ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Арендное пользованіе механическою двигательною силою въ крупныхъ промышленныхъ центрахъ Европы.

Система гиперболическихъ тарифовъ.

Финансовая хроника: Оператія городскихъ сберегательныхъ кассъ за ноябрь 1892 года. — Конверсія австро-венгерскихъ займовъ. — Дѣятельность австро-венгерскаго банка

въ 1892 году. — Пониженіе учетнаго процента англійскаго банка. — Дѣятельность итальянскихъ эмиссионныхъ банковъ за послѣднее десятилѣтіе. — Законъ о торговомъ мореходствѣ во Франціи.

Торгово-промышленный отдѣлъ: Внутреннія извѣстія: Правила о сибирской выставкѣ въ Москвѣ въ 1895 году. — Совѣщаніе австро-русской международной комиссіи въ Кіевѣ по вопросу о соединеніи новоселѣцкихъ вѣтвей съ буковинскими желѣзными дорогами. — Сдѣлки на мензелинскій арматъ 1893 г. — Иностранія извѣстія: Правила о хлѣбныхъ сдѣлкахъ на сроки на штеттинскомъ рынкѣ. — Примѣненіе железнодорожныхъ пассажирскихъ тарифовъ въ европейскихъ государствахъ. — Торговые обзоры: хлѣба, маслинныхъ сѣмянъ, спирта, рыбы, соль, пенька и керосинъ.

Метеорологическій бюллетень за недѣлю съ 15 по 21 января 1893 г.

Вексельные курсы и цѣны фондовъ, акцій и облигацій на русскихъ и иностранныхъ биржахъ.

Движеніе по государственной службѣ. — Награды. — Постановленія и распоряженія правительства. — Распоряженія Министерства Финансовъ.

Отчеты торговыхъ и промышленныхъ предпріятій.

Балансы государственныхъ и частныхъ кредитныхъ учреждений.

Объявленія.

Сибирская желѣзная дорога ¹⁾.

Предлагаемыя ниже нѣкоторыя соображенія и данныя объ ожидаемой доходности западно- и средне-сибирскихъ линій съ вѣтвью къ Екатеринбургѣ должны быть принимаемы, конечно, какъ приблизительныя и лишь для перваго времени

открытія движенія по этимъ линіямъ. Значеніе сибирской желѣзной дороги въ ея цѣломъ настолько многообразно, что не можетъ быть измѣряемо такими малозначительными сравнительно данными. При томъ разсматриваемое предпріятіе — одно изъ тѣхъ, плодотворная задача которыхъ заключается прежде всего въ пробужденіи края, въ приобщеніи его къ высшей культурѣ и затѣмъ уже въ использованіи результатовъ этой созидательной работы.

¹⁾ См. № 1, 2 и 3 Вѣстника Финансовъ, Промышленности и Торговли.

Западно-сибирская желѣзная дорога, направляясь отъ ст. Челябинскъ златоусто-челябинской дороги до Оби, на всемъ своемъ протяженіи въ 1,328 верстъ, за небольшими исключениями, проходить по наиболѣе производительнымъ и населеннымъ мѣстностямъ Западной Сибири, представляющимъ всѣ задатки богатаго развитія въ будущемъ. Районъ ея вліянія въ обѣ стороны далеко превышаетъ принимаемое обыкновенно 50-верстное разстояніе для тяготѣнія грузовъ къ желѣзнымъ дорогамъ Европейской Россіи, какъ вслѣдствіе вообще дешеваго гужеваго провоза въ Сибири, такъ и потому, что она прорѣзаетъ мѣстности съ большими торговыми центрами - ярмарками, притягивающими къ себѣ грузы изъ отдаленныхъ пунктовъ Сибири, и сравнительно многочисленными городами, имѣющими торгово-посреднический характеръ въ обмѣнѣ продуктовъ съ кочевымъ населеніемъ Тургайской, Акмолинской и Семирѣченской областей; а пересѣченіе дорогою вполнѣ судоходныхъ рѣкъ Иртыша и Оби еще болѣе расширитъ это вліяніе, заставляя тяготѣть къ ней такіе отдаленные округа, какъ Семипалатинскій, Барнаульскій и др., расположенные по системѣ названныхъ рѣкъ. Районъ, захватываемый западно-сибирскою дорогою, составляютъ: уѣзды Челябинскій и Троицкій—Оренбургской губерніи, округа Курганскій, Ялуторовскій и Ишимскій—Тобольской губерніи, уѣзды Петропавловскій и Омскій—Акмолинской области, округа Кайинскій, Барнаульскій, Війскій, Кузнецкій и Томскій—Томской губерніи и уѣзды Семипалатинскій и Павлодарскій—Семипалатинской области. Площадь этого района достигаетъ 1.002,698 кв. верстъ, съ населеніемъ около 2.944,220 душъ обоюдо пола, что составляетъ въ среднемъ 2,9 человѣка на квадратную версту.

Земледѣліе составляетъ въ перечисленныхъ уѣздахъ и округахъ, кромѣ Петропавловскаго, Омскаго, Павлодарскаго, Семипалатинскаго и Кайинскаго, главное занятіе и источникъ средствъ населенія. Въ наиболѣе благоприятномъ положеніи въ отношеніи земледѣлія находятся округа Барнаульскій, Війскій, Кузнецкій и южная часть Томскаго. Въ среднемъ ежегодный сборъ хлѣба въ этихъ округахъ достигаетъ $5\frac{1}{4}$ милл. четвертей, изъ которыхъ, за отчисленіемъ на обмѣненіе полей и на мѣстное потребленіе около 3 милл. четвертей, остается въ видѣ избытка для вывоза до 2 милл. четвертей въ годъ. Слѣдующее мѣсто по количеству обрабатываемой земли, по урожайности (самъ 4—5) и по избыткамъ хлѣбовъ занимаютъ округа Курганскій, Ялуторовскій и Ишимскій. Въ этихъ трехъ округахъ засѣвается ежегодно около 700,000 десятинъ, съ которыхъ снимается до 3 милл. четвертей изъ каковаго количества потребляется на мѣстѣ на обмѣненіе и продовольствіе до 2,3 милл.

четвертей и остается хлѣбныхъ избытковъ для вывоза около 800,000 четвертей въ годъ. Однако, слѣдуетъ замѣтить, что за послѣдніе годы въ этой мѣстности часто повторяются неурожаи и недоборы. Свободные остатки хлѣбовъ прежде вывозились отсюда частью въ Пермскую губернію, Екатеринбургъ и горнозаводскія мѣстности, частью же въ сѣверные округа Тобольской губерніи; за послѣдніе же годы вывозъ, вслѣдствіе неурожаевъ, значительно сократился и хлѣбъ въ упомянутыя мѣстности доставлялся въ усиленномъ размѣрѣ изъ Алтайскаго горнаго округа по рѣкамъ Иртышу и Оби. Хлѣбные избытки Барнаульскаго, Війскаго, Кузнецкаго и Томскаго округовъ обыкновенно вывозятся: въ количествѣ 600—700 тыс. четвертей—въ сѣверные округа Тобольской губерніи; около 600—700 тыс. четвертей—на пополненіе недостатка хлѣба для продовольствія Омскаго, Кайинскаго, Павлодарскаго и Семипалатинскаго округовъ; свыше 300,000 четвертей пшеницы—на мельницы Екатеринбургскаго уѣзда, черезъ Тюмень, по Оби и Иртышу, и около 30—50 тыс. четвертей—въ мѣстности, лежащія на востокъ отъ р. Оби. Съ проведеніемъ западно-сибирской желѣзной дороги, хлѣбные избытки Курганскаго, Ялуторовскаго и Ишимскаго округовъ не измѣнятъ своего направленія въ Пермскую губернію и будутъ поступать изъ Курганскаго округа, частью, вмѣстѣ съ хлѣбомъ изъ Челябинскаго и Троицкаго уѣздовъ, на челябинско-екатеринбургскую желѣзную дорогу, частью же пойдутъ туда же по западно-сибирской линіи, въ количествѣ, примѣрно, около 200,000 пудовъ, дѣлая по этой линіи пробѣгъ въ 240 верстъ. Хлѣбные грузы изъ Ишимскаго и Ялуторовскаго округовъ едва-ли будутъ поступать на желѣзную дорогу въ значительномъ количествѣ и, по всей вѣроятности, направлятся къ сѣверу въ районъ уральской желѣзной дороги водою по р. Тоболу. Въ Европейскую же Россію изъ означенныхъ трехъ округовъ возможно ожидать къ перевозкѣ лишь грузы льна и льняного сѣмени, въ количествѣ до 70,000 пуд. изъ Курганскаго и приблизительно столько же изъ Ишимскаго округовъ, каковое количество въ настоящее время отправляется черезъ г. Шадринскъ и далѣе по уральской желѣзной дорогѣ и водою. Грузы эти будутъ поступать на западно-сибирскую линію на ст. Курганъ и Петропавловскъ и будутъ дѣлать пробѣгъ до Челябинска: отъ Кургана—240 верстъ и отъ Петропавловска—487 верстъ. Хлѣбные избытки Алтайскаго округа частью будутъ продолжать направляться водою по Иртышу и Оби на продовольствіе населенія сѣверныхъ округовъ Тобольской губерніи (примѣрно до 200,000 четвертей), а равно по тому же пути въ Тюмень на мельницы Екатеринбургскаго района (до 200,000 четвертей). Предпола-

гать, что, съ соединеніемъ Екатеринбургa съ Челябинскомъ желѣзнодорожнымъ путемъ, указанныя мельницы будутъ получать пшеницу изъ Челябинска, Курганскаго и другихъ ближайшихъ округовъ, едва-ли правильно, такъ какъ даже если пшеница Барнаульскаго и прочихъ округовъ будетъ обходиться нѣсколько дороже, то во всякомъ случаѣ она по качеству гораздо выше и потому все-таки будетъ идти на крупчатки. Засимъ Алтайскій округъ будетъ продолжать снабжать хлѣбомъ (въ размѣрѣ до 600—700 тыс. четвертей) сосѣдніе округа: Павлодарскій, Семипалатинскій, Омскій и Каинскій, причемъ въ послѣдній округъ хлѣбъ будетъ идти частью гужемъ, частью-же, въ количествѣ, примѣрно, около 500,000 пуд. въ годъ, водою по Оби до Кривошекова, а затѣмъ поступать на желѣзную дорогу и дѣлать по ней пробѣгъ до Каинска въ 291 версту. Наконецъ, хлѣбъ изъ Барнаульскаго, Бійскаго, Кузнецкаго и Томскаго округовъ будетъ по рѣкамъ Иртышу и Оби подвозиться, въ количествѣ около 1 милл. четвертей, на желѣзную дорогу для дальнѣйшей отправки въ Европейскую Россію, причемъ будетъ дѣлать пробѣгъ по западно-сибирской линіи до Челябинска: или отъ ст. Кривошекова—1,328 верстъ, или отъ ст. Омскъ—737 верстъ. Нельзя сомнѣваться, что въ ближайшемъ будущемъ земледѣліе и производство хлѣба въ Алтайскомъ горномъ округѣ, а въ особенности въ Барнаульскомъ и Бійскомъ округахъ, значительно разовьются. До настоящаго времени производство хлѣбовъ въ болѣе обширныхъ размѣрахъ задерживалось тѣмъ, что, за крайнимъ недостаткомъ перевозочныхъ средствъ на рр. Оби и Иртышѣ, хлѣбные грузы Алтайскаго округа не находили сбыта. Въ 1891-же году къ навигаціи 1892 года построено 29 новыхъ пароходовъ и болѣе 60 баржей, и это обстоятельство несомнѣнно вызоветъ значительное увеличеніе въ округѣ земледѣлія. Если-же къ водворенію въ Алтайскомъ округѣ переселенцевъ будутъ приняты соотвѣтственныя мѣры, то земледѣльческая промышленность въ этой мѣстности можетъ достигнуть громадныхъ размѣровъ.

Скотоводство въ уѣздахъ Челябинскомъ и Троицкомъ и округахъ Курганскомъ и Ишимскомъ, благодаря богатымъ пастбищамъ и часто встрѣчающимся солонцеватымъ почвамъ, служить не только подспорьемъ въ домашнемъ хозяйствѣ, но и составлять, въ особенности въ Троицкомъ уѣздѣ и Курганскомъ округѣ, самостоятельный промыселъ, хотя почти не прекращающіеся эпизоотіи—сибирская язва и чума—сильно препятствуютъ развитію сего промысла. Въ остальныхъ округахъ района западно-сибирской желѣзной дороги скотоводство тоже составляетъ послѣ земледѣлія (кроме Петропавловскаго, Омскаго, Павлодарскаго и Семипалатинскаго, гдѣ оно преобладаетъ надъ земледѣ-

ліемъ) главное занятіе. Всего продуктовъ скотоводства, по собраннымъ свѣдѣніямъ, въ настоящее время отправляется въ Тюмень и Пермскую губернію, для мѣстнаго потребленія и для вывоза въ Европейскую Россію, приблизительно: изъ Челябинскаго и Троицкаго уѣздовъ—522,000 пуд., изъ Курганскаго округа—250,000 пуд., изъ Ишимскаго округа—215,000 пуд. (изъ нихъ для дальнѣйшей отправки въ Европейскую Россію около 65,000 пуд.), изъ Петропавловскаго округа—1.100,000 пуд. (изъ нихъ для отправки въ Европейскую Россію свыше 900,000 пуд.), изъ Омскаго округа, водою на Тюмень, для доставки въ Европейскую Россію,—70,000 пуд., изъ Павлодарскаго и Семипалатинскаго округовъ, по Иртышу, черезъ г. Омскъ,—240,000 пуд. (изъ нихъ для отправки въ Европейскую Россію 200,000 пуд.) и изъ Барнаульскаго округа, по р. Оби, въ Тюмень,—10,000 пуд.; черезъ г. Колывань съ разныхъ пристаней р. Оби въ Европейскую Россію—80,000 пуд. Изъ этихъ количествъ грузы Челябинскаго и Троицкаго уѣздовъ, въ количествѣ 522,000 пуд., не попадутъ на западно-сибирскую желѣзную дорогу; часть ихъ, въ количествѣ 200,000 пуд., пойдетъ по екатеринбургско-челябинской дорогѣ. Грузы Курганскаго, Ишимскаго и Петропавловскаго округовъ, въ количествѣ 1.565,000 пудовъ, попадутъ на желѣзную дорогу (Курганскаго округа—при условіи постройки екатеринбургско-челябинскаго участка) и будутъ дѣлать пробѣги: Курганскаго округа, въ количествѣ 250,000 пуд.,—на участкѣ Курганъ-Челябинскъ (240 в.), а Ишимскаго и Петропавловскаго, въ количествѣ 1.315,000 пуд.,—на участкѣ Петропавловскъ-Челябинскъ (487 в.). Грузы Омскаго, Павлодарскаго и Семипалатинскаго округовъ, въ количествѣ 270,000 пуд., предназначающіеся для вывоза въ Европейскую Россію, хотя и находятся въ районѣ вліянія воднаго пути, но, при тарифѣ въ $\frac{1}{40}$ к. съ пудо-версты, пойдутъ по желѣзной дорогѣ на участкѣ Омскъ-Челябинскъ (737 в.). Грузы Павлодарскаго, Семипалатинскаго и Барнаульскаго округовъ, въ количествѣ 50,000 пуд., идущіе гужемъ въ Ирбитъ на ярмарку, въ виду дороговизны гужевой доставки (1 р. 25 к.—1 р. 50 к. съ пуда), могутъ идти по западно-сибирской дорогѣ по болѣе высокому тарифу, причемъ грузы Павлодарскаго и Семипалатинскаго округовъ, въ количествѣ 40,000 пуд., пойдутъ на участкѣ Омскъ-Челябинскъ (737 в.), а Барнаульскаго, въ количествѣ 10,000 п., на участкѣ Кривошеково-Челябинскъ (1,328 в.). Грузы г. Колывани и другихъ пристаней на р. Оби, въ количествѣ 80,000 пуд., идущіе нынѣ въ Европейскую Россію водою на Тюмень, при тарифѣ въ $\frac{1}{40}$ к. съ пудо-версты попадутъ на желѣзную дорогу и будутъ дѣлать пробѣгъ въ 1,328 верстъ. Наконецъ, грузы Томскаго округа, въ количествѣ 30 тыс. пуд., пойдутъ по

средне-сибирской дорогѣ въ Иркутскъ и на западно-сибирскую не попадутъ. Сверхъ перечисленныхъ грузовъ прямого сообщенія, на дорогу поступать также мѣстные, въ количествѣ 10,000 пуд., изъ Канискаго округа для заводовъ г. Колывани, каковыя будутъ дѣлать пробѣгъ на участкѣ Канискъ-Кривошеково (291 в.). Кромѣ того, на желѣзную дорогу поступать грузы козыаго пуха, идущіе прямо изъ Петропавловскаго округа въ Европейскую Россію, въ количествѣ 70,000 пуд., и птичьяго пуха и дичи, направляющіеся туда же изъ Ишимскаго округа, въ количествѣ 15,000 пуд. Означенные грузы будутъ дѣлать пробѣгъ по западно-сибирской дорогѣ въ 487 верстѣ и пойдутъ по желѣзнодорожному пути далѣе въ Самару. Такимъ образомъ, за исключеніемъ грузовъ округа Томскаго и уѣздовъ Челябинскаго и Троицкаго, всѣ вышеозначенные грузы, въ количествѣ 2,060,000 пуд., съ проведеніемъ западно-сибирской и екатеринбургско-челябинской желѣзныхъ дорогъ, будутъ поступать на западно-сибирскую линію, причемъ 10,000 пуд. пойдутъ со станціи Канискъ на ст. Кривошеково, а изъ остальнаго количества грузы, идущіе въ Пермскую губернію для мѣстнаго потребленія и на ирбитскую ярмарку, въ количествѣ 300,000 пуд., пойдутъ изъ Челябинска на Екатеринбургъ, грузы же, идущіе въ Европейскую Россію, въ количествѣ 1,750,000 пуд., направятся по желѣзной дорогѣ далѣе въ Самару.

Промышленность въ районѣ западно-сибирской дороги, какъ и во всей Сибири, исключительно добывающая. Немногими представителями фабрично-заводской обрабатывающей промышленности, заслуживающими вниманія, являются винокуренные заводы, кручатныя мельницы, заводы по выплавкѣ металловъ и нѣкоторые другіе. Всѣ же прочіе, по качеству и размѣру производствъ, составляютъ или только небольшія промышленныя заведенія съ примитивными способами обработки, или принадлежать къ мелкой кустарной промышленности. Продукты, вырабатываемые этими заводами, не говоря о продуктахъ горнозаводскихъ, отправляемыхъ въ Петербургъ, потребляются на мѣстѣ, въ предѣлахъ каждаго изъ округовъ, за исключеніемъ: вина, вывозимаго изъ Кургана въ Петропавловскъ, около 40,000 пуд., и изъ Томска въ Восточную Сибирь, около 212,000 пуд.; пшеничной муки—изъ Барнаульскаго округа въ Восточную Сибирь, около 240,000 пуд.; свѣчей, мыла изъ Колывани туда же—60,000 пуд.; кожевенныхъ издѣлій изъ Томска туда же—30,000 п. Съ проведеніемъ западно-сибирской ж. д., изъ означенныхъ грузовъ къ перевозкѣ по дорогѣ будетъ поступать, кромѣ серебра, шлифованныхъ камней, мѣди и проч. съ заводовъ, принадлежащихъ Кабинету Его Величества, хлѣбнаго вина

изъ Кургана въ Петропавловскъ около 40,000 пуд., каковой грузъ будетъ дѣлать по дорогѣ пробѣгъ въ 247 верстѣ; остальные же грузы пойдутъ на средне-сибирскую дорогѣ.

Торговля можетъ быть подраздѣлена на мѣстную, вывозную и ввозную. Предмѣты мѣстной торговли, производимой главнымъ образомъ на базарахъ и ярмаркахъ, суть продукты мѣстнаго производства и потребленія, обращающіеся въ предѣлахъ каждаго округа; съ проведеніемъ желѣзной дороги если они и будутъ попадать на нее, то на самый короткий пробѣгъ, кромѣ небольшой части кедровыхъ орѣховъ, меда, птичьяго пуха и дичи, отправляемыхъ на значительное разстояніе, а именно: изъ Бійскаго округа медъ, орѣхи въ Ишимъ—около 2,000 пуд., которые будутъ дѣлать пробѣгъ въ 831 версту; изъ Семипалатинскаго округа медъ, орѣхи въ Тюмень—около 50,000 пуд., которые будутъ дѣлать пробѣгъ въ 737 верстѣ; изъ Петропавловскаго округа медъ, орѣхи въ Омскъ—около 1,700 пуд., которые будутъ дѣлать пробѣгъ въ 250 верстѣ. Въ недалекомъ, однако, будущемъ, вслѣдствіе безлѣсья въ районѣ желѣзной дороги между Челябинскомъ и Омскомъ, должна возникнуть настоятельная потребность въ топливѣ и строительномъ матеріалѣ, которые могутъ получаться изъ лѣсныхъ округовъ Тобольской губерніи по рр. Тоболу и Иртышу, а также гужемъ изъ лѣсовъ Ялуторовскаго округа. При необходимости доставлять лѣсъ вверхъ по теченію рѣкъ на разстояніи примѣрно 400—500 верстѣ, а равно при высокой стоимости подвоза гужемъ изъ Ялуторовскаго округа на разстояніи до 100—150 верстѣ, можетъ оказаться, что, при соотвѣтственно невысокомъ тарифѣ, лѣсъ пойдетъ въ восточную часть района западно-сибирской дороги также изъ района средне-сибирской дороги, гдѣ линія, начиная отъ р. Оби, идетъ по мѣстности, покрытой на сотни верстѣ сплошнымъ лѣсомъ.

Что касается чая, составляющаго транзитный грузъ, то въ настоящее время размѣръ провоза его черезъ иркутскую таможену, не считая тары, можетъ быть принятъ для байховаго чая около 300,000 пуд. и для кирпичнаго и плиточнаго—около 700,000 пуд., итого 1,000,000 пуд. въ годъ. Считая съ упаковкою, для кирпичнаго чая вѣсъ ящика составляетъ, въ среднемъ, около 20% вѣса чистаго чая; для байховаго это отношеніе еще больше, а именно ящикъ въ 140—150 фунтовъ содержитъ чистаго чая не болѣе 100—105 фунтовъ. Причина заключается въ томъ, что, для предохраненія чая отъ подмочки во время слѣдованія его отъ Кяхты и Иркутска въ Европейскую Россію гужемъ и водными путями, является необходимымъ производить въ Кяхтѣ ширеніе ящиковъ въ кожи, чего, при перевозкѣ чайныхъ

грузовъ по желѣзной дорогѣ, уже не потребуются, и возможно принять, что всѣ тары будутъ тогда равняться, приблизительно, 25% чистаго вѣса байховаго чая. Если исходить изъ изложенныхъ соображеній, то окажется, что всего въ Иркутскѣ будетъ привозиться, считая упаковку, до 375,000 пуд. байховаго чая и до 840,000 пуд. кирпичнаго, итого до 1.215,000 пуд. въ годъ. Весь байховый чай будетъ поступать на желѣзную дорогу и дѣлать пробѣгъ, въ Европейскую Россію и въ Ирбитъ на ярмарку, по средне-сибирской линіи 1,755 верстъ и по западно-сибирской 1,328 верстъ. Кирпичный чай потребляется, главнымъ образомъ, въ предѣлахъ Сибири и лишь сравнительно незначительная его часть идетъ въ Европейскую Россію. Нѣкоторая часть его, примѣрно до $\frac{1}{3}$, пойдетъ въ мѣстности въ сторонѣ отъ желѣзной дороги, и на средне-сибирскую линію поступитъ около 560,000 пудовъ. Изъ сего послѣдняго количества до 40,000 пуд. пойдетъ на промежуточные станціи дороги, а остальной чай (520,000 пуд.) будетъ слѣдовать на ст. Кривошеково, откуда часть, до 140,000 пуд., направится въ бассейнъ р. Оби для потребленія въ округахъ Барнаульскомъ, Війскомъ и Кузнецкомъ, другая-же часть, до 380,000 пуд., будетъ поступать на западно-сибирскую желѣзную дорогу и слѣдовать до главнѣйшихъ станцій этой дороги, въ слѣдующихъ приблизительныхъ количествахъ:

Станціи.	Количество. Пуды.	Пробѣгъ по
		западно-сибирской ж. д.
Каинскъ	16,000	291
Омскъ	120,000	591
Петропавловскъ	30,000	881
Челябинскъ	214,000	1,328

Изъ вышепоказаннаго количества кирпичнаго чая, приходящаго въ Челябинскъ, до 150,000 пуд., направится на ирбитскую ярмарку, дѣлая пробѣгъ по челябинско-екатеринбургской дорогѣ въ 200 верстъ. Такимъ образомъ, на средне-сибирскую желѣзную дорогу будетъ поступать въ Иркутскъ всего 935,000 пуд. байховаго и кирпичнаго чая, изъ коихъ 180,000 пуд. будутъ слѣдовать до станцій названной дороги, въ томъ числѣ 140,000 пуд. на ст. Кривошеково, а изъ остальныхъ 755,000 пуд., передающихся на западно-сибирскую дорогу, 166,000 пуд. будутъ идти до промежуточныхъ станцій сей послѣдней дороги, 64,000 до станціи Челябинскъ, 200,000 на екатеринбургско-челябинскую линію и 325,000 на самаро-челябинскую желѣзную дорогу до Самары.

Количество ежегодно ввозимыхъ товаровъ изъ Европейской Россіи въ Сибирь ¹⁾, по собраннымъ

¹⁾ Товары эти слѣдующіе: мануфактурные, галантерейные, бакалейные, москательные, кожевенные издѣлія, сахаръ, вино, желѣзные издѣлія, посуда и проч.

свѣдѣніямъ, достигаетъ слѣдующихъ приблизительно цифръ: черезъ ст. Златоустъ самаро-златоустовской желѣзной дороги около 680,000 пуд., ирбитскихъ товаровъ 350,000 пуд.; черезъ ст. Камышловъ уральской желѣзной дороги ирбитскихъ товаровъ 345,000 пуд.; гужемъ въ Ирбитъ на ярмарку 400,000 пуд.; черезъ ст. Тюмень уральской дороги 1.072,890 пуд.; черезъ ст. Туру той-же дороги 2.081,537 пуд.; итого 4.879,427 пуд. Эти товары распределяются въ настоящее время, слѣдуя по Сибири по воднымъ путямъ и гужемъ, такъ: въ Верхотурскій уѣздъ Пермской губерніи и сѣверные округа Тобольской: Тюменскій, Туринскій, Ялуторовскій, Тобольскій, Сургутскій, Тарскій, Тюкалинскій—около 380,000 пуд.; въ Златоустовскій уѣздъ Уфимской губерніи—400,000 пуд.; въ Челябинскій и Троицкій уѣзды Оренбургской—350,000 пуд.; въ Курганскій округъ—140,000 пуд. (въ томъ числѣ изъ района екатеринбургско-челябинской дороги желѣза 12,000 пуд. и товаровъ съ ирбитской ярмарки 38,000 пуд.); въ Ишимскій округъ—255,000 пуд. (въ томъ числѣ изъ района екатеринбургско-челябинской дороги желѣза 150,000 пуд.); въ Петропавловскій округъ—250,000 пуд.; въ Омскій округъ—90,000 пуд. (въ томъ числѣ изъ Ирбита до 60,000 п.); въ Павлодарскій и Семипалатинскій округа—400,000 пуд. (въ томъ числѣ съ ирбитской ярмарки 40,000 пуд.); въ Каинскій округъ—30,000 пуд.; въ Барнаульскій; Війскій и Кузнецкій округа—200,000 пуд.; въ Томскій округъ—500,000 пуд.; въ мѣстности, лежащія на востокъ отъ рѣки Оби,—1.850,000 пуд. (въ томъ числѣ гужемъ съ ирбитской ярмарки 254,000 пуд.). Хотя на первый взглядъ можетъ показаться, что съ постройкой западно-сибирской ж. д. представится возможность всѣ грузы, идущіе въ Сибирь изъ Европейской Россіи, привлечь на эту дорогу, однако въ началѣ едва-ли такое предположеніе можетъ осуществиться. Сѣверные округа Тобольской губерніи, вслѣдствіе удаленности отъ сибирской дороги, будутъ продолжать получать товары по уральской ж. д. и далѣе гужемъ или водою по системѣ р. Оби. Во-вторыхъ, главная торговля означенными выше товарами сосредоточивается въ Сибири преимущественно на ярмаркахъ, изъ коихъ нѣкоторыя, — напр., ирбитская, — столь важны, какъ исторически сложившіеся торговые центры, что значеніе ихъ можетъ уменьшиться лишь постепенно. На первое-же время представляется осторожнѣе предположить, что, по крайней мѣрѣ, половина идущихъ нынѣ въ Сибирь черезъ уральскую желѣзную дорогу грузовъ изъ Европейской Россіи, т. е. около 2—2½ миллионъ пудовъ, сохранить это направленіе, причѣмъ часть грузовъ будетъ подвозиться водою по системѣ р. Оби во всѣ мѣстности, находящіяся въ сѣверной части западной Сибири,

примѣрно до г. Томска, который будетъ отстоять отъ желѣзной дороги (ст. Кривошеково) приблизительно на 300 верстѣ къ сѣверу; другая-же часть, въ количествѣ около 700,000 пуд., будетъ поступать на челябинско-екатеринбургскую ж. д. и далѣе слѣдовать по западно-сибирской дорогѣ (ирбитскіе товары). Если исходить изъ такого предположенія, то на станціи западно-сибирской ж. д. будутъ въ первое время перевозиться грузы въ слѣдующихъ приблизительно количествахъ:

Станціи.	Количество. Пуд.	Пробѣгъ по западно-си- бирской ж. д. Верст.
Курганъ	140,000	240
Петропавловскъ	500,000	487
Омскъ	490,000	737
Канискъ	30,000	1,037
Кривошеково	2,050,000	1,328
	3,210,000	

Изъ приведеннаго количества (3.210,000 пудовъ) до 700,000 пуд. поступятъ на западно-сибирскую ж. д. съ челябинско-екатеринбургской дороги, а остальные 2.510,000 пуд.—съ самаро-уфимской дороги, причемъ количество перевозимыхъ нинѣ сею послѣднею дорогою разсматриваемыхъ грузовъ (около 680,000 пуд.) увеличится на 1.830,000 пуд.

На основаніи всего вышеизложеннаго, къ поступленію на западно-сибирскую желѣзную дорогу возможно ожидать всего 16.457,000 пудовъ разнаго груза, изъ которыхъ 13.197,000 пойдутъ въ направленіи отъ Кривошекова къ Челябинску и 3.260,000 — въ обратномъ направленіи. Грузы эти будутъ дѣлать пробѣгъ по дорогѣ въ 17.389.428,000 пудо-верстѣ, въ томъ числѣ въ первомъ направленіи 13.984.890,000 и въ обратномъ направленіи 3.404.538,000. Изъ всего количества грузовъ будетъ перевозиться по самаро-челябинской ж. д. 14.085,000 п. ¹⁾, дѣлая по этой линіи полный пробѣгъ въ 943 версты, и по челябинско-екатеринбургской — 1.450,000 пуд., дѣлая по этой линіи полный пробѣгъ въ 200 верстѣ. Для исчисленія валоваго сбора западно-сибирской желѣзной дороги отъ товарнаго движенія въ первое время по открытіи ея необходимо взять исчисленные выше пробѣги ожидаемыхъ къ поступленію на дорогу грузовъ и примѣнить къ нимъ предположенныя для грузовъ этихъ соотвѣтственныя тарифныя ставки. Засимъ доходъ отъ товарнаго и пассажирскаго движенія опредѣлится:

Грузы, идущіе изъ Европейской Россіи на станціи:	Пудо-верст.	Средній тарифъ. Коп.	Валовой доходъ. Рубля.
отъ Челябинска до Омска	277.100,000	1/21	115,458
» Омска до Кривошекова. 392.240,000		1/28	150,862
» Кривошекова и далѣе. 2.722.400,000		1/32	850,750
Хлѣбъ:			
въ С.-Петербургъ отъ станцій:			
Кривошекова	8.000,000 ¹⁾	13,76 ²⁾	1,100,800
Омскъ	1.500,000 ¹⁾	8,34 ²⁾	125,100
Курганъ-Петропавловскъ 49.210,000		1/10	12,302
на станціи:			
Екатеринбургъ	200,000 ¹⁾	7,91 ²⁾	15,820
Канискъ	145.500,000	1/24	54,563
Продукты скотоводства	1.092,700	1/24—1/10	341,097
Чай	882,698	1/14	630,498
Хлѣбное вино	9,600	1/4	4,000
Орѣхи, медъ и проч.	38,512	1/24	16,047
Итого			3.417,297

Доходъ отъ пассажирскаго движенія, въ виду малочисленности населенія Сибири, можетъ быть принятъ въ размѣрѣ 200 р. на версту, что составитъ (1,328×200) 265,600

Дополнительныхъ сборовъ, считая таковые по 1 к. съ пуда поступающихъ на дорогу грузовъ, за исключеніемъ транзитныхъ, всего съ 14.082,000 пуд. 140,620

Всего валоваго дохода 3.823,517

Для исчисленія расходовъ по эксплуатаціи западно-сибирской ж. д. слѣдуетъ опредѣлить число поѣздо-верстѣ, необходимыхъ для перевозки предположеннаго къ поступленію на дорогу количества грузовъ. Сдѣланныя съ этою цѣлью вычисленія показали, что всего потребуется 2.613,316 поѣздо-верстѣ. Норму-же расходовъ, находящихся въ прямой зависимости отъ размѣровъ движенія, на западно-сибирской дорогѣ слѣдуетъ принять не ниже 50 коп. на поѣздо-версту, въ виду того, что, за неимѣніемъ въ районѣ дороги горючихъ матеріаловъ, топливо для паровозовъ обойдется чрезвычайно дорого. Что-же касается расходовъ, отъ движенія не зависящихъ, то таковые могутъ быть приняты, примѣнительно къ расходамъ самаро-златоустовской ж. д., въ размѣрѣ 1,300 руб. на версту протяженія. Засимъ расходы эксплуатаціи западно-сибирской дороги опредѣлятся въ 3.033,058 р., чистый-же доходъ дороги (3.823,517—3.033,058) выразится въ цифрѣ 790,459 руб. Кроме того, отъ перевозки поступающихъ съ западно-сибирской дороги на самаро-челябинскую и обратно грузовъ, дополнительный доходъ сей послѣдней, за вычетомъ потребнаго соотвѣтственно дополнительнаго расхода для перевозки этихъ грузовъ, будетъ достигать 1.352,266 руб. Прибавляя къ этой суммѣ чистый доходъ западно-сибирской ж. д. (790,459 р.), весь чистый доходъ составитъ 2.142,725 руб.

¹⁾ За исключеніемъ-же перевозимыхъ уже въ настоящее время по самаро-златоустовской ж. д. дорогъ 680,000 пуд. изъ Европейской Россіи, дополнительное количество имѣющихъ перевозиться по самаро-челябинской дорогѣ грузовъ будетъ 13.405,000 пуд.

¹⁾ Пуда.

²⁾ Съ пуда.

Остановившись болѣе подробно на предположительныхъ данныхъ объ ожидаемой доходности западно-сибирской линіи, съ цѣлью охарактеризовать тотъ матеріалъ, на основаніи котораго дѣлались выводы о происхожденіи грузовъ для линіи и въ обратномъ ихъ направленіи,—по отношенію къ линіямъ средне-сибирской и екатеринбургочелябинской мы приведемъ лишь конечныя данныя о количествѣ грузовъ и доходности.

Средне-сибирская желѣзная дорога, на всемъ своемъ протяженіи отъ Кривошекова до Иркутска въ 1,755 верстѣ, пройдетъ по мѣстности, имѣющей большіе задатки для развитія горнозаводской промышленности и въ то-же время вполне пригодной для земледѣлія. Проходя почти по линіи главнаго сибирскаго тракта, вдоль котораго главнѣйшимъ образомъ сосредоточено мѣстное населеніе и расположены лучшія по качеству земли, дорога эта не только подчинитъ своему вліянію всѣ населенные пункты, лежащіе по обѣи стороны, но, вслѣдствіе пересѣченія ею значительныхъ судоходныхъ рѣкъ Чулыма, Енисея и Ангары, распространитъ такое же на дальнія окраины, расположенныя по системѣ означенныхъ рѣкъ. Въ районъ вліянія средне-сибирской ж. д. войдутъ слѣдующіе округа Томской, Енисейской и Иркутской губерній: Маринскій, Ачинскій, Енисейскій, Красноярскій, Минусинскій, Каинскій, Нижнеудинскій, Балаганскій, Киренскій, Верхотленскій и Иркутскій, общимъ пространствомъ 1.367,248 кв. верстѣ, съ населеніемъ 1.001,033 души, что составляетъ на 1 кв. версту 0,7 чел.

Къ поступленію на средне-сибирскую ж. д. можно ожидать всего 5.185,500 пуд. разнаго груза, изъ коихъ 4.153,500 пуд. пойдутъ въ направленіи отъ Кривошекова къ Иркутску и 1.032,000—въ обратномъ направленіи. Грузы эти будутъ дѣлать пробѣгъ по дорогѣ въ 6.489.188,000 пудо-верстѣ, въ томъ числѣ въ первомъ направленіи 4.816.071,000 и въ обратномъ 1.673.117,000 пудоверстѣ. Доходъ отъ движенія въ первое время опредѣлится:

	Тысячи пудо-верстѣ.	Средній тарифъ. Коп.	Валовой доходъ. Рубля.
Грузы, идущіе изъ Европейской Россіи	2.925,905	1/32	914,345
Разный хлѣбъ	1.339,188	—	378,873
Хлѣбное вино	400,939	1/24	167,054
Свѣчи, мыло	105,300	1/16	58,500
Коженные и др. товары	44,739	1/16	24,855
Чай, идущій за ст. Кривошекова	1.325,025	1/16	946,446
Чай, идущій на ст. Кривошекова и на др. станціи средне-сибирской ж. д.	279,700	1/16	233,083
Соленая рыба	64,102	1/24	26,709
Кедровые орѣхи и пр.	4,290	1/24	1,788
Итого			2.751,653

	Рубля.
Доходъ средне-сибирской дороги отъ пассажирскаго движенія, считая таковой, въ виду малонаселенности района дороги, не свыше 200 р. на версту, опредѣлится (1,755 × 200) въ	351,000
Дополнительныхъ сборовъ, считая по 1 к. съ пуда поступающихъ на дорогу грузовъ, всего за 5.090,500 пуд.	50,905
Всего валоваго дохода	3.153,558

Поѣздо-верстѣ потребуется въ годѣ 1.763,670. Принимая для расходовъ, находящихся въ зависимости отъ движенія, въ виду крайней дешевизны топлива, норму 30 к. на одну поѣздо-версту, а для расходовъ, не зависящихъ отъ размѣра движенія, въ виду болѣе трудной, сравнительно съ западно-сибирскою дорогою, профили,—норму 1,450 р. на версту пути, расходы эксплоатациі средне-сибирской желѣзной дороги опредѣлятся въ 3.073,851 р., чистый-же доходъ будетъ равняться (3.153,558—3.073,851) 79,707 руб.

Наконецъ, количество имѣющихъ поступать на екатеринбургочелябинскую желѣзную дорогу грузовъ могло-бы быть опредѣлено въ 4.063,000 пуд., изъ коихъ по направленію къ Екатеринбургъ — 2.990,000 и въ обратномъ къ Челябинску — 1.073,000. Грузы эти будутъ дѣлать по дорогѣ всего 582.550,000 пудо-верстѣ, изъ коихъ въ направленіи на Екатеринбургъ — 415.250,000 и въ обратномъ — 167.300,000 пудо-верстѣ. Ожидаемый валовой доходъ отъ движенія опредѣлится:

	Тысячи пудо-верстѣ.	Средній тарифъ. Коп.	Валовой доходъ. Рубля.
Желѣзо и желѣзныя издѣлія	65,500	1/30	21,833
Чугунъ	8,000	1/40	2,000
Соленая рыба	15,000	1/24	6,250
Предметы кустарной промышленности	4,300	1/24	1,792
Хлѣбъ: средне-сибирской ж. д. отъ западно-сибирской ж. д. 200,000 пуд.	—	6,59 ¹⁾	13,180
изъ Челябинска	40,000	1/24	16,667
Продукты скотоводства	80,000	1/30	26,667
Товары изъ Европейской Россіи	230,750	1/30	76,917
Соль	15,000	1/60	2,500
Орѣхи и изюмъ	44,000	1/24	18,333
Чай	40,000	1/24	28,571
			214,710

Въ виду одинаковыхъ, приблизительно, плотности населенія и прочихъ условій какъ въ районѣ екатеринбургочелябинской ж. д., такъ и въ мѣстностяхъ, прорѣзываемыхъ уральскою ж. д., норма дохода отъ пассажирскаго движенія по екатеринбургочелябинской дорогѣ можетъ быть принята равною доходу уральской дороги за 1889 г., т. е. въ размѣрѣ 655 р. на версту. Такимъ образомъ доходъ отъ пассажирскаго движенія по екатеринбургочелябинской дорогѣ опредѣляется въ (655 × 200 р.)	131,000
Дополнительные сборы, по 1 к. съ пуда поступающаго на дорогу груза, составлять	21,050
Всего валоваго дохода	366,760

¹⁾ Съ пуда за все разстояніе.

Ожидаемое во линіи движеніе будетъ равняться 178,800 поѣздо-верстамъ въ годъ. Расходы по эксплуатаціи, зависящіе отъ движенія, примѣнительно къ нормѣ сихъ расходовъ на уральской дорогѣ, слѣдуетъ принять, примѣрно, въ 50 коп. съ поѣздо-версты, или, при 178,800 поѣздо-верстахъ, въ 89,400 р.; расходы, не зависящіе отъ размѣра движенія, принимаемъ такіе въ 1,450 р. съ версты дороги, составить 290,000 р., а всего эксплуатационные расходы будутъ равняться 379,400 р. Такимъ образомъ въ результатѣ эксплуатаціи екатеринбургско-челябинской желѣзной дороги въ первое время слѣдуетъ ожидать дефицита въ размѣрѣ (379,400—866,760) 12,640 р. Но, съ постройкой названной линіи, на нее будутъ поступать съ самаро-челябинской ж. д. до 215,000 пуд. различныхъ товаровъ изъ Европейской Россіи для потребностей района екатеринбургско-челябинской дороги, каковыя грузы въ настоящее время по самаро-златоустовской ж. д. не идутъ. Грузы эти будутъ дѣлать пробѣгъ по послѣдней дорогѣ въ 202,745,000 пудо-версты, что, при среднемъ тарифѣ въ $\frac{1}{100}$ к. съ пуда и версты, дастъ валового дохода 67,581 р. Если исключить изъ сей суммы расходы по перевозкѣ этихъ грузовъ, принимая таковыя въ размѣрѣ $\frac{1}{100}$ к. съ пудо-версты, что составитъ 13,516 р., то дополнительный чистый доходъ самаро-челябинской ж. д. выразится суммою 54,065 р. Если затѣмъ изъ этой суммы исключить выведенный выше дефицитъ по эксплуатаціи екатеринбургско-челябинской ж. д. (12,640 р.), то остатокъ чистаго дохода будетъ равняться (54,065—12,640) 41,425 р.

На основаніи изложенныхъ соображеній, отъ эксплуатаціи западно-сибирской и средне-сибирской желѣзныхъ дорогъ и вѣтви отъ западно-сибирской дороги къ Екатеринбургъ въ первое время по ихъ открытіи возможно ожидать слѣдующихъ результатовъ:

	Валовой доходъ.	Расходъ эксплуатаціи.	Чистый до- ходъ (+) или дефи- цитъ (-).
	Рубль.		
Западно-сибирская ж. д.	3.823,517	3.033,058	+790,459
Средне-сибирская »	3.153,558	3.073,851	+70,707
Екатеринбургско-челябин- ская ж. д.	366,760	379,400	—12,640
Самаро-челябинская ж. д. (отъ перевозки дополни- тельнаго количества грузовъ, идущихъ по сибирской ж. д.)	2.262,575	856,244	+1.406,331
Всего	9.606,410	7.342,553	+2.263,857

Переходя къ обсужденію вопроса объ источникахъ для сооруженія челябинско-иркутской линіи съ вѣтвью къ Екатеринбургъ, — какъ вопросъ этотъ разрѣшенъ Высочайшимъ Указомъ 10 декабря 1892 г. о передачѣ въ распоряженіе государственнаго казначейства для покрытія расходовъ по со-

оруженію сибирской дороги 92.734,591 р., уплаченныхъ имъ Государственному банку и не изъятыхъ банкомъ изъ обращенія, — необходимо принять во вниманіе, что серьезные интересы всего государства требуютъ осуществленія сихъ линій въ возможно краткій срокъ. Отсрочка тѣмъ менѣе можетъ быть оправдана, что Россія въ настоящее время имѣетъ внутри страны всѣ факторы, необходимые для осуществленія предпріятія сибирской желѣзной дороги: а) всѣ строительные материалы, б) заводы, приготовляющіе желѣзнодорожныя принадлежности, в) опытныхъ инженеровъ и г) необходимое количество рабочихъ. Къ постройкѣ же сибирской желѣзной дороги слѣдовало приступить лишь имѣя полную увѣренность въ томъ, что дорога или, по крайней мѣрѣ, ея участки первой очереди могутъ быть окончены въ опредѣленный срокъ; иначе все предпріятіе было-бы лишено надлежащей связности и неизбежно потребовало-бы отъ казны еще большихъ жертвъ. Другими словами, надобно было впередъ изыскать вѣрный, совершенно опредѣленный источникъ средствъ. Такимъ источникомъ и явились тѣ 92,7 милл. руб., которые были внесены въ Государственный банкъ изъ средствъ государственнаго казначейства, во исполненіе Высочайшаго Указа 1 января 1881 года, въ уплату долга за кредитные билеты временнаго выпуска и подлежали уничтоженію, но уничтожены быть не могли и остаются на счетѣ коммерческихъ операций Государственного банка. Съ назначеніемъ нынѣ, на основаніи Высочайшаго Указа 10 декабря 1892 года, столь значительнаго ресурса исключительно и безповоротно на постройку сибирской дороги, причѣмъ никакія другія потребности не могутъ быть обращаемы на него, — можно смѣло приступить къ постройкѣ. Весьма можетъ статься, конечно, что найдутся для нея также другія средства и не потребуются и расходовать сполна сказанные 92,7 милл. руб. Но имѣя ихъ, какъ вполне обезпеченный и ни отъ какихъ случайностей не зависящій фондъ для сибирской дороги, можно вести это предпріятіе безостановочно, по опредѣленному плану, каковы бы ни были финансовыя обстоятельства ближайшихъ лѣтъ.

При одномъ изъ ближайшихъ номеровъ нашего журнала будетъ разослана карта съ показаніемъ направленія Великаго сибирскаго желѣзнодорожнаго пути вмѣстѣ съ сѣтью прочихъ, существующихъ и проектируемыхъ въ ближайшемъ будущемъ, русскихъ желѣзнодорожныхъ линій. Карта эта, предназначенная къ отправкѣ на всемірную выставку въ Чикаго, любезно предоставлена, для воспроизведенія, *Вѣстнику Финансовъ, Промышленности и Торговли* департаментомъ торговли и мануфактуръ.

Отмѣна дополнительнаго акциза съ рафинада и повышеніе акциза съ сахара.

Съ 1 сентября минувшаго года введено взиманіе дополнительнаго акциза со всего обращаемаго на внутреннее потребленіе рафинированнаго и приготовленнаго на подобіе рафинада сахара, въ размѣрѣ 40 к. съ пуда. Между тѣмъ, первоначально, Министерство Финансовъ предполагало подвергнуть дополнительному обложенію не рафинадъ, а обращаемый на внутреннее потребленіе сахарный песокъ, и въ этомъ смыслѣ въ началѣ 1890 г. выработанъ былъ проектъ представленія въ Государственный Совѣтъ. Но главнѣйшими представителями нашей свеклосахарной промышленности такое обложеніе сахара-сырца въ интересахъ промышленности признано было менѣе цѣлесообразнымъ, нежели подобное-же дополнительное обложеніе сахара рафинированнаго, представляющаго, сравнительно съ сахарнымъ пескомъ, болѣе готовый для потребленія продуктъ, ибо въ этомъ видѣ и потребляется большая часть (около 80%) вырабатываемаго на нашихъ заводахъ сахара. Соображенія эти признаны были уважительными, со стороны Министерства Финансовъ сдѣлано было соответственное измѣненіе и 14 мая 1890 г. послѣдовалъ законъ объ обложеніи дополнительнымъ акцизомъ одного лишь обращаемаго на внутреннее потребленіе рафинада. Впослѣдствіи, 21 мая 1891 г. и 10 июня 1892 г., издали были дополнителныя къ этому закону постановленія: о приравненіи къ рафинаду, въ отношеніи дополнительнаго обложенія, всякаго сахара, коему будутъ приданы наружный видъ или форма рафинированнаго сахара, о разрѣшеніи рафинаднымъ заводчикамъ взноса дополнительнаго акциза въ четыре срока (вмѣсто установленныхъ закономъ 14 мая 1890 г. шести), съ начисленіемъ пени за просрочку платежа только по простѣтѣ 15 дней по истеченіи каждаго изъ этихъ сроковъ, и объ уменьшеніи до трехъ пудовъ вѣса каждаго, выпускаемаго съ завода, помѣщенія съ сахаромъ, подлежащимъ дополнительному акцизу.

По недавности введенія въ дѣйствіе вышеозначенныхъ законовъ о дополнительномъ обложеніи рафинированнаго сахара, еще нельзя судить о результатахъ ихъ примѣненія, въ особенности въ виду ненормальнаго положенія свеклосахарнаго производства въ текущемъ періодѣ, какъ по неудовлетворительности урожая свекловицы и малой ожидаемой выработки сахара, такъ и по значительно повысившимся цѣнамъ послѣдняго. Но уже нынѣ главнѣйшими представителями нашей свеклосахарной промышленности высказываются опа-

сенія, что, съ возстановленіемъ нормальныхъ условій свеклосахарнаго производства, законъ о дополнительномъ обложеніи рафинада можетъ оказаться не соответствующимъ интересамъ означенной промышленности и поставить песочно-сахарныхъ заводчиковъ въ болѣе или менѣе стѣсненное положеніе. При ближайшемъ разсмотрѣніи условій, въ которыхъ находилось наше свеклосахарное производство за послѣднее до текущаго періода время, нельзя не признать, что условія эти были далеко не благоприятны для песочно-сахарныхъ заводчиковъ, вслѣдствіе перепроизводства сахара, превышавшаго спросъ на него для внутренняго потребленія, что вынуждало сахарозаводчиковъ значительную часть этого сахара отправлять за границу иногда по убыточнымъ для нихъ цѣнамъ, лишь бы сбыть излишекъ своего товара и держать наличные запасы его на возможно нормальномъ уровнѣ. Если-же, по минованіи настоящаго исключительнаго періода сахароваренія, свеклосахарное производство возстановится въ прежнихъ своихъ размѣрахъ, причѣмъ выработка сахара снова будетъ болѣе или менѣе превышать внутренній на него спросъ, а цѣны его будутъ стоять на невысокомъ уровнѣ, то, при существованіи дополнительнаго обложенія рафинада, рафинеры, въ видахъ сложена съ себя хотя нѣкоторой части дополнительнаго акциза и перенесенія ея на сырецъ, будутъ оказывать невыгодное для песочно-сахарныхъ заводчиковъ давленіе на цѣны сахарнаго песка, стараясь скупать его какъ можно дешевле, что крайне неблагоприятно отразится на интересахъ какъ песочно-сахарныхъ заводчиковъ, такъ и всей свеклосахарной промышленности. Кромѣ этого, наиболѣе существеннаго соображенія въ пользу отмѣны установленнаго закономъ 14 мая 1890 г. дополнительнаго обложенія рафинада и перенесенія обложенія на сахарный песокъ, говорятъ также и тѣ неудобства и недоразумѣнія, къ которымъ подаетъ поводъ взиманіе дополнительнаго акциза съ рафинированнаго сахара. Эти неудобства и недоразумѣнія обусловливаются отсутствіемъ достаточно определенныхъ и точныхъ признаковъ для отличія сахара рафинированнаго во всѣхъ его видахъ отъ сахара-сырца,—на что, впрочемъ, еще до введенія въ дѣйствіе упомянутаго закона, Министерствомъ Финансовъ было обращено надлежащее вниманіе и приняты мѣры къ возможному дополненію и разъясненію закона въ указанномъ отношеніи. Такъ, по собраннымъ Министерствомъ, въ періодъ сахароваренія 1890/1 г., свѣдѣніямъ, оказалось, что въ послѣднее время на нѣкоторыхъ сахарныхъ заводахъ сахарному песку, безъ его рафинировки, стали придавать видъ рафинада, а именно приготовлять сахаръ въ формѣ головъ, правильныхъ кусковъ, плитокъ и въ видѣ пудры, подобной рафинадной, причѣмъ такой сахаръ обра-

щался въ продажу прямо подѣ видомъ рафинада и по цѣнамъ болѣе высокимъ, чѣмъ обыкновенный сахарный песокъ. Въ виду сего, такъ какъ подобный сахаръ, со введеніемъ дополнительнаго акциза на рафинадъ, могъ бы найти себѣ широкій сбытъ, замѣняя въ потребленіи болѣе дорогой рафинадъ, а выдѣлка его происходила-бы на счетъ производства рафинада, уменьшая последнее и тѣмъ самымъ нанося ущербъ казнѣ въ слѣдующемъ ей доходѣ отъ акциза съ рафинированнаго сахара, то въ предупрежденіе такого ущерба, а равно въ устраненіе подрыва для рафинадныхъ заводовъ, признано было необходимымъ разъяснить, что всякій сахаръ, приготовленный на подобіе рафинада, долженъ быть въ отношеніи обложенія дополнительнымъ акцизомъ, приравненъ къ рафинированному сахару. Такое разъясненіе и было дано закономъ 21 мая 1891 года, но оказалось недостаточнымъ для совершеннаго устраненія всякихъ недоразумѣній въ отношеніи дополнительнаго обложенія рафинированнаго сахара, какъ это обнаружилось въ происшедшемъ въ мартѣ минувшаго года при департаментѣ неокладныхъ сборовъ совѣщаніи по разработкѣ разъяснительныхъ правилъ къ законамъ 14 мая 1890 года и 21 мая 1891 года. Въ этомъ совѣщаніи сдѣланы были, между прочимъ, указанія на такіе продукты, какъ фаринъ или молотый песокъ, близко подходящій по внѣшнему виду къ рафинадной пудрѣ, и на различные другія сахарныя издѣлія, на приготовленіе коихъ можетъ съ одинаковымъ успѣхомъ примѣняться какъ рафинадъ, такъ и сахарный песокъ. Къ подобнымъ издѣліямъ, относятся, между прочимъ, кристаллизованный леденецъ (кандисъ), леденецъ-карамель, постный сахаръ и др. Хотя относительно различныхъ видовъ сахара и сахарныхъ продуктовъ, подлежащихъ и подлежащихъ обложенію дополнительнымъ акцизомъ, и даны возможно подробныя указанія въ инструкціи Министерства Финансовъ 14 іюля 1892 года по примѣненію законовъ о дополнительномъ акцизѣ съ рафинированнаго и приготовленнаго на подобіе рафинада сахара, тѣмъ не менѣе недоразумѣнія продолжали возникать и по введеніи въ дѣйствіе означенныхъ законовъ и инструкціи касались частью измельченнаго сахарнаго песка и сахарной пудры, частью же сахара-леденца и постнаго сахара. Въ отношеніи измельченнаго сахарнаго песка возбуждалось сомнѣніе, не слѣдуетъ-ли подвергать дополнительному обложенію песокъ, полученный простою размолкою кусковъ, выпутыхъ изъ пробѣлочныхъ турбинъ; относительно пудры возникалъ вопросъ, можетъ-ли быть допускаемо приготовленіе ея въ кондитерскихъ заведеніяхъ для собственныхъ надобностей; равнымъ образомъ къ

сомнѣнію подавалъ поводъ кристаллизованный леденецъ (кандисъ), приготовляемый иногда въ особыхъ для сего заведеніяхъ, но нерѣдко представляющій кондитерское издѣліе и употребляемый въ нѣкоторыхъ случаяхъ, какъ лѣкарственное средство. Что касается постнаго сахара, приготовляемаго въ различныхъ заведеніяхъ роспускомъ въ водѣ обыкновеннаго сахара, съ примѣсью фруктовыхъ и ягодныхъ соковъ, миндальнаго молока и пр., то хотя продуктъ этотъ по своему наружному виду (въ прессованныхъ плиткахъ) и подходитъ подѣ понятіе о сахарѣ, приготовленномъ на подобіе рафинада, но едва-ли можетъ считаться рафинадомъ уже потому, что содержитъ постороннія примѣси, которыхъ въ настоящемъ рафинадѣ не должно быть.

По всѣмъ изложеннымъ соображеніямъ, какъ относительно неблагоприятнаго вліянія, какое можетъ имѣть дополнительное обложеніе рафинированнаго сахара на интересы песочно-сахарныхъ заводчиковъ и свеклосахарной промышленности, такъ и относительно тѣхъ практическихъ неудобствъ и недоразумѣній, которыя встрѣтились при примѣненіи закона объ обложеніи, вслѣдствіе недостаточной опредѣлительности понятія и признаковъ рафинированнаго сахара, и которыхъ никогда не возникало въ отношеніи сахарнаго песка, какъ объекта обложенія, — признано болѣе целесообразнымъ слить дополнительное обложеніе рафинада съ общимъ акцизомъ на сахаръ, повсѣсивъ только размѣръ послѣдняго акциза, соотвѣственно потребностямъ государственнаго казначейства и такимъ образомъ возвратиться къ одной, принятой у насъ съ 1881 года, системѣ обложенія сахарнаго песка, какъ основнаго продукта свеклосахарнаго производства. Такое переложеніе дополнительнаго акциза рафинада на сахарный песокъ оправдывается еще простотою означенной системы и тѣмъ, что примѣненіе ея шло до сихъ поръ исполнѣ успѣшно. Заводчики съ этою системою совершенно свыклись и, послѣ установленія закономъ 20 февраля 1889 г. наиболѣе удобныхъ для нихъ сроковъ взноса акциза, привороченныхъ къ срокамъ выработки и продажи сахара, не встрѣчаютъ затрудненій къ своевременной уплатѣ акциза, тогда какъ для рафинадныхъ заводчиковъ вниманіе дополнительнаго акциза составляло нововведеніе, съ которымъ они могли-бы освоиться лишь по прошествіи болѣе или менѣе продолжительнаго времени. Наконецъ, нельзя не имѣть въ виду также того, что основнымъ, такъ сказать, товаромъ въ сахарной торговлѣ является не рафинадъ, а сахарный песокъ, который служитъ почти исключительнымъ предметомъ всѣхъ биржевыхъ сдѣлокъ съ сахаромъ и цѣною котораго регулируются цѣны рафинада. Слѣдовательно и въ этомъ отношеніи сахарный песокъ, какъ объектъ

обложения акцизомъ, имѣть преимущество передъ рафинадомъ.

Въ этихъ видахъ Высочайше утвержденнымъ 12 текущаго января мнѣніемъ Государственнаго Совѣта дополнительный акцизъ съ рафинированнаго сахара съ 1 сентября 1894 года отмененъ, а взаимно того и съ того-же срока, по соображеніи съ нуждами государственнаго казначейства, акцизъ съ сахара повышенъ до 1 р. 75 к. съ пуда. Хотя такое повышение акциза — на 75% противъ существующаго размѣра съ сахарнаго песка и на 25% противъ настоящаго обложения рафинада — представляется довольно значительнымъ, но въ дѣйствительности оно составитъ не 75 к. на пудъ, а только 35 к., такъ какъ съ введеніемъ повышеннаго акциза отменено обложение дополнительнымъ акцизомъ рафинада, ибо какъ дополнительный акцизъ, такъ и основной — съ сахарнаго песка — одинаково уплачиваются потребителями. При постоянно-же уменьшающейся стоимости выработки сахарнаго песка, не превышавшей въ періодъ 1890/1 г. на заводахъ Юго-западнаго края 3 р. за пудъ (безъ акциза), а въ среднемъ составлявшей: въ Кіевской губ. — 2 р. 39 к., въ Подольской 2 р. 63 к., а въ Волынской — 2 р. 32 к. (безъ акциза) — въ зависимости отъ усовершенствованія техники свеклосахарнаго производства, сокращенія расходовъ на заводскую администрацію и рабочихъ, болѣе строгой браковки свекловицы, удешевленія доставки послѣдней на заводы и пр. — есть полное основаніе полагать, что и при повышеніи акциза, продажная цѣна сахарнаго песка все-таки будетъ ниже той, до которой песокъ этотъ достигалъ на кіевской биржѣ въ іюлѣ истекшаго года (5 р. 50 к. — 5 р. 70 к.). По сравненію съ размѣрами обложения сахара въ нѣкоторыхъ иностранныхъ государствахъ, предполагаемый налогъ также представляется довольно умереннымъ, такъ какъ, напр., въ Бельгіи обыкновенный сахаръ-сырецъ оплачивается 1 р. 84 к. мет. или 2 р. 94 к. кред. съ пуда; во Франціи одинъ основной акцизъ съ сахара (по нормальному его выходу изъ свекловицы) составляетъ 1 р. 64 к. мет. или 2 р. 62 к. кред. съ пуда; съ дополнительнымъ-же сборомъ, уплачиваемымъ при выпускѣ сахара съ завода, въ размѣрѣ 82 к. мет. или 1 р. 31 к. кред. съ пуда, полный акцизъ съ сахара выражается цифрой 2 р. 46 к. мет. или 3 р. 93 к. кред. съ пуда (по расчету на рафинадъ); въ Голландіи сахаръ-сырецъ (съ содержаніемъ свыше 99% кристаллическаго сахара) обложенъ 2 р. 33 к. мет. или 3 р. 73 к. кред. съ пуда; въ Италіи съ сахара I кл. взимается 2 р. 50 к. мет. или 4 р. кред., а съ сахара II кл. — 2 р. 30 к. мет. или 3 р. 68 к. кред. съ пуда; наконецъ, въ Австро-Венгріи взимается 1 р. 11,3 к. мет. или 1 р. 78 к. кред. съ пуда. Только въ Германіи сахаръ обложенъ нѣсколько ниже 1 р. 75 к. съ пуда, а именно:

акцизъ съ сахара, по закону 31 мая 1891 г., составляетъ 91,5 к. мет. или 1 р. 43 к. кред.

Что касается срока, съ котораго предполагается ввести взиманіе акциза въ повышенномъ размѣрѣ, то на основаніи примѣчанія къ ст. 3 временныхъ правилъ объ акцизѣ съ сахара, законъ о томъ долженъ былъ быть изданъ по крайней мѣрѣ за два года до введенія его въ дѣйствіе, — какое, согласно сему, и могло имѣть мѣсто, начиная съ періода сахароваренія 1894/5 г. Въ упомянутомъ постановленіи хотя и не указано прямо, слѣдуетъ-ли объявлять о новомъ размѣрѣ акциза впередъ за два календарныхъ года или-же за два періода сахароваренія, но ясно, что рѣчь идетъ о послѣднемъ, такъ какъ самое постановленіе имѣло цѣлью дать сахарозаводчикамъ возможность основывать свои расчеты на заранѣ извѣстныхъ имъ данныхъ. И дѣйствительно, въ сахарной промышленности всѣ расчеты приурочиваются къ періодамъ сахароваренія, а потому для интересовъ заводчиковъ всего важнѣе, чтобы при увеличеніи акциза принимались въ соображеніе эти періоды, а не простые годовые сроки. Сообразно сему въ новомъ законѣ, съ установленіемъ новаго размѣра акциза въ 1 р. 75 к. съ 1 сентября 1894 г., оговорено въ то-же время, что въ случаѣ необходимости возвышенія установленнаго акциза съ сахара, законъ о томъ имѣть быть изданъ съ такимъ расчетомъ времени, чтобы онъ могъ быть введенъ въ дѣйствіе не ранѣе, какъ по прошествіи двухъ періодовъ сахароваренія, считая и текущій, если только онъ былъ обнародованъ не позже января того года, который предшествуетъ году вступленія его въ силу. Сообразно съ цифрой поступленія акциза съ сахара за два предшествовавшіе года (въ 1890 г. 21.463,390 р., а въ 1891 г. — 20.660,091 р.), когда акцизъ этотъ взимался въ размѣрѣ 1 р. съ пуда, можно, съ повышеніемъ его до 1 р. 75 к., ожидать при благоприятныхъ обстоятельствахъ увеличенія общей цифры дохода съ сахара до 30 мил. р.

Одновременно съ дополнительнымъ обложеніемъ рафинированнаго сахара установленъ былъ особый патентный сборъ съ рафинадныхъ заводовъ въ размѣрѣ 5 р. съ каждой тысячи пудовъ выдѣланнаго или рафинированнаго сахара и такой-же дополнительный сборъ съ свеклосахарно-рафинадныхъ заводовъ, рафинирующихъ какъ свои, такъ и покупные пески, независимо отъ патентнаго сбора, уплачиваемаго послѣдними заводами согласно ст. 3 временныхъ правилъ объ акцизѣ съ сахара. Установленіе этого сбора признано было справедливымъ на основаніи того соображенія, что такому сбору подлежитъ не только большая часть производствъ, имѣющихъ предметомъ выдѣлку продуктовъ, оплачиваемыхъ акцизомъ, но также нѣкоторые изъ заводовъ, обращаю-

шихъ обложенные акцизомъ продукты въ издѣлія лучшаго качества, а слѣдовательно и болѣе цѣнные, къ каковымъ и относятся именно заводы рафинадные и свеклосахарно-рафинадные. Съ другой стороны, въ пользу сохраненія установленнаго закономъ 14 мая 1890 г. патентнаго сбора съ рафинадныхъ и свеклосахарно-рафинадныхъ заводовъ говорить необходимость надзора за этими заводами, а въ особенности за заводами свеклосахарно-рафинадными, такъ какъ на первыхъ долженъ производиться поѣздочный контроль поступающихъ съ песочно-сахарныхъ заводовъ песковъ, на вторыхъ-же необходимо бдительное наблюдение какъ за выпускомъ съ нихъ готовыхъ продуктовъ, такъ и за поступленіемъ на оные собственныхъ и покупныхъ песковъ и вообще за всѣмъ ходомъ производства, представляющимся въ данномъ случаѣ особенно сложнымъ. Въ возмѣщеніе расходовъ на такое усиленіе надзора и долженъ служить означенный сборъ, а потому, принимая, вмѣстѣ съ тѣмъ, во вниманіе сравнительную незначительность такового, признано возможнымъ и справедливымъ сохранить патентный сборъ съ рафинадныхъ и свеклосахарно-рафинадныхъ заводовъ и на будущее время. Порядкомъ уплаты дополнительнаго патентнаго сбора установленъ слѣдующій. Рафинадные и свеклосахарно-рафинадные заводы, рафинирующие какъ свои, такъ и покупные пески, уплачиваютъ до открытія производства въ каждый періодъ по двѣсти пятьдесятъ рублей за первые пятьдесятъ тысячъ пудовъ сахара-сырца, поступившаго на заводъ для рафинировки, и затѣмъ по пяти рублей съ каждой послѣдующей тысячи пудовъ выдѣланнаго и выпущеннаго съ оныхъ рафинированнаго сахара; на заводахъ-же свеклосахарно-рафинадныхъ, подвергающихъ рафинировкѣ лишь сахаръ-сырецъ собственного производства, расчетъ и взносъ дополнительной патентной платы за рафинированіе сахара производится на основаніяхъ, установленныхъ для заводовъ свеклосахарныхъ. Патентъ на новое производство рафинированнаго сахара не можетъ быть выдаваемъ до взноса заводчикомъ всей причитающейся съ него суммы дополнительнаго патентнаго сбора по предшествующему производству.

Согласно ст. 24 временныхъ правилъ объ акцизѣ съ сахара, выпускъ сахара съ заводовъ долженъ производиться въ особыхъ помѣщеніяхъ, въсѣмъ не менѣе 5 пуд. въ каждомъ. Закономъ-же 10 іюня 1892 г. для выпуска съ заводовъ въ продажу рафинированнаго сахара, подлежащаго дополнительному акцизу, наименьшій предѣльный въсѣмъ помѣщеній съ такимъ сахаромъ опредѣленъ въ 3 пуда. Слѣва эта сдѣлана въ видахъ представленія нашему рафинаду возможности успѣшнѣе конкурировать на восточныхъ рынкахъ съ рафинадомъ иностраннымъ (австрійскимъ и фран-

цузскимъ), который, примѣнительно къ условіямъ сахарной торговли на сказанныхъ рынкахъ, отправляется туда упакованнымъ въ помѣщенія въсѣмъ въ 50 кил. (3,05 пуд.). Кроме того, такая-же уменьшенная упаковка представляется необходимой и при отправкѣ рафинада въ Закавказскій край и на восточныя окраины Сибири, по условіямъ передвиженія грузовъ въ этихъ мѣстностяхъ — гужевымъ или вьючнымъ способомъ — иногда на весьма значительныя разстоянія. Такъ какъ приведенныя и нѣкоторыя другія соображенія въ пользу упаковки рафинада въ 3-хъ пудовыя помѣщенія, принятія Государственнымъ Совѣтомъ во вниманіе при разсмотрѣніи представленія Министерства Финансовъ 2 апрѣля 1892 г., не утратятъ своего значенія и по отжибѣ дополнительнаго обложенія рафинада, постановленіе закона 10 іюня 1892 г., относительно допущенія упаковки рафинада въ помѣщенія въсѣмъ въ 3 пуда, сохранено въ силѣ и на будущее время.

Наконецъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда, по имѣющимся свѣдѣніямъ, находящемуся на заводѣ имущество недостаточно обезпечиваетъ слѣдующіе съ него платежи, вслѣдствіе чего для казны возникаетъ опасность неполученія полностью такихъ платежей, закономъ 12 января 1893 года Министру Финансовъ предоставлено требовать отъ такого завода дополнительнаго обезпеченія въ своемъ временномъ взносѣ акциза или, въ случаѣ непредставленія такового, воспрещать выпускъ съ завода сахара впредъ до уплаты акциза. При этомъ акцизъ за сахаръ, уже выпущенный съ завода долженъ быть обезпеченъ или наличнымъ на заводѣ сахаромъ, по цѣнѣ, опредѣляемой Министромъ Финансовъ, или-же другимъ какимъ-либо имуществомъ, соответствующимъ по своей стоимости суммѣ обезпечиваемаго акциза.

— 33 —

Урожай 1892 года.

Въ виду неурожая 1891 года, охватившаго огромный районъ восточной и средней черноземной полосы Европейской Россіи и западной части Азіатской, центральный статистическій комитетъ долженъ былъ отложить наступившій срокъ новой переписи земельнаго распредѣленія площади до болѣе благоприятнаго времени, т. е. до наступленія болѣе нормальнаго положенія, нарушеннаго означеннымъ неурожаемъ. Но такъ какъ населеніе пострадавшихъ отъ неурожая мѣстностей, лишившись средствъ къ прокормленію, вынуждено было во многихъ случаяхъ значительно сократить размѣры посѣвовъ и измѣнить самый характеръ посѣвовъ, засѣвая совершенно другими, противъ прежнихъ лѣтъ, хлѣбами, то несомнѣнно должны были измѣниться общее рас-

предѣленіе площади и раздѣленіе ея по родамъ хлѣбовъ. Вслѣдствіе сего и въ виду важности выясненія въ настоящемъ году какъ самаго положенія урожая 1892 года, такъ вліянія на него послѣдствій неурожая 1891 года было признано необходимымъ имѣть самыя точныя свѣдѣнія объ измѣненіи всей площади посѣвовъ, а также и всѣхъ ея видоизмѣненій. Поэтому было предложено губернаторамъ сдѣлать зависящее распоряженіе о собраніи по сему предмету надлежащихъ свѣдѣній черезъ подвѣдомственныхъ имъ чиновъ и волостныхъ правленій, а по провѣркѣ ихъ секретаремъ мѣстнаго губернскаго статистическаго комитета доставить въ центральный статистическій комитетъ. Вслѣдствіе сложности самаго вопроса, свѣдѣнія отъ губернаторовъ получались медленно, даже въ концѣ ноября, отъ нѣкоторыхъ съ объясненіемъ пріемовъ полученія ихъ и съ указаніемъ причинъ уменьшенія или увеличенія запашекъ въ той или другой мѣстности. Всѣ эти объясненія, главнымъ образомъ, сводятся къ слѣдующему. Уменьшеніе посѣвной площади объясняется упадкомъ скотоводства и, слѣдовательно, недостаткомъ удобренія, запущеніемъ полей подлуга, вслѣдствіе невыгодности вести хлѣбопашество, переходомъ многихъ хозяйствъ съ трехпольной системы на многопольную, т. е. къ посѣву кормовыхъ травъ, уходомъ многихъ крестьянъ на заработки въ другія мѣста, вслѣдствіе чего многія поля заброшены и остались безъ обсемененія, недостаткомъ посѣвныхъ сѣмянъ и рабочаго скота, сокращеніемъ хлѣбопашества за недостаткомъ оборотнаго капитала и т. д. Особенно сильное уменьшеніе посѣвныхъ площадей замѣчается какъ у крестьянъ, такъ и у частныхъ владѣльцевъ въ тѣхъ губерніяхъ, которыя были поражены неурожаемъ 1891 года. Увеличеніе произошло, по замѣчанію губернаторовъ, отъ усиленной распахки земель, считавшихся прежде неудобными, и площадей, находившихся прежде подъ лѣсами, а у крестьянъ, кромѣ означенныхъ причинъ, отъ пріобрѣтенія покупкою земель отъ частныхъ землевладѣльцевъ. Въ бывшихъ губерніяхъ Царства Польскаго, въ которыхъ особенно увеличилась площадь посѣвныхъ земель какъ у крестьянъ, такъ и у частныхъ владѣльцевъ, это увеличеніе происходило отъ другихъ причинъ. Во-первыхъ, здѣсь крестьянскій надѣлъ раздѣляется на основной и дополнительный; изъ нихъ первый представляетъ изъ себя величину болѣе или менѣе постоянную, величина-же втораго измѣняется постоянно въ сторону увеличенія вслѣдствіе добровольныхъ соглашеній крестьянъ съ владѣльцами о замѣнѣ сервитутовъ. Во-вторыхъ, значительную часть частныхъ собственниковъ въ нѣкоторыхъ губерніяхъ представляетъ изъ себя мелкая

шляхта, земли которой до послѣдняго времени не поддавались точной регистраціи, вслѣдствіе необычайной ихъ чрезполосности и упорнаго стремленія шляхты платить налоги съ возможно меньшаго количества земли. Въ настоящее время мѣрами правительства произведено измѣреніе помянутыхъ земель, хотя все еще не повсемѣстно, вслѣдствіе чего посѣвная площадь увеличилась почти на 25%.

Центральный статистическій комитетъ, хотя и вычислилъ урожай 1892 года на основаніи посѣвныхъ площадей, полученныхъ вышеозначеннымъ способомъ, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, признаетъ этотъ пріемъ не строго научнымъ и притомъ сифиннымъ, а потому произвелъ вторичное вычисленіе урожая этого года на основаніи переписи поземельной собственности 1887 года. Кромѣ того, комитетомъ разработаны сравнительныя данныя объ увеличеніи или уменьшеніи посѣвной площади въ 1892 года противъ таковой-же въ 1887 года. Изъ этихъ данныхъ усматривается, что въ 1892 г. произошло значительное сокращеніе посѣвной площади, а именно на 848,400 десятинъ противъ таковой-же въ 1887 г. Тѣмъ не менѣе, несмотря на довольно значительное уменьшеніе общей посѣвной площади (на 848,400 десятинъ) въ 1892 году, противъ таковой-же 1887 года, и на приростъ сельскаго населенія, достигающаго 7.180,700 душъ обоого пола, количество сбора хлѣбовъ, а равно и остатокъ на одну душу обоого пола остались почти одинаковыми, при перечисленіи какъ по посѣвнымъ площадямъ 1892 года, такъ и по площадямъ 1887 года, что видно изъ слѣдующихъ данныхъ, показывающихъ сборъ и остатокъ однихъ хлѣбовъ, безъ картофеля:

	По свѣдѣніямъ 1892 г.	По свѣдѣніямъ 1887 г. Четверти.	Въ 1892 г. болѣе (+) или менѣе (-).
Собрано:			
всѣхъ хлѣбовъ	292,618,100	297,383,400	— 4,765,300
озимыхъ	124,172,700	127,469,600	— 3,296,900
яровыхъ	168,445,400	169,913,800	— 1,468,400
Пуд.			
Остатокъ на 1 душу:			
всѣхъ хлѣбовъ	21,01	21,14	— 0,13
озимыхъ	10,11	10,33	— 0,22
яровыхъ	10,90	10,81	+ 0,09

Въ отдѣльности особенное уменьшеніе посѣвной площади, а слѣдовательно и количества сбора, послѣдовало въ восточной и центральной половинахъ Европейской Россіи, а увеличеніе въ западной половинѣ и въ Царствѣ Польскомъ.

По отношенію къ отдѣльнымъ видамъ хлѣбовъ общіе итоги сбора, сравнительно съ урожаями минувшихъ лѣтъ, распределяются слѣдующимъ образомъ:

Урожай 1892 г.	Измѣненіе противъ					Чистый оста- токъ. Тысячи пу- довъ.	На душу обоего пола сельскаго населенія.				
	1889.	1890.			1891.		1889.	1890.	1891.	1892.	
		Тысячи четвертой.									
Рожь	108.887,3	+	6.358,8	— 12.442,3	+	18.223,5	738.683,8	7,90	10,53	7,18	8,75
Озимая пшеница	15.285,4	+	6.493,6	— 20,0	+	3.276,1	115.412,6	1,09	1,54	1,13	1,25
Яровая »	29.378,7	+	3.258,4	— 5.796,0	+	10.910,0	216.499,9	3,09	1,89	1,46	2,56
Овесь	80.469,1	—	10.855,3	— 16.681,6	+	3.005,4	315.431,8	4,46	4,98	3,58	3,62
Ячмень	31.489,0	+	8.581,5	— 2.013,5	+	6.055,1	202.009,4	1,21	2,34	1,95	2,39
Полба	1.305,0	—	1.071,7	— 494,3	+	254,9	4.788,7	0,19	0,07	0,00	0,06
Гречиха	8.403,5	—	1.780,1	— 102,3	+	858,2	40.213,9	0,37	0,38	0,43	0,48
Просо	10.090,1	+	4.040,4	— 887,3	+	3.906,5	90.181,1	0,72	1,04	0,68	1,07
Кукуруза	3.675,8	+	1.108,3	— 392,8	—	1.265,5	33.117,7	0,33	0,49	0,59	0,39
Горохъ	8.634,2	+	1.164,0	— 154,1	+	907,3	27.887,6	0,14	0,35	0,25	0,33

Въ 1892 году въ первый разъ разработаны данныя объ урожаѣ въ губерніяхъ сѣвернаго Кавказа—Кубанской, Ставропольской и Терской. Выводы по этимъ губерніямъ представляются слѣдующими:

	Кубан- ская.	Ставро- польская.	Терская.	Итого.
Собрано всего въ тысячахъ пудовъ.				
Рожь	1.189,9	338,4	176,0	1.654,3
Озимая пшеница	6.584,8	2.429,3	305,5	9.319,6
Яровая »	2.003,7	659,5	6,8	2.670,0
Овесь	2.311,0	447,7	87,1	2.845,8
Ячмень	2.449,8	644,9	187,5	3.282,3
Полба	1,2	—	0,4	1,6
Гречиха	34,9	1,2	17,7	53,8
Просо	377,5	168,4	197,9	743,8
Кукуруза	203,6	0,2	410,2	614,0
Горохъ	15,0	0,9	39,7	55,6
Картофель	766,1	48,5	112,4	927,0
Всѣ хлѣба (безъ картофеля)	15.121,4	4.690,5	1.878,8	21.190,7
Озимые	7.724,7	2.767,7	481,5	10.973,9
Яровые	7.396,7	1.922,8	897,3	10.216,8

	Чистый остатокъ на 1 душу въ пудахъ.			
Рожь	7,55	4,80	2,05	5,62
Озимая пшеница	44,34	35,80	3,62	82,33
Яровая »	13,46	9,90	0,09	9,34
Овесь	9,78	3,86	0,58	6,11
Ячмень	15,55	7,70	1,41	10,20
Полба	0,00	—	0,00	0,00
Гречиха	0,18	0,01	0,16	0,12
Просо	2,68	2,43	2,72	2,63
Кукуруза	1,56	0,00	6,57	2,41
Горохъ	0,09	0,02	0,58	0,19
Картофель	4,21	0,57	1,26	2,61
Всѣ хлѣба (безъ картофеля)	95,17	64,52	17,78	68,95
Озимые	51,89	40,60	5,67	31,95
Яровые	43,28	23,92	12,11	31,00

Такой прекрасный урожай въ губерніяхъ Кубанской и Ставропольской можетъ сравниться только съ урожаемъ нашихъ южныхъ губерній, и то только въ благопріятные годы. Что касается Терской области, то и тамъ урожай покрываетъ

съ избыткомъ всѣ нужды мѣстнаго потребленія. Абсолютный остатокъ всѣхъ хлѣбовъ, безъ картофеля, за вычетомъ посѣвныхъ сѣмянъ, въ этихъ губерніяхъ выразился въ 171.876,500 пуд.; принимая населеніе въ 2.491,500 душъ обоего пола и считая 13 пудовъ достаточнымъ для продовольствія одной души, потребное для мѣстнаго населенія количество выразится 32.389,500 пуд., слѣдовательно, должно оказаться въ текущемъ году болѣе 130.000,000 пудовъ свободнаго остатка.

Что касается, наконецъ, подробныхъ цифровыхъ данныхъ о результатахъ сбора хлѣбовъ въ 1892 г., сравнительно съ таковыми-же за послѣдніе 3 года и объ измѣненіяхъ площадей посѣвовъ въ 1892 году по губерніямъ, то они будутъ даны въ слѣдующемъ номерѣ *Вѣстника*.

— 33 —

Мѣры къ поощренію русскаго судостроенія и мореходства.

Подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Финансовъ, тайнаго совѣтника Ермолова учреждена при Министерствѣ Финансовъ особая коммисія для обсужденія вопроса о мѣрахъ къ поощренію русскаго судостроенія и мореходства. На разсмотрѣніе означенной коммисіи, между прочимъ, представлены три записки по этому вопросу. Въ виду большаго интереса, который представляютъ эти записки, какъ отражающія все болѣе усиливающееся въ обществѣ сознание необходимости развитія нашего собственнаго коммерческаго флота и тѣ предположенія о способахъ поощренія нашего судостроенія и мореходства, какія существуютъ въ настоящее время въ обществѣ, мы приводимъ ниже ихъ краткое содержаніе. Считаемо при этомъ необходимымъ оговорить, что мнѣнія, въ нихъ выраженные, подлежатъ обсужденію вышеупомянутой коммисіи и ими отнюдь не обуславливается рѣшеніе, къ какимъ можетъ по обсужденію этого дѣйствительно весьма серьезнаго вопроса придти коммисія. Опубликованіемъ этихъ мнѣній могутъ быть вызваны новыя предложенія, весьма желательныя для полноты сужденія по настоящему вопросу. Первая записка заключаетъ проектъ правилъ о поощреніи морскаго купеческаго судостроенія и мореходства, съ объяснительною запискою къ нему, и принадлежитъ тайному совѣтнику К. А. Снальковскому, вторая записка директора балтійскаго судостроительнаго завода Кази о таможенной пошлинѣ на суда мор-

скія и рѣчныя; третья — мнѣніе проф. Менделѣева о способахъ для поощренія мореходства и судостроенія въ Россіи.

Переходя къ разсмотрѣнію перваго проекта, начнемъ съ изложенія мѣръ, предлагаемыхъ авторомъ, затѣмъ остановимся на тѣхъ соображеніяхъ, какія имъ руководили. Проектъ т. с. Скальковского распадается на двѣ части. Первая — касается содѣйствія въ приобрѣтеніи судовъ, вторая — содѣйствія большому морскому плаванію. Для поощренія строителей на русскихъ верфяхъ мореходныхъ купеческихъ судовъ большаго плаванія, вмѣстимостью свыше 100 тоннъ, авторъ предполагаетъ назначить, срокомъ на десять лѣтъ, слѣдующія преміи: а) за корабель желѣзнаго и стального судна по 30 р. за тонну валовой вмѣстимости; б) за двигательные механизмы, установленные на паровыхъ судахъ и за вспомогательные аппараты по 4 р. съ пуда; в) за котлы, снабжающіе паровыя суда паромъ, равно какъ и за трубы для этого и всѣ принадлежности котельнаго отдѣленія по 1 р. 20 к. съ пуда обыкновенныхъ котловъ и по 2 р. 40 к. съ пуда котловъ водотрубныхъ. Независимо отъ сего, предполагается предоставить также право на полученіе премій при всякой передѣлкѣ судна на русской верфи, послужившей къ увеличенію вмѣстимости его. Премія рассчитывается согласно вышеуказанному тарифу соответственно числу тоннъ увеличенія вмѣстимости. Премія за двигательные механизмы и вспомогательныя принадлежности выдается также и при установкѣ ихъ на суднѣ послѣ его постройки. Въ случаѣ замѣны старыхъ котловъ новыми, владѣльцу судна предоставляется вознагражденіе въ размѣрѣ 60 к. за каждый пудъ новыхъ котловъ русской конструкціи, но безъ принадлежащихъ къ нимъ трубъ. Указанную выше премію за постройку корабельныхъ, двигательныхъ механизмовъ и котловъ предполагается увеличить на одну пятаю для паровыхъ судовъ, приспособленныхъ для военныхъ надобностей по чертежамъ, предварительно одобреннымъ Морскимъ Министерствомъ. Преміи предоставляются исключительно судамъ, построеннымъ или передѣланнымъ изъ русскихъ матеріаловъ и получившимъ 1-й классъ по правиламъ Англійскаго Lloyd's. Преміи предполагаются къ уплатѣ вслѣдъ за внесеніемъ судна въ корабельный списокъ и полученіемъ патента на большое плаваніе. Судамъ-же, назначеннымъ для плаванія по Каспійскому морю, премій вовсе не полагается. Въ случаѣ необходимости приобрѣтенія морскихъ купеческихъ судовъ, вмѣстимостью не менѣе 2,000 тоннъ, такой скорости и такого типа, которая не могутъ быть построены на русскихъ верфяхъ, проектомъ предоставляется Министру Финансовъ разсрочивать уплату таможенной пошлины за подобныя суда на срокъ не долѣе 10 лѣтъ съ начетомъ изъ пяти процентовъ годовыхъ и съ уплатою долга равными каждыи годъ частями, долгъ-же обеспечивается самимъ судномъ, которое должно быть застраховано въ суммѣ не менѣе остающагося неуплаченныхъ долга, причемъ страховые полисы должны быть представляемы своевременно въ подлежащую таможену. Паровыя суда, за постройку коихъ выданы преміи или кои приобрѣтены съ разсрочкою таможенныхъ пошлинъ, проектомъ запрещается продавать за границу безъ разрѣшенія Министра Финансовъ, даваемого по соглашенію съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ. Наконецъ, предполагается отнѣсти сборъ въ одинъ процентъ, установленный за продажу русскихъ купеческихъ судовъ, а равно не подвергать никакому особому сбору продажу участія въ русскомъ купеческомъ суднѣ, если покупатель русской подданный, при переходѣ-же права собственности къ ино-

странцу, при условіи, что судно будетъ и впредь плавать подъ русскимъ флагомъ, вносить при совершеніи нотаріальнаго акта пошлину съ цѣнности въ четыре процента.

Въ видахъ содѣйствія большому морскому плаванію предполагается установить навигаціонную премію. Такая премія присвоивается въ теченіе двадцати лѣтъ русскимъ паровымъ мореходнымъ купеческимъ судамъ, кромѣ плавающихъ въ Каспійскомъ морѣ, и притомъ исключительно судамъ большаго плаванія и выдается за плаваніе въ заграничныхъ водахъ какъ между русскими и иностранными, такъ и исключительно даже между иностранными портами. До 1893 года проектомъ предполагается эту премію выдавать также и за плаваніе изъ русскаго порта въ русскій-же портъ, на другомъ морѣ лежащій. За плаваніе въ сибирскіе порты Ледовитаго океана премія сохраняется въ теченіе всего срока дѣйствія закона. Навигаціонная премія рассчитывается въ теченіе первыхъ десяти лѣтъ за каждую тонну грузовой вмѣстимости и за каждую тысячу пройденныхъ миль по 60 коп. для судовъ русской постройки; въ теченіе-же слѣдующихъ десяти лѣтъ она уменьшается ежегодно на одну десятую часть. За плаваніе по ту сторону Суэзскаго канала, въ Сѣверную и Южную Америку, въ Африку (кромѣ средиземноморскихъ портовъ) и въ Австралію означенную премію предполагается выдавать въ полторномъ размѣрѣ и въ сибирскіе порты Ледовитаго океана въ двойномъ. Въ половинномъ размѣрѣ премія устанавливается для судовъ иностранной постройки, за исключеніемъ судовъ, получившихъ право носить русскій флагъ до изданія проектируемаго закона; суда эти приравниваются къ судамъ русской постройки. Кромѣ того, навигаціонная премія понижается на половину для рейсовъ сверхъ первыхъ двадцати пяти тысячъ миль, если судно плавало въ заграничныхъ водахъ въ теченіе года, не принимая ни разу груза въ русское портѣ. Возвращаются преміи на одну пятаю для пароходовъ, построенныхъ по чертежамъ, предварительно одобреннымъ Морскимъ Министерствомъ. Уплата премій производится по представленіи заинтересованными лицами расчетовъ и краткихъ о совершенномъ рейсѣ выписокъ изъ судового журнала. Въ основаніе означенныхъ расчетовъ принимаются особыя утвержденныя Министромъ Финансовъ, таблицы, показывающія кратчайшіе морскіе пути, по которымъ суда будутъ совершать рейсы, и слѣдующія за эти рейсы преміи. Въ случаѣ захода въ порты, не означенные въ таблицѣ, судовладельца входить съ просьбою къ Министру Финансовъ, который, по сношеніи съ Морскимъ Министерствомъ, утверждаетъ представленныя судовладельцами исчисленія пройденныхъ миль. Навигаціонными преміями суда могутъ пользоваться лишь при условіи, что грузовая вмѣстимость ихъ не менѣе 100 тоннъ и что продолжительность службы не превосходила въ моментъ изданія закона 15 лѣтъ. Суда, пользовавшіяся преміею, не могутъ быть продаваемы заграничу безъ разрѣшенія Министра Финансовъ, по соглашенію съ Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ, а въ случаѣ войны могутъ быть со всѣмъ инвентаремъ потребованы правительствомъ, причемъ судамъ, съ принятіемъ на счетъ казны топлива и содержанія команды, а также ремонта, уплачивается по 50 к. въ недѣлю съ тонны грузовой вмѣстимости. Не имѣютъ права на премію суда, занятыя рыболовнымъ и звѣринымъ ловомъ, китобойствомъ, плавающимъ, согласно установленному росписанію, по линиямъ, за содержаніе коихъ назначена особая помиліонная плата, и яхты, а равно суда, на которыхъ болѣе четверти иностранныхъ матросовъ или на коихъ

судовныя книги не будутъ вестись на русскомъ языкѣ. Наконецъ, всякій корабельщикъ судна, получающаго навигаціонную премію, обязывается безплатно перевезти корреспонденцію, вручаемую ему почтовымъ ведомствомъ или-же имѣющую быть доставленною миссіями и консульствами. Безплатно долженъ перевозиться также почтовый агентъ, назначенный для сопровожденія корреспонденціи. Кромѣ навигаціонной преміи, русскимъ паровымъ мореходнымъ купеческимъ судамъ, не исключая и принадлежащихъ обществамъ, получающимъ помилныя платы, предполагается выдавать въ теченіе пяти лѣтъ, со времени изданія закона, премію за перевозку изъ русскихъ портовъ переселенцевъ изъ русскихъ подданныхъ, въ одинъ изъ русскихъ портовъ Тихаго океана въ размѣръ 25 р. съ человѣка. Такую-же премію проектомъ предполагается выдавать за перевозку переселенцевъ изъ русскихъ подданныхъ-евреевъ во всѣ иностранныя порты, кромѣ европейскіхъ и азіатскіхъ Чернаго моря. Уплата означенной преміи производится по представленіи заинтересованными лицами особому удостовѣренію о вывозѣ означенныхъ пассажировъ и о доставкѣ и высадкѣ ихъ въ портъ назначенія.

Третьею мѣрою для содѣйствія большому морскому плаванію предлагается возмѣненіе изъ казны русскимъ паруснымъ и паровымъ мореходнымъ купеческимъ судамъ, не исключая и принадлежащихъ обществамъ, получающимъ помилныя платы, при совершеніи большого плаванія въ теченіе десяти лѣтъ уплаченныхъ ими заграницею корабельныхъ, лоцманскихъ и другихъ портовыхъ сборовъ въ половинномъ размѣрѣ въ европейскіхъ портахъ, а равно азіатскихъ на Черномъ морѣ и Архипелагѣ лежащихъ, и полностью во всѣхъ прочихъ заграничныхъ портахъ. Далѣе предлагается сохранить въ силѣ, по срокъ окончанія дѣйствія проектируемаго закона, правила о возвратѣ пошлинъ, уплаченныхъ въ Суэзскомъ каналѣ, и при семъ возвращать не только плату съ тонны собственно за право прохода черезъ каналъ, но и прочіе сборы какъ-то: якорные, буксирные, лоцманскіе и проч. Возвратъ означенныхъ сборовъ долженъ производиться по представленіи заинтересованными лицами подлинныхъ счетовъ о произведенныхъ въ заграничныхъ портахъ уплатахъ, засвидѣтельствованныхъ русскими консулами или за неимѣніемъ оныхъ иностранными таможенными учрежденіями. Корабельные и портовые сборы всякаго рода и наименованія въ русскихъ портахъ должны составлять исключительную принадлежность казны. Приморскимъ-же городамъ, получавшимъ до изданія сего закона доходы отъ портовыхъ сборовъ, назначается впредь отчисленіе изъ этихъ сборовъ въ размѣрѣ одной пятой части съ тѣмъ, чтобы отчисленіе это не превышало количества сборовъ, собиравшихся городами отъ купеческаго мореходства до изданія сего закона. Примѣчаніемъ къ этой статьѣ, далѣе, предоставляется Министру Финансовъ по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ разобрать портовые сборы отъ сборовъ съ портовыхъ имуществъ, состоящихъ изъ безспорную городскую собственность и для окончательнаго урегулированія портовыхъ сборовъ войти въ законодательномъ порядкѣ о соотвѣствующихъ измѣненіи городского положенія. Затѣмъ предлагается понизить назначенный, согласно консульскому уставу, сборъ съ русскихъ купеческихъ судовъ въ иностранныхъ портахъ, опредѣливъ его впредь въ слѣдующемъ размѣрѣ: съ судна, отбывающаго изъ порта съ грузомъ, съ тонны 2 к., съ судна, отбывающаго, если оно остановилось случайно или принимало грузъ на рейдѣ, съ тонны 1 к., съ судна, отходящаго съ балластомъ, съ тонны $\frac{1}{2}$ к., съ судовъ-же, совершающихъ срочныя плаванія, вышеозна-

ченный сборъ взимать въ половинномъ размѣрѣ. Предполагается также извѣстить акціонерныя общества, имѣющія цѣлью купеческое мореходство, отъ платежа дополнительнаго раскладочнаго сбора. Наконецъ, предлагается предоставить съ 1896 года перевозку товаровъ или пассажировъ изъ одного русскаго порта въ другой исключительно въ пользу русскихъ подданныхъ и судовъ, плавающихъ подъ русскимъ флагомъ, даже при плаваніи изъ портовъ, не на одномъ и томъ-же морѣ лежащихъ, исключая плаванія въ сибирскіе порты Ледовитаго океана, а перевозку казенныхъ грузовъ изъ одного русскаго порта въ другой, не на одномъ и томъ-же морѣ лежащихъ, допускать не иначе, какъ на судахъ подъ русскимъ флагомъ, разрѣша исключенія только въ чрезвычайныхъ обстоятельствахъ и каждый разъ съ согласія Министра Финансовъ. Послѣдняя мѣра заключается въ предоставленіи греческимъ подданнымъ, занимавшимся на родинѣ мореходствомъ и имѣющимъ аттестаты хорошаго поведенія, поступать въ русское подданство черезъ годъ по пребываніи матросомъ на одномъ изъ русскихъ купеческихъ судовъ большого плаванія.

Въ основаніе вышеизложеннаго проекта правилъ о поощреніи морскаго купеческаго судостроенія и мореходства авторомъ положены нижеслѣдующія соображенія. При громадномъ значеніи торговаго флота не только для развитія экономическаго благосостоянія страны, но и для прочной постановки ея морскаго могущества, и при ничтожности русскаго торговаго флота, энергическое поощреніе его со стороны правительства является настоятельною необходимостью. Главныя успія должны быть направлены на развитіе торговаго флота большого плаванія, такъ какъ такого въ Россіи, можно сказать, теперь почти не существуетъ, кромѣ пароходовъ субсидируемыхъ обществомъ срочнаго пароходства и пароходства на Каспійскомъ морѣ, которое скорѣе русское внутреннее озеро, нежели море, между тѣмъ, развитіе купеческаго флота большого плаванія должно доставить Россіи громадныя выгоды. Съ расширеніемъ его значительныя суммы денегъ, извлекаемыя нынѣ иностранцами за фрахтъ, отъ 60 до 75 милл. р. въ годъ, останутся въ пользу собственныхъ подданныхъ, а съ развитіемъ судостроенія русскіе сырые матеріалы (дѣш, мѣдь, желѣзо, сталь, пенька, ленъ) при употребленіи въ судостроеніи будутъ превращаться въ продуктъ болѣе цѣнный; спросъ на нихъ призоветъ къ жизни новыя промыслы, которые, поощряя, въ свою очередь, разработку сырыхъ матеріаловъ, будутъ содѣйствовать народному благосостоянію. Затѣмъ, морская заграничная торговля, устанавливая прямыя сношенія русскихъ торговыхъ фирмъ съ иностранными торговыми домами и рынками, будетъ способствовать правильному развитію промышленности и торговли. Чрезъ прямыя сношенія русскіе торговые дома приобрѣтутъ возможность пользоваться дешевымъ кредитомъ иностранныхъ банкирскихъ домовъ, что имѣетъ въ области торговли весьма важное значеніе. Далѣе, имѣя достаточное число собственныхъ судовъ, русское купечество могло бы зимою, когда большая часть портовъ покрыта льдомъ, на собственныхъ судахъ посылать свои суда съ большою выгодною за границу въ тѣ государства, гдѣ они въ данный моментъ требуются, и такимъ образомъ открыть для государства новый источникъ весьма важнаго дохода. Наконецъ, упрочится будущность военнаго флота. Но для достиженія этой цѣли необходима энергическая денежная поддержка со стороны правительства, такъ какъ если прибрежному судокладу можетъ помочь сохраненіе монополіи русскихъ подданныхъ и противодѣйствіе обходамъ закона, ограждающаго русскій кабо-

такъ, а равно переустройство портового управления и портовой полиціи, то по отношенію къ мореходству большаго плаванія никакія подобныя мѣропріятія помочь не въ силахъ. Россія по отношенію къ торговому флоту большаго плаванія находится въ томъ положеніи, въ какомъ Англія находилась въ XVIII столѣтіи. Весь русскій навигаціонный матеріалъ, кромѣ нѣсколькихъ пароходовъ субсидированныхъ обществъ, по мнѣнію автора, мало удовлетворителенъ. Поощреніе судостроенія является такимъ образомъ первымъ условіемъ для развитія купеческаго флота. При тѣсной зависимости между судостроеніемъ и мореходствомъ послѣднее не можетъ получить желательнаго развитія до тѣхъ поръ, пока въ Россіи не водворится купеческое желѣзное судостроеніе на прочныхъ основаніяхъ, что при преобладаніи Англіи въ судостроительной промышленности міра возможно лишь при условіи покровительственныхъ мѣропріятій. Наиболѣе дѣйствительною мѣрою для поощренія русскаго судостроенія является выдача судостроительныхъ премій, такъ какъ таможенный тарифъ не въ силахъ охранить исполнѣ собственнаго судостроенія. Для такой охраны пришлось-бы привести таможенные пошлины на желѣзные суда въ цѣломъ видѣ въ соотвѣстствіе какъ съ количествомъ желѣза или стали, идущихъ въ постройку корпуса, такъ и съ существующими пошлинами на всѣ остальные предметы оснастки и снабженія парусныхъ или паровыхъ судовъ, составляющихъ ихъ части, но такъ какъ пошлина, въ большинствѣ случаевъ, взимается съ вѣса предметовъ, то задача эта встрѣчаетъ непреодолимые затрудненія. Въ виду сего, сохраненія существующій размѣръ таможеннаго обложенія, составляющій не болѣе 25% цѣности пароваго судна, разницу, недостающую для прочнаго водворенія собственнаго судостроенія и необходимую для погашенія капитала, затрачиваемаго въ судостроительныхъ верфяхъ и особенно на трудное приготовленіе пароходныхъ машинъ, правильнѣе давать въ видѣ судостроительныхъ премій. Но, хотя система премій и весьма полезна для развитія дѣла, она имѣетъ и дурную сторону, именно можетъ искусственно поощрять постройку и вооруженіе судовъ свыше дѣйствительной потребности. Поэтому премія за судостроеніе должны быть даны только на извѣстный опредѣленный срокъ, не свыше 10 лѣтъ, въ умѣренномъ размѣрѣ, не болѣе 20% цѣности судовъ и притомъ исключительно за суда, желѣзные или стальные, дальняго плаванія. Поощреніе преміями постройки деревянныхъ судовъ большаго плаванія совершенно излишне, ибо несомнѣнно, что эти суда конкуренціи съ паровыми судами и теперь выдерживать не могутъ, а въ слѣдующее десятилѣтіе еще болѣе рѣзко исчезнутъ изъ употребленія. Премія за корпусъ должна быть назначена отдѣльно отъ премій за механизмы и притомъ въ томъ-же размѣрѣ, въ какомъ будетъ назначена премія за желѣзные парусныя суда. Размѣръ премій для корпуса въ размѣрѣ 30 р. съ тонны валовой вѣсистости опредѣляется соотвѣтственно нынѣшнему таможенному обложенію желѣзныхъ судовъ и, считая цѣну корпуса изъ листовой стали въ 5 р. 50 к. за пудъ, проектируемая премія, составляющая около 1 р. съ пуда, будетъ исполнѣ достаточно для поощренія судостроенія на собственныхъ верфяхъ. Премій за постройку двигательныхъ механизмовъ могутъ быть назначены или съ силы паровыхъ машинъ, или съ вѣса. Послѣдній способъ избранъ въ виду того, что назначеніе премій по соотвѣстствію къ вѣсу механизмовъ справедливѣе въ смыслѣ большаго соотвѣстствія ея цѣнѣ этихъ механизмовъ. Кромѣ того, способъ этотъ исчисленія премій допускаетъ премировку не только всей совокупности механизмовъ,

но и каждое изъ нихъ порознь и упрощаетъ и облегчаетъ экономическія соображенія судовладѣльца при заказахъ механизмовъ. Этотъ-же способъ единственно возможный для премированія новыхъ механизмовъ, устанавливаемыхъ взамѣнъ старыхъ, уже негодныхъ. Хотя предлагаемая премія въ размѣрѣ 4 р. съ пуда и значительно выше установленной въ другихъ странахъ, но отсталость наша по отношенію къ постройкѣ судовыхъ механизмовъ вынуждаетъ признать эту разницу исполнѣ нормальной. Въ настоящее время желѣзные и стальные части пароходныхъ машинъ обходятся въ Россіи не дешевле 9 р., мѣдныя части 30 р., колеса и валы 6½—7 р., паровыя лебѣдки 15 р. за пудъ. Независимо отъ премій за двигательные механизмы, въ проектѣ предполагается давать преміи и за паровые котлы, причемъ такъ какъ при продажной цѣнѣ обыкновеннаго судового котла съ мѣдными принадлежностями отъ 8 до 9 руб. за пудъ, цѣность большихъ котловъ поднимается до 10—11 р. за пудъ, премія опредѣляется не менѣе 1 р. 20 к. съ пуда. Особая, болѣе увеличенная премія назначена для нынѣшнихъ распространенныхъ водотрубныхъ котловъ, при относительно небольшомъ вѣсѣ представляющихъ цѣность, значительно превосходящую котлы обыкновеннаго типа. При цѣнѣ этихъ котловъ отъ 20 до 35 р. съ пуда, премія назначена вдвое. Наконецъ, по примѣру другихъ государствъ, судостроительныя премія увеличены для судовъ, заранѣе приспособляемыхъ для военныхъ цѣлей, ибо такіа суда, требуя болѣе прочныхъ скрѣпленій, а также особенныхъ трудностей конструкціи и исполненія, въ виду рѣдкаго спроса на нихъ и въ то-же время необходимости спеціальныхъ устройствъ для ихъ изготовленія, обходятся постройкою дорожее; приспособленія дѣлаются притомъ на счетъ грузовой вѣсистости судовъ, т. е. будущаго заработка. Выдача премій за постройку судовъ для плаванія по Каспійскому морю признана излишнею въ виду того, что, за неимѣніемъ флотовъ другихъ націй на этомъ морѣ, русскія суда пользуются своего рода монополіей. Въ видахъ поощренія обита судовъ нашей постройки заграничю, который желателенъ и возможенъ, если разовьется наше желѣзное судостроеніе, что въ будущемъ, при богатствѣ желѣзныхъ рудъ и каменнаго угля на югѣ Россіи весьма вѣроятно, авторъ записки признаетъ не лишнимъ отнѣсить 1% пошлину съ продаваемыхъ заграничю русскихъ судовъ. Паденіе фрахтовъ и очень широкая помощь, оказываемая торговому флоту разными правительствами въ отношеніи большаго плаванія, ставятъ русскій купеческій флотъ въ еще болѣе невыгодныя условія и вынуждаютъ правительство послѣдить прити ему на помощь выдачею премій за плаваніе. Франція, Италия и даже Соединенные Штаты, не любящіе давать пособія частнымъ предпріятіямъ, выступили на путь покровительства большому плаванію. Въ Россіи, гдѣ постройка судовъ и засимъ самая эксплуатація пароходныхъ предпріятій обходится дорожее, чѣмъ заграничѣ, правительство восполненіе представляетъ тѣмъ болѣе необходимымъ, что при нынѣшнихъ условіяхъ соревнованія русскихъ судовъ съ иностранными въ заграничномъ плаваніи представляется совершенно невозможнымъ. Поощреніе большаго плаванія несравненно затруднительнѣе, чѣмъ поощреніе судостроенія, почему такое же и проектировано не на десять лѣтъ, какъ поощреніе судостроенія, а на 20 лѣтъ. Самое-же поощреніе предполагается дѣлать въ видѣ навигаціонныхъ премій или поименныхъ платъ, практикуемыхъ уже у насъ съ успѣхомъ для поощренія срочнаго и почтоваго пароходства. Такая общая покровитель-

ственная мѣра, распространенная на все русское мореходство большого плавания, будетъ способствовать развитію нашего торговаго флота и привлечетъ русскихъ подданныхъ къ помѣщенію своихъ капиталовъ въ это полезное дѣло. Установленіе общей для всѣхъ премій имѣетъ особое значеніе и потому, что оно даетъ возможность отдѣльнымъ капиталистамъ заводить пароходы и заниматься перевозкою грузовъ безъ тѣхъ накладныхъ расходовъ, которые присущи акціонернымъ обществамъ. Мѣра эта не должна распространяться на парусныя суда, по тѣмъ-же причинамъ, по которымъ признано безполезнымъ поощрять деревянное судостроеніе. Распространеніе навигаціонныхъ премій только на желѣзные суда не старше 15 лѣтъ объясняется тѣмъ, что пароходы старше этого возраста уже успѣли отчасти и совсѣмъ погасить потраченные на нихъ капиталы. Просктируемый размѣръ премій въ 60 к. за грузовую тонну и 1,000 миль не должины, по мнѣнію автора проекта, показаться чрезмѣрными, по сравнению съ преміями, выдаваемыми въ другихъ государствахъ, опередившихъ насъ по отношенію къ торговому мореходству, напр., въ Соединенныхъ Штатахъ, гдѣ премія назначена по нынѣшнему курсу около 50 к. за 1,000 миль. Означенный размѣръ, затѣмъ, увеличенъ для болѣе отдаленныхъ плаваній въ виду поощренія образованій болѣе опытныхъ моряковъ, а равно опасностей, сопряженныхъ съ этими плаваніями. Чтобы уменьшить охоту къ пріобрѣтенію иностранныхъ судовъ и сдѣлать расходы правительства на преміи судостроенію болѣе производительными, премія за плаваніе купленныхъ загранично судовъ сокращается на половину. Чтобы удовлетворить, наконецъ, потребностямъ морскаго вѣдомства, предполагается назначить для судовъ, приспособленныхъ къ военнымъ дѣламъ; увеличенную на 20% навигаціонную премію. Въ противномъ случаѣ судохозяева будутъ избѣгать судовъ, которые по ихъ специальному назначенію менѣе выгодны въ торговомъ отношеніи. Затѣмъ, въ видахъ поощренія мореходства, предполагается упорядочить и регулировать корабельные и портовые сборы, въ русскихъ портахъ взимаемые. Посредствомъ возврата взимаемыхъ съ русскихъ судовъ въ иностранныхъ портахъ разныхъ сборовъ предполагается поставить русскія суда по возможности въ одинаковыя условія съ иностранными, такъ какъ эти послѣдніе уплачиваютъ въ русскихъ портахъ значительно меньшіе сборы, чѣмъ наши суда въ иностранныхъ портахъ. Возвратъ портовыхъ расходовъ предполагается дѣлать не только паровымъ, но и паруснымъ судамъ, дабы не установилъ неравномерности между судами одного и того-же флага. Независимо отъ сего предполагается понизить пошлины, взимаемыя консулами съ русскаго мореходства. Означенныя пошлины слишкомъ высоки, не равномерны и не соответствуютъ по своимъ размѣрамъ услугамъ, оказываемымъ консулами. Такъ какъ пошлины взимаются не съ груза, а съ ласта, съ судовъ отъ 25 ластовъ, и, затѣмъ, повышаются съ каждыхъ лишнхъ 50 ластовъ, причѣмъ судно должно платить при входѣ и выходѣ изъ порта отъ 3 до 6½ к. за ластъ, вмѣсто 1 коп., если имѣетъ хотя одинъ пудъ груза, то русскія суда, во избѣжаніе уплаты консульскихъ сборовъ, въ промежуточныхъ портахъ отказываются вовсе брать товары. Въ другихъ государствахъ консульскіе сборы значительно ниже. Неудивительно посему, что нѣкоторые русскіе торговцы дома предпочитаютъ имѣть свои суда не подъ русскимъ, а подъ иностраннымъ флагомъ. Въ виду сего и для облегченія русскаго мореходства за границей и предлагается пониженіе консульскихъ сборовъ, равносиль-

ныхъ обложенію крайне обременительнымъ налогомъ. Наконецъ, такъ какъ мореходство изъято отъ обязательства выбирать гильдейскія свидѣтельства, то и дополнительный сборъ, установленный на эти свидѣтельства, не можетъ до него относиться, а посему казалось бы справедливымъ въ поощреніе русскаго флага оговорить это въ законѣ относительно акціонерныхъ обществъ, для которыхъ вообще не сдѣлано исключенія изъ раскладочнаго сбора. Согласно прим. къ ст. 184 уст. торг., плаваніе изъ одного русскаго моря въ другое считается большимъ плаваніемъ, а посему въ немъ участвуютъ иностранныя суда, создавая сильную конкуренцію русскимъ судамъ. Въ виду возможности обширнаго развитія движенія между русскими портами, на разныхъ моряхъ лежащими, на что имѣются всѣ данныя, представляется не лишнимъ сдѣлать большой каботажъ привилегіей собственнаго флага. Для развитія-же и поощренія русскаго большого каботажнаго судоходства авторъ проекта признаетъ крайне желательнымъ, чтобы казенные грузы изъ одного русскаго моря въ другое перевозились исключительно подъ русскимъ флагомъ, хотя бы и съ нѣкоторою на первый разъ переплатою. Заключительная статья проекта предлагаетъ путь къ облегченію присканія опытнаго экипажа для русскихъ судовъ дальняго плавания, а именно облегченіе греческимъ матросамъ принимать русское подданство. Авторъ проекта остановилъ вниманіе на греческихъ матросахъ по слѣдующимъ причинамъ. Вслѣдствіе упадка греческаго мореходства съ развитіемъ пароваго флота греческіе матросы, не имѣя у себя никакихъ заработковъ, эмигрируютъ изъ своей родины, отыскивая себѣ работу въ чужихъ странахъ. Такъ какъ греческіе матросы отличаются смѣлостью, трезвостью, умѣренностью, религіозностью и вообще служатъ прекраснымъ матеріаломъ для формированія экипажей, то и было-бы весьма полезно привлечь эту эмиграцію въ русскіе порты, тѣмъ болѣе, что и въ настоящее время, обходя разными путями законъ, они являются главными дѣятелями въ каботажъ Чернаго и Азовскаго морей.

Исчисляя приблизительно размѣръ пожертвованій, которые могутъ потребовать отъ государственнаго казначейства предлагаемая поощрительная мѣра, авторъ проекта останавливается на слѣдующихъ цифрахъ. По его исчисленію, приблизительно къ судоходству въ 1889 г., на навигаціонную премію имѣло-бы право около 208,950 тоннъ. Возвратъ портовыхъ сборовъ вмѣстѣ съ возвратомъ суазскихъ пошлинъ опредѣляется имъ въ 350 - 400 тыс. руб., а премія судостроенію, полагая, что будетъ строиться ежегодно новыхъ паровыхъ мореходныхъ судовъ не менѣе 25,000 тоннъ, — приблизительно въ одинъ миллионъ. Уменьшеніе консульскихъ сборовъ и назначеніе пособій нештатнымъ консуламъ сократить доходы казны на 200,000 руб. Исчисленіе-же количества переселенческихъ премій, въ виду отсутствія данныхъ, признается имъ невозможнымъ, но во всякомъ случаѣ, въ виду малаго на первое время числа русскихъ судовъ и переполненія существующихъ судовъ, идущихъ на дальній Востокъ съ цѣнными грузами, едва-ли, по его мнѣнію, можно ожидать значительныхъ приплатъ со стороны казны. Но если-же, тѣмъ не менѣе, уплата премій и возвратъ уплаченныхъ въ портахъ расходовъ вызываютъ опасенія чрезмѣрнаго обремененія государственнаго казначейства, то авторъ предлагаетъ назначить какую-либо норму ежегодныхъ пожертвованій казны, напримѣръ, 5 милл. руб., что въ теченіе 20 лѣтъ составитъ лишь 100 милл. руб., между тѣмъ какъ правительство въ видѣ разныхъ пособій въ желѣзно-дорожномъ дѣлѣ издержало въ теченіе десяти лѣтъ болѣе 150 милл. руб.

Въ запискѣ т. с. Скальковскаго приведены и довольно полно сгруппированныя данныя о положеніи коммерческаго флота заграницей и тѣхъ мѣрахъ, какія въ развитіе его принимались въ иностранныхъ государствахъ. Съ этими интересными данными мы познакомимъ читателей *Вѣстника* въ слѣдующей статьѣ, а теперь перейдемъ къ двумъ другимъ проектамъ.

Такъ какъ, по мнѣнію профессора Д. И. Менделѣева, при современномъ ходѣ торговли развитіе морскаго коммерческаго флота и судостроенія въ данной странѣ опредѣляется не числомъ и общою емкостью судовъ вообще, а преимущественно развитіемъ морскаго пароходства, то всѣ мѣропріятія, относящіяся къ оживленію русскаго кораблестроенія и мореходства, должны быть связаны съ мѣрами, относящимися къ каменноугольному топливу. Ни своего судостроенія, ни своего дальняго мореплаванія, ни даже своего дешеваго каботажна, говоритъ Д. И. Менделѣевъ, нельзя надѣяться развить на чужомъ, а слѣдовательно и дорогимъ каменномъ углѣ. Каспійское мореходство и возмѣстная постройка судовъ, требующихъ этимъ мореходствомъ, развиваются очень быстро прежде всего потому, что нефть тамъ даетъ дешевое топливо. Причину тѣснѣйшей связи между мореходствомъ и получениемъ топлива составляетъ то обстоятельство, что топливо для пароходной перевозки составляетъ крупнѣйшій расходъ, превосходящій каждое изъ другихъ слагаемыхъ, опредѣляющихъ цѣнность перевозки. Вызовъ къ жизненному развитію кораблестроенія и мореходства совершался въ мірѣ исключительно двумя способами: во-первыхъ, избыткомъ морскихъ береговъ (Ганза, Голландія, Испанія, Англія), соединеннымъ съ необходимостью народа искать въ морѣ выгодныхъ заработковъ, и, состязаясь въ мореходствѣ съ другими народами, развивать всѣ необходимыя другія мѣры (промышленности, торговли и политики), содѣйствующія укрѣпленію этого свободнаго промысла. Во-вторыхъ, дарованіемъ морской торговлѣ и кораблямъ собственной постройки особыхъ, исключительныхъ, въ распоряженіи націй находящихся, важныхъ и потребныхъ дѣлъ. Такъ, Англія предоставила съ середины XVII до середины XIX столѣтія всю свою колониальную торговлю своимъ кораблямъ и, развивъ въ это время добычу каменнаго угля и желѣза до громаднѣйшихъ размѣровъ, только тогда прекратила дѣйствіе „навигационнаго акта“ когда стало очевиднымъ, что корни мореходнаго дѣла, т. е. желѣзное, паровое судостроеніе и каменноугольное топливо, даютъ, и помимо всякихъ иныхъ пріемовъ, естественный перевѣсъ Великобританіи надъ всѣми другими странами Европы. Перваго условія нѣтъ въ Россіи, а второе можетъ быть создано, хотя мы не имѣемъ колоній въ обычномъ смыслѣ слова. Какую-же, освобожденную отъ чужеземной конкуренціи, специальную работу можетъ дать Россія своему коммерческому морскому флоту съ тѣмъ, чтобы созданіе его не нарушало главныхъ усилій, приносящихъ странѣ для развитія каменноугольнаго и желѣзнаго ея производствъ, какъ коренныхъ основъ промышленности? Такая задача просто и прямо разрѣшается таможенными отчетами послѣднихъ десятилѣтій, потому что ввозъ иностраннаго каменнаго угля (и кокса) въ Россію былъ слѣдующій:

	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.
	Милліоны пудовъ.					
Всего ввезено.	112	113	96	106	126	107
Въ томъ числѣ моремъ:						
въ балтійскіе порты	70	73	71	70	84	?
» черноморск. »	15	13	3	15	18	?
» Бѣлое море . . .	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	?

Вмѣсто англійскаго каменнаго угля слѣдуетъ взять донецкій. Подвозъ его можетъ быть произведенъ, какъ въ черноморскіе, такъ и въ балтійскіе порты Россіи, изъ азовскихъ портовъ—моремъ. Предоставивъ это дѣло исключительно русскимъ судамъ, на этой подвозѣ 80 милл. пуд. каменнаго угля можно создать основу широкаго развитія русскаго коммерческаго морскаго флота дальняго плаванія, потому что 70 милл. пудовъ угля спрашиваютъ балтійскіе берега Россіи, а путь донецкому углю чрезъ Дарданеллы, Гибралтаръ, Ламаншъ и Каттегатъ до С.-Петербурга и Ревеля должно считать превосходящимъ школою дальняго плаванія, которое слѣдуетъ предоставить исключительно русскимъ кораблямъ, приравнявъ этотъ „большой каботажъ“ обыкновенному каботажу. Такое простое приравненіе, въ сущности, будетъ имѣть значеніе англійскаго навигаціоннаго акта, потому что дастъ русскимъ кораблямъ исключительное, свое дѣло, устраненное отъ иностраннаго соперничества, и между тѣмъ это дѣло будетъ „дальнимъ плаваніемъ“. Для того, чтобы вышеуказанное могло осуществиться, помимо всего прочаго, слѣдуетъ прежде всего узаконить слѣдующее: морская перевозка русскихъ товаровъ между вскими русскими портами, считаемаго каботажемъ, предоставляется исключительно судамъ, носящимъ русскій флагъ. Перевозка русскихъ товаровъ изъ русскихъ портовъ отдѣльныхъ морей и океановъ въ русскіе порты другихъ морей и океановъ причисляется къ каботажной. Не одинъ каменный уголь, а множество другихъ товаровъ, недостающихъ въ балтійскихъ портахъ Россіи, а избыточныхъ по другимъ морскимъ берегамъ Россіи, или обратно, могутъ, при должномъ содѣйствіи таможеннаго тарифа, служить предметомъ русской торговли для дальняго или „большаго“ каботажна. Всѣхъ русскихъ товаровъ по вѣннѣшнимъ морямъ (изъ Чернаго въ Балтійское море и обратно) перевезено въ 1889 г. на 6 милл. руб. (вѣсь неизвѣстенъ). Большую часть этой перевозки произвели иностранные корабли. Предоставивъ эту перевозку русскимъ кораблямъ, можно уже доставить имъ нѣкоторое количество привилегированныхъ грузовъ и послѣдніе пойдутъ моремъ, а не сухимъ путемъ, по желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ морской путь (фрахтъ спустился до 8 к. кр. съ пуда изъ Чернаго моря въ Балтійское) въ нѣсколько разъ дешевле сухопутнаго. Только должно дать срокъ для обезпеченія необходимыми своими судами или вышеуказанное узаконеніе установитъ съ опредѣленнымъ заранѣе срокомъ, напр., съ 1893 г., впредъ навсегда. Число грузовъ, могущихъ на основаніи таможенныхъ окладовъ проходить изъ однихъ русскихъ морей въ другія, можетъ быть, помимо каменнаго угля, значительно увеличено, если имѣть въ виду развитіе русскаго мореходнаго дѣла. Такъ, напримеръ, таможенное обложеніе теса, досокъ, бревенъ и вообще всякихъ лѣсныхъ матеріаловъ можетъ дать грузы для перевозки изъ Бѣлаго и Балтійскаго морей въ Черное, потому что на берегахъ его получаются изъ Австріи и Румыніи потребные лѣсные матеріалы. Съ проведеніемъ нефтепровода и устройствомъ черноморскихъ нефтяныхъ заводовъ нефтяные грузы пойдутъ изъ Чернаго моря въ Балтійское морскими путемъ, какъ болѣе дешевымъ, чѣмъ путь по Волгѣ и желѣзнымъ дорогамъ, къ ней примыкающимъ. Но все-же только каменный уголь можетъ дать многіе десятки милліоновъ пудовъ грузовъ для подвоза отъ береговъ Азовскаго моря къ берегамъ Балтійскаго. Главная задача сводится къ нему, а это и составляетъ весьма важную выгоду, потому именно, что соединяетъ развитіе русскаго мореходства съ развитіемъ русской добычи камен-

наго угля. Предшествующія мѣры не повлекутъ за собою прямыхъ затратъ страны и казначейства, хотя и могутъ принести выгоду учредителямъ „большаго“ каботажна. Соединеніе-же развитія добычи угля съ развитіемъ мореходства не можетъ обойтись безъ особыхъ расходовъ казначейства и безъ нѣкоторыхъ пожертвованій страны, но они будутъ лишь временными, потому что увеличеніе добычи русскаго угля удешевитъ его, умножитъ его внутренній сбытъ и, что всего важнѣе, откроетъ ему вѣншній сбытъ въ страны, пользующіяся нѣмъ англійскими углемъ, обезпечитъ самое мореходство, нуждающееся въ массѣ угля, и укрѣпитъ всю русскую промышленность, нѣмъ страдающую отъ пользованія чужеземнымъ углемъ; оно заставитъ устраивать заводы тамъ, гдѣ слѣдуетъ это дѣлать по соображенію другихъ русскихъ условий, а не тамъ, гдѣ иностранный уголь обходится дешевле. Для обезпеченія успѣха предпріятій доставки морскимъ путемъ донецкаго каменнаго угля въ порты Балтійскаго моря и для установленія кораблестроенія изъ русскихъ матеріаловъ должно, по мнѣнію автора проекта, узаконить, что: 1) Существующіе нѣмъ на каменный уголь таможенные оклады не будутъ уменьшены до 1915 года. 2) Таможенные оклады на суда, приведенные въ согласаніе съ существующими пошлинами на желѣзо и его издѣлія, не будутъ уменьшены до 1910 года. 3) На каждый пудъ донецкаго каменнаго угля (а также кокса и брикетовъ), вывезеннаго чрезъ Дарданеллы на корабляхъ, носящихъ русскій флагъ и построенныхъ въ Россіи изъ русскихъ матеріаловъ, выдается отравительный въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ по 2 к. кр., а въ теченіе слѣдующихъ лѣтъ до 1915 г. по 1 к. кр. 4) На каждый пудъ донецкаго угля (кокса и брикетовъ), привезенный въ порты Балтійскаго и Вѣлаго морей на русскихъ корабляхъ, построенныхъ въ Россіи изъ русскихъ матеріаловъ, выдается владѣльцу перевозаго корабля въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ по 2 к. съ пуда, а въ слѣдующіе годы до 1915 г. по 1 к. съ пуда. 5) Донецкія каменноугольныя копи, отпавляющія за Дарданеллы свой каменный уголь въ количествѣ не менѣе 5 милл. пуд. въ годъ, подъѣздные пути, везущіе такой уголь отъ копей къ берегамъ Азовскаго моря, кораблестроительныя верфи и корабли, занятые вышеуказанными видами перевозки, освобождаются до 1915 г. отъ всякихъ торговыхъ, промысловыхъ и портовыхъ сборовъ. 6) Подъ каждый, надлежащимъ образомъ застрахованный, русскій корабль, построенный въ Россіи изъ русскихъ матеріаловъ, можетъ быть, въ первые 10 лѣтъ послѣ его спуска на воду, выдана суда въ размѣрѣ $\frac{1}{2}$ стоимости изъ 5% годоваго интереса. Проф. Менделѣвъ полагалъ, что указанныя мѣры будутъ достаточны для достиженія трехъ важныхъ цѣлей: широкой разработки донецкихъ углей, установленія русскаго кораблестроенія и развитія русскаго мореходства, и что онѣ будутъ сопряжены съ меньшими прямыми расходами казны, чѣмъ выдача строительныхъ и мореходныхъ премій.

Въ запискѣ директора балтійскаго судостроительнаго завода г. Казни не затрогивается вопросъ о судахъ деревянныхъ и смѣшанной постройки, потому что, по мнѣнію автора, этотъ вопросъ не имѣетъ практическаго значенія для нашей судостроительной промышленности. Пока дерево было главнымъ судостроительнымъ матеріаломъ, Россія могла не опасаться соперничества иностраннаго судостроенія; но съ тѣхъ поръ какъ желѣзо и сталь сдѣлались преобладающими матеріалами для постройки паровыхъ и болѣе-мѣрныхъ парусныхъ судовъ, Англія получила

постепенно такое преобладаніе въ судостроительной промышленности міра, что туземное судостроеніе не только для Россіи, но и для другихъ европейскихъ государствъ и Сѣверо-Американскихъ Штатовъ можетъ быть возможно только при условіи особыхъ покровительственныхъ мѣропріятій. Ограничиваясь въ изслѣдованіи дѣломъ желѣзнаго судостроенія, подразумевавшая въ этомъ и постройку судовъ изъ стали, сдѣлавшейся въ послѣдніе десятилѣтія преобладающимъ судостроительнымъ матеріаломъ, слѣдуетъ имѣть въ виду, что судостроительная промышленность находится въ очень тѣсной зависимости отъ состоянія металлургической и механической промышленностей и массы второстепенныхъ, очень разнообразныхъ, производствъ, необходимыхъ для постройки полнаго снабженія и отдѣлки судна. У насъ до 1882 года вовсе не существовало пошлинъ на суда, какъ парусныя, такъ и паровыя, ни въ цѣломъ, ни въ разобранномъ видѣ, и даже всѣ отдѣльные предметы оснастки, снабженія или отдѣлки судовъ допускались къ безпошлинному ввозу въ интересахъ, какъ полагаютъ, развитія отечественнаго мореходства. При такихъ условіяхъ желѣзное судостроеніе могло существовать у насъ только въ примѣненіи къ внутреннему судоходству и то въ такихъ мѣстностяхъ, куда не могли проникать суда иностранной постройки въ цѣломъ или разобранномъ видѣ по причинамъ дороговизны или трудности ихъ доставки; постройка-же желѣзныхъ морскихъ судовъ, какъ паровыхъ, такъ и парусныхъ, вовсе не могла водвориться въ Россіи. Близкое знакомство съ дѣломъ убѣждаетъ въ существованіи взаимной тѣсной зависимости между судостроеніемъ и мореходствомъ, а потому и наше отечественное мореходство не можетъ получить желательнаго развитія до тѣхъ поръ, пока у насъ не водворится желѣзное судостроеніе на прочныхъ основаніяхъ. Въ этихъ видахъ у насъ впервые была установлена въ 1882 г. таможенная пошлина. Въ слѣдовавшихъ одно за другимъ измѣненіяхъ таможеннаго обложенія судовъ, начиная съ 1882 года, нельзя не усмотрѣть стремленія къ повышенію пошлинъ, причемъ тарифъ 1887 года отличается особенно рѣзкимъ повышеніемъ. Но здѣсь уместно указать, что значеніе этого послѣдняго тарифа было очень умалено циркулярнымъ распоряженіемъ департамента таможенныхъ сборовъ отъ 10 сентября 1888 года, за № 16,787, коимъ разрѣшался безпошлинный пропускъ исправленныхъ и замѣненныхъ заграничей частей машинъ и другихъ принадлежностей судовъ. Этимъ разрѣшеніемъ начали пользоваться для безпошлинной перемѣны заграничей не только мелкихъ частей судовыхъ механизмовъ, но и для замѣны старыхъ котловъ новыми, какъ это дѣлалъ добровольный флотъ, и даже для безпошлинной замѣны полныхъ механизмовъ, т. е. машины съ котлами и всѣми принадлежностями и снабженіемъ, какъ это дѣлало русское общество пароходства и торговли; для сего эти общества посылали свои пароходы за границу. Обращаясь къ общему вопросу о пошлинахъ на желѣзные суда, приходится сказать, что размѣръ первоначально установленныхъ въ 1882 году и вслѣдствіи повышеній пошлинъ на суда не даетъ достаточныхъ основаній для опредѣленія той цѣли, которая имѣлась въ виду при установленіи этихъ пошлинъ. Установленныя пошлины на суда, совершенно недостаточны для того, чтобы покровительствовать водворенію у насъ желѣзнаго судостроенія. Такъ, пошлина, первоначально назначенная въ 1882 г. и затѣмъ повышенная на 20% въ 1885 г., очевидно, никакого покровительственнаго значенія имѣть не могла, потому что 20 рублей и затѣмъ

24 рубля съ ластва или 10 и 12 рублей съ тонны водозмѣщенія, были назначены только на суда менше 200 ластвовъ, т. е. такой малой величины, какихъ для мореходнаго промысла почти не строятъ, — слѣдовательно, это обложеніе могло, въ дѣйствительности, получить примѣненіе только къ рѣчнымъ судамъ, суда-же морскія болѣе 200 ластвовъ платили до 1887 года по 5 и 6 рублей съ тонны водозмѣщенія. Этотъ принципъ обложенія тѣмъ болѣе высокою пошлиною, чѣмъ меньше размѣры судна, проведенный въ тарифахъ 1882 и 1-85 годовъ и получившій нѣсколько видоизмѣненное примѣненіе въ тарифѣ 1887 года, — по которому первые 100 тоннъ вмѣстимости платятъ болѣе высокую пошлину, чѣмъ послѣдующія, указываетъ, что составители тарифа имѣли въ виду тѣмъ болѣе облегчить ввозъ въ Россію иностранныхъ судовъ, чѣмъ болѣе ихъ размѣры, какъ бы не довѣря производительной способности отечественной промышленности. Такія опасенія слѣдуетъ признать совершенно неосновательными. Пока у насъ не будетъ установлено вполнѣ дѣйствительное и устойчивое покровительство судостроенію, до тѣхъ поръ нельзя ожидать не только развитія, но даже зарожденія постройки желѣзныхъ морскихъ судовъ; если-же таможенное покровительство будетъ достаточное, то къ постройкѣ самыхъ большешнрнхъ судовъ не можетъ встрѣтиться никакихъ затрудненій, какъ это доказывается вполнѣ успѣшною постройкою самыхъ большешнрнхъ судовъ для военнаго флота, какъ на сѣверѣ, такъ и на югѣ, судовъ гораздо болѣе сложныхъ по техническимъ задачамъ и комбинаціямъ. Весь вопросъ въ стоимости и если будетъ выгодно строить въ Россіи желѣзные морскія суда, то заводы, несомнѣнно, устроятся и существующіе теперь лишь для военнаго судостроенія частные заводы начнутъ строить и торговля суда независимо отъ ихъ размѣровъ; при этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что большешнрныя суда обходятся въ постройкѣ относительно дешево малыхъ.

Подробные расчеты стоимости по постройкѣ судовъ выясняютъ:

1) Что нынѣ существующія пошлины, взимаемыя съ тонны вмѣстимости судна безъ отношенія къ тому, облагается-ли имъ парусное или паровое судно, — неправильны потому, что паровой механизмъ, составляющій значительную часть стоимости пароваго судна, на основаніи такой системы обложенія, пропускается фактически безпошлинно, подрывая тѣмъ отечественное машиностроеніе. Эта система таможеннаго обложенія неправильна и въ примѣненіи къ паровымъ судамъ, какъ показываютъ расчеты; по группамъ, гдѣ грузовой пароходъ, стоящій 13,200 ф. ст. уплачиваетъ 21,580 р. золотой пошлины, тогда какъ совершенно такихъ-же главныхъ размѣровъ пассажирскій пароходъ, стоящій 22,187 ф. ст. или на 68% дороже, оплачивается только 17,960 руб. золотой пошлины или на 20% ниже. Для достиженія правильности обложенія слѣдовало-бы установить пошлину за корпусъ судна отдѣльно отъ пошлины за механизмы, а за всѣ предметы снабженія, снасти и отдѣлки взимать пошлину по соответствующимъ статьямъ тарифа. 2) Сравненіе стоимости желѣзнаго судостроенія у насъ и заграничѣ показываетъ, что нынѣ существующій размѣръ пошлины совершенно недостаточенъ для покровительства стечественному судостроенію.

Расчеты показываютъ, что пароходъ, стоящій въ Англіи: при нормальныхъ условіяхъ, напримѣръ, 13,200 ф. ст., при угнетенномъ состояніи рынка 11,500 ф. ст. и при оживленномъ состояніи рынка 15,465 ф. ст., — долженъ обойтись въ постройкѣ у насъ 261,255 рублей

кредитныхъ. Если принять во вниманіе вліяніе курса на сравненіе цѣвъ, то окажется, что въ самомъ благоприятномъ случаѣ, т. е. при наивысшей стоимости разсматриваемаго парохода въ Англіи—15,465 ф. ст. и наихудшемъ курсѣ нашего рубля (1 ф. ст.—12 руб.), онъ обойдется русскому покупателю въ 185,580 рублей или на 40% слишкомъ дешевле, чѣмъ при постройкѣ его въ Россіи. Въ самомъ-же неблагоприятномъ, для нашего судостроенія, случаѣ, т. е. при самой низкой стоимости въ Англіи 11,500 ф. ст. и наихудшемъ курсѣ (1 ф. ст.—9 руб.), тотъ-же пароходъ обойдется русскому покупателю въ 107,500 рублей или на 150% слишкомъ дешевле, чѣмъ при постройкѣ его въ Россіи. Эти колебанія заграничныхъ цѣвъ судостроенія и курса нашего рубля, взятые изъ дѣйствительной практики послѣднихъ 3—4 лѣтъ, должны быть приняты во вниманіе при опредѣленіи размѣра пошлины, способныхъ устойчиво и дѣйствительно оградить отечественное судостроеніе отъ иностраннаго соперничества. Только при условіи вполнѣ дѣйствительнаго и устойчиваго покровительства есть основаніе ожидать водворенія несомнѣннаго развитія и столь-же несомнѣннаго, въ недалекомъ будущемъ, удешевленія у насъ желѣзнаго судостроенія, машиностроенія и многихъ, связанныхъ съ судостроеніемъ, второстепенныхъ производствъ, и только тогда можно рассчитывать на успѣшное развитіе нашего мореходства. Исходя изъ такихъ соображеній и расчетовъ, слѣдуетъ принять слѣдующія основанія и размыры пошлины: а) всѣ предметы снабженія, снасти и отдѣлки корпуса желѣзнаго судна облагаются таможенными пошлинами по соответствующимъ статьямъ тарифа; б) собственно желѣзный корпусъ (съ деревянными плотничными и столярными работами ¹⁾ при стоимости у насъ 166,200 рублей и при нижней стоимости въ Англіи 6,592 ф. ст. 10 ш. по курсу 1 ф. ст.—9 р.—39,332 руб. долженъ быть оплаченъ—106,868 руб. кредитными за 939 тоннъ вмѣстимости, что составитъ по 108 руб. кред. за тонну; в) пароходы, кромѣ того, должны оплачивать пошлиною свои двигательные механизмы по слѣдующему расчету: при стоимости у насъ механизма въ 600 индикаторныхъ силъ (100 номинальныхъ силъ) 72,000 рублей кредитныхъ, и при нижней стоимости такого-же механизма въ Англіи 3,600 ф. ст., по курсу 1 ф. ст.—9 руб. 32,400 руб. кред., за всю машину 39,600 руб. кред., что составитъ по 66 руб. кред. за индикаторную силу (индикаторная сила не опредѣляется, а выводится по слѣдующему расчету: опредѣляется номинальная сила машины по формулѣ и множается на 6). Такъ какъ одна номинальная сила машины коммерческаго парохода вѣситъ около 55 пудовъ (не считая воды въ котлахъ, холодильникахъ и трубахъ), то вѣсъ одной индикаторной силы опредѣлится ^(25%) въ 9 пуд.; пошлина 66 руб. за силу составитъ, поэтому, 7 руб. 33 коп. кред. за нудъ морскихъ машинъ. По ст. 175 п. 1 фабричныя и заводскія машины изъ мѣди и ея сплава оплачиваются по 3 руб. 50 коп. золотомъ съ нуда. Водвореніе у насъ постройки современныхъ пароходныхъ машинъ потребуетъ значительныхъ расходовъ на сооруженіе и оборудованіе специальныхъ мастерскихъ: механическихъ, литейныхъ, котельныхъ, кузнечныхъ и проч. съ приспособленіями, много превосходящими въ стоимости такіе-же мастерскія для постройки, напр., локомотивовъ, вѣдствие большой громадности, вѣса и разнообразія какъ частей одного и того-же механизма, такъ и отдѣльныхъ механизмовъ. Эти расходы, вмѣстѣ

¹⁾ Плотничныя и столярныя работы не должны стоять у насъ дороже, чѣмъ заграничѣ, а потому не принимаются въ расчетъ для таможеннаго обложенія.

съ содержаніемъ конструкторовъ и механиковъ, дорого оплачиваемыхъ, лагу въ первыхъ порахъ очень тяжелымъ накладнымъ расходомъ на стоимость постройки у насъ хорошихъ морскихъ машинъ, чѣмъ оправдывается очень высокій размѣръ пошлины на морскія машины. Сверхъ того, и циркулярное распоряженіе департамента таможенныхъ сборовъ отъ 10 сентября 1887 г. за № 16,787 должно быть отменено.

Если предлагаемыя основанія и размѣры таможеннаго обложенія желѣзныхъ паровыхъ и парусныхъ судовъ не будутъ приняты, то, въ интересахъ нашего мореходства, по мнѣнію автора проекта, слѣдуетъ вернуться къ системѣ безпошлиннаго пропуска судовъ, машинъ и всѣхъ предметовъ снасти и снабженія. Въ противномъ случаѣ, таможенныя пошлины, не содѣйствуя водворенію у насъ желѣзнаго судостроенія, составятъ только обременительный налогъ на наше торговое мореходство.

Развитіе вывоза каменнаго угля донецкаго бассейна.

Съ ростомъ вывоза минеральнаго топлива съ копей западной части донецкаго бассейна, въ теченіе 12 лѣтъ, съ 1880 по 1892 годъ включительно, а также съ расширеніемъ потребленія донецкаго минеральнаго топлива по отдѣльнымъ категоріямъ потребителей, получавшихъ это топливо при посредствѣ курско-харьково-азовской, екатеринославской, донецкой и козловъ-воронежской желѣзныхъ дорогъ, наглядно знакомитъ приводимая въ приложеніи къ настоящему номеру *Вѣстника Финансовъ* диаграмма. Успѣхи донецкой каменноугольной промышленности ясно выразились на этой диаграммѣ въ безпрерывныхъ и значительныхъ удлиненіяхъ прямоугольниковъ, означающихъ годовую вывозъ минеральнаго топлива. Особенно значительное увеличеніе вывоза представляютъ послѣдніе четыре года, несмотря на быстрый одновременно ростъ и другого вида топлива—нефтяныхъ остатковъ (главнымъ образомъ въ паровомъ и заводскомъ дѣлѣ), а въ подмосковномъ районѣ — и торфа. Отчетливо выразилось также развитіе каменноугольной промышленности въ зависимости отъ развитія металлургическаго производства на югѣ. Такъ, обращаясь къ категоріямъ потребителей, получавшихъ минеральное топливо, замѣчаемъ наибольшую правильность и постепенность роста потребительной силы желѣзныхъ дорогъ, газовыхъ заводовъ, пароводства и категоріи, означенной „частнымъ потребленіемъ“, а наибольшую неподвижность—въ категоріи сахарныхъ заводовъ. Что же касается потребленія металлургическихъ заводовъ, то здѣсь замѣчается рѣзкое возрастаніе за послѣднее время. Въ періодъ съ 1880 г. по 1888 г. потребленіе заводовъ занимаетъ ничтожныя величины въ общемъ итогѣ потребленія донецкаго минеральнаго топлива, съ 1888 г. начинается замѣтный ихъ ростъ и послѣдніе 4 года онъ уже охватываютъ $\frac{1}{5}$ — $\frac{1}{4}$ часть всего потребленія. Обращаясь къ даннымъ о производствѣ чугуна и желѣза на южныхъ заводахъ, можно замѣтить, что эти же послѣдніе годы характеризуются особенно сильнымъ развитіемъ южнаго металлургическаго производства, въ сравненіи, напр., съ уральскими заводами; въ то время какъ на уральскихъ заводахъ вылавка чугуна съ 20,649 тыс. пудовъ въ 1888 г. возросла до 25,257 тыс. пуд. въ 1891 г., т. е. на 25%, производство чугуна на южныхъ и юго-западныхъ заводахъ возросло за тотъ же періодъ съ 4,158 тыс. п. до 14,772, т. е. болѣе, чѣмъ утроилось; производство желѣза всякихъ сортовъ на уральскихъ заводахъ возросло за тотъ же періодъ

съ 12,481 тыс. п. до 13,534 милл., а на заводахъ южной и юго-западной Россіи—съ 3,239 до 4,413.

Въ № 2 *Вѣстника Финансовъ, Промышленности и Торговли*, въ статьѣ XVII съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи вкратцѣ нѣкоторые оцѣнки и неточности, которыя слѣдуетъ исправить. На страницѣ 112 вывозъ минеральнаго топлива съ копей западной части донецкаго бассейна съ сентября по сентябрь 1892 г. показанъ въ 206,058,73 вагоновъ, т. е. взята цифра 189 $\frac{1}{4}$ г.; въ 189 $\frac{1}{4}$ -же году было вывезено 253,313,75 ваг.; послѣдняя цифра даѣе и фигурируетъ въ таблицахъ, приведенныхъ въ той же статьѣ. Въ распредѣленіи на 1893 годъ грузовъ по направленіямъ, на стр. 114, ожидаемое движеніе угольныхъ грузовъ на екатеринославскую дорогу показано въ 114,668 вагоновъ, въ дѣйствительности же оно предполагено въ 118,688. Затѣмъ на стр. 115, по поводу взысканія штрафовъ (за недогрузъ вагоновъ) на дѣло упорядоченія перевозокъ—приведено лишь мнѣніе комиссіи съѣзда, съ которымъ, однако, общее собраніе съѣзда не согласилось, о чемъ и занесено въ протоколъ. Общее собраніе съѣзда постановило измѣнить этотъ пунктъ доклада комиссіи нижеслѣдующимъ образомъ: преувеличенные требованія вагоновъ въ прежніе годы со стороны углеуправителей происходили изъ опасенія, что ихъ не удовлетворятъ полностью; учрежденіе же регулирующаго органа (комитета) съ участіемъ правительственныхъ лицъ и весьма значительное развитіе перевозочныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ—дали увѣренность въ томъ, что количества затребованныхъ вагоновъ не будутъ подвергаться сокращеніямъ, какъ это дѣлалось прежде. Примѣненіе же правилъ о штрафахъ оказало на упорядоченіе перевозокъ самое ничтожное вліяніе.

Приводя эти поправки, отмѣченныя секретаремъ съѣзда, за которыя редакція высказываетъ ему полную признательность, отмѣчаемъ въ заключеніе и ниже приводимое заявленіе горнопромышленниковъ и горнозаводчиковъ предсѣдателя съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, не вошедшее также въ нашъ отчетъ о съѣздѣ: „для прекращенія пьянства, развившагося въ средѣ рабочихъ и установленія правильнаго потребленія пива, какъ продукта, поддерживающаго здоровье рабочаго при его трудовой жизни, — по глубокому нашему убѣжденію, слѣдовало-бы торговлю спиртными напитками, въ районѣ копей и заводовъ, производить отъ казны. У такомъ ходатайствѣ горнопромышленники просятъ предсѣдателя съѣзда довести до свѣдѣнія правительствъ“.

Полное сочувствіе такому ходатайству членовъ съѣзда о производствѣ торговли спиртными напитками отъ казны въ районѣ копей и заводовъ, въ видахъ упорядоченія быта и жизни рабочихъ на рудникахъ и заводахъ Донской области, высказать, въ письмѣ на имя предсѣдателя съѣзда, и управляющій горною и соляною частями области Войска Донскаго.

—33—

Арендное пользованіе механическою двигательною силою въ крупныхъ промышленныхъ центрахъ Европы.

Быстрый ходъ развитія фабричной промышленности въ государствахъ западной Европы и Америки, устройство все большаго и большаго числа громадныхъ фабрикъ, работающихъ при помощи дорого стоющихъ паровъ

выхъ машинъ, угнетающимъ образомъ отразились на условияхъ существованія мелкихъ мастерскихъ и на бытѣ ремесленниковъ, занимавшихся ручнымъ производствомъ. Больше тридцати лѣтъ тому назадъ на западѣ возникъ вопросъ о предоставленіи возможности мелкимъ хозяевамъ-ремесленникамъ и кустарямъ пользоваться двигательною силою машинъ для увеличенія, удешевленія и развитія способовъ производства. Инициатива рѣшенія этого вопроса принадлежитъ частной предпринимчивости, и вопросъ этотъ рѣшенъ въ большей части европейскихъ государствъ и въ Америкѣ въ утвердительномъ смыслѣ. Опытъ показалъ, что предпріятія, имѣющія цѣлью предоставленіе возможности пользоваться двигательною силою машинъ, могутъ приносить хорошій доходъ на затраченный капиталъ, а стало быть, могутъ составить особый видъ промысла съ блестящею будущностью въ виду быстрыхъ успѣховъ развитія прикладныхъ наукъ.

Промышленное развитіе Россіи начинаешь выдвигать на очередь тотъ-же самый вопросъ и у насъ, почему мы считаемъ не безполезнымъ представить краткій очеркъ хода практическаго рѣшенія его во Франціи, Бельгіи и Англіи.

Бельгійскій политико-экономъ де-Верньи, въ своей брошюрѣ, озаглавленной *Distribution de force motrice aux ouvriers en chambre*, говоритъ, что мысль о необходимости устройства большихъ заведеній или фабрикъ, имѣющихъ своею конечною цѣлью предоставленіе возможности для отдѣльныхъ предпринимателей пользоваться, по частямъ, развиваемою механизмомъ такого заведенія большою двигательною силою, была вызвана относительною дороговизною устройства и содержанія паровыхъ машинъ малаго размѣра и непрочности ихъ. Опытъ показалъ, что машины, развивающія менѣе полновыны силы одной лошади, могутъ быть разсматриваемы только какъ игрушки. Въ Парижѣ нашлись частные предприниматели, взявшіеся за осуществленіе этой мысли, и въ настоящее время въ одномъ Парижѣ устроено уже до тридцати заведеній этого рода, изъ которыхъ большая часть обладаетъ машинами, развивающими до 100 и до 200 лошадиныхъ силъ. Равнымъ образомъ такія-же заведенія устроены въ Ліонѣ и въ другихъ промышленныхъ центрахъ Франціи. Какъ на образецъ устройства, можно указать на фабрику, построенную въ Парижѣ, въ центрѣ кварталовъ *Ropincourt* и *la Roquette*, известную подъ названіемъ -- *Лотарингія*. Заведеніе это занимаетъ зданіе въ пять этажей, имѣетъ прекрасную паровую машину въ двѣсти силъ и снито подъ помѣщеніе разнообразныхъ мастерскихъ, число которыхъ простирается до сорока. Наемная плата помѣщеній весьма разнообразна и соразмѣряется съ величиною самого помѣщенія и съ количествомъ потребляемой производствомъ двигательною силой. Плата согласована также съ цѣною на квартиры въ сосѣднихъ домахъ съ надбавкою, по мѣрѣ потребляемой производствомъ двигательною силой, по расчету двухъ франковъ въ день за работу, равную силѣ одной лошади. Стоимость пользованія двигательною силою установилась однообразная по цѣнѣ во всѣхъ заведеніяхъ этого рода, существующихъ въ Парижѣ; условіи-же, заключаемые на наемъ помѣщеній, весьма разнообразны. Нѣкоторые квартиры снимаются на много лѣтъ, другія снимаются на годъ, безъ оговорокъ о правѣ на возобновленіе контракта и обязательности взноса платы впередъ или по третямъ. Въ большинствѣ случаевъ квартиры снимаются помѣщикою съ производствомъ платежей понедѣльно. Потери компаній, отъ неисправности платежа, весьма рѣдки и не составляютъ болѣе одного процента доходности.

Выстроенный, въ 1873 году, въ Парижѣ, въ предместьѣ *Saint-Antoine*, домъ промышленности представляетъ собою соединеніе помѣщеній для мастерскихъ съ удобными помѣщеніями для жилья. Домъ этотъ состоитъ изъ девятнадцати отдѣльныхъ квартиръ, хорошо устроенныхъ, и образуетъ собою новую улицу, проложенную собственно для его постройки и служащую соединеніемъ предместья *Sainte-Antoine* съ бульваромъ *Voltaire*. Паровая машина, устроенная въ немъ, развиваетъ до 200 лошадиныхъ силъ, причемъ въ ней сдѣланы приспособленія для передачи двигательной силы во всѣ мастерскія, расположенныя по обѣимъ сторонамъ улицы. Жилыя помѣщенія въ этомъ домѣ соединены съ помѣщеніями для конторъ и магазиновъ и, по своему устройству, могутъ быть признаны предназначенными скорѣе для жилья пользующихся извѣстнымъ достаткомъ хозяевъ заведеній, чѣмъ для жилья рабочихъ. Плата за наемъ помѣщенія достигаетъ двухъ и даже трехъ тысячъ франковъ въ годъ. Домъ этотъ снятъ подъ самыя разнообразныя промышленныя заведенія; такъ, въ немъ помѣщаются: типографіи, литографіи, стеклянное производство, позументное и бисюсное, швейное, прядильное, механическое шитья, заведеніе для лѣлокъ и складыванія матерій, производства дамскихъ модъ, издѣлій изъ перламутра, производства гребней, кнопокъ, пуговицъ, цѣпочекъ, коробокъ, жестянокъ для консервовъ, бронзы, разрезки и спайки металловъ, травленія брилліантовъ, распилки и слѣпки дерева, рѣзбы по дереву и никростаціи, изготовленіе рамокъ, точенія изъ дерева, металловъ и изъ слоновой кости, мастерскія для выдѣлки биліардныхъ кѣвъ, лакированія обоевъ и пр. Большую часть помѣщеній во всѣхъ этажахъ дома занимаютъ фабрики всякаго рода мебели, начиная отъ наиболее дорогой и кончая самою обыкновенною. Зданіе дома промышленности выстроено изъ камня, кирпича и желѣза. Численность населенія дома достигла, за пять лѣтъ его существованія, до двухъ тысячъ, считая какъ самихъ жильцовъ, такъ и ихъ рабочихъ.

Де-Верньи признаетъ весьма удобнымъ устройство въ одномъ и томъ-же домѣ мастерскихъ и помѣщеній для жилья ремесленниковъ и указываетъ при этомъ на очевидную экономію во времени и улучшеніе условий жизни для семьи ремесленника. Однако, квартиры, устроенныя въ домѣ промышленности, не могутъ быть разсматриваемы какъ квартиры для жилья рабочихъ. Размѣры помѣщеній въ этихъ квартирахъ и ихъ удобства дѣлаютъ ихъ недоступными для ремесленника по высотѣ наемной платы. Что-же касается хозяевъ промышленныхъ заведеній, помѣщающихся въ этомъ домѣ, то они, съ своей стороны, не желая вовсе смѣшивать понятія о своемъ жилищѣ съ своею мастерскою, предпочитаютъ жить со своими семьями въ сосѣднихъ домахъ, почему и снимаютъ въ домъ промышленности одни лишь помѣщенія для мастерскихъ. Явленіе это влечетъ за собою убытки для компаній, взявшей на себя выполненіе этого замѣчательнаго предпріятія. Когда возникла мысль о постройкѣ такого-же дома въ Брюсселѣ, де-Верньи, указывая между прочимъ, что домъ промышленности предместья *Saint-Antoine* можетъ быть принятъ за образецъ при составленіи проекта постройки подобнаго-же заведенія въ Брюсселѣ, совѣтовалъ при этомъ имѣть въ виду дѣйствительныя потребности рабочихъ и обыкновенныя средства брюссельскихъ ремесленниковъ.

Однимъ изъ самыхъ совершенныхъ видовъ силы, способной быть переданною въ какихъ угодно количествахъ и на значительныя разстоянія, не связывая пользованія силою лишь опредѣленнымъ зданіемъ, является электричество и дѣйствіе сжатого воздуха.

Въ концѣ восьмидесятыхъ годовъ, парижское общество пригнѣнія дѣйствія сжатого воздуха и электричества построило въ различныхъ частяхъ Парижа пять центральныхъ заведеній и двадцать четыре станціи, соединенныхъ между собою проводниками, для добычанія и передачи дѣйствія силы сжатого воздуха и электричества. Заведенія эти, устроенныя по проекту Виктора Понпа, имѣютъ въ своемъ распоряженіи сѣтъ проводниковъ для передачи двигательной силы машинъ, длиною въ 55,000 метровъ и проводниковъ для показанія времени на часахъ — въ 65,000 метровъ. По контрактамъ, заключеннымъ съ обществомъ, къ 1 іюля 1889 г. было абонировано по передачѣ двигательной силы — 402 двигателя, представляющихъ собою 1,837 лошадиныхъ силъ. Количество двигательной силы, потребной для дѣйствія механизмовъ машинъ, колеблется отъ половины силы одной лошади до силы въ 50 лошадей. Наибольшее число абонентовъ оказывается на передачу силы равной 6 лошади (75), силы одной лошади — 62, полъ-лошади — 58, четырехъ лошадей — 57, двухъ лошадей — 56. Заводъ снабжаетъ также городъ 185 силами, потребными для производства искусственного охлажденія. Тоже общество снабжаетъ электрическимъ свѣтомъ 18,369 лампъ, приводитъ въ движеніе стрѣлки 7,839 часовъ и, наконецъ, снабжаетъ двигательную силою всѣ помѣщенія своихъ заводовъ и передаточныхъ станцій. Въ Парижѣ въ настоящее время пригнѣние дѣйствія сжатого воздуха до того развилось и стало до того разнообразнымъ, что представляется затруднительнымъ перечисленіе всѣхъ его видовъ. Достаточно сказать, что двигатель этотъ удовлетворяетъ всѣмъ требованіямъ, имъ съ удобствомъ возможно привести въ дѣйствіе швейную машину и заставить работать механизмъ, требующій развитія 100 лошадиныхъ силъ и даже большаго количества силы. Сжатый воздухъ можетъ быть, съ удобствомъ, проведенъ въ наши жилища помѣщенія. Онъ можетъ служить для поднятія жидкостей, производить охлажденіе, указывать, съ математическою точностью, время, доставлять электрическое освѣщеніе, приводить въ движеніе машины. Кромѣ указанной выгоды пользованія дѣйствіемъ сжатого воздуха, какъ двигательной силы, пригнѣненіе его желательно съ чисто гигиенической точки зрѣнія. Сжатый воздухъ, отработавъ, какъ механической двигатель, выходя изъ машинъ служитъ для гнѣй освѣщенія и очистки атмосферы помѣщенія мастерскихъ. Вредныя послѣдствія для здоровья рабочихъ отъ дурной атмосферы ихъ мастерскихъ, происходящей отъ скученности, хорошо извѣстны.

Изъ вышеизложеннаго, нельзя не усмотрѣть, что практическое рѣшеніе вопроса о предоставленіи мелкой промышленности возможности пользованія двигательною силою машинъ получило во Франціи широкое примѣненіе и принесло громадную пользу какъ развитію самой промышленности, такъ и благосостоянію рабочаго класса. Законодательная дѣятельность французскаго правительства ограничилась изданіемъ двухъ декретовъ отъ 30 апрѣля 1880 года и 29 іюня 1886 года, изданныхъ въ дополненіе и разъясненіе закона отъ 21 — 26 іюля 1856 г., касающихся вопроса о мѣрахъ предосторожности и безопасности отъ паровыхъ котловъ, устраиваемыхъ въ зданіяхъ. Затѣмъ, вѣтъ этого, правительство не принимало во Франціи никакого участія въ дѣлѣ развитія заведеній для пользованія путемъ найма паровую и иную способную къ передачѣ механическою силою и развитіе этого дѣла обязано здѣсь исключительно частной инициативѣ. Переходи къ Бельгіи, мы должны указать, прежде всего, на то обстоятельство, что бѣдственное положеніе рабочаго класса въ этой странѣ, вызванное

промышленными кризисами и громаднымъ скопленіемъ рабочихъ изъ общинъ въ большихъ промышленныхъ центрахъ, вызвало заботы какъ правительства, такъ и общества, объ устройствѣ для рабочихъ болѣе удобнаго, дешеваго и гигиеническаго помѣщенія для жилья. Вообще вопросъ объ устройствѣ быта рабочаго класса въ промышленныхъ центрахъ Бельгіи и особенно въ Брюсселѣ давно уже былъ поставленъ на очередь, какъ вопросъ особой важности. Вопросъ этотъ былъ предметомъ обсужденія многихъ конгрессовъ ученыхъ, филантроповъ, гигиенистовъ, политико-экономовъ и социалоговъ. Законодательное собраніе изъявило согласіе на дачу привилегій лицамъ, предпринимающимъ постройку домовъ для рабочихъ, а равно и общинные совѣты въ тѣхъ-же видахъ измѣнили свои системы обложенія податями недвижимыхъ имуществъ. Благотворительныя общества и особо образовавшіяся компании на акціяхъ взялись за постройку зданій для жилья рабочаго населенія. Задача, тѣмъ не менѣе, не была рѣшена. Еще въ 1866 году въ Брюсселѣ образовалось общество для постройки домовъ для рабочихъ.

Но мысль о снабженіи строимыхъ для рабочихъ домовъ двигательною силою паровыхъ машинъ высказана была лишь въ послѣднее время въ проектѣ инженеровъ Эрта и Бера и архитектора Борліо. Построенный по этой идѣ домъ въ улицѣ de Pelicaux имѣетъ 64 комнаты въ 1 и 2 этажѣ съ приводомъ для передачи двигательной силы. Въ каждой изъ этихъ комнатъ поставленъ приводъ, могущій привести въ движеніе 4 машины, аналогичныя со швейною машиною, каковая требуетъ приблизительно одну тридцатую часть силы одной лошади, т. е. для всѣхъ комнатъ потребуется машина, развивающая до 10 силъ. Въ устраиваемыхъ при домѣ мастерскихъ установлены приводы въ 8½ въ 12 и въ 15 силъ каждый, что въ сложности составитъ 35 силъ. Добавляя 5 силъ для случайныхъ потребностей и 10 силъ, имѣющихъ особое предназначеніе, установлены двѣ машины, по 30 силъ каждая, могущія работать отдѣльно каждая и обѣ вмѣстѣ. Годовой расходъ на содержаніе машинъ исчисленъ въ 12,000 франковъ.

Въ г. Лѣжѣ наемъ двигательной силы входитъ въ общее употребленіе, особенно въ средѣ оружейниковъ. Отдѣльные ремесленники снимаютъ въ наймы свободныя помѣщенія при заводахъ за плату, сообразуемую съ потребою для ихъ станковъ двигательною силою. Для позировщиковъ плата эта въ лѣтніе мѣсяцы составляетъ 50 сантимовъ въ день, зимою она возвышается до 65 сантимовъ. Токари платятъ въ день со ставка по 1 франку, съ каждой строгальной машины платится по 1 фр. 50 сантимовъ.

Въ заключеніе статьи считаемъ необходимымъ сказать нѣсколько словъ о положеніи вопроса въ Англіи и Голландіи. Въ городахъ Бирмингамѣ и Манчестерѣ сдача въ наймы права пользованія двигательною силою производится въ формѣ сдачи въ наймы помѣщенія для мастерской. Размѣры мастерской обыкновенно составляютъ 14 кв. метровъ. Мастерскія эти находятся иногда въ связи съ какимъ нибудь другимъ заводомъ, но всего чаще онѣ составляютъ тамъ отдѣльныя заведенія, устраиваемыя для сдачи въ наймы права пользованія двигательною силою. Рабочая сила для такой мастерской опредѣляется въ размѣрѣ одной паровой лошади и наемная плата за такое помѣщеніе равняется 24 шиллингамъ или 30 фр. въ недѣлю, состоящую изъ 54 часовъ работы. Цѣна измѣняется при требованіи болѣе сильной двигательной силы. Плата за помѣщеніе взимается впередъ за недѣлю. Станки нанIMATEЛЯ служатъ обезпеченіемъ своевременности платежа. Въ случаяхъ невозможности платы въ срокъ,

владѣлец заведенія имѣетъ право разъединить главный приводъ и опечатать дверь мастерской. Въ Голландіи, въ г. Амстердамѣ, развитіе граненія и шлифовки драгоценныхъ камней вызвало также устройство особыхъ заведеній для сдачи въ наймъ двигательной силы. Братья Боссенгеймъ выстроили въ этомъ городѣ большое четырехъ-этажное зданіе съ машиною въ 50 силъ, приводящею въ движеніе 200 гранильныхъ камней или дисковъ. Рабочій приноситъ съ собою свой гранильный камень и свои неотдѣланные бриллианты. Плата за помѣщеніе и за пользованіе силой равняется 12 флоринамъ въ недѣлю. Въ Амстердамѣ строится другое заведеніе этого-же рода, машина котораго будетъ приводить въ движеніе 400 дисковъ.

Соображая вышеизложенныя данныя о ходѣ развитія вопроса о предоставленіи мелкой промышленности возможности пользованія механическою двигательною силою, мы признаемъ удобнымъ сдѣлать слѣдующіе выводы. Устройство предпріятія этого рода, при доказанной выгоды его, мыслимо только, конечно, въ очень большихъ промышленныхъ центрахъ. Такое крупное предпріятіе, какимъ является парижское общество, устроенное по системѣ Виктора Поппа, едва ли при настоящихъ условіяхъ можетъ у насъ окупиться, но въ меньшихъ размѣрахъ въ крупныхъ промышленныхъ центрахъ оно является уже вполне отвѣчающимъ потребностямъ и желательнымъ. Изъ всѣхъ трехъ видовъ удовлетворенія потребности въ пользованіи механическою двигательною силою наиболѣе удобнымъ для нашихъ кустарей представляется устройство для мастерскихъ съ приводомъ отъ паровой или иной двигательной машины при возможной дешевизнѣ наемной за помѣщеніе мастерской и пользованіе двигательною силою цѣны. Выгодность предпріятія этого рода вполне доказана настоящимъ очеркомъ, несмотря даже на то, что краткія приводимыя въ немъ данныя знакомятъ съ положеніемъ этого дѣла лишь въ очень немногихъ мѣстностяхъ и далеко не съ достаточною полнотою. Собравъ болѣе полныя по этому вопросу свѣдѣнія, редакция предполагаетъ еще вернуться къ нему.

Система гиперболическихъ тарифовъ.

Изъ помѣщенныхъ въ *Вѣстникъ Финансовъ* за два минувшія года статей о вновь введенныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ читатели наши имѣли возможность уже въ достаточной степени ознакомиться, между прочимъ, и съ тѣми типами тарифныхъ системъ, которыя у насъ приняты. Типы эти могутъ быть раздѣлены на три вида, изъ коихъ къ первому отнесемъ нормальныя пудо-верстныхъ ставки, опредѣляемыя одною лишь дробью для всего класса, съ процентными скидками по расстояніямъ или безъ этихъ скидокъ, ко второму — тарифныя схемы, какъ общія либо для всей сѣти, либо для одной изъ ея группъ, такъ и частныя для опредѣленныхъ сообщеній, причемъ подъ схемою мы разумѣемъ совокупность отдѣльныхъ, но согласованныхъ между собою, тарифовъ, въ видѣ пудо-верстныхъ ставокъ для цѣлаго ряда верстъ, перемежающихся съ постоянными платами (площадками) для тѣхъ участковъ расстояній, для которыхъ тарифъ не выражается одною ставкою, и, наконецъ, къ третьему типу отнесемъ такъ называемыя табличные тарифы, т. е. таблицы готовыхъ провозныхъ платъ для отправокъ отъ указанныхъ въ нихъ станцій отправленія и назначенія, въ какомъ видѣ публикуются обыкновенно исключительныя тарифы. Само собою разумѣется, никто не станетъ отрицать необходимости въ изданіи тарифовъ послѣдняго типа, такъ какъ, по осо-

бенностямъ условій какого-либо отдѣльнаго сообщенія, никоимъ образомъ нельзя взимать плату ни по нормѣ, ни по схемѣ; разъ неизбежность табличныхъ тарифовъ никѣмъ не оспаривается, то послѣдніе всегда и будутъ примѣняться въ такомъ видѣ, въ какомъ это имѣетъ мѣсто всегда и вездѣ, причемъ обобщеніе ихъ формъ, по существу дѣла, очевидно немыслимо, остается лишь, въ видахъ упрощенія, стараться доводить число исключительныхъ тарифовъ до минимума, что у насъ и дѣлается всякій разъ съ изданіемъ отдѣльныхъ сводовъ. Другое дѣло — система нормальныхъ ставокъ, общихъ и частныхъ схемъ. Здѣсь вопросъ объ обобщеніи ихъ формъ имѣетъ свое вполне разумное основаніе, опять таки не изъ-за финансовыхъ расчетовъ, не изъ-за интересовъ торговли, промышленности, казны и населенія, ибо и безъ всякаго обобщенія вышнихъ формъ могутъ издаваться справедливыя и рациональныя системы тарифовъ, а въ виду лишь крайняго необходимаго упрощенія всего механизма тарификаціи.

Съ этою цѣлью дѣлались попытки за границей и у насъ, въ Россіи. Такъ, въ 1890 году издана была въ Парижѣ при журналѣ *Le génie civil* брошюра *Tarifs paraboliques et hyperboliques, nouvelle méthode d'unification des tarifs différentiels* par I. Cougaut, заключающая въ себѣ подробно разработанную систему параболическихъ тарифовъ по уравненію кривой линіи (параболы) $y = px - qx^2$, гдѣ y тарифная плата для расстоянія x , p и q — постоянныя параметры, и, лишь какъ указаніе на возможность обобщенія (по съ меньшими преимуществами, по усмотрѣнію автора, сравнительно съ параболической системой) при помощи уравненія другой кривой, а именно — гиперболы: $y = Ax : (B + x)$, гдѣ y плата, x — расстояние, A и B — параметры. Вся суть какъ параболической, такъ и гиперболической системы заключается лишь въ томъ, чтобы дать такія числовыя значенія параметрамъ, при которыхъ опредѣляемыя по указаннымъ формуламъ платы удовлетворяли-бы напередъ заданнымъ условіямъ, примѣнительно къ каждому грузу отдѣльно; такъ, напр., извѣству предварительно всѣ условія передвиженія барды, т. е. пудоверстныхъ ставокъ для разныхъ расстояній по существующимъ тарифамъ, количество провоза, выручку и проч., торговли, быта и т. д., мы приходимъ къ убѣжденію, что сохраненіе перевозокъ или ихъ дальнѣйшее развитіе возможно въ томъ только случаѣ, если на самыхъ короткихъ расстояніяхъ начать вводить существенныя пониженія противъ нормы и систематически продолжать пониженія пудоверстныхъ ставокъ при дальнѣйшихъ расстояніяхъ. Сообразно этому, мы назначаемъ для p и q или для A и B такія значенія, чтобы кривая наша удовлетворяла сказаннымъ условіямъ, т. е. чтобы она по возможности скорѣе пригнулась на діаграммѣ къ линіи расстояній и засимъ шла по возможности отложе. Подъ діаграммою здѣсь разумѣемъ чертежъ: горизонтальную линію, по которой откладываются дѣленія, изображающія версты, отъ пересѣченія ея съ вертикальною линіею, по которой, отъ той-же точки, откладываются платы въ копейкахъ, а внутри прямого угла, образуемаго этими двумя прямыми, располагается вѣтка, въ видѣ слабо согнутой книзу дуги. Если-же мы, для втораго примѣра, возьмемъ крамхаль, то аналогичное предварительное изслѣдованіе условій передвиженія покажетъ намъ, что паденіе пудоверстныхъ ставокъ, безъ ущерба интересамъ дорогъ и промышленности и безъ опасенія утраты перевозокъ, можетъ быть начато на значительномъ расстояніи, причемъ вѣтъ надобности и въ дальнѣйшемъ быстро понижать основную норму. Сообразно этимъ послѣднимъ условіямъ, мы даемъ совершенно другія числовыя значенія параметрамъ

Изъ всего вышесказаннаго легко усматривается, что авторъ въ основаніе разработанной имъ системы гиперболическихъ тарифовъ принять три произвольныя величины а именно: основную ставку для I нормальнаго класса въ $\frac{1}{10}$, плату за 1,000 верстъ для этого класса въ 83,33 к., (выборъ каковой величины, очевидно, мотивируется получениемъ, между прочимъ, простѣйшихъ чиселъ въ формулѣ $y=500x:(5,000+x)$), и постоянный коэффициентъ 0,8 для перехода изъ класса въ классъ и изъ разряда въ разрядъ. При этомъ основныя ставки (показанныя въ таблицѣ), кромѣ $\frac{1}{10}$, получившіяся уже, какъ функции произвольныхъ параметровъ по уравненію гиперболы, нѣсколько отличны отъ принятой у насъ, напр., по тарифу дорогъ III группы, серіи ставокъ: $\frac{1}{10}$, $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{15}$, $\frac{1}{18}$, $\frac{1}{24}$, $\frac{1}{30}$, $\frac{1}{36}$, $\frac{1}{40}$, $\frac{1}{45}$, $\frac{1}{50}$, $\frac{1}{60}$ и $\frac{1}{100}$, изъ коихъ первыя девять примѣняются съ процентными скидками по разстояніямъ, а послѣднія три—безъ этихъ скидокъ. Между тѣмъ, имѣя въ виду по возможности приблизить систему гиперболическихъ тарифовъ къ дѣйствующей и уменьшивъ число произвольныхъ параметровъ, легко ввести измѣненіе предложенной системы, а именно: вмѣсто 10 назначить 12 нормальныхъ классовъ, соответственно ставкамъ III группы, и съ тѣмъ, чтобы гипербола каждаго изъ первыхъ девяти классовъ давала ту же плату, которая получается на 222 верстъ по тарифу названной группы. Необходимо пояснить, почему именно мы останавливаемся на этомъ разстояніи: сверхъ 200 верстъ платы первыхъ 9 нормальныхъ ставокъ уменьшаются на 10%, но съ тѣмъ, чтобы за большія разстоянія не получались меньшія платы, нежели за меньшія разстоянія; для выполненія же сего условія, за каждое разстояніе между 200 и 222 верстами взимаются одинаковыя платы (площадка); между пересѣченіемъ горизонтали съ вертикалью на графикѣ и точкою, соответствующею платѣ за 222 вер., по тарифу съ процентною скидкой помѣщается ломанная линія, а по системѣ гиперболическихъ тарифовъ — часть вѣтви гиперболы, которая расположится ниже ломанной, равно какъ и осталная часть вѣтви будетъ ниже продолженія ломанной линіи, опредѣляющей платы по системѣ скидокъ. Въ результатѣ получаются платы, не превосходящія существующихъ. Что же касается произвольно принятаго множителя въ 0,8 для перехода изъ класса въ классъ и изъ разряда въ разрядъ, то, само собою разумѣется, эта такая величина, которая не можетъ быть заимствована непосредственно изъ системы дѣйствующихъ тарифовъ, а потому избѣжаніе произвола здѣсь и немислимо. Замѣтимъ, однако, что болѣе подробное изслѣдованіе коэффициента 0,8, въ виду ближайшаго согласованія гиперболической системы съ существующими, вывало-бы вѣроятно нѣкоторое его измѣненіе для нѣкоторыхъ разрядовъ. Необходимо, кромѣ того, ввести еще такую поправку: подъ начальной ставкой слѣдуетъ разумѣть не ту, которая соответствуетъ начальному разстоянію, а ту, которая выйдетъ для разстоянія въ шесть верстъ, такъ какъ по существующимъ правиламъ таксировки за всякое разстояніе до шести верстъ взимается какъ за шесть. Въ конечномъ видѣ система гиперболическихъ тарифовъ, наиболѣе согласованная съ дѣйствующею системою нормальныхъ ставокъ, представится въ такомъ видѣ: пары параметровъ: $a_1b_1, a_2b_2, \dots, a_9b_9$, соответственно классамъ въ $\frac{1}{10}, \frac{1}{12}, \dots, \frac{1}{100}$, опредѣляются изъ паръ уравненій: $\frac{1}{10} \cdot 6 = 6a_1 : (b_1 + 6)$, $\frac{1}{10} \cdot 200 = 222a_1 : (b_1 + 222)$; $\frac{1}{12} \cdot 6 = 6a_2 : (b_2 + 6)$, $\frac{1}{12} \cdot 200 = 222a_2 : (b_2 + 222)$ и т. д. и для послѣдняго нормальнаго класса: $\frac{1}{100} \cdot 6 = 6a_{10} : (b_{10} + 6)$, $\frac{1}{100} \cdot 200 = 222a_{10} : (b_{10} + 222)$. Найдя численныя значенія параметровъ этихъ, представимъ гиперболу VII, напр., нормальнаго класса уравненіемъ $y=a_7x : (b_7+x)$, а 5-го,

напр., разряда этого-же класса $y=a_7(0,8)^x : (b_7(0,8)^x+x)$. Остается ввести въ систему гиперболическихъ тарифовъ принятыя для III группы ставки въ $\frac{1}{60}, \frac{1}{75}$ и $\frac{1}{100}$, примѣняемыя, какъ сказано выше, безъ процентныхъ скидокъ, и дающія потому на графикѣ простыя прямыя линіи. Для этой цѣли надо предложить такіе гиперболы, которыя на всемъ возможно длинномъ протяженіи по нашей сѣти въ d верстъ давали-бы точно такіе-же платы, какія даютъ прямыя линіи. Задача эта разрѣшается на основаніи простаго соображенія, заключающагося въ томъ, что итоги провозныхъ платъ всегда выражаются съ точностію лишь до 0,01 коп. и что, слѣдовательно, если въ предѣлахъ до d верстъ гиперболы дадутъ итоги, отличающіеся отъ итоговъ прямой линіи на величины меньшія, чѣмъ 0,01, то мы и получимъ не геометрическое, а, такъ сказать, тарифное совпаденіе, которое намъ и надо; въ предѣлахъ за d верстъ, т. е. на $(d+1)$ верстъ итогъ будетъ отличаться на 0,01 к. отъ итога прямой и эта разниця будетъ медленно возрастать. На основаніи объясненнаго, пары параметровъ $a_{10}, b_{10}, a_{11}, b_{11}$ и a_{12}, b_{12} , соответствующія низшимъ классамъ X, XI и XII со ставками въ $\frac{1}{60}, \frac{1}{75}$ и $\frac{1}{100}$ опредѣляются изъ уравненій: $\frac{1}{60} \cdot 6 = 6a_{10} : (b_{10}+6)$, $\frac{1}{60} \cdot d = (d+1)a_{10} : (b_{10}+d+1)$, вторая-же и третья пара уравненій отличается только тѣмъ, что во второй вмѣсто $\frac{1}{60}$ надо поставить $\frac{1}{75}$, а въ третьей $\frac{1}{100}$. Наконецъ, каждый изъ трехъ низшихъ классовъ долженъ имѣть такую-же серію специальныхъ разрядовъ, какъ и каждый изъ высшихъ классовъ съ тѣмъ-же постояннымъ коэффициентомъ въ 0,8 для перехода изъ разряда въ разрядъ.

Финансовая хроника.

Въ ноябрѣ 1892 года въ городскія сберегательныя кассы по 173,537 вносамъ поступило 10.934,210 р., выдать-же по 68,645 востребованіямъ произведено на 7.621,307 р.; превышеніе поступленій надъ выдачами за мѣсяцъ опредѣлилось такимъ образомъ въ 3.312,903 р., противъ 3.929,288 р. въ ноябрѣ 1891 года. Наличность къ 1 декабря возросла до 238.978,851 р., т. е. сравнительно съ 1 декабря 1891 года, когда она выражалась въ 190.218,748 р., увеличилась на 48.760,103 р. или на 25,6%. Движеніе вкладовъ и книжекъ въ городскія сберегательныя кассы Государственнаго банка и почтово-телеграфныхъ въ ноябрѣ 1892 года выразилось слѣдующими цифрами:

Кассы.					
Городскія:					
	С.-Петербургск.	Московск.	Государственнаго банка.	Почтово-телеграфн.	Итого.
Состояло къ 1 нояб.					
книжекъ	122,944	81,417	798,768	153,901	1,156,730
вкладовъ . руб.	15,825,463	2,684,228	189,422,984	17,781,173	235,685,948
Поступило въ нояб.					
число взносов . .	19,770	13,305	104,837	35,625	173,537
сумма . руб.	638,984	519,829	8,398,757	1,376,860	10,934,210
Возвращено въ нояб.					
число востребов.	8,851	5,512	45,849	8,833	68,845
сумма . руб.	474,200	359,755	5,855,874	931,478	7,621,307
Состояло къ 1 декабря:					
книжекъ	123,446	82,081	808,731	158,109	1,172,377
вкладовъ . руб.	15,993,228	2,834,301	191,984,967	18,176,355	238,978,851
Противъ 1 декабря болѣе:					
книжекъ	802	674	9,963	4,208	15,647
вкладовъ . руб.	184,785	160,073	2,542,883	445,182	3,312,903

ИНОСТРАННЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

Австро-Венгрія.

Согласно сообщавшимся въ прошлыхъ номерахъ *Вѣстника Финансовъ* предположеніямъ, въ двадцатыхъ числахъ января нов. ст. опубликовано о конверсіи венгерскихъ займовъ и австрийскихъ 5% бумажной ренты, 5 и 4% железнодорожныхъ облигаций. Для конверсіи 5% золотого займа венгерской сѣверо-восточной жел. дор. 1875 г., 6% займа той-же дороги 1878 г. и 5% венгерскаго железнодорожнаго займа 1876 г. выпускается часть займа, разрѣшеннаго въ суммѣ 90 милл., для приобритія необходимаго въ цѣляхъ возстановленія металлическаго обращенія золота, въ номинальной суммѣ 18.000.000 гульд., по курсу 96,3%, считая гулденъ за двѣ германскія марки, что составляетъ, съ начисленіемъ % съ января по 30 іюня 1893 г., въ переводѣ на германскую валюту, 196 м. 40 пф.; конвертируемые фонды принимаются въ обмѣнъ *al pari*, или на основаніи того-же отношенія австрийской и германской валюты, по курсу 101,25% причѣмъ, благодаря начисленію процентовъ по 30 іюня 1893 г., подписчики пользуются за это время разницей между низшимъ и высшимъ процентами. Для конверсіи 5% венгерской бумажной ренты, 5% земельныхъ фондовъ и ряда 5% железнодорожныхъ фондовъ, выпускается 4% свободный отъ налога заемъ въ номинальной суммѣ 1.062.000.000 кронъ. Такъ какъ новая монетная единица, примѣнительно къ которой выпускается 4% заемъ, должна служить переходу къ металлическому обращенію, то, до окончательнаго возстановленія послѣдняго, для всѣхъ платежей сохраняетъ законную силу прежняя валюта, въ отношеніи 50 серебряныхъ или кредитныхъ гульденовъ, принимаемыхъ за 100 кронъ; оплата купоновъ новаго займа, въ погугодовые сроки 1 іюля и 1 декабря производится поэтому либо въ кронахъ: въ Венгріи и Австріи, либо заграничій—въ Амстердамѣ, Берлинѣ, Франкфуртѣ на-Майнѣ и Кельнѣ, по курсу дня. Курсъ выпуска новаго 4% займа опредѣляется 92¼%, или примѣнительно къ австрийской валютѣ, съ начисленіемъ % съ 1 декабря 1892 г. по 31 мая 1893 г., въ 47,25 гульд. за 100 кронъ; конвертируемые фонды принимаются въ обмѣнъ *al pari*, — кромѣ будапештск. фонфирхенскихъ акцій, владѣльцамъ которыхъ причитается къ дополненію по 50 крейц. на акцію, и курсъ которыхъ, поэтому, опредѣляется въ 100¼%, — съ начисленіемъ текущихъ процентовъ по 31 мая 1893 года, благодаря чему подписчики также пользуются за указанное время разницей между низшимъ и высшимъ процентами. Что касается австрийскихъ займовъ, то для конверсіи ихъ выпускается въ совокупности на 648,33 милл. кронъ номинальныхъ 4% рента и 4% железнодорожныя облигации: 5% бумажная рента обмѣнивается на 4% фонды, выпускаемые въ номинальной суммѣ 519,298 милл. кр., по курсу 93¼%, т. е. съ начисленіемъ % съ 1 сентября 1892 г. до 1 марта 1893 г. по курсу 95,50 кр. или 47,75 австр. гульд.; 5 и 4% железнодорожныя облигации обмѣниваются на таковыя-же 4%, выпускаемая въ номинальной суммѣ 129.047,800 кр., по курсу 96%, или, съ начисленіемъ % съ 1 января до 1 іюля 1893 года, по курсу 49 австр. гульд. за 100 кронъ; конвертируемые фонды принимаются въ обмѣнъ *al pari*, съ начѣтомъ текущихъ процентовъ за вышеуказанное время, благодаря чему и владѣльцы австрийскихъ фондовъ пользуются разницей между низшимъ и высшимъ процентами. Доходность новыхъ займовъ опредѣляется, по сдѣланнымъ, на основаніи послѣднихъ вексельныхъ курсовъ,

вычисленіямъ, слѣдующимъ образомъ: новыхъ 4% австрийскихъ облигаций въ 4,16, австрийской 4% ренты въ 4,28, венгерской 4% ренты въ 4,32 и венгерскаго 4% золотого займа въ 4,37. Доходность новой 4% австрийской ренты одинакова съ доходностью 4¼% ренты, составляющей предметъ спекуляціи на всѣхъ главнѣйшихъ европейскихъ биржахъ.

— Обороты австро-венгерскаго банка, съ его двумя главными отдѣлами въ Вѣнѣ и Будапештѣ, 33 отдѣленіями и 62 агентурами въ Австріи и 21 отдѣленіемъ и 73 агентурами въ Венгріи опредѣлились въ 1892 г. въ общей сложности въ 1,914,07 милл. гульд., увеличившись противъ предыдущаго года на 24,60 милл. гульд. Количество находящихся въ обращеніи билетовъ достигло къ концу 1892 г. 477,99 милл. гульд., на 22,76 милл. гульд. болѣе противъ предыдущаго года, съ металлическимъ покрытіемъ въ 61,4% (1891 г. 54,0%) всей суммы. Остающаяся непокрытою часть банковыхъ билетовъ и другія обязательства банка въ суммѣ, вмѣстѣ, 194,60 милл. гульд. обезпечивались вексельнымъ портфелемъ и ссудами въ суммѣ 200,93 милл. гульд. Вексельный оборотъ выразился суммой въ 889,24 милл. гульд. (1891 г. 970,85), причѣмъ норма учетнаго процента опредѣлилась въ среднемъ въ 4,02%, противъ 4,10 въ 1891 г.; ссудъ выдано было въ теченіе года на 149,37 милл. гульд. (1891 г. 142,34), а къ концу года оставалось на 28,99 милл. гульд. (1891 г. 33,37). Запасный капиталъ банка возросъ до 32,50 милл. гульд., а металлическое покрытие увеличилось съ 245,93 милл. гульд. до 289,19 милл. гульд., изъ которыхъ на 168,95 милл. было серебра, на 103,23 милл. золота, и на 16,97 милл. векселей въ золотой валютѣ. Валовая прибыль отъ операций банка достигаетъ въ 1892 г. 10.116,741 гульд. (1891 г. 11.389,188), а за вычетомъ изъ этой суммы расходовъ въ 3.599,475 гульд., чистая прибыль опредѣляется въ 6.517,266 гульд. противъ 7.843,991 гульд. въ 1891 г. Дивидендъ акціонеровъ опредѣляется въ 42,40 гульд. на акцію или въ 7,07%, противъ 7,78% въ предыдущемъ году.

Великобританія.

Послѣдовавшее 14 (26) января пониженіе дисконта англійскимъ банкомъ, въ довольно умѣренномъ (съ 3 до 2½%), въ виду опасенія заграничныхъ требованій золота, размѣръ, находитъ достаточное объясненіе въ данныхъ прошедшаго недѣльнаго баланса (19—26 января н. с.); портфель банка уменьшился на 261,000 ф. с. до 25.308,000 ф. с. (1892: 28.353,000), вклады частныхъ лицъ на 875,000 ф. с. до 31.248,000 ф. с. (1892: 30.625,000), вклады казначейства, напротивъ, возросли на 222,000 ф. с. до 5.354,000 ф. с. (1892: 5.391,000); металлическій запасъ банка, несмотря на отливъ золота въ суммѣ 118,000 ф. с., увеличился, путемъ римессъ, на 419,000 ф. с., образуя сумму въ 25.784,000 (1892: 23.035,000), и одновременно уменьшилось количество находящихся въ обращеніи билетовъ на 515,000 ф. с., до 24.870,000 ф. с. (1892: 24.877,000); итогъ резерва, такимъ образомъ, возросъ на 934,000 ф. с. до 17.364,000 ф. с., (1892: 14.608,000), покрывая 47¼% обязательствъ банка (1892: 40,33%). Движеніе операций банка, по одновременнымъ балансамъ за предшествующее пятилѣтіе, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1893.	1892.	1891.	1890.	1889.
	Тисахи ф. ст.				
Вся касса	+934	-181	+545	+1,824	+554
Запасъ звонкаго металла	+419	-334	+317	+1,489	+379
Портфель	-261	-386	-767	+254	+340

	1893.	1892.	1891.	1890.	1889.*
	Тысячи ф. ст.				
Выдачи частных лицъ	—875	—109	—1,917	+401	—615
Выдачи казначей- ства	+222	—856	+1,683	+1,689	+1,487

Дисконтъ англійскаго банка въ концѣ января 1889 г. составлялъ 3½%, 1890 г. 6%, 1891 г. 3½% и 1892 г. 3%. Въ 1892 г. наименьшей нормой было 3½%, наименьшей 2%; разница между дисконтомъ банка и частнымъ составляла въ среднемъ 1%; измѣненіе нормы учетнаго процента имѣло мѣсто 4 раза, противъ 11 въ 1891 г.

Италія.

Результатомъ правительственной ревизіи, назначенной для разслѣдованія злоупотребленій нѣкоторыхъ эмиссіонныхъ банковъ въ Италіи, явилось на первое время обнаруженіе значительнаго (62 мил.) противъ нормы превышенія выпуска билетовъ римскіимъ банкомъ¹⁾, поведшаго къ ликвидаціи послѣдняго и слиянію его съ національнымъ банкомъ; вмѣстѣ съ тѣмъ, тосканскій кредитный и тосканскій національный банки добровольно слились съ національнымъ банкомъ, основной капиталъ котораго, такимъ образомъ, увеличился съ 200 мил. лиръ до 300 мил., а предѣльная сумма выпуска билетовъ — до 800 мил. лиръ. Закономъ 30 апрѣля 1874 г. въ распоряженіе итальянскаго правительства было предоставлено на одинъ миллиардъ билетовъ, выпущенныхъ консорціумомъ итальянскихъ эмиссіонныхъ банковъ; билетамъ этимъ, въ силу королевскаго декрета отъ 1 мая 1866 года, присвоивалось принудительное обращеніе. По закону 7 апрѣля 1881 года, принудительный курсъ банковыхъ билетовъ замѣненъ былъ легальнымъ и долгъ правительства объявленъ консолидированнымъ, причемъ выпущенные въ обращеніе билеты должны были быть обмѣнены на государственные кредитные билеты, въ суммѣ 340 мил., а въ остальной части — на звонкую монету; для пріобрѣтенія послѣдней совершенъ былъ заемъ въ суммѣ 644 миліоновъ. Нижеслѣдующая таблица показываетъ размѣры бумажно-денежнаго обращенія Италіи за время съ 1881 года и распреденіе билетовъ между правительствомъ и банками, по официальнымъ даннымъ:

Годы.	Билеты за счетъ:		Итого бумажно- денежнаго обращенія.
	государ- ства.	эмиссионн. банковъ.	
1881	940	786	1.676
1882	940	732	1.672
1883	718	794	1.512
1884	611	899	1.410
1885	493	948	1.441
1886	447	1.032	1.479
1887	395	1.079	1.471
1888	346	1.075	1.421
1889	344	1.114	1.458
1890	342	1.126	1.468
1891	342	1.122	1.464

Вышеприведенныя цифры, какъ явствуетъ изъ сказаннаго о результатахъ правительственной ревизіи эмиссіонныхъ банковъ, требуютъ нѣкоторой поправки: количество выпущенныхъ въ обращеніе за счетъ банковъ билетовъ, должно быть, за часть лѣтъ, увеличено по крайней мѣрѣ на 25 мил., а за послѣдніе три года и

болѣе. Что касается металлическаго покрытія государственныхъ и банковыхъ билетовъ, то оно, за время съ 1883 года, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Металлическій фондъ:				Итого.
	назначенности.	банковъ.		Милліоны франковъ.	
		Золото.	Серебро.		
1883	{ 10 апрѣля 30 іюня	{ 728 ¹⁾ 578	81 дек. 220	99	319
1884		443	305	65	371
1885		275	281	56	339
1886		291	301	43	344
1887		261	314	65	379
1888		168	354	81	435
1889		160	358	81	439
1890		157	354	55	409
1891		159	371	71	442

Изъ этихъ данныхъ видно, что съ 1883 по 1891 годъ металлическій фондъ государства уменьшился на 569 мил., тогда какъ увеличеніе фонда банковъ составило всего 123 мил.: разница въ 446 мил. объясняется въ значительной степени отливомъ золота изъ Италіи. Совершенный съ цѣлю окончательнаго уничтоженія принудительнаго курса золотой заемъ не привелъ, такимъ образомъ, къ желаемому упроченію итальянской валюты, и лажъ на золото не могъ вполнѣ исчезнуть въ Италіи, какъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

Годы.	Средній неслесный курсъ на Паризъ.	
1881	100	28
1882	101	27
1883	99	15
1884	100	—
1885	100	38
1886	100	19
1887	100	82
1888	100	98
1889	100	67
1890	101	15
1891	102	05

Ходатайствуя о разрѣшеніи металлическаго займа, министръ Мальви сознавалъ, что лажъ на золото не указываетъ только на недостаточность извѣстнаго количества этого металла въ странѣ, съ пріобрѣтеніемъ котораго долженъ навсегда исчезнуть лажъ на золото, но обратилъ вниманіе палаты на необходимость, для окончательнаго уничтоженія принудительнаго курса, сократить государственные расходы и воздержаться отъ совершенія новыхъ займовъ. Ни того, ни другого не было, однако, сдѣлано и хотя не прибѣгли болѣе къ обычному выпуску 5% консолей, по задолженность Италіи продолжала возрастать въ значительныхъ размѣрахъ, какъ путемъ выпуска другихъ фондовъ разнообразныхъ наименованій, такъ и путемъ внѣшнихъ займовъ, какъ это усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

Годы.	Постоянный и погашаемый долгъ.	Долгъ извѣщен-ства.	Общая сумма госу-дарствен-наго долга.	Ежегодные расходы по госу-дарственному долгу.
	Милліоны франковъ.			
1882	11.029	220	11.249	581
1890/91	12.442	352	12.794	698
1890/91	12.634	442	13.076	704
1891/92	12.768	458	13.226	717

¹⁾ Въ томъ числѣ 600 мил., полученныхъ отъ реализаціи займа.

Въ сумму долга въ 1882 году входитъ на 543 милл. 5% ренты, записанной въ пользу пенсiонной кассы и современемъ проданной, съ отнесениемъ расходовъ по пенсiямъ къ общему бюджету. Косвеннымъ займомъ должно считаться и принятiе странами латинскаго союза итальянскихъ серебряныхъ монетъ въ полной цѣности, такъ какъ итальянскiе банки и казначейство могли составить себѣ столь значительные запасы золота, а именно, первые, 371 милл. золота, противъ 71 милл. серебра, и второе 106 милл. золота, противъ 15 милл. серебра, лишь благодаря согласiю французскаго банка на храненiе, одновременно съ 1.704 милл. зол., 1,276 милл. серебра, изъ нихъ нѣсколько миллионѣвъ въ итальянскихъ серебряныхъ монетахъ. Что касается вѣнскихъ долговъ Италiи, то онѣ, за время съ 1882 до 1892 г. суммируются не менѣе 1.200 милл. Вѣнскiе послѣднихъ, одинаковое во всѣхъ странахъ, не замедлило сказаться и въ Италiи: кажущееся благосостоянiе, сопровождаемое улучшенiемъ вексельнаго курса и исчезновенiемъ лажа на золото за время, когда Италiя являлась кредиторомъ для полученiя иностранныхъ капиталовъ, замѣнилось кризисомъ съ наступленiемъ момента, когда, съ полученiемъ займатями капиталами опредѣленнаго назначенiя, сохранилась лишь тягость платежа по нимъ процентовъ. Въ 18-7 году наступилъ моментъ такого кризиса, за которымъ должна была послѣдовать ликвидацiя и сокращенiе портфеля и ссудъ эмиссiонныхъ банками, какъ это наблюдалось въ Англiи, Францiи и всѣхъ странахъ, гдѣ правильная организацiя эмиссiонныхъ банковъ. Въ Италiи, однако, парламентское вѣдѣтельство повело къ совершенно противоположнымъ результатамъ: банки освобождены были отъ обязанности обмѣна вынужденныхъ билетовъ на предъявленiю и постепенно иммобилизовали не принадлежавшие имъ капиталы въ свою пользу. Нижеслѣдующая таблица показываетъ движенiе учетной и ссудной операцiи въ итальянскихъ эмиссiонныхъ банкахъ за время съ 1881 года:

Годы.	Портфель		Ссуды		Итого портфеля и ссудъ къ концу года.
	къ 31 декабря.	учетъ въ теченiе года.	къ 31 декабря.	въ теченiе года.	
	млн.	млн.	млн.	млн.	
1881	405	2.274	113	270	518
1882	427	2.388	97	211	523
1883	374	2.844	75	176	449
1884	453	3.356	73	193	526
1885	616	3.431	140	209	756
1886	674	4.240	130	198	804
1887	713	4.951	140	230	853
1888	674	4.450	123	186	797
1889	744	4.500	127	171	871
1890	671	4.171	123	173	794
1891	645	3.791	121	190	766

Неблагопрiятнымъ явленiемъ, хотя-бы въ нравственномъ отношенiи, слѣдуетъ считать, по словамъ *L'Economiste français*, увеличенiе портфеля эмиссiонныхъ банковъ на счетъ учетныхъ векселей лицъ, пользующихся извѣстнымъ политическимъ значенiемъ. Число такихъ векселей, по большей части пересроченныхъ, по дознанiю сенатора Альвизи, какъ въвѣряютъ, достигло значительныхъ размѣровъ; по сообщенiю итальянскихъ газетъ, однимъ влiятельнымъ политическимъ дѣятелемъ получено подъ первую закладную имѣнiя, стоимостя не болѣе 350,000 фр., 3/4 милл. фр., и подъ вторую закладную того-же имѣнiя, отъ другаго банка, 1 милл. фр. Суммы, иммобилизованныя подобнымъ образомъ бан-

ками опредѣляются для нацiональнаго банка въ 100 милл., для тосканскаго въ 6 милл., римскаго въ 30 милл., неаполитанскаго въ 70 милл. и сицилійскаго въ 15 милл. Къ этому авторъ настоящей замѣтки, заимствованной изъ *L'Economiste Français* присовокупляетъ, что уже въ 1879 г. официально констатированы несправильности въ операцiяхъ эмиссiонныхъ банковъ, которыя, по словамъ докладчика, должны были-бы привести къ кризису, если-бы не были во время остановлены. Не было, однако, принято никакихъ мѣръ къ прекращенiю злоупотребленiй и результаты ревизii сенатора Альвизи не были своевременно обнаружены.

Францiя.

Внесенный на разсмотрѣнiе палаты французскихъ депутатовъ проектъ закона о торговомъ мореходствѣ съ 30 января в. с. вступилъ въ окончательную силу. Въ видахъ поощренiя отечественнаго судостроительства и съ цѣлю возмещенiя уплачиваемыхъ строителями за матеріалы таможенныхъ пошлинъ, закономъ установлена премiя для желѣзныхъ и стальныхъ судовъ, построенныхъ во Францiи, въ размѣрѣ 65 фр. и для деревянныхъ, вмѣстимостью болѣе 150 тоннъ 40 фр. и менѣе 150 тоннъ 30 фр. за тонну валовой вмѣстимости, исчисленной согласно ст. 1—12 закона 24 май 1873 г. и ст. 1 закона 7 марта 1889 г.; двигатели-паровики съ придаточными частями и всякаго рода вспомогательные приборы, поставленные въ новомъ видѣ на бортъ какъ паруснаго судна, такъ и парохода, получаютъ премiю по 15 фр. за 100 килограммовъ вѣса; премiя выдается лишь по полученiю судномъ установленнаго на плаванiе свидѣтельства и по удостовѣренiю особою техническою коммисiею годности судна къ плаванiю собственными силами. Затѣмъ, въ возмѣщенiе лежащихъ на торговомъ мореходствѣ повинностей по военно-морской службѣ установлена для дальняго плаванiя и международнаго каботажнаго поощрительная премiя за каждую тонну и 1,000 миль пробѣга; для парусныхъ судовъ вмѣстимостью болѣе 80 тоннъ и пароходовъ вмѣстимостью болѣе 100 тоннъ въ размѣрѣ 1,10 фр. съ ежегоднымъ уменьшенiемъ на 0,06 фр. для деревянныхъ и на 0,04 фр. для стальныхъ или желѣзныхъ пароходовъ, и въ размѣрѣ 1,70 фр. съ ежегоднымъ уменьшенiемъ въ 0,08 фр. для деревянныхъ и въ 0,06 фр. для стальныхъ или желѣзныхъ парусныхъ судовъ. Въ измѣненiе дѣйствовавшего съ 1881 года закона, присвоенная судамъ заграничной постройки въ половинномъ размѣрѣ премiя уничтожается на будущее время и сохраняется лишь для судовъ, пользовавшихся уже премiею до 1 января 1893 года. Для пароходовъ утвержденной морскимъ министерствомъ конструцiи премiя увеличивается на 25%, съ сохраненiемъ за государствомъ права пользованiя такими пароходами въ военное время. Суда международнаго каботажнаго плаванiя пользуются лишь двумя третями премiи, причемъ разстоянiе между двумя портами опредѣляется согласно установленнымъ на этотъ предметъ правиламъ. Рейсами дальняго плаванiя считаются совершаемые за предѣлами на югѣ 30° и на сѣверѣ 72° сѣверной широты, на западѣ 15° и на востокѣ 44° долготы по парижскому меридиану. За стоянку судовъ, какъ иностранныхъ, такъ и туземныхъ, во французскихъ портахъ дозволяется взимать временные сборы въ размѣрѣ не свыше 1 фр. за тонну законной чистой вмѣстимости, 1 фр. съ каждаго пассажира и 0,5 фр. съ метрической тонны товаровъ. Законъ о торговомъ мореходствѣ сохраняетъ силу въ теченiе десяти лѣтъ и

устанавливаетъ взиманіе съ получаемой судами преміи 4% сбора въ пользу кассы морскихъ инвалидовъ.— Уничтоженіе новымъ закономъ половинной преміи въ пользу судовъ иностранной постройки, по высказываемому въ парижской печати мнѣнію, можетъ повести къ стѣсненію небольшихъ судовладѣльцевъ, лишаемыхъ возможности пріобрѣтать подходящія иностранныя суда, и въ результатѣ къ подавленію французскаго мореходства иностранной конкуренціею. Было-бы благо-разумнѣе сохранить за такими судовладѣльцами получение поощрительной преміи въ прежнемъ размѣрѣ и возвысить премію за постройку судовъ на французскихъ верфяхъ до 90 фр., какъ это предложено было въ разсматривавшей проектъ о мѣрахъ къ поощренію торговаго мореходства комиссіи: разница между 65 и 90 фр. достаточно-бы обезпечивала французскимъ судостроителямъ возможность борьбы съ иностранными. Установленіе поощрительной преміи въ 0,35 фр. для судовъ иностранной постройки было-бы, по-этому, справедливымъ возмещеніемъ тѣхъ тягостей, которыя несетъ каждое судно, плавающее подъ французскимъ флагомъ, и единственнымъ средствомъ умѣрить требованія французскихъ судостроителей и содѣйствовать развитію и росту французскаго торговаго мореходства.

— 33 —

Торгово-промышленный отдѣлъ.

ВНУТРЕННІЯ ИЗВѢСТІЯ.

14 января утверждены Министромъ Финансовъ правила о сибирской выставкѣ, имѣющей быть въ Москвѣ въ 1895 году. Согласно этимъ правиламъ дѣлью выставки является ознакомленіе съ естественными богатствами и природою Сибири, предметами товарообмѣна между нею и Европейскою Россіею и бытовыми особенностями края, въ видахъ оживленія и развитія торговыхъ какъ съ самою Сибирью, такъ и съ сопредѣльными съ ней странами сношеній. Срокъ выставки опредѣляется въ 4 мѣсяца. Ближайшее указаніе времени открытія выставки и мѣста, гдѣ она будетъ помѣщаться, объявляетъ комитетомъ во всеобщее свѣдѣніе не позже 1 августа 1894 года. Его Императорскому Высочеству московскому генералъ-губернатору, съ Высочайшаго соизволенія, состоящему почетнымъ предсѣдателемъ выставки, принадлежитъ главное завідываніе выставкою, утвержденіе общаго плана дѣйствій по устройству, управленію и внутреннему распорядку на выставкѣ, утвержденіе членовъ и уполномоченныхъ выставочнаго комитета и другихъ лицъ въ ихъ должностяхъ по выставкѣ, утвержденіе бюджета и вознагражденія должностнымъ лицамъ и вообще разрѣшеніе всѣхъ вопросовъ, могущихъ возникнуть въ принятіи правилъ. Для предварительныхъ сношеній по организаціи выставки, ея устройства и завідыванія всею хозяйственною частью оной учредители ея избираютъ изъ своей среды особый комитетъ, изъ предсѣдателя, товарища предсѣдателя, казначея, секретаря и 8 членовъ. Комитетъ созывается предсѣдателемъ по мѣрѣ надобности, причемъ его засѣданія считаются дѣйствительными, если въ нихъ присутствуетъ не менѣе половины членовъ, считая въ томъ числѣ предсѣдателя и секретаря. О ходѣ работъ по организаціи выставки комитетъ своевременно доводитъ до свѣдѣнія Министерства Финансовъ, сообщая ему также всѣ тѣ объявленія и циркуляры, которые онъ издаетъ для экспонентовъ, а равно каталоги и прочія выставочныя изданія. Комитетъ

имѣетъ печать съ надписью: „Комитетъ Сибирской выставки 1895 г. въ Москвѣ“. Комитетъ имѣетъ право приглашать, въ качествѣ членовъ-сотрудниковъ, всѣхъ лицъ, участіе которыхъ въ дѣлѣ организаціи выставки онъ признаетъ желательнымъ, и можетъ избирать особыхъ въ различныхъ мѣстностяхъ Имперіи уполномоченныхъ, въ видахъ наиболѣе полного и совершеннаго устройства мѣстныхъ отдѣловъ выставки. Уполномоченные являются членами комитета и въ бытность въ Москвѣ принимаютъ участіе въ его засѣданіяхъ. Во время выставки комитету предоставляется созывать, съ надлежащаго разрѣшенія и по утвержденной Министерствомъ Финансовъ программѣ, сѣзды для обсужденія возбуждаемыхъ выставкою вопросовъ, касающихся Сибири и сношеній ея, а равно сопредѣльныхъ ей государствъ съ остальными мѣстностями Имперіи. Выставка устраивается безъ всякаго пособия отъ казны и учредители ея не могутъ разсчитывать на какое-либо отъ нея воспособленіе даже въ томъ случаѣ, если-бы нижеуказываемыхъ средствъ оказалось недостаточно для покрытія всѣхъ предстоящихъ учредителямъ выставки расходовъ. На покрытіе расходовъ по устройству выставки предназначаются: первоначальные взносы учредителей и спеціальныя на сей предметъ пожертвованія; плата экспонентовъ за выставочныя мѣста; плата за входъ, сборъ съ буфетовъ, кіосковъ и другихъ помѣщеній, гдѣ будетъ производиться продажа напечатковъ и свѣстныхъ припасовъ; суммы, выроченныя отъ продажи каталоговъ, жетоновъ и т. п. предметовъ; суммы, выроченныя по окончаніи выставки отъ продажи предметовъ ея устройства и обстановки, съ сохраненіемъ права собственности экспонентовъ на устроенныя ими за свой счетъ витрины, отдѣльныя помѣщенія и выставленные предметы, и доходы отъ продажи невзятыхъ по закрытіи выставки въ установленный для сего срокъ предметовъ. Если за произведеніемъ всѣхъ расцетовъ по устройству выставки окажутся свободные остатки, то они получаютъ назначеніе по опредѣленію общаго собранія учредителей. Опредѣленіе срока доставки предметовъ, порядка пріема, разрѣшенія, размѣра платы за мѣста и за входъ опредѣляются комитетомъ съ утвержденія почетнаго предсѣдателя выставки. Избраніе для дѣла официальнаго открытія и закрытія выставки зависитъ отъ Его Императорскаго Высочества московскаго генералъ-губернатора. Выставка заключается въ себѣ отдѣлы: I) научный (научная литература, минералогія, геологія, ботаника, зоологія, метеорологія, географія, археологія и исторія, статистика, антропологія и этнографія); II) полеводства и сельскаго промысленности; III) садоводства и огородничества; IV) тѣловодства; V) горнаго дѣла; VI) животноводства (скотоводства, коневодства и шелководства); VII) охоты и рыбной ловли; VIII) инородческой; IX) отдѣлъ кустарной, ремесленной и фабрично-заводской промышленности; X) отдѣлъ сопредѣльныхъ съ Сибирью странъ—Монголіи, Манчжуріи, Китая, Кореи и Японіи съ представленіемъ, по мѣрѣ возможности, образцовъ товаровъ, возимыхъ въ нихъ какъ изъ Россіи, такъ и изъ иностранныхъ государствъ. Заявленія о желаніи представить на выставку предметы, подаются отдѣльными лицами и учрежденіями на имя комитета не позднее установленнаго имъ для сей цѣли срока, которому предоставляется право отклонять заявленія, а равно устранять съ выставки всякій предметъ, который оказался бы, по его мнѣнію, неудобнымъ, безъ объясненія экспонентамъ причинъ. Выставочные предметы, съ подробными ихъ описаніями по установленной комитетомъ формѣ, должны поступать заблаговременно къ тому сроку, который будетъ своевременно объявленъ

во всеобщее свѣдѣніе комитетомъ. Предметы доставляются на выставку при двухъ опискахъ, съ указаніемъ въ нихъ требуемыхъ комитетомъ данныхъ о производствѣ каждого экспонента. Укупорка и доставка предметовъ на выставку и обратно производится самими экспонентами за ихъ собственный счетъ и подъ ихъ ответственность. Размѣщеніе выставленныхъ предметовъ производится согласно общему плану выставки. Экспоненты могутъ размѣщать свои предметы и въ отдѣльныхъ витринахъ, но не иначе, какъ по рисункамъ, одобреннымъ комитетомъ. Всѣмъ предметамъ, представленнымъ на выставку, составляется комитетомъ ко дню открытія систематическій указатель. Предметы выставаются подъ тѣми-же нумерами, подъ которыми значатся въ каталогѣ, и съ указаніемъ имени хозяина или производителя; экспонентамъ предоставляется обозначать цѣны и мѣста происхожденія выставочныхъ предметовъ. Экспоненты, желающіе продать по вольной цѣнѣ выставленные предметы, заявляютъ о томъ въ представляемыхъ ими упомянутыхъ выше подробныхъ опискахъ. До закрытія выставки предметы не могутъ быть взяты экспонентами или лицами, ихъ купившими. Комитетъ имѣетъ право вещи, принадлежащія одному экспоненту, размѣщать по различнымъ группамъ для приданія выставкѣ большей систематичности и послѣдовательности. Въ случаѣ присылки на выставку, безъ разрѣшенія комитета, слишкомъ большого количества однородныхъ предметовъ, комитету предоставляется право допускать на нее лишь опредѣленную часть этихъ произведеній. Производство снимковъ, чертежей и фотографій съ выставочныхъ предметовъ допускается не иначе, какъ съ особаго разрѣшенія комитета, по соглашенію, въ подлежащихъ случаяхъ, съ экспонентами. Для пріема, размѣщенія и охраненія предметовъ на выставкѣ приглашается артель съ отвѣтственностью за весь ущербъ, какъ-то: поврежденія, кражу и другія случайности, происшедшія послѣ пріема предметовъ. Послѣ закрытія выставки предоставляется двухмѣсячный срокъ на уборку выставочныхъ предметовъ. Предметы, невзятые въ этотъ срокъ, считаются принадлежностью комитета, который можетъ съ ними поступить по своему усмотрѣнію. Для опредѣленія достоинства выставленныхъ предметовъ учреждается экспертная коммисія, кромѣ случая, когда самъ экспонентъ пожелаетъ быть въ конкурсѣ. Для экспертизы комитетъ приглашаетъ опытныхъ специалистовъ. Экспертная коммисія подраздѣляется, по специальностямъ, на подкоммисіи; каждая изъ подкоммисій должна состоять, по крайней мѣрѣ, изъ трехъ лицъ, избираемыхъ изъ себя председательствующаго. Заключенія экспертной коммисіи подлежатъ, по представленію комитета, утвержденію Его Императорскаго Высочества московскаго генералъ-губернатора, какъ почетнаго председателя выставки. Присуждаемыя награды состоятъ изъ медалей: золотыхъ, серебряныхъ и бронзовыхъ, изъ почетныхъ дипломовъ, отзововъ и похвальныхъ листовъ.

— Въ началѣ текущаго года въ Кіевѣ происходили совѣщанія австрійско-русской международной коммисіи по вопросу о соединеніи новоселицкой линіи юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи съ линіей Черновида-Новоселица буковинскихъ желѣзныхъ дорогъ въ Австрію. Вопросъ объ этомъ соединеніи былъ поднятъ въ 1890 г. и тогда-же между правительствами русскимъ и австро-венгерскимъ послѣдовало соглашеніе объ образованіи собравшейся въ декабрѣ 1892 г. смѣшанной коммисіи, причемъ собственно опредѣленіе пункта примычки на границѣ и разработка технической стороны вопроса была поручена предварительной специальной коммисіи

изъ представителей сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ, которая въ юніѣ 1891 г. (по старому стилю) выработала техническій проектъ примыканія новоселицкихъ вѣтвей къ черновицко-новоселицкой линіи, а также рассмотрѣла и проекты пограничныхъ станцій Новоселица—австрійской и русской.

Пачавшая свои совѣщанія 29 декабря 1892 г. международная коммисія была образована подъ предѣлительствомъ управляющаго юго-западными дорогами инженера путей сообщенія Бородина изъ пяти, кромѣ предсѣдателя, членовъ съ русской стороны и четырехъ съ австрійской. Международной коммисіи въ указанномъ составѣ предстояло рѣшить нѣсколько существенныхъ вопросовъ и рѣшеніе это облежъ въ форму конвенціи, подлежащей рассмотрѣнію и ратификаціи обоихъ правительствъ; 2 (14) января текущаго года участниками коммисіи и была подписана такая конвенція. Изъ числа вопросовъ, обсуждавшихся международной коммисіей, первостепенное значеніе имѣетъ вопросъ техническій; вопросъ этотъ детально былъ разработанъ уже, какъ выше упомянуто, специальной коммисіей и изложенъ въ протоколѣ ея отъ 24 и 25 іюля (5 и 6 августа) 1891 г., составленномъ въ Черновицахъ; международная коммисія приняла всецѣло выработанный специальной коммисіей проектъ соединительной линіи, а также и разсмотрѣнные той коммисіей проекты устройства русской станціи въ Новоселицахъ и расширенія существующей австрійской станціи; для соединенія новоселицкой вѣтви юго-западныхъ дорогъ и черновицко-новоселицкой линіи буковинскихъ дорогъ по этому проекту долженъ быть устроенъ двойной путь между русской и австрійской станціями, такимъ образомъ, чтобы поѣзда съ австрійской станціи входили въ русскую станцію узкимъ путемъ, русскіе-же поѣзда—въ австрійскую станцію широкимъ путемъ; соединительная линія должна быть во всякомъ случаѣ окончена къ концу 1893 г. Вторымъ важнымъ вопросомъ и притомъ наиболѣе вызвавшимъ дебаты, былъ вопросъ о расходахъ по сооруженію соединительной линіи и расширенію австрійской станціи Новоселица. Дѣло въ томъ, что вслѣдствіе трудности новому пути подойти къ существующей австрійской станціи, послѣдняя должна быть не только расширена, но даже частію перенесена, на что потребуются значительные расходы; австрійскіе делегаты коммисіи первоначально настаивали на томъ, чтобы половина этихъ расходовъ была возмѣщена съ русской стороны, но въ концѣ концовъ, въ виду несомнѣнныхъ выгодъ для австрійскихъ дорогъ, ожидаемыхъ отъ предполагаемаго соединенія, коммисія приняла рѣшеніе, въ силу котораго расходы по устройству соединительной линіи несетъ каждая сторона за ту часть линіи, какая пройдетъ по ея территоріи, причемъ мостъ черезъ граничную рѣчку Ракитну сооружается за счетъ русской желѣзнодорожной администраціи, но австрійскіе дороги вознаграждаютъ половину расходовъ; постройка русской станціи производится за счетъ русской дороги, а расширеніе австрійской—средствами австрійской дороги.

Въ отношеніи эксплуатаціи соединительной линіи коммисія, между прочимъ, установила слѣдующіе пункты: 1) содержаніе и надзоръ на части линіи, проходящей по австрійской территоріи относится къ администраціи австрійской желѣзной дороги, содержаніе-же моста черезъ Ракитну и остальную часть линіи—къ администраціи юго-западныхъ дорогъ; 2) за пользованіе соединительной линіей и за ея ремонтъ одна дорога другой ничего не платитъ; 3) станціи и участки пути между каждой станціей и границей состоятъ въ отношеніи, су-

дебномъ и административномъ въ вѣдѣніи той страны, въ коей расположены; 4) для облегченія необходимой, вслѣдствіе различной ширины путей, разгрузки и нагрузки вагоновъ на обѣихъ станціяхъ должны быть устроены необходимыя приспособленія и помѣщенія, а также, на сколько это не будетъ противорѣчить таможеннымъ и другимъ правиламъ, администраціи дорогъ должны войти въ соглашеніе о перевозкѣ грузовъ одной станціи на другую въ обратныхъ вагонахъ послѣдней станціи; 5) администраціи дорогъ должны предоставить на обѣихъ станціяхъ помѣщеніе для бюро сосѣдней станціи; 6) служащіе одной дороги, исполняя свои обязанности на станціи сосѣдней дороги, подчиняются распоряженіямъ начальника этой послѣдней станціи, но въ дисциплинарномъ отношеніи они подчинены лишь своей администраціи и властямъ своей страны; 7) росписаніе и движеніе поѣздовъ устанавливаются администраціей каждой дороги для своей территоріи, но лишь съ обоюднаго согласія, равно какъ и дальнѣйшія измѣненія. За

симъ по вопросу о тарифахъ коммисія высказалась, что тарифы должны устанавливаться на соединительной линіи, по соглашенію обѣихъ дорогъ и съ утвержденія сосѣднихъ правительствъ, что они должны соответствовать условіямъ эксплуатаціи и нуждамъ торговли и быть единообразными въ обѣихъ направленіяхъ. По таможенному вопросу въ конвенціи сдѣлано лишь указаніе, что подробности его должны быть выработаны до открытія соединительной линіи. По остальнымъ вопросамъ — о визированіи паспортовъ, процедурѣ таможенныхъ осмотровъ, перевозкѣ почты, установленіи телеграфнаго сообщенія и т. д. коммисіей установлены лишь принципиальныя рѣшенія или сдѣланы общія указанія со ссылкой на соответствующіе порядки другихъ соединительныхъ линій. Заключенная 2 (14) января текущаго года конвенція подлежитъ ратификаціи не позднѣе, какъ въ шестимѣсячный срокъ.

— Итогъ биржевыхъ сдѣлокъ, совершенныхъ на Мензелинской ярмаркѣ 1893 г., представляется слѣдующимъ:

Съ какой пристани.	Мѣсто сдачи.	Срокъ.	Количество.	Названіе товара.	Цѣна. Р. К.	Задатки.
Ярославль	Рыбинскъ	20 мая.	5,000	Мука въ мѣшкахъ.	7 50	Зад. 5 р., посл. 15 июля.
Бирской	»	Маемъ.	1,000	Тоже.	7 50	» 5 р., два срока.
Стерлитамакской . .	»	20 мая.	4,000	Мука худ., мѣш.	7 20	» 4 р., 10 февр. 2 р., ост. сдача.
Бирской	»	5 июня.	4,000	» въ куляхъ.	7 25	» 3 р. 75 к., 10 февр. 2 р. 25 к., посл. сдачи.
Бирской	»	Маемъ.	5,000	Овса 6 п. ч. пат. 27 ф.	4 10	» 3 р., ост. сдача.
Усть-Байкальской . .	»	»	2,000	Тоже.	4 05	» 2 р., 1 февр. 1 р., посл. сдача
»	»	10 июня.	4,000	Тоже.	4 10	» 2 р., 1 февр. 1 р., посл. сдача.
Кунгурской	»	»	7,000	Овса 6 п. ч. пат. 27½ ф.	4 —	» 3 р., два срока.
Ямской	Соколки	5 мая.	15,000	пудовъ гречи.	— 73	» 30,000 р.
»	Рыбная слоб. . .	5	15,000	Тоже.	— 73	
»	Казань	5	50,000	Тоже.	— 73	
Сарапульской . . .	Сарапуль	Весномъ.	2,400	Крупн. ядра мѣш.	10 20	
»	»	»	600	» обикн. »	8 95	
<i>Поставки въ судахъ поставщиковъ.</i>						
Бирской	Рыбинскъ	15 мая.	14,000	Десят. хлѣба.	— 52	
Ямской, Вагатовъ . .	»	20 »	18,000	Тоже.	— 52	Зад. 2,000 р., посл. сдача.
Казань, Имайя . . .	»	20 »	14,000	Тоже.	— 52	
Бирской	»	20 »	9,000	Тоже.	— 50	» 500 р., на груз. 400 р., посл. сдача.
»	»	20 »	23,000	Тоже.	— 52	
»	»	Маемъ.	8,000	Тоже.	— 52	» 1,500 р., посл. сдача.
Дертюл, Имайя . . .	»	»	9,000	Тоже.	— 52	» 1,500 р., посл. нижегородск. ярм.
Дертюльнской . . .	»	»	3,500	Тоже.	— 52	» 500 р. посл. нижегородск. ярм.
Съ р. Биръ	»	»	5,500	Тоже.	— 52	Погрузка поставк. зад. 10 к., февр. 10 к.
Съ Усть-Байки . . .	»	5 июня.	9,000	Тоже.	— 87½	» » » 1,000 р., посл.
»	»	10 »	3,000	Тоже.	— 85½	сдача.
Табора, Ерзовки, Сарап., Берез., Каракуд.	»	25 мая.	50,000	Тоже.	— 45	
Ямской	Соколки, Рыбная слоб. и Казань	5 »	80,000	пудовъ гречи.	— 05	Зад. 500 р., посл. сдача.
<i>Поставки въ готовые судахъ.</i>						
Камскаго-Устья . . .	Рыбинскъ	25 мая.	50,000	Десят. хлѣба.	— 18	
Бирской	»	Маемъ.	5,000	Тоже.	— 30	Деньги—декабрь.
<i>Поставки лесныхъ товаровъ въ судахъ поставщиковъ.</i>						
Ножевки	Астрахань . . .	Маемъ.	600 т.	Липки.	7 25	Зад. 1,000 р., остат. мѣсячн. ярм.
Съ р. Быстрый . . .	»	»	»	»	»	»
Тангиль	»	15 июня.	130 пуд.	Дрова.	6 00	» 500 р., по подачѣ баржей 400 р., на грузкѣ 200 р., посл. сдача.
Ельдягской и др. р. Бѣлой	»	»	800 т.	Козлы обрубей.	3 —	»
»	»	»	8 т.	пудовъ корья.	— 04	»
»	»	15 июня.	2 бар.	Окортно.	3,700 —	» 800 р., по подачѣ 1,000 р., при сплавѣ 200 р., остат. сдача.

ИНОСТРАННЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

Германія.

Въ № 19 *Вѣстника Финансовъ, Промышленности и Торговли* за 1899 годъ были сообщены подробныя правила о хлѣбныхъ сдѣлкахъ на сроки, установленныя берлинскимъ купечествомъ. Подобныя-же правила, дѣйствующія нынѣ на штеттинскомъ рынкѣ, нѣскольکو

видоизмѣняются съ 1 января 1893 года. Въ виду этого считаемъ не безинтереснымъ ознакомить читателей *Вѣстника*, на основаніи доставленнаго департаменту торговли и мануфактуръ Императорскимъ русскимъ консульствомъ въ Штеттинъ сообщенія, съ новыми условіями срочной поставки хлѣба въ Штеттинъ, вступившими въ дѣйствіе съ 1 января 1893 г. Согласно этимъ правиламъ, предметомъ срочной сдѣлки можетъ служить

хорошая, здоровая, желтая пшеница, качеством не хуже среднего результата туземного урожая, за исключениемъ английской пшеницы (Rauheizen), свободная отъ дымнаго запаха, поскольку таковой умаляетъ годность къ употребленію, натурою не менѣе, въ среднемъ, 756 граммовъ въ литрѣ, а также хорошая, здоровая рожь, безъ дымнаго запаха, поскольку таковой умаляетъ годность къ употребленію, натурою, въ среднемъ, не менѣе 712 граммовъ въ литрѣ.

§ 1. Сдача товара производится партиями въ 1000 центнеръ, причемъ каждая партія должна имѣть установленный средній вѣсъ.

§ 2. Если первый день срока сдачи приходится на воскресенье или христіанскій праздникъ, на одинъ изъ двухъ дней еврейскаго новаго года или на еврейскій праздникъ покаянія, то срокъ исполненія договора начинается съ слѣдующаго будняго дня. Если послѣдній день срока приходится на одинъ изъ поименованныхъ дней, то конечнымъ днемъ считается предшествующій празднику будній день. Наравнѣ съ христіанскими праздниками считаются какъ въ этомъ случаѣ, такъ и вообще въ этомъ договорѣ, тѣ дни, въ которые, по постановленію старшинъ штеттинскаго купечества, биржа не собирается.

§ 3. Продавецъ можетъ поставить до 2% болѣе или менѣе договореннаго количества зерна, не ниже установленнаго минимальнаго средняго вѣса. Могущая черезъ это оказаться разниа вѣса противъ исчисленнаго въ договорѣ разсчитывается по регулирующей цѣнѣ, существующей въ день пріема.

§ 4. Заявленіе о готовности къ сдачѣ каждой партіи, которая можетъ находиться не болѣе, какъ въ трехъ разныхъ мѣстахъ, должно быть сдѣлано письменно, въ будній день, отъ 8 до 12 часовъ утра, въ конторѣ покупателя, но оно можетъ быть вслѣдъ затѣмъ, въ тотъ-же день, передано въ другія руки на биржѣ въ опредѣленномъ для этого старшинами штеттинскаго купечества помѣщеніи, въ официально установленное для биржеваго собранія время. Кто не будетъ присутствовать тамъ лично или чрезъ довѣренное лицо для пріема заявленія, тотъ обязанъ принять таковое въ своей конторѣ до 4 часовъ пополудни того же дня. Въ послѣдній же день срока поставки заявленія могутъ быть еще дѣлаемы отъ 3 до 4 ч. пополудни въ биржевой залѣ. Заявленія о готовности товара не могутъ быть дѣлаемы въ поименованные въ § 2 дни. Всѣ заявленія должны содержать указаніе на условія этого формуляра и на день утвержденія ихъ старшинами штеттинскаго купечества, а также обозначеніе количества и мѣстонахожденія хлѣба, который, по выбору продавца, можетъ быть сданъ съ судовъ или изъ складовъ въ чертѣ городского округа. По отношенію къ этой сдачѣ иногородній контрагентъ предполагается имѣющимъ жительство въ Штеттинѣ. Конторой его можетъ считаться какъ штеттинская биржа, такъ равно и контора втораго участвующаго въ сдѣлкѣ контрагента, въ случаѣ если онъ не укажетъ послѣднему своего, проживающаго въ Штеттинѣ, представителя.

§ 5. Всякое заявленіе о готовности товара къ сдачѣ дѣлается по установленной въ день подачи его регулирующей цѣнѣ. Поставщикъ вправе требовать уплаты по этой регулирующей цѣнѣ отъ послѣдняго получателя, а получатель обязанъ таковую, независимо отъ условленной имъ покупной цѣны, уплатить первому предъявителю хлѣба.

§ 6. Въ случаѣ дальнѣйшей передачи договора изъ рукъ въ руки, покупатель отвѣтствуетъ за уплату обмѣненныхъ продавцу покупныхъ денегъ; продавецъ же обя-

занъ, въ обмѣнъ за сумму разсчитанную на основаніи регулирующей цѣны, уступить покупателю права, принадлежащія, по § 5 этого договора, первому предъявителю заявленія о готовности относительно получателя. Дальнѣйшей передачей поставки продавецъ уполномочиваетъ своего покупателя произвести за него платежъ первому предъявителю, до размѣра официально установленнаго регулирующей цѣны. Когда покупные деньги уплачены получателемъ первому предъявителю, участнику заявленія не вправѣ требовать вторичнаго платежа.

§ 7. Если въ первый будній день послѣ договорнаго срока пріема, или въ томъ случаѣ, когда хлѣбъ принять уже ранѣе—въ первый будній день послѣ дѣйствительно оконченной сдачи, послѣдній получатель не заявитъ своему покупателю противнаго, то предполагается, что послѣдній получатель уплатилъ первому предъявителю регулируюшую цѣну за предъявленный хлѣбъ, и слѣдствіемъ покупателя передъ продавцомъ, въ размѣрѣ регулирующей цѣны, прекращается. Если же со стороны предъявителя послѣдуетъ такое заявленіе, то каждый участникъ извѣстительной записки обязанъ немедленно сообщить объ этомъ своему покупателю.

§ 8. Равнымъ образомъ отсутствіе надлежащаго заявленія со стороны получателя считается доказательствомъ признанія предъявленнаго къ сдачѣ хлѣба соответствующимъ условіямъ договора,—за исключеніемъ вѣса, который можетъ быть опредѣленъ лишь при пріемѣ. Заявленіе-же о непризнаніи партіи соответствующему условіямъ должно быть вручено получателемъ непосредственно первому предъявителю письменно до 12 ч. утра будняго дня слѣдующаго за днемъ подачи извѣстительной записки съ врученіемъ полной копій этой записки съ именами участниковъ и обхода, до времени, поименованныхъ на ней промежуточныхъ лицъ. При сдачѣ получатель и поставщикъ (первый предъявитель) берутъ изъ каждой чашки равномѣрную пробу, и изъ этой смѣшиваемой пробы опредѣляется, на нормальныхъ хлѣбныхъ вѣсахъ (Siter-schale) штеттинскаго купечества, натура товара. Если пріемъ прерывается, то тотчасъ-же производится опредѣленіе натуры каждой партіи.

§ 9. При сдачѣ на водѣ, суда должны становиться, для выгрузки, тамъ, гдѣ пожелаетъ получатель, и гдѣ это допускается полицейскими правилами и мѣстными условіями, однако, только въ чертѣ городского округа и не болѣе, какъ въ 2 мѣстахъ.

§ 10. Възвѣшиваніе производится чрезъ артель вѣсовщиковъ при чемъ поставщикъ несетъ расходы по перевѣсѣ и платитъ носильщикамъ, по тарифу, за переноску изъ склада до воды, если хлѣбъ грузится на судно, и до подвода, если хлѣбъ увозится или переносится въ другой складъ. Если хлѣбъ предъявленъ къ сдачѣ изъ такихъ магазиновъ, для которыхъ въ тарифѣ артели носильщиковъ не показана плата за переноску до воды, то поставщикъ обязанъ, при погрузкѣ на судно, уплатить опредѣленное тарифомъ вознагражденіе носильщикамъ за переноску изъ склада до подвода, вознагражденіе возникамъ за переноску до ближайшаго мѣста грузки, и, кромѣ того, по 80 фен. съ лаза за переноску въ судно. Если складъ находится внѣ означенныхъ въ объявленіи старшинъ купечества отъ 31 декабря 1879 г. подъ лит. А. 1. границъ, то поставщикъ долженъ еще возмѣстить получателю расходы по перевозкѣ хлѣба, по установленной старшинами купечества таксѣ платы возникамъ.

§ 11. Пріемъ долженъ быть оконченъ въ теченіе 6 рабочихъ дней, считая въ томъ числѣ и день заявленія о готовности товара, и уплата регулирующей цѣны имѣть быть произведена, наличными деньгами, при

самой приемки. Каждый рабочий день считается отъ 8 до 12 ч. утра и отъ 2 до 6 ч. вечера.

§ 12. Если хлѣб не принятъ, какъ несоответствующій договору, то поставщикъ (первый предъявитель) долженъ не позднѣе 6 ч. пополудни слѣдующаго за днемъ удостовѣнія о сдачѣ будняго дня просить о разрѣшеніи спора чрезъ назначаемыхъ старшинами купечества, изъ числа присяжныхъ экспертовъ, таксаторовъ, а въ случаѣ ихъ разногласія въ мѣстныхъ, о назначеніи въ теченіе 3 часовъ суперъ-арбитра (Obmann); въ противномъ случаѣ, заявленіе о готовности товара считается несостоявшимся. Въ этомъ случаѣ, и если предъявленный хлѣбъ будетъ признанъ таксаторами не соответствующимъ договору, послѣдній держатель извѣстительной записки обязанъ, а предъявитель товара имѣть право—коню сей записки со всеми означенными на ней именами участниковъ, внести въ выставленную для этой цѣли на биржѣ книгу, до 12 ч. утра слѣдующаго биржеваго дня. Кромѣ того, подлинная извѣстительная записка должна быть немедленно возвращена послѣднимъ владѣльцемъ, черезъ руки поименованныхъ на ней промежуточныхъ лицъ, поставщику. Расходы по экспертизѣ несетъ сторона, признанная неправой.

§ 13. Партиі товара, объявленныя до истеченія срока несоответствующими договору, могутъ быть до истеченія срока замѣнены другими.

§ 14. Если мѣсяе чѣмъ четвертая часть одной партиі сдаваемого товара—признана несоответствующей условіямъ договора,—все равно, будетъ ли то послѣ послѣдняго срока заявленія или въ теченіе срока поставки,—и эта часть въ теченіе трехъ часовъ рабочаго дня замѣнена другимъ, соответствующимъ договору, товаромъ, то извѣстительная записка во всемъ ея составѣ остается въ силѣ, но поставщикъ несетъ всѣ расходы по экспертизѣ. Если поставленный хлѣбъ не достигаетъ опредѣленнаго въ контрактѣ наименьшаго средняго вѣса, то получатель вправе возвратитъ хлѣбъ въ натурѣ поставщику (первому предъявителю) подъ условіемъ возврата уплаченной ему за этотъ хлѣбъ суммы и возмѣщенія понесенныхъ расходовъ,—чтобы воспользоваться этимъ правомъ, получатель обязанъ заявить о томъ письменно поставщику (первому предъявителю) до 12 ч. утра слѣдующаго за окончаніемъ приемки рабочаго дня. Если такого заявленія не послѣдуетъ своевременно, то обратная сдача хлѣба не можетъ имѣть мѣста, но поставщикъ обязанъ вознаграждать получателя за установленную таксаторами, на счетъ его, поставщика, недостачу вѣса. Если констатированіе недостатка въ вѣсѣ послѣдовало въ послѣдній день срока или по истеченіи его, то покупатель имѣетъ право заявить до 12 ч. будняго дня, слѣдующаго за экспертизою, о своемъ желаніи возвратитъ хлѣбъ въ натурѣ.

§ 15. Предъявленные къ сдачѣ и признанныя соответствующими контракту или неотвергнутыя партиі могутъ быть взяты обратно предъявителемъ только съ согласія послѣдняго владѣльца извѣстительной записки; въ противномъ случаѣ получатель имѣетъ право купить хлѣбъ возможно выгоднѣе, на опредѣленныхъ въ § 16 условіяхъ. Признанная несоответствующей контракту партиі не можетъ быть до истеченія семи календарныхъ дней вновь предъявлена къ сдачѣ, развѣ только коммиссія изъ 3 экспертовъ, по большинству голосовъ, засвидѣтельствуетъ, что эта партиі стала годной къ поставкѣ. Если партиі находится на судѣ или людѣ, то въ случаѣ признанія ея неудовлетворяющею условіямъ договора она можетъ быть вновь предъявлена къ сдачѣ безъ удостовѣренія о ея годности, если она до

второго заявленія была перевезена съ судна въ магазинъ.

§ 16. Если продавецъ не поставитъ товара согласно договору, то покупатель имѣетъ, по своему выбору право не позднѣе, какъ до 4 ч. слѣдующаго за днемъ неисполненія контракта рабочаго дня купить возможно выгоднѣе, чрезъ назначеннаго старшинами купечества для подобныхъ операцій посредника, хлѣбъ за счетъ продавца, и затѣмъ требовать немедленнаго возмѣщенія разницы между договорной и заплаченной покупной цѣной, съ причисленіемъ расходовъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ на немъ лежитъ обязанность, въ случаѣ если покупная цѣна окажется ниже договорной, разницу между ними уплатить, за вычетомъ расходовъ продавцу. Въ случаѣ же нежеланія воспользоваться этимъ правомъ покупатель можетъ требовать отъ продавца немедленной уплаты разницы между договорной цѣной и официально котированной биржевой цѣной послѣдняго дня срока,—соответственно такую разницу ему уплатить. Наконецъ, покупателю предоставляется: въ случаѣ если предъявленный къ сдачѣ хлѣбъ послѣ истеченія срока заявленія былъ признанъ не соответствующимъ контракту—требовать его сдачи по условленной цѣнѣ, за вычетомъ опредѣленной экспертами недостающей цѣнности, о чемъ онъ долженъ удостовѣриться письменно первого предъявителя не позже 12 часовъ слѣдующаго за экспертизою рабочаго дня.

§ 17. Если покупатель не приметъ хлѣбъ въ условленное контрактомъ время, то поставщикъ имѣетъ право, не позднѣе 4 час. слѣдующаго за истеченіемъ срока приемки рабочаго дня, продать товаръ возможно выгоднѣе за счетъ покупателя, чрезъ назначеннаго старшинами купечества для подобныхъ операцій посредника, и требовать немедленнаго возмѣщенія разницы между договорной и вырученной при продажѣ цѣной, равно и расходовъ, или же уплатить покупателю эту разницу, за вычетомъ расходовъ. Если поставщикъ не продастъ товаръ въ установленное время, то онъ, тѣмъ не менѣе, можетъ требовать,—или имѣетъ уплатить,—разницу по регулирующей цѣнѣ того дня, въ который онъ долженъ былъ продать товаръ.

§ 18. Срокъ, съ котораго контрактъ считается неисполненнымъ можетъ начинаться какъ съ послѣдняго дня срока договора такъ и со дня, въ который поставщикъ отказался отъ сдачи товара по договору, и по истеченіи окончательнаго срока, со дня, въ который несоответствіе товара съ условіями контракта установлено рѣшеніемъ таксаторовъ, или приведеніемъ въ извѣстность недостатка натурнаго вѣса.

§ 19. Всѣ лица, имена коихъ находятся на извѣстительной запискѣ, по которой объявленный товаръ признанъ по истеченіи послѣдняго срока для удостовѣренія несоответствующимъ контракту, или не былъ принятъ въ надлежащій срокъ, имѣютъ только право (или обязанность), не покупая или не продавая сами, руководствоваться въ своихъ взаимныхъ расчетахъ той цѣной, которая опредѣлится покупкой послѣднимъ получателемъ однороднаго товара, или продажей поставщикомъ даннаго товара, или же выговореннымъ выборомъ цѣны послѣдняго дня срока (соответственно биржевой регулирующей цѣны), въ подлежащихъ случаяхъ за вычетомъ установленной таксаторами меньшей цѣнности товара.

§ 20. Поставщикъ обязанъ въ теченіе двухъ буднихъ дней по прошествіи договореннаго срока приема, или если хлѣбъ ранѣе принятъ, то въ теченіе двухъ буднихъ дней послѣ таковаго, пригласить циркулярно получателя, равно какъ всѣхъ поименованныхъ на

известительной записки промежуточных лиц, для расчетов и уравнивая разности между договорной и регулирующей ценой, въ назначенное для того старшинами купечества биржевое помещение, притомъ не поздне, какъ на слѣдующій за посылкой приглашенія будній день.

§ 21. Если одинъ изъ контрагентовъ сдѣлается несостоятельнымъ, приостановить платежи или подпадетъ подъ конкурсъ, прежде чѣмъ будетъ заявленъ къ сдачѣ соответствующій условіямъ хлѣбъ, то другая сторона не можетъ требовать исполненія договора, и въ этомъ случаѣ изъ сдѣлки вытекаетъ лишь право на вознагражденіе, причемъ послѣднее опредѣляется по разницѣ между договорной цѣной и установленной для вышеупомянутого срока поставки средней цѣной того дня, въ который несостоятельность или приостановка платежей стали известны въ Штеттинѣ. Составляющая эту разницу сумма имѣетъ быть уплачена не позже послѣдняго дня срока поставки. Если же одинъ изъ контрагентовъ послѣ состояшагося заявленія о готовности товара до исполненія договора сдѣлается несостоятельнымъ, приостановить платежи или подпадетъ подъ конкурсъ, то взаимныя претензіи опредѣляются по §§ 5 и 6, или, въ извѣстныхъ случаяхъ, по §§ 16 и 17 настоящаго контракта. Окончательное опредѣленіе дня, въ который несостоятельность или приостановка платежей стали извѣстными въ Штеттинѣ, и цѣны, по которой опредѣляется претензія на вознагражденіе, не подлежатъ рѣшенію третейскихъ судей, но предоставляется усмотрѣнію старшинъ штеттинскаго купечества.

§ 22. Контрактъ безъ согласія другой стороны не можетъ быть уступленъ третьему лицу. Контрагенты отказываются отъ права отступить отъ договора.

§ 23. Въ отношеніи могущихъ возникнуть споровъ контрагенты подчиняются рѣшенію купеческаго третейскаго суда въ Штеттинѣ, по существующимъ для него правиламъ, и отказываются отъ права въ разбирающемся передъ третейскимъ судомъ процессу привлекать третье лицо, не подчинившееся добровольно этому суду, или просить о вызовѣ такого третьяго лица, въ качествѣ свидѣтеля. Это заявленіе должно имѣть обязательную силу, какъ опредѣленно выраженное соглашеніе о третейскомъ разбирательствѣ споровъ

Франція.

Французскимъ министерствомъ общественныхъ работъ опубликованы интересныя данныя о примѣненіи желѣзнодорожныхъ пассажирскихъ тарифовъ въ различныхъ европейскихъ государствахъ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ сопоставлены размѣры выручки и количество перевезенныхъ пассажировъ, въ процентномъ распредѣленіи по тремъ классамъ, считая въ третью всѣ классы ниже втораго:

	Число пассажировъ:			Количество выручки:		
	I кл.	II кл.	III кл.	I кл.	II кл.	III кл.
	Проценты.					
Германія . . .	0,6	10,3	89,3	4,9	26,9	68,2
Англія . . .	3,5	8,1	88,3	12,4	10,6	77,0
Австрія . . .	1,2	12,7	86,1	7,5	27,6	61,9
Бельгія . . .	3,9	12,8	83,3	14,8	25,1	60,1
Франція . . .	8,0	36,9	56,0	21,0	27,0	52,0
Италія . . .	4,8	25,9	69,3	17,5	36,6	45,9
Нидерланды . .	7,0	23,0	70,0	16,8	36,2	47,2
Россія . . .	1,4	7,1	91,5	6,3	15,1	64,1
Швейцарія . . .	2,2	19,7	78,1	11,4	34,4	54,2

Изъ этого видно, что доходность перваго класса менѣе всего значительно въ Германіи, Австріи и Россіи; наивысшая доходность перваго класса во Франціи должна быть приписана какъ существовавшему до реформы 1 апрѣля 1892 г.) отсутствію въ скорыхъ поѣздахъ двухъ низшихъ классовъ, такъ и сравнительно умѣренной разницѣ между тарифами перваго и другихъ классовъ. Съ 1 апрѣля 1892 г., однако, прежнее соотношеніе тарифныхъ платъ измѣнилось слѣдующимъ образомъ: принимая плату 3 класса за сто, тарифная плата для втораго класса увеличилась съ 136 до 156, а для перваго съ 182 до 228; принимая, напротивъ, за сто тарифъ 1 класса, плата для втораго класса опредѣляется, вмѣстѣ 75, въ 67 и для третьяго класса, вмѣстѣ 55, въ 44. Такое измѣненіе провозной платы въ пользу низшихъ классовъ должно значительно содѣйствовать увеличенію числа пассажировъ этихъ классовъ, о чемъ пока еще отсутствуютъ статистическія свѣдѣнія.

Оставались затѣмъ на реформахъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ Бельгіи въ 1866 г., Англіи въ 1855 г. и Венгріи въ 1889 и 1890 гг., затронувшихъ не только финансовыя, но и экономическія интересы, слѣдуетъ въ отношеніи Бельгіи замѣтить, что уменьшеніе въ 1866 г. на 59—62% желѣзнодорожныхъ пассажирскихъ тарифовъ для разстояній свыше 45 килом. не сопровождалось благоприятными финансовыми результатами: хотя количество перевезенныхъ пассажировъ увеличилось, однако, валовая выручка уменьшилась на 7% по мнѣнію большинства бельгійскаго совѣта путей сообщенія и на 18% по мнѣнію меньшинства; чистая-же выручка пассажирскаго движенія уменьшилась въ еще большихъ размѣрахъ. Въ виду такихъ результатовъ въ 1871 г. была предпринята новая реформа въ обратномъ смыслѣ, т. е. тарифы для разстояній свыше 45 кл. были повышены почти до прежняго уровня, а для меньшихъ разстояній понижены. Результатомъ такого измѣненія, сохраняющаго силу и понынѣ, было быстрое увеличеніе пассажирскаго движенія въ особенности на разстояніяхъ менѣе 45 кл. и притомъ исключительно въ пользу 3 класса, коэффициентъ эксплуатаціи котораго возросъ съ 75 до 83%. Ежегодное увеличеніе числа пассажировъ составило 20%, валовой выручки 9%, а отношеніе валовой доходности 3 класса возросло съ 48 до 60%, тогда какъ 1 классъ уменьшилось съ 25 до 15%; такъ какъ при этомъ возрастаніе эксплуатаціонныхъ расходовъ было сильнѣе увеличенія валовой выручки, то въ конечномъ результатѣ получилось уменьшеніе чистой доходности. Что касается Англіи, то въ 1872 и 1875 гг. большинство крупныхъ желѣзнодорожныхъ компаній уменьшило тарифы 1 и 2 классовъ на 25 и 17% и вмѣстѣ съ тѣмъ рѣшило дозволить проѣздъ въ скорыхъ поѣздахъ пассажирамъ третьяго класса. Результатомъ принятаго рѣшенія явилось чрезвычайное увеличеніе пассажировъ третьяго класса, исчисляемое въ 45—50 милліоновъ, при одновременномъ уменьшеніи пассажировъ первыхъ двухъ классовъ, въ особенности втораго; уменьшеніе пассажировъ втораго класса было настолько значительно, что даже побудило майденскую компанію совершенно упразднить этотъ классъ. Общее пассажирское движеніе, однако, не увеличилось въ большихъ размѣрахъ, чѣмъ прежде, а возрастаніе валовой выручки даже замедлилось, причемъ валовая доходность перваго и втораго классовъ уменьшилась съ 53% выручки въ 1871 г. до 23% въ 1890 г.; вмѣстѣ съ тѣмъ, съ увеличеніемъ эксплуатаціонныхъ

1) № 14 Вѣстника Финансовъ, Промышленности и Торговли за 1892 г.

расходовъ по пассажирскому движению, замедлилась, если не уменьшилась, чистая доходность.

Введение поясного тарифа въ Венгрии сопровождалось, какъ известно ¹⁾, значительнымъ, до 55 и 68%, пониженіемъ тарифовъ для разстояній менѣе 40 километровъ (первые два пояса); для всѣхъ поясовъ пониженіе тарифовъ составляло въ среднемъ 37%, а если вычесть 17% за отмену различныхъ льготъ, каковы обратные билеты, свободный провозъ 25 килогр. багажа, проездъ третьеклассныхъ пассажировъ въ скорыхъ поездахъ, то 20%. Въ первый годъ введенія новаго тарифа (1 августа 1889—31 іюля 1890) пассажирское движеніе увеличилось на 136% противъ прошлаго года, причемъ $\frac{1}{2}$ увеличенія относилось къ пригородному движению; въ слѣдующемъ году (1890/1) увеличеніе составило на 20% болѣе прошлогоднаго, и изъ него $\frac{1}{4}$ относилось къ пригородному движению; въ результатъ, въ теченіе двухлѣтней эксплоатаціи число пассажировъ почти утроилось. Что касается валовой выручки, то за первый годъ увеличеніе ея составило 20%, изъ которыхъ $\frac{1}{4}$ относится къ движению на разстояніяхъ свыше 225 килом. (послѣдній поясъ); это объясняется не столько привлеченіемъ новыхъ пассажировъ, сколько привлеченіемъ пассажировъ конкурирующихъ линій—государственной, южной и триестской. За 1890—91 г. увеличеніе выручки превысило на 9% прошлаго года, что составляетъ за два года увеличеніе около 42%. Наконецъ, вызванные усиленіемъ движенія расходы, на подвиги составъ и эксплоатаціонные, увеличились на 2½ милл. фр., и такъ какъ валовой доходъ увеличился въ среднемъ на 6% милл., то прибыль отъ введенія поясного тарифа въ Венгрію опредѣлилась въ среднемъ за два года въ 4 милл. фр. Результаты, полученные отъ примѣненія поясного тарифа въ Венгрію тѣмъ болѣе замѣчательны, что до этого времени пассажирское движеніе было весьма мало развито въ этой странѣ, и на километръ проѣзда не приходилось болѣе 1,000 пассажировъ, тогда какъ во Франціи на километръ проѣзда приходится 7,000 пасс., и на каждаго жителя болѣе пяти путешествій въ среднемъ, противъ одного въ Венгрію. Пригородное-же движеніе, почти не существовавшее въ Венгрію, даю въ 1889 году сумму въ 60 милліоновъ пассажировъ во Франціи. Послѣднее слово по вопросу о разсматриваемыхъ реформахъ остается все-же за будущими статистическими данными.

ТОРГОВЫЕ ОБЗОРЫ.

Хлѣба.—На внутреннихъ рынкахъ настроеніе осталось неизмѣнно твердымъ, подвозы незначительны, требованіе удовлетворяется изъ наличныхъ запасовъ и цѣны на овесъ, рожь и гречневую крупу продолжаютъ крѣпнуть, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ рѣшительно пошли на повышеніе. Кромѣ этихъ трехъ хлѣбовъ, на которыхъ сосредоточивается въ настоящее время преимущественный спросъ какъ на мѣстныхъ нужды, такъ и на вывозъ въ потребительный районъ, отмѣчается и нѣкоторое улучшеніе спроса на пшеничную муку. А какъ запасы пшеницы при отсутствіи крупныхъ поступленій изъ южнаго района начинаютъ подбираться, то и это зерно во многихъ случаяхъ дѣлалось съ повышеніемъ. Улучшеніе цѣнъ до сихъ поръ распространилось, однако, на вырабатываемую изъ него муку лишь въ немногихъ

центрахъ, но при настоящемъ положеніи дѣла весьма вѣроятно, что вскорѣ и мука повысится въ цѣнѣ, такъ какъ, не говоря уже о вздорожаніи пшеницы, производство муки должно было сократиться отъ приостановки работъ на водяныхъ мельницахъ по случаю сильныхъ морозовъ. На экспортныхъ рынкахъ дѣла по-прежнему идутъ тихо, даже на югѣ отмѣчается нѣкоторое ослабленіе настроенія, вызванное иностранными извѣстіями, но пониженію препятствуютъ скудость подвозовъ и незначительность предложенія. Если, такимъ образомъ, разсчитывать на удачный сбытъ хлѣба за границу не представляется основанія, то, къ счастью, торговцамъ, вѣроятно, удастся развизаться съ барышами на внутреннихъ рынкахъ, какъ удалось уже въ большинствѣ случаевъ помѣстить свои избытки и производителямъ, на рукахъ у коихъ, повидимому, запасы остались не очень обильные.

На рынкахъ центрального черноземнаго района укрѣпленіе настроенія и цѣнъ сказалось наиболѣе рѣзко. Расширенію подвозовъ отчасти препятствовало состояніе дорогъ, испорченныхъ снѣжными заносами, но даже тамъ, гдѣ подвозы достигали нормальныхъ размѣровъ, рожь и овесъ расходились бойко и во многихъ случаяхъ съ повышеніемъ, отчасти, правда, благодаря закупкамъ, совершаемымъ земствами на обмѣненіе. Тутъ же существовало и дѣятельное требованіе на гречневую крупу какъ для мѣстнаго потребленія, такъ и на вывозъ въ потребительные районы. Наконецъ, въ этомъ же районѣ отмѣчается и укрѣпленіе цѣнъ по отношенію къ пшеницѣ и улучшеніе видовъ на сбытъ пшеничной муки, на которую и вывозной спросъ со стороны внутреннихъ рынковъ мѣстами оживляется. Пovolже отличалось сравнительнымъ затѣшествомъ; подвозы и здѣсь не выходили изъ весьма ограниченныхъ размѣровъ, такъ что цѣны удержались вполнѣ на прежнемъ уровнѣ, по спросъ былъ неоживленный и дѣла шли довольно вяло. Только въ Самарѣ и тяготѣющемъ къ ней районѣ замѣчалось нѣкоторое оживленіе съ пшеницею, закупавшейся отчасти для экспорта съ повышеніемъ цѣнъ, но вообще закупокъ по заготовкамъ на весенній славъ состоялось немного. Обстоятельство это объясняется тѣмъ, что цѣны въ этомъ районѣ стоятъ значительно выше, чѣмъ на другихъ внутреннихъ рынкахъ, почему торговцы верховыхъ рынковъ, воздерживаясь отъ закупокъ на тѣхъ пристаняхъ, гдѣ ими обыкновенно производились заготовки, начали отправлять своихъ уполномоченныхъ на рынки центрального и южнаго черноземнаго района, въ надеждѣ совершить тамъ закупки по болѣе сходнымъ цѣнамъ. Если дѣятельность ихъ въ этомъ направленіи расширится, то это вѣроятно будетъ способствовать дальнѣйшему укрѣпленію настроенія и цѣнъ въ центральномъ и южномъ черноземномъ районѣ. Что же касается самого положенія верховыхъ рынковъ, то развязка тамъ по-прежнему идетъ небойко; съ овсомъ, однако, настроеніе и цѣны крѣпки, а съ рожью вполнѣ устойчивое, такъ какъ запасы сосредоточились въ крѣпкихъ рукахъ. Въ Москвѣ оживленіе все увеличивается и даже увеличеніе выгрузки

¹⁾ Ср. № 39 Вѣстника Финансовъ, Промышленности и Торговли за 1892 г. и № 44 за 1890 г.

овса не вызвало пониженія цѣнъ; остальныхъ хлѣбовъ прибываетъ немного и цѣны съ усиленіемъ спроса идутъ на повышеніе, причемъ повышеніе движенье распространилось и на пшеничную муку. Петербургская биржа, напротивъ, въ соотвѣтствіи со всѣми рынками остзейскаго побережья, отличается вялостью; экспортеры воздерживаются отъ закупокъ, ожидая выясненія условій весенняго сбыта за границу, а привозъ и предложеніе изъ внутреннихъ рынковъ, въ виду сравнительно низкаго уровня цѣнъ въ портахъ все уменьшаются. Вслѣдствіе этого внутреннему требованію на мѣстныхъ нужды приходится удовлетворяться изъ складовъ весьма часто по цѣнамъ, считаемымъ экспортерами очень высокими и притомъ въ послѣднее время стремящимися къ дальнѣйшему повышенію. Въ Царствѣ Польскомъ экспортное дѣло также находится въ періодѣ затишья; въ виду этого увеличеніе подвозовъ пшеницы и ржи къ Варшавѣ тотчасъ вызвало пониженіе цѣнъ на эти хлѣба, тѣмъ болѣе, что закупки интендантства прекратились. Пивовары, справившись съ уплатою налога и набивкою ледниковъ, приступаютъ къ закупкамъ ячменя, но и этого хлѣба въ предложеніи оказывается избытокъ и только по отношенію къ овсу настроеніе остается твердымъ и цѣны крѣпнутъ. Въ западныхъ и сѣверо-западныхъ нечерноземныхъ губерніяхъ по-прежнему рожь и овесъ пользуются дѣятельнымъ спросомъ, а мѣстами недостатокъ предложенія вызываетъ повышеніе цѣнъ; тутъ-же отмѣчается за послѣднее время и нѣкоторый подъемъ отбитокъ на пшеничную муку и пшеницу, поступающую изъ юго-западныхъ губерній, повидимому, въ недостаточномъ количествѣ. Въ южныхъ портахъ идутъ по-прежнему запродажи пшеницы, преимущественно гарновки и кукурузы за границу и цѣны на эти хлѣба держатся крѣпко. Въ районѣ преобладаютъ тѣ-же затруднительныя условія гужеваго снабженія, какъ и въ черноземномъ районѣ, и продавцы поэтому отягачаютъ большую сдержанностью; тѣмъ не менѣе, въ послѣднее время настроеніе нѣсколько ослабло, въ виду заграничныхъ извѣстій, и покупатели приостановились заключеніемъ сдѣлокъ, въ особенности на отдаленные сроки, къ открытію навигаціи.

Подвозы на нѣкоторые главнѣйшіе рынки за недѣлю съ 10 по 17 января 1893 г. выразились въ слѣдующихъ цифрахъ:

Рынки портные.	Пшеница.	Рожь.	Овесъ.	Ячмень.	Кукуруза.	Мука.
Петербургъ . . .	1,832	63,762	230,524	74,262	—	321,176
Ревель . . .	—	—	6,100	7,320	12,810	1,220
Николаевъ . . .	64,660	—	1,830	18,300	—	1,220
Таганрогъ . . .	8,540	1,220	3,660	7,320	—	3,660
Одесса . . .	25,620	—	20,130	—	75,640	12,810
Льбана . . .	1,200	29,997	69,000	—	—	5,400
Рига . . .	1,218	16,487	30,153	9,827	—	13,863
Новороссійскъ . . .	379,589	27,259	6,498	23,174	2,979	—
Всего . . .	482,669	138,825	367,895	140,203	91,429	358,849

Внутренніе:

Курскъ . . .	2,965	610	110	—	—	6,253
Елецъ . . .	11,200	12,300	10,700	—	—	—
Оренбургъ . . .	65,000	50,000	15,000	3,000	—	12,000
Саратовъ . . .	8,100	9,250	13,250	—	—	4,750
Царицынъ . . .	13,000	25,500	35,000	—	—	22,000
Тамбовъ . . .	6,710	13,716	5,000	—	—	2,650
Пенза . . .	—	50,000	12,000	—	—	—
См. Покровскъ . . .	15,000	—	—	—	—	—

	Пшеница.	Рожь.	Овесъ.	Ячмень.	Кукуруза.	Мука.
				Пуды.		
Ровное . . .	2,500	—	—	—	—	—
Баранскъ . . .	10,000	—	—	—	—	—
Кіевъ . . .	2,020	10,046	5,098	4,276	—	—
Н.-Новгоръ . . .	—	500	5,000	—	—	750
Всего . . .	136,495	171,922	101,158	7,276	—	48,403

Сдѣлки на нѣкоторыхъ главнѣйшихъ рынкахъ за недѣлю съ 10 по 17 января 1893 г. опредѣлялись въ слѣдующихъ цифрахъ:

Рынки портные.	Пшеница.	Рожь.	Овесъ.	Ячмень.	Кукуруза.	Мука.
				Пуды.		
Ревель . . .	—	4,270	—	—	—	3,050
Ростовъ на Д. . .	280,000	18,000	—	64,000	—	—
Одесса . . .	144,500	—	14,400	78,400	106,400	—
С.-Петербургъ . . .	—	—	6,000	—	—	—
Льбана . . .	—	—	—	—	—	—
Варшавскъ . . .	30,000	—	—	—	—	27,360
Николаевъ . . .	—	—	—	—	—	—
Новороссійскъ . . .	12,220	6,100	—	6,100	—	—
Всего . . .	466,720	28,370	20,400	148,500	136,810	—

Внутренніе:

Елецъ . . .	37,600	18,700	11,400	—	—	—
Оренбургъ . . .	39,700	37,400	—	—	—	600
Царицынъ . . .	—	20,000	12,000	—	—	17,000
Воронежъ . . .	—	—	—	—	—	—
Мезелинскъ . . .	—	—	108,000	—	—	70,000
Рыбинскъ . . .	—	—	2,400	—	—	500
Тамбовъ . . .	—	65,000	—	—	—	39,030
Кіевъ . . .	61,000	24,000	—	7,200	—	—
Моршанскъ . . .	63,900	—	—	—	—	—
Саратовъ . . .	46,970	—	40,200	—	—	—
Ейскъ . . .	60,000	—	—	—	—	—
Мариуполь . . .	—	—	6,400	—	—	—
Орелъ . . .	—	—	1,500	—	—	—
Н.-Новгоръ . . .	—	5,000	—	—	—	—
Всего . . .	309,170	170,100	175,500	13,600	—	127,130

Настроеніе европейскихъ хлѣбныхъ биржъ продолжаетъ колебаться на пониженіе подъ вліяніемъ теплой погоды, а главное извѣстія о новомъ увеличеніи подвозовъ въ Соединенныхъ Штатахъ; тѣмъ не менѣе, рѣзкаго паденія въ цѣнахъ не отмѣчалось и ослабленіе сказалось преимущественно въ возвращеніи покупателей къ прежнему сдержанному, выжидательному положенію, причемъ въ небольшихъ закупкахъ отдается предпочтеніе наиболѣе дешевому товару. При такихъ условіяхъ понятно, что русская пшеница, продавцы коей вынуждены къ стойкости, не пользовалась вниманіемъ. Обороты шли на континентъ, преимущественно за счетъ туземной и дунайской, а въ крупныхъ центрахъ и американской, а въ Англіи наилучшимъ спросомъ пользовалась американская и индіанская новогосбора, съ которой импортеры не дорожились. Аргентинская и австралійская пшеница участвовали въ оборотахъ въ обычныхъ размѣрахъ. Ослабленіе настроенія и понижающаяся наклонность цѣнъ на пшеницу отразились соотвѣтственнымъ переѣздомъ и на муку, какъ во Франціи, такъ и въ Англіи, гдѣ предложеніе американской муки даже по удешевленнымъ цѣнамъ не встрѣчало соотвѣтствующаго спроса. Наибольшую устойчивость по отношенію къ русской пшеницѣ по-прежнему отличаются средиземные порты. Наконецъ, отмѣтить слѣдуетъ ослабленіе настроенія и цѣнъ какъ для пшеницы,

¹⁾ Цифры показаны за время съ 1 по 16 января с. г.

такъ и для ржи на важныхъ для нашей отпускной торговли восточныхъ портахъ, гдѣ движеніе это произошло, несмотря на скудные подвозы, въ особенности изъ Россіи, и на продолжающійся потребительный спросъ изъ внутреннихъ германскихъ рынковъ и прирейнскихъ провинцій; ослабленіе это отчасти объясняется закрытіемъ навигаціи и застоємъ въ экспортной торговлѣ. Съ рожью вообще настроеніе нѣсколько тверже, чѣмъ съ пшеницею, какъ въ Германіи, такъ и въ Голландіи, но при настоящемъ общемъ низкомъ уровнѣ цѣнъ на всѣ хлѣба, облегчающемъ замѣну одного хлѣба другимъ, понижающее настроеніе съ пшеницей не могло не отразиться и на дѣлахъ съ рожью, тѣмъ болѣе, что потребительный спросъ на это зерно съ прошлаго года нѣсколько сократился. Если при такихъ условіяхъ ни въ Берлинѣ, ни въ Амстердамѣ не произошло болѣе опредѣленнаго поворота на пониженіе, то исключительно благодаря скудной наличности и отсутствію подвоза, въ связи съ нѣкоторымъ спросомъ на покрытіе въ ближайшіе сроки. На поставку же къ открытію навигаціи импортеры покупали весьма мало, все еще разсчитывая на увеличеніе къ этому времени предложенія изъ южно-русскихъ портовъ. Съ ячменемъ дѣла нѣсколько оживились въ Германіи и въ Бельгіи, причемъ въ этой послѣдней увеличились обороты съ русскимъ зерномъ; цѣны въ обѣихъ странахъ шли на повышеніе въ особенности для высшихъ сортовъ. Въ Англіи приливъ туземнаго ячменя вызвалъ небольшое пониженіе цѣнъ, но настроеніе оставалось твердымъ по отношенію къ привозному; однако, такъ какъ спросъ интересовался преимущественно товаромъ ближайшей сдачи, то обороты на поставку, при затруднительности отправокъ изъ русскихъ портовъ, были не велики. Съ овсомъ настроеніе крѣпнѣетъ въ Англіи, Бельгіи и Франціи; цѣны стремятся къ повышенію и продавцы сдержанны, но съ русскимъ дѣломъ происходитъ мало, въ виду той-же причины. Наконецъ, цѣны на кукурузу нѣсколько окрѣпли въ Англіи и въ Бельгіи, главнымъ образомъ подъ вліяніемъ повышенія въ Америкѣ, но покупатели сдержанны какъ въ виду плохой развязки при дешевизнѣ другихъ кормовъ, такъ и въ разсчетъ на пониженіе къ веснѣ съ усиленіемъ отпуска изъ Россіи и придунайскихъ странъ.

Въ Америкѣ настроеніе съ пшеницею продолжаетъ свои почти ежедневныя колебанія; за отчетную недѣлю цѣны сначала нѣсколько повысились, хотя и незначительно, и лишь въ послѣдній день послѣдовало внезапное довольно ихъ рѣзкое пониженіе. Преобладающее повышательное тенденціи въ теченіе первыхъ пяти дней отчетной недѣли тѣмъ болѣе заслуживаетъ вниманія, что всѣ данныя, обыкновенно вызывавшія пониженіе, были на лицо: дѣйствительно, хотя видимые запасы неофициальнымъ даннымъ впервые за отчетную недѣлю сократились, за то фермерскіе подвозы, въ послѣднія недѣли начинавшіе сокращаться, дали вновь увеличеніе; къ тому-же, по послѣднимъ телеграфнымъ извѣстіямъ, опасенія за принятіе сенатомъ *anti option* билля, неоднократно использованныя понижателями для угнетенія рынка, наконецъ,

сбылись. Если прибавить къ этому, что въ послѣднее время отмѣчается сильный отливъ золота изъ Соединенныхъ Штатовъ, то остается только удивляться силѣ капиталовъ, заинтересованныхъ въ повышеніи, коимъ при такихъ условіяхъ удалось временно побороть лагерь понижателей. Для кукурузы повышеніе цѣнъ приняло довольно замѣтные размѣры; какъ извѣстно, условія снабженія для этого хлѣба представляются въ настоящемъ сезонѣ гораздо менѣе благоприятными, чѣмъ для пшеницы. Изъ прочихъ заокеанскихъ странъ отмѣтимъ извѣстія объ увеличеніи спроса на срочную сдачу пшеницы въ Индіи и повышеніе фрахтовъ на эти сроки; послѣднее обстоятельство представляется для индійскихъ импортеровъ тѣмъ менѣе благоприятнымъ, что и настоящій уровень цѣнъ на индійскую пшеницу въ Англіи признается слишкомъ высокимъ и препятствуетъ успѣшному ея сбыту. Въ заключеніе приводимъ заимствуемая изъ англійскихъ специальныхъ органовъ нижеслѣдующія официальные данныя о площади посѣвовъ и сборѣ пшеницы въ Индіи:

	1891/2.	1892/3.
Площадь, въ акрахъ	24.089,000	25.117,000
	Дѣйствитель- ный.	Предположи- тельный.
Сборъ, въ тоннахъ	5.442,000	6.876,000

Обороты съ хлѣбами на нѣкоторыхъ главнѣйшихъ иностранныхъ рынкахъ представляются за недѣлю съ 21 по 28 января слѣдующими, въ пудахъ:

	Недѣля изъ 21 января.		Недѣля изъ 28 января.	
	Всего.	Въ томъ числѣ русской.	Всего.	Въ томъ числѣ русской.
Пшеница.				
Лондонъ	3.900,225	—	1.723,870	—
Антверпенъ	761,600	—	709,840	—
Данцигъ	—	—	122,095	—
Марсель	1.216,168	958,493	172,163	92,797
Генуя	—	—	156,900	119,048
Нью-Йоркъ	48.189,870	—	11.255,720	—
Рожь.				
Данцигъ	—	—	48,888	—
Антверпенъ	64,260	—	63,314	—
Генуя	—	—	3,052	—
Овесъ.				
Лондонъ	41,550	—	33,247	—
Антверпенъ	57,120	34,272	71,460	48,876
Генуя	—	—	6,105	—
Ячмень.				
Лондонъ	986,120	609,400	323,816	323,816
Антверпенъ	194,208	114,240	308,704	152,448
Марсель	—	—	610	—
Кукуруза.				
Лондонъ	1.981,104	105,256	1.115,778	257,487
Генуя	—	—	5,494	—
Нью-Йоркъ	5.531,280	—	3.463,296	—

Всего на пути въ Европу находилось четвертей:

Недѣля:	Пшеница и мука.	Рожь.	Ячмень.	Кукуруза.
къ 19 (31) января 1893.	4.551,800	55,400	353,870	448,740
соотвѣтствующая 1892 г.	5.691,660	131,575	297,775	1.232,650
соотвѣтствующая 1891 г.	3.688,875	117,755	238,275	558,300

Цѣны на главнѣйшихъ русскихъ и иностранныхъ рынкахъ (безъ пошлины) къ концу отчетной недѣли установить слѣдующія, въ копѣйкахъ за пудъ:

	Пшеница.	Рожь.	Овесь.	Ячмень.	Кукуруза.	Мука		Осруба		Греча.	Горохъ.	Просо.	Пшено.	Картофель.
						пшенич.	рожжан.	пшенич.	рожжан.					
С.-Петербургъ	87-112	87-105	83-102	80-120	—	—	103-147	55-65	—	—	—	—	—	—
Ревель	84-105	80-97	78-98	83-84	—	—	—	—	—	93-95	50-92	—	—	—
Рига	100-125	92-93	78-80	80-92	—	150-170	100-104	—	—	—	—	110-120	—	—
Либавъ	92-112	87	78-87	82-69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Варшава	—	77-78	—	80-95	—	180-205	120-123	—	—	75-140	—	90-100	—	—
Кіевъ	90-95	70-73	65-70	80-65	—	100-195	90-130	—	38-45	—	—	—	—	—
Липоведъ	80	—	75-78	—	—	—	—	—	80	—	50	—	—	—
Черниговъ ¹⁾	—	64	53	55	—	—	—	—	60	55	—	60	13	—
Нѣжинъ	—	65	50	60	—	—	75	—	60	60	—	—	20	—
Полтава ¹⁾	75-85	68-73	48-50	50-52	—	—	—	—	58-60	—	38-40	—	—	—
Харьковъ	95-103	85-90	55-60	50-55	—	—	—	—	60-65	—	45-50	—	20-25	—
Сумы	—	73-80	55-60	50-55	—	—	85-90	—	70-75	—	45-50	—	18-20	—
Павловскъ	105-110	95-100	83-85	85-70	—	115-120	100-105	—	—	—	60-65	90-110	—	—
Воронежъ	105-115	78-83	65-70	—	—	95-180	—	33-35	80-85	97-112	45-50	62-105	—	—
Орелъ	85-100	82-88	70-72	—	—	—	87	—	80-85	—	—	—	—	—
Блещъ	93-117	75-81	58-71	—	—	—	95-205	40-42	45-50	78-86	—	—	—	—
Львовъ	—	68-75	58-65	—	—	—	75-110	—	—	30-115	—	—	—	—
Козловъ	75-118	71-75	63-70	80-65	72	105-190	76-83	33-40	—	—	—	70-100	—	—
Тамбовъ	90-100	72-78	—	—	—	134-215	75-80	40	48	90	—	80-105	25	—
Моршанскъ ¹⁾	—	66-77	81-70	—	—	95-225	75-82	38-55	50-55	—	70-115	—	—	—
Пенза	—	65-68	54-61	—	—	—	—	—	85-87	60-65	—	—	—	—
Москва	100-115	84-83	75-102	—	—	130-226	91-138	52-60	—	105-130	—	95-135	—	—
Рыбинскъ	—	90-94	71-73	—	—	110-210	102-105	45-48	—	100-145	—	115-140	—	—
Нижній-Новгородъ	—	80-85	76-93	82-92	—	82-195	77-94	—	—	85-140	—	—	—	—
Казань	—	73-74	48-75	—	—	—	77-90	—	85-75	75-120	—	—	—	—
Чистополь	—	73	—	—	—	—	—	—	86-67	—	—	—	—	—
Уфа	—	80-85	40-45	—	—	90	65-70	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургъ	85-105	61-82	45-50	45-50	—	80-180	85-66	—	100-120	—	40-50	—	—	—
Вуздухъ	80-105	60-82	55-60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Самара	95	77	50	—	—	—	85	—	—	—	—	53	—	—
Ровное	98-122	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Саратовъ	90-110	72-73	63-70	80-70	—	85-205	78-95	—	—	80-110	—	75-115	—	—
Царицынъ	105-110	83-88	79-87	—	—	—	90-97	—	—	—	—	85-120	—	—
Таганрогъ	77-107	68-70	62-75	49-50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Владикавказъ	—	—	—	41-48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Новороссійскъ	73-94	75-77	68-70	54-58	52-53	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ростовъ на-Дону	80-105	71-72	—	51-58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Екатеринославъ ¹⁾	70-80	60-70	50-60	38-45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бердянскъ	90-94	—	—	35-49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Одесса	73-123	74-80	65-90	53-58	82-66	—	—	—	—	80-140	—	—	—	—
Елисаветградъ ¹⁾	80	80	55	45	—	—	—	—	—	—	42	—	—	—
Проскуровъ	80-85	67-70	65-70	80-65	80	95-180	95-120	—	50-55	90	70	55	—	30
Хотинъ	65-80	70	70	54-65	52	—	—	—	—	90	100	—	150	30

	Пшеница.				Рожь.		Овесь.			Ячмень.			Кукуруза.	
	Русская.	Америка-нская.	Ост-индская.	Турецкая.	Русская.	Турецкая.	Русский.	Америка-нский.	Турецкий.	Русский.	Дунай-ский.	Турецкий.	Русская.	Америка-нская.
Металлическія копѣйки.														
Стокгольмъ	—	—	—	67-71	—	54-57	—	—	44	—	—	42-44	—	—
Кенигсбергъ	55-88	—	—	50-52	—	38	—	—	39-44	38-48	—	37-49	—	—
Гамбургъ	—	61-71	—	54-57	51-58	42-48	—	—	49-62	49-51	—	54-92	—	50-53
Данцигъ	46-52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Берлинъ	—	49-58	—	—	41-45	—	48-58	—	—	47-77	—	—	53-60	—
Копенгагенъ	—	—	—	63-68	—	57-60	—	—	60-83	—	—	59-59	—	55
Амстердамъ	61	—	—	63	53	—	—	—	—	41-45	—	—	—	—
Антверпенъ	—	63-74	67-72	68	—	55	59-63	61	63-68	44-47	47-48	81-71	49-50	48-52
Лондонъ	67-13	69-73	70-75	58-75	—	—	82-73	64-67	—	47-48	47-48	43-82	61-52	50-53
Марсель	68-74	70	68-76	70-82	—	—	53-54	—	—	47-48	—	—	—	47-49
Генуя	67-83	—	—	—	—	—	50-51	—	51-61	48	—	—	—	—
Буда-Пештъ	—	—	—	64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нью-Йоркъ	—	61	—	—	—	—	—	58	—	—	—	—	—	48
С.-Франциско	—	62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

¹⁾ Недѣля къ 10 января.

	Пшеница.				Рожь.		Овесь.			Ячмень.			Кукуруза.	
	Русская.	Амери- канская.	Ост- яндская.	Туземе- ная.	Русская.	Туземе- ная.	Русский.	Амери- канский.	Туземе- ный.	Русский.	Дунай- ский.	Туземе- ный.	Русская.	Амери- канская.
Кредитныя копейки.														
Стокгольмъ . . .	—	—	—	105—111	—	84—89	—	—	69	—	—	66—69	—	—
Кенигсбергъ . . .	86—103	—	—	78—81	—	56	—	—	61—69	56—72	—	58—77	—	—
Гамбургъ . . .	—	95—111	—	84—89	80—83	66—72	—	—	77—87	77—80	—	84—144	—	78—83
Данцигъ . . .	72—81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Берлинъ . . .	—	77—88	—	—	84—70	—	—	75—91	—	74—120	—	—	83—84	—
Копенгагенъ . . .	—	—	—	99—106	—	89—94	—	—	94—99	—	—	83—92	—	86
Амстердамъ . . .	96	—	—	99	83	—	—	—	—	69—71	—	—	—	—
Антверпенъ . . .	—	99—116	105—113	108	—	86	93—99	96	99—107	89—74	74—107	86—111	77—78	75—82
Лондонъ . . .	105—114	103—114	109—117	91—117	—	—	97—122	100—105	—	74—75	74—75	67—128	80—81	78—83
Марсель . . .	104—116	110	104—119	110—129	—	—	83—84	—	—	74—75	—	—	—	74—77
Генуя . . .	105—130	—	—	119	—	—	78—80	—	80—96	72	—	—	—	—
Буда-Пештъ . . .	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нью-Йоркъ . . .	—	95	—	—	—	—	—	88	—	—	—	—	—	78
С.-Франциско . . .	—	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Вывозъ хлѣбовъ по главнѣйшимъ таможеннымъ за время съ 1 по 9 января 1892 года опредѣляется слѣдующими цифрами въ тысячахъ пудовъ:

Име- нн. к-да.	Рожь.	Яч- мень.	Овесь.	Куку- руза.	Го- рохъ.	Кру- па.	Гре- ча.	Пше- но.	Фа- соль и бобы.	Про- со.	Мука:			Отруби и другие кормовые отбросы.	Итого.	Съ 1 по 11 января 1892 г.	Съ 1 по 12 января 1891 г.
											пше- ничная.	ржи- ная.	про- чая.				
Съ 1 по 9 января 1893 года.																	
Архангельская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
СПБ. портовая . . .	—	—	28	24	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	65	6	414
Ревельская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рижская . . .	—	—	—	95	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	98	39	1.039
Либавская . . .	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	19	10	61
Вержболовская . . .	2	—	10	—	—	10	—	2	—	2	—	—	—	—	22	53	88
Граевская . . .	12	1	—	2	—	4	—	—	—	4	—	—	—	—	26	93	6
Млавская . . .	35	18	1	—	2	4	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	275
Нешавская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Александровская . . .	21	3	—	—	2	1	—	1	—	—	—	—	61	—	90	4	160
Сосновницкая . . .	—	—	4	—	—	—	5	—	5	2	—	—	14	—	30	16	163
Радзивиловская . . .	—	—	—	—	2	—	—	2	—	2	—	—	—	—	6	1	122
Волоцкая . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	85
Измаильская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Одесская . . .	44	—	48	—	94	—	—	—	—	—	8	—	—	—	194	7	2.563
Николаевская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Евпаторійская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Севастопольская . . .	459	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	464	—	549
Феодосійская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103
Геничская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бердянская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Мариупольская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Тагарогская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ростовская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ейская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Новороссійская . . .	653	—	150	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	822	—	785
Поти́йская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	254
Ватумская . . .	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	37
Итого . . .	1.226	22	241	121	119	22	13	13	—	18	6	13	—	—	123	1.937	—
Съ 1 по 11 января 1892 года . . .	—	—	—	—	—	103	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	131
Съ 1 по 12 января 1891 года . . .	2.165	892	1.038	1.290	661	152	—	65	—	33	15	59	5	4	396	—	6.715

Сверхъ того, въ Финляндію:																	
Съ 1 по 9 января 1893 г.	С.-Петербургск.	—	16	4	2	—	1	3	1	2	—	—	19	50	1	12	111
	Ревельская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Рижская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Либавская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого . . .	—	16	4	2	—	1	3	1	2	—	—	—	19	50	1	12	111
Съ 1 по 11 янв. 1892 г.	—	2	15	5	9	7	1	1	1	—	—	—	24	26	—	18	—
Съ 1 по 12 янв. 1891 г.	—	—	13	3	5	—	—	—	1	—	—	—	19	12	1	3	—

Масличные сѣмена.—Отсутствие предложенія является по-прежнему характерной чертой торговли сѣменами на внутреннихъ рынкахъ; подвозы повсюду весьма скудны и требованія продавцовъ настолько высоки, что покупатели не рѣшаются приступить къ крупнымъ закупкамъ и затишь преобладаетъ почти на всѣхъ рынкахъ. Относительно лучшимъ снабженіемъ пользуются рынки тѣхъ центральныхъ черноземныхъ губерній и поволжья, гдѣ главнымъ предметомъ для выдѣлки масла служатъ подсолнечное сѣмя, но и тамъ преобладаетъ настроеніе выжидательное съ обѣихъ сторонъ; только въ Саратовѣ дѣла съ этимъ сѣменемъ ведутся въ болѣе широкихъ размѣрахъ, причѣмъ цѣны идутъ на повышеніе. Въ пенковскихъ районахъ подвозъ коноплянаго сѣмени почти вовсе прекратился, дѣла въ полномъ застоѣ, но настроеніе со стороны продавцовъ очень твердое. Въ западномъ льноводномъ районѣ запасы льнаго сѣмени въ первыхъ рукахъ, повидимому, еще имѣются и въ отчетномъ періодѣ подвозы даже вѣскольکو увеличались, но запасы эти, во всякомъ случаѣ, невелики и притомъ большинство продавцовъ предпочитаетъ выдержать ихъ до весны, когда начнутся закупки на обмененіе, надѣясь на лучшія цѣны; дѣйствительно, мѣстные заводчики въ настоящее время покупаютъ, неохотно, такъ какъ дѣла съ маслами какъ въ этомъ районѣ, такъ и на всѣхъ нашихъ внутреннихъ рынкахъ, идутъ довольно вяло, хотя и безъ пониженія цѣнъ. Въ прибалтійскихъ портахъ подвозъ масличныхъ сѣмянъ съ каждою недѣлею сокращается, такъ какъ цѣны держатся нѣскольکو ниже, чѣмъ на внутреннихъ рынкахъ, и не привлекаютъ продавцовъ. Въ послѣднее время съ извѣстіями о болѣе твердомъ настроеніи заграницею спросъ со стороны экспортеровъ и спекулянтовъ нѣскольکو увеличился, главнымъ образомъ, на льняное сѣмя срочной сдачи для отправки весною, но вообще покупатели и здѣсь придерживаются выжидательнаго положенія и цѣны крѣпнутъ лишь благодаря скудному предложенію. Съ коноплянымъ сѣменемъ и жмыхами въ этомъ районѣ продолжается затишь, при крѣпкомъ настроеніи продавцовъ, въ особенности для коноплянаго сѣмени. Наконецъ, въ южныхъ портахъ недостатокъ подвозовъ и скудная наличность болѣе рѣшительнымъ образомъ отозвались укрѣпленіемъ настроенія и цѣны идутъ на повышеніе, хотя обороты за недостаткомъ предложенія остаются весьма ограниченными.

Настроеніе заграничныхъ рынковъ по отношенію къ сѣменамъ и продуктамъ ихъ переработки продолжаетъ колебаться, причѣмъ общее движеніе цѣнъ направлено къ повышенію. Повышательная тенденція, какъ уже неоднократно указывалось въ предшествовавшихъ обзорахъ, находитъ прочную опору въ недостаточномъ снабженіи, обусловленномъ плохимъ урожаемъ прошлаго сезона въ Индіи: сѣмя предстоящаго сбора, съ которымъ уже совершаются многочисленныя сдѣлки, хотя и обѣщаетъ обильный урожай, но поступить на европейскіе рынки лишь черезъ нѣсколько мѣсяцевъ; кромѣ того, весьма вѣскимъ факторомъ въ пользу повышателей является и

скудный сборъ хлопчатниковаго сѣмени въ Америкѣ, благодаря которому конкуренція со стороны хлопчатниковаго масла въ настоящемъ году не можетъ представлять той опасности, которую она начала пріобрѣтать въ послѣдніе годы. За отчетный періодъ сначала отмѣчается нѣкоторое пониженіе, вызванное, главнымъ образомъ, благоприятными извѣстіями о предстоящемъ сборѣ льна и рапса въ Индіи, вслѣдствіе коихъ импортеры соглашались на запродажи будущаго товара съ нѣкоторою уступкою, къ концу же недостаточное предложеніе сѣмени скорой сдачи и наличнаго вновь взяло верхъ и цѣны пошли на повышеніе какъ для сѣмянъ, такъ и для масла. Наиболѣе оживленнымъ спросомъ пользовались сѣмя льняное и хлопчатниковое, а равно и продукты ихъ переработки, причѣмъ и повышеніе цѣнъ на нихъ достигло наибольшихъ размѣровъ. Движеніе это, однако, охватило и рапсовое, и сурьбиное сѣмена и масла какъ привозныя, такъ и туземныя и распространилось даже на тѣ изъ континентальныхъ рынковъ, гдѣ повышеніе въ настоящемъ сезонѣ встрѣчаетъ наиболѣе энергичное противодѣйствіе, а именно Парижъ и Берлинъ. Въ заключеніе нельзя не отмѣтить, что русскія сѣмена, къ сожалѣнію, мало выиграли отъ улучшенія настроенія и цѣнъ, такъ какъ продавцы вынуждены, въ виду затруднительныхъ условій поставки и недостаточной наличности, къ большой сдержанности, почему и обороты съ русскими сѣменами, котирующимися сравнительно съ индійскими и туземными слишккомъ высоко, не выходятъ изъ узкихъ размѣровъ. Спросъ на оливковое масло въ Италіи какъ внутренний, такъ и экспортный, все не оживляется и предложеніе является преобладающимъ на крупныхъ распредѣлительныхъ центрахъ, но на мѣстахъ производства настроеніе остается твердымъ, въ особенности на югѣ, гдѣ урожай вышелъ неудовлетворительнымъ и скупщики продолжаютъ предъявлять оживленный спросъ, причѣмъ цѣны идутъ на повышеніе.

Спиртъ.—Положеніе нашихъ внутреннихъ рынковъ за минувшія двѣ недѣли не измѣнилось; настроеніе по большей части слабое, цѣны склонны къ пониженію. Запасы стараго обложія по-прежнему тяготеютъ надъ рынкомъ и не даютъ возможности цѣнамъ подняться даже тамъ, гдѣ замѣчалось нѣкоторое оживленіе въ дѣлахъ, какъ, напримѣръ, въ Варшавѣ. Экспортъ изъ губерній Царства Польскаго въ послѣднее время нѣскольکو оживился, хотя особеннаго значенія этому оживленію въ Гамбургѣ не придаютъ, такъ какъ вообще объ экспортной способности привислинскихъ губерній имѣются тамъ очень противорѣчивыя извѣстія; напримѣръ, сообщаютъ, что одиннадцать судовъ, зафрахтованныхъ подъ спиртъ и ожидающихъ на Вартѣ погрузки, полнаго груза получить не могутъ.

На иностранныхъ рынкахъ дѣла со спиртомъ мало измѣнились; отмѣченное въ прошломъ обзорѣ увеличеніе цѣнъ почти вездѣ удержалось. Указанная тогда же

большая вѣроятность гамбургскаго объясненія причинъ этого повышенія въ настоящее время можетъ быть вполне подтверждена: за отчетныя двѣ недѣли различныя слухи о монополіи спиртовой торговли въ Германіи никакого вліянія на рынокъ не оказывали. Главнѣйшимъ событіемъ, имѣвшимъ нѣкоторое вліяніе на германскіе рынки за это время, было обнародованіе официальной декабрьской статистики производства въ Германіи. Эта статистика устанавливаетъ для декабря 1892 года, по сравненію съ ноябремъ того же года и декабремъ 1891 года, значительное увеличеніе производства и уменьшеніе потребленія, а также увеличеніе запасовъ къ 1 января. Обнародованіе ея произвело въ Гамбургѣ укрѣпленіе настроенія, а на другихъ германскихъ рынкахъ нѣкоторое ослабленіе, которое потомъ отразилось и въ Гамбургѣ. Такое различіе въ дѣйствіи одной и той же причины можно объяснить совершенно особымъ положеніемъ Гамбурга по отношенію къ остальнымъ нѣмецкимъ рынкамъ. Въ настоящее время Гамбургъ потребляетъ для своего экспорта, за недостаткомъ привозовъ туда русскаго спирта, почти исключительно германскій товаръ, такъ что увеличеніе производства и запасовъ, безспорно понижающее цѣны германскаго спирта, для него выгодно и, конечно, могли укрѣпить тамъ настроеніе; съ другой стороны, въ Гамбургѣ до закрытія навигаціи были сдѣланы своевременно достаточные запасы; по свѣдѣніямъ г. Макса Ейленбурга, гамбургскіе заводы могли бы перенести прекращеніе навигаціи въ теченіе отъ 1 до 2 мѣсяцевъ; поэтому, если спиртъ, привозимый по желѣзной дорогѣ, несмотря на его сравнительно высшую стоимость, и покупается гамбургскими заводчиками, то никакъ не для непосредственныхъ нуждъ, а лишь во избѣжаніе слишкомъ быстрого истощенія запасовъ; въ виду этого помянутое выше укрѣпленіе настроенія въ Гамбургѣ не могло долго продержаться, и общее ослабленіе германскихъ рынковъ должно было повліять на него. По свѣдѣніямъ русскаго генеральнаго консула въ Стокгольмѣ, винокуреніе въ Швеціи сильно поколеблено высокими ввозными пошлинами въ Испаніи. До изданія въ іюнѣ 1892 г. новаго испанскаго таможеннаго тарифа Швеція снабжала Испанію значительнымъ количествомъ спирта и водки, вырабатываемыхъ изъ русскаго сыраго матеріала. Въ числѣ шведскихъ винокуренныхъ заводовъ, работавшихъ при указанныхъ условіяхъ, первое мѣсто занимало акціонерное общество водочныхъ заводовъ въ Карлсгамнѣ (Karlshamn's spritförädlings aktiebolag). Нынѣ, въ виду невозможности ввоза въ Испанію своихъ продуктовъ, общество это рѣшило прекратить работы и распустило весь личный составъ.

Рыба.—На нашихъ рыбныхъ рынкахъ преобладало неустойчивое настроеніе. Объясняется оно отчасти неравномѣрностью подвоза, который, напримѣръ, въ Астрахани колебался между 150—580 воз. ежедневно. Уловъ частиковой рыбы производился, по астраханскимъ извѣстіямъ,

благодаря повторявшимся довольно часто оттепелямъ, въ довольно крупныхъ размѣрахъ, вслѣдствіе чего цѣны держались сравнительно не высокія, тѣмъ болѣе, что спросъ изъ внутреннихъ городовъ предъявлялся довольно вялый. Настроеніе съ частиковой рыбой на приволжскихъ рынкахъ еще тѣмъ болѣе слабѣетъ, что начали прибывать транспорты свѣжей рыбы съ Узени Вольшаго и Малаго, на которыхъ вмѣстѣ съ озерами Камышъ-Самарскими—куда изливаются Узени—принята такая-же система ловель, какъ и на Уралѣ—въ два приѣма: весной и глубокой осенью. Главное значеніе имѣетъ осенній, подледный ловъ, такъ какъ лѣтомъ доставка свѣжей рыбы изъ низовыхъ заволжскихъ степей на приволжскіе рынки сопряжена съ почти непреодолимыми препятствіями; готовятъ-же рыбу въ прокъ или дѣлать изъ нея консервы, хотя-бы въ видѣ малосола, сосѣднія кочующія орды и степные обитатели пока еще не научились. Вслѣдствіе этого, значительное количество рыбы лѣтнаго улова пропадаетъ безъ всякой пользы, тогда какъ подледный уловъ, въ виду облегченнаго его сбыта, служитъ немаловажнымъ подспорьемъ для обитающихъ въ указанныхъ мѣстностяхъ кочевниковъ. По сообщеніямъ приволжскихъ газетъ, подледный уловъ рыбы на Узеняхъ вышелъ вполнѣ удовлетворительный по сравненію съ прошлымъ годомъ и запасы свѣжей рыбы въ Новоузенскѣ, Александровскомъ-Гаѣ и другихъ пунктахъ теперь уже имѣются весьма порядочные. Отправка малосоленныхъ частиковыхъ рыбныхъ товаровъ изъ Царицына шла не особенно удовлетворительно, причемъ требованія были, главнымъ образомъ, въ Гомель и Учинскъ, на дороги полѣвскія. На черноморскихъ рынкахъ, наоборотъ, существовало оживленное требованіе на частиковую рыбу; сгонъ воды въ морѣ, вслѣдствіе господствовавшихъ довольно продолжительное время сильныхъ вѣтровъ, и сопряженная съ этимъ ломка льда не давали рыбакамъ возможности долго оставаться въ морѣ, такъ что, несмотря на достаточное количество рыбы, уловъ ея производился въ весьма ограниченныхъ размѣрахъ; благодаря этому, цѣны, конечно, держались высокія. Уловъ красной рыбы въ Черномъ морѣ почти уже прекратился, тогда какъ въ астраханскихъ водахъ онъ продолжается, но далеко не въ удовлетворяющихъ требованія размѣрахъ. Въ виду этого и усилившагося за послѣднее время спроса изъ Петербурга и Москвы, настроеніе съ красной рыбой въ высшей степени твердое, съ довольно явнымъ повысительнымъ оттѣнкомъ.

Уловъ сельдей въ Швеціи съ ноября по декабрь былъ довольно обилитъ. Ежедневный подвозъ въ Гетеборгъ колебался между 400 и 8,000 гект., въ среднемъ-же онъ равнялся 3—4,000 гект. Вывозъ изъ Гетеборга съ ноября до конца года составилъ 9.395,900 килогр., и превышаетъ такимъ образомъ вывозъ 1891 года на 1.111,033 килогр. Вывозъ-же изъ Марстранда составилъ 14.248,880 кил., противъ 11.198,500 кил. 1891 года. По отдѣльнымъ странамъ онъ распредѣлился слѣдующимъ образомъ:

	Германія.	Англія.	Данія.	Бельгія.	Голландія.
Изъ Гетеборга	469,278	2,394,385	1,906,063	845,590	87,050
» Марстранда:					
свѣжей . . .	13,057,700	436,400	231,700	—	—
соленой . . .	523,080	—	—	—	—

Кромѣ того, было вывезено изъ Лизекиль 11,362,500 кил. свѣжихъ и 64,036 боч. соленныхъ сельдей, противъ 13,963,100 кил. первыхъ и 155,018 боч. вторыхъ въ 1891 г. По отношенію выручки результаты зимней кампаніи, какъ и лѣтней, экспортерами признаются весьма неудовлетворительными. Богатый уловъ шотландскихъ сельдей обострилъ конкуренцію на англійскихъ рынкахъ до послѣдней степени и отразился также и на цѣнахъ на германскихъ и другіе континентальныхъ рынкахъ. За послѣднее время, однако, сильные морозы крайне затрудняли ловъ и почти положили предѣлъ вывозу рыбинъ товаровъ за границу, такъ что подъемъ на нихъ цѣнъ кажется весьма вѣроятнымъ.

Соль.—Соляные рынки испытывали въ концѣ истекшаго года и началѣ нынѣшняго нѣкоторое волненіе, подъ влияніемъ ожиданій солянаго налога. Отмѣчавшееся въ концѣ года почти повсюду тихое и вялое настроеніе рынковъ перешло и на новый годъ. Слухи о налогѣ должны были лишь воздерживать отъ заключенія сдѣлокъ; особенно въ этомъ отношеніи вліяла надежда на выгодную распродажу остатковъ соляныхъ запасовъ прошлаго года въ случаѣ, если обложеніе коснется исключительно соли производства 1893 г. Надежды эти на царичинскомъ рынкѣ создали нѣкоторую солидарность торговцевъ, ставшихъ весьма мало склонными къ уступкамъ и даже обнаруживавшихъ стремленіе къ повышенію цѣнъ, результатомъ чего явился еще болѣе застой въ торговлѣ. Особенно тихо шли дѣла съ пермскою солью. Лишь мѣстная базарная торговля оживлялась нѣкоторымъ увеличеніемъ спроса на соль со стороны крестьянъ, къ которымъ также проникъ слухъ о предстоящемъ введеніи солянаго налога, слухъ, вѣроятно, распространившійся самими торговцами. Но въ общемъ дѣла не улучшились съ пермскою солью и извѣстія срединныя января характеризуютъ ихъ полнымъ застоємъ; исчезло и оживленіе мѣстныхъ базаровъ съ полученіемъ извѣстій объ отсрочкѣ солянаго налога на неопредѣленное время. На царичинскомъ рынкѣ эти послѣднія извѣстія произвели замѣтное измѣненіе: солидарность и сдержанность продавцовъ смѣнилась конкуренціей, благодаря которой цѣны съ 13 и 13¼ к. спустились къ срединѣ января до 10½ и 11 к. для станцій всѣхъ желѣзныхъ дорогъ; вмѣстѣ съ тѣмъ усилился и спросъ, такъ что обороты послѣдней недѣли составили 100—110 вагоновъ, вмѣсто 70 и 50 вагоновъ наличной соли, сдѣланныхъ въ предшествовавшіе двѣ недѣли; не безъ вліянія на царичинскихъ продавцовъ осталось и то обстоятельство, что, благодаря ихъ повышательнымъ стремленіямъ и сдержанности, конкурирующая бахмутская соль стала появляться даже на станціяхъ грязецаричинской дороги. Пониженіе цѣнъ на соль къ срединѣ января отмѣчается и на илецкую соль, которая

въ Оренбургѣ продавалась по 15 к. бороздовая, 19 к. комовая и 25 к. лучшая молотая; но здѣсь это пониженіе объясняется главнымъ образомъ удешевленіемъ провозной платы. Интереснымъ представляется для соляной торговли случай покупки однимъ изъ крупныхъ либавскихъ торговцевъ солью партіи въ 200,000 пудовъ по 6½ к. въ Евпаторіи, — фрахты на счетъ покупателя; характерно здѣсь условіе сдѣлки, по которому продавецъ не имѣетъ права никому продавать соли для Либавы, кромѣ покупателя, сохраняющаго за собою право взять по той-же цѣнѣ еще столько, сколько потребуется. Случай этотъ является, повидимому, исключительнымъ по своей стѣснительности для продавца; впрочемъ, въ полученномъ извѣстіи объ этой сдѣлкѣ отсутствуетъ весьма существенный элементъ ея — продолжительность срока, на который заключено условіе.

Отправка выварочной и каменной соли съ копей и солеварень, расположенныхъ по курско-харьково-азовской и донецкой желѣзнымъ дорогамъ, за декабрь истекшаго года выразилась въ суммѣ 2,318,850 пуд. — на 190,750 пуд. менѣе сравнительно съ вывозомъ за тотъ-же мѣсяцъ 1891 г., но на 390,300 пуд. болѣе, чѣмъ въ ноябрѣ 1892 г. Общій же вывозъ за 1892 г. съ означенныхъ промысловъ составлялъ 18,047,850 пуд., превисивъ вывозъ 1891 г. на сумму 2,622,600 пуд. По отдѣльнымъ дорогамъ отправка соли за декабрь и за весь 1892 г. выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Съ 1 по 31 декабря 1892 г.	Съ 1 января по 31 док. 1892 г.
Черезъ посредство дорогъ:		
Курско-харьково-азовской	2,073,150	12,509,850
Екатеринославской	4,200	2,492,700
Донецкой	147,900	1,657,200
Козлово-воронежско-ростовской	93,600	1,388,100
Всего	2,318,850	18,047,850

Пенька.—Твердое настроеніе торговли пенькою на русскихъ рынкахъ, отмѣчавшееся уже въ концѣ прошлаго года, продолжалось и въ январѣ текущаго. Запасы стараго товара какъ на внутреннихъ рынкахъ, такъ и въ экспортныхъ пунктахъ очень не велики, а сильные морозы мѣшаютъ притогловленію и подвозамъ новаго волокна. Къ тому же сборъ пеньки 1892 г. оказывается не вполне удовлетворительнымъ не только въ количественномъ, но и въ качественномъ отношеніи, такъ какъ часто волокно получается весьма короткое. Въ виду этихъ обстоятельствъ, т. е. незначительности предложенія наличнаго товара и недостаточности будущаго снабженія, при оживленномъ внутреннемъ и экспортномъ спросѣ, цѣны на пеньку пошли на повышеніе. Но оживленіе коснулось не всѣхъ рынковъ въ одинаковой степени; въ Курской и Орловской губерніяхъ дѣла идутъ довольно тихо, отчасти вслѣдствіе отсутствія предложенія товара и высокихъ цѣнъ на него, тогда какъ въ Ригѣ сдѣлокъ происходило довольно много. Въ Тверской и Смоленской губерніяхъ цѣны повысились на 1—2 р. на берковецъ и тамъ также жалуются на недостаточность запасовъ. Съ закрытіемъ на-

вигацин въ Ригѣ настроеніе сдѣлалось болѣе тихимъ, но цѣны продолжали крѣпнуть. Отпускъ изъ Россіи пеньки и пеньковой пакли чрезъ главнѣйшія таможи въ ноябрѣ и за 11 мѣсяцевъ представляется слѣдующимъ, въ тысячахъ пудовъ:

Таможня.	Ноябрь.			Январь-ноябрь.		
	1890.	1891.	1892.	1890.	1891.	1892.
Пенька.						
С.-Петербургская	8	—	1	71	52	17
Ревельская	—	1	—	45	20	7
Рижская	64	65	35	571	540	355
Либавская	11	16	12	157	175	163
Вержболовская	85	102	71	1,176	1,408	1,283
Граевская	78	73	49	993	948	864
Сосновницкая	1	2	—	24	20	15

Пакля пеньковая.

С.-Петербургская	8	—	1	39	38	23
Ревельская	—	—	—	2	1	—
Рижская	8	18	2	39	51	52
Либавская	8	8	1	58	58	52
Вержболовская	16	31	15	274	292	307

На иностранныхъ рынкахъ дѣла съ пенькою также проявляли значительное оживленіе, сопровождавшееся повышеніемъ цѣнъ. Итальянскіе рынки были особенно сдержанны, вслѣдствіе незначительности запасовъ товара, и котировки на послѣдней недѣлѣ поднялись на 1—2 ф. ст. на тонну, въ виду чего сдѣлокъ съ этимъ товаромъ было мало; за РС. требуютъ теперь 32—35 ф. ст. Закрѣпленіе нѣкоторыхъ балтійскихъ портовъ и Зунда вызвало дальнѣйшее повышеніе отѣтокъ на окрѣпшую уже раньше на лондонскомъ рынкѣ балтійскую пеньку. Несмотря, однако, на такое повышеніе, дѣла какъ съ наличною, такъ и со срочною происходило много и запасы наличнаго товара сократились значительно. Послѣднія цѣны были слѣдующія: рижская зимняя 26 ф. ст. 15 ш. и вешняковая 23 ф. ст. 15 ш.—25 ф. ст. 15 ш., смотря по маркѣ, и кенигсбергская морская 21 ф. ст.—22 ф. ст. 10 ш. сѣ восточные порты. Настроеніе съ манильскою пенькою было неопредѣленное и цѣны колебались все время. Въ началѣ года сдѣлокъ съ этимъ волокномъ происходилъ мало и котировки значительно понизились, но затѣмъ при оживившемся спросѣ цѣны опять оправились. Съ остальными экзотическими волокнами дѣла идутъ уснѣшно и цѣны устойчивы. Въ Германіи русскою пенькою, благодаря оживленному спросу и небольшому предложенію, торгуютъ хорошо и цѣны держатся крѣпкія. Привозъ и вывозъ пеньки и пакли въ главнѣйшихъ государствахъ за 11 мѣсяцевъ 1891 и 1892 гг., представляется въ слѣдующихъ цифрахъ, въ квинталахъ:

	Привозъ.				Вывозъ.	
	Общій.	Въ томъ числѣ изъ Россіи.			1891.	1892.
Пенька.	1891.	1892.	1891.	1892.	1891.	1892.
Германія	490,045	466,799	403,520	365,234	279,972	221,114
Нидерланды	177,150	159,640	2,290	1,320	77,500	68,640
Великобританія	923,690	857,275	81,766	84,724	462,242	369,212
Италія	185	284	—	—	283,304	313,789
Аустро-Венгрія	51,602	46,445	—	—	8,653	12,307
Испанія	44,809	44,645	—	—	—	—
Пакля.						
Аустро-Венгрія	17,144	16,314	—	—	5,754	12,698

Торговля джутою на послѣдней недѣлѣ была потрясена несостоятельностью крупной калькутской фирмы Р. Стиль и К^о, отказавшейся отъ исполненія своихъ обязательствъ, между прочимъ, отъ поставки 100,000 кипъ джуты для американскихъ торговыхъ домовъ. Это обстоятельство вызвало усиленный спросъ на товаръ со стороны другихъ фирмъ и цѣны почти на всѣхъ рынкахъ пошли на повышеніе.

Керосинъ. — Вѣсти изъ нашихъ керосиновыхъ центровъ почти вплоть до послѣдняго времени сообщали о болѣе или менѣе благопріятномъ положеніи дѣла. При этомъ неоднократно указывалось на то выдающееся вліяніе, которое имѣло соглашеніе нефтепромышленниковъ съ фирмою Нобель во главѣ на общее улучшеніе настроенія. Другимъ скорѣе случайнымъ факторомъ необычайнаго повышенія на нѣкоторыхъ рынкахъ цѣнъ на нефтяные продукты, не вытекающимъ изъ улучшенія основныхъ условій торговли, а созданнымъ стихійными препятствіями въ видѣ жестокихъ холодовъ и спѣжныхъ заносовъ, являлась, по крайней мѣрѣ, на первой недѣлѣ отчетнаго времени, обнаружившаяся крайняя неправоподобность въ оборотѣ являющихся на лицо вагоновъ-цистернъ. Вызванная этимъ неравномѣрность снабженія особенно замѣтно сказалась на московскомъ рынкѣ, гдѣ спросъ на нефтяные остатки, благодаря обширному числу фабрикъ и заводовъ, всегда предъявляется весьма хорошему; вслѣдствіе же упомянутыхъ причинъ и трудностей, связанныхъ при сильныхъ морозахъ съ перекачкою нефтяныхъ остатковъ, цѣны на нихъ достигали такихъ предѣловъ—до 75 к. пудъ, что нѣкоторыя фабрики, не считавшія возможнымъ платить подобныя цѣны, принуждены были приостановить работы. Явленія, схожія съ приведенными, но значительно смягченными нѣкоторыми болѣе благопріятными, чѣмъ въ Москвѣ, условіями подвоза, обнаруживались и на другихъ рынкахъ, на большинствѣ коихъ вслѣдствіе этого преобладала большая устойчивость цѣнъ при сравнительно ограниченныхъ дѣлахъ. Лишь за послѣднее время на царичевскомъ рынкѣ произошло нѣкоторое пониженіе цѣнъ на керосинъ съ 98 до 97 к.; на нефтяные же остатки это ослабленіе не распространилось и они продолжаютъ продаваться по 15—16 к. Начавшееся на царичевскомъ рынкѣ понижательное движеніе цѣнъ, которое отчасти, конечно, должно быть отнесено къ установившемуся болѣе правильному обороту вагоновъ-цистернъ, быть можетъ является преднамеченнымъ дальнѣйшаго ихъ паденія, такъ какъ усиленная конкуренція между двумя большими группами нефтепромышленниковъ, сгруппировавшимися около фирмъ Нобель и Ротшильдъ, кажется болѣе, чѣмъ вѣроятной. По крайней мѣрѣ, опровергаются въ настоящее время всѣ слухи о состоявшемся будто-бы между названными фирмами соглашеніи, на основаніи котораго могло бы произойти разграниченіе ихъ интересовъ путемъ представленія союзу семи фирмъ внутреннихъ рынковъ, а фирмѣ Ротшильдъ съ примкнувшими къ ней нефтепромышленниками вѣнскихъ; напротивъ того, сообщаютъ

о мѣрахъ, предпринимаемыхъ послѣдней изъ названныхъ группъ, для ожесточенной борьбы съ синдикатомъ; для этой цѣли приобритены, между прочимъ, обширные резервуары въ Парицинѣ, и основано специальное перевозочное общество подъ названіемъ восточнаго, для передвиженія на внутренніе рынки значительнаго количества нефтяныхъ грузовъ, имѣющихся въ распоряженіи сгруппировавшихся около Ротшильда фирмъ; первоначально же означенные нефтяные продукты предназначались исключительно для заграничной продажи. Какъ уже было сообщено раньше, вырабатывались синдикатомъ и фирмой Ротшильдъ условія, по которымъ должно было происходить присоединеніе остальныхъ мелкихъ фирмъ къ одной изъ означенныхъ группъ. Въ данное же время сдѣланы извѣстными лишь условія фирмы Ротшильдъ, сводящіяся въ главныхъ чертахъ къ слѣдующему. Продажа керосина фирмой Ротшильдъ производится не на коммисіонныхъ началахъ, какъ то было по прежнимъ контрактамъ; всѣ сдѣлки заключаются для продажи керосина по твердой цѣнѣ или для отправки на консигнацію. Поставляемые контрагентами освѣтительныя масла подвергаются извѣстному освидѣтельствуванію и въ случаѣ, если они не отвѣчаютъ выставленнымъ въ контрактѣ требованіямъ, могутъ быть сданы въ видѣ дистиллята, но лишь съ тѣмъ, чтобы удѣльный вѣсъ ихъ достигалъ нормъ, опредѣленной для дистиллята. Освидѣтельство производится техниками каспійско-черноморскаго общества (фирма Ротшильдъ) и, въ случаѣ неудовольствія контрагента результатами экспертизы, бакинскимъ техническимъ комитетомъ. Далѣе выговаривается упомянутому обществу право требовать отъ контрагента въ теченіе двухъ мѣсяцевъ въ году, которые могутъ по времени и не слѣдовать одинъ за другимъ, уменьшенія количества поставляемыхъ имъ въ этихъ мѣсяцахъ нефтяныхъ продуктовъ до опредѣленнаго въ контрактѣ размѣра, причемъ сокращеніе вывоза должно, однако, распространиться пропорціонально какъ на заводы всѣхъ остальныхъ контрагентовъ, такъ и на заводы самаго общества. Если-же въ распоряженіи общества будутъ находиться 70% всѣхъ тѣхъ освѣтительныхъ маселъ, которые будутъ отправляться изъ Баку по закавказской желѣзной дорогѣ, то оно имѣетъ право сокращать производство на опредѣляемый имъ уже самимъ срокъ; при этомъ предоставляется въ извѣстныхъ, крайне ограниченныхъ случаяхъ, заводчикамъ право продавать свой керосинъ въ другія руки. Лица, сдающія свой керосинъ фирмѣ Ротшильдъ для заграничной продажи, вносятъ 5% на погашеніе сооружений, принадлежащихъ Ротшильдъ, и столько-же за употребленный на эти сооружения капиталъ. Стоимость-же жестинокъ, отпускаемыхъ названной фирмой въ Багубѣ, опредѣляется въ 94 к. Противъ приведенныхъ выше условій въ южныхъ газетахъ выставлялись многіе, не лишenne основанія доводы, направленные главнымъ образомъ противъ неопредѣленности ихъ редакціи, допускающей весьма различныя толкованія. Тѣмъ не менѣе, новѣйшія извѣ-

стія сообщаютъ, что контракты заключены весьма крупнымъ числомъ фирмъ, готовящихся нынѣ, какъ уже упоминалось выше, къ энергическому противодействию союзу семи фирмъ. Вліяніе союза во всякомъ случаѣ до извѣстной степени уже сказалось. Вслѣдствіе описанныхъ выше затрудненій въ безостановочномъ и равномерномъ распределеніи нефтяныхъ товаровъ, цѣны на нѣкоторыхъ крупныхъ рынкахъ поднимались до небывалой высоты; при существовавшихъ раньше условіяхъ онѣ навѣрное бы упали до предѣльной нормы, хотя-бы на одномъ пунктѣ, на которомъ произошло-бы наибольшее скопленіе нефтяныхъ грузовъ. Этой опасности подвергались несомнѣнно больше всего районы производства, тѣмъ не менѣе цѣны въ Баку, несмотря на скорѣе увеличивающуюся, тѣмъ сокращающуюся добычу, выказали давно уже не замѣчавшуюся упругость, граничащую со склонностью къ повышенію.

На заграничныхъ рынкахъ какихъ-либо достойныхъ вниманія перемѣнъ не произошло. Отмѣчаемъ лишь возбужденный вновь въ Гамбургѣ проектъ объ устройствѣ новаго порта, предназначеннаго специально для нуждъ керосиновой торговли, такъ какъ существующій нынѣ для той-же цѣли портъ, признанъ неудовлетворительнымъ въ виду расширяющихся изъ года въ годъ оборотовъ по торговлѣ нефтяными продуктами. Кроме того, ожидается, въ случаѣ соглашенія между гамбургскими сенатомъ и арендаторомъ резервуарныхъ сооружений въ Гарбургѣ, перенесеніе этихъ послѣднихъ изъ Гарбурга въ Гамбургъ, и тогда уже предполагающіеся къ сооруженію новыя резервуары будутъ устраиваться не въ первомъ городѣ, а въ послѣднемъ. По послѣднимъ извѣстіямъ изъ Франціи, на дняхъ разсматривался въ засѣданіи таможенной коммисіи вопросъ о таможенныхъ ставкахъ на нефтяные продукты. Приглашенными на засѣданіе импортерами указывалось между прочимъ, на необходимость уменьшенія пошлины на нефть противъ взимаемой съ керосина; уменьшеніе это должно составить, по крайней мѣрѣ, 3 фр. 50 с., принимая пошлину на керосинъ въ 18 фр. Кроме того, предлагалось обложить соляровыя масла, въ виду наибольшей ихъ пригодности для отопленія котловъ не болѣе, чѣмъ на 1 фр. 50 с.—2 фр. за 100 килогр. Въ заключеніе приводимъ таблицу о привозѣ и вывозѣ керосина по отдѣльнымъ странамъ за 11 мѣсяцевъ 1891 и 1892 годовъ:

	Привозъ:				Вывозъ:	
	общій	въ томъ числѣ изъ Россіи.			1891.	1892.
		1891.	1892.	1891.		
Германія. . . тонны	850,768	713,908	61,583	68,481	2,262	3,618
Индерландъ »	97,612	100,924	3,800	2,754	74	70
Бельгія . . »	104,339	125,972	29,706	40,574	30,819	23,310
Англія . . . галл.	114,652,185	114,386,385	—	—	1,076,687	2,132,022
Италія . . . тонны	62,174	64,936	19,922	18,855	—	—
Испанія . . »	48,564	42,633	—	—	—	—

Метеорологическій бюллетень за недѣлю съ 15 по 21 января 1893 г.

Въ началѣ недѣли во всей Россіи господствовало высокое давление воздуха, центръ котораго находился въ средней Россіи. Максимумъ этотъ продолженіе отчетнаго періода передвигается на Ю. и уступаетъ мѣсто слабому давленію, такъ что въ четвергъ 21-го уже почти вся Россія и большая часть западной Европы находятся въ области слабого давленія, а максимумъ наблюдается во Франціи и около Каспійскаго моря. Минимумъ давленія 15 января находится на СЗ. Европы. 17-го онъ начинаетъ распространяться на Финляндію и 19-го тамъ образуется частный минимумъ, который 20-го переходитъ на Рижскій заливъ и направляется отсюда на В. 21-го онъ стоитъ уже у Костромы и причиняетъ сильныя вѣтры мѣстами на В. и ЮВ. До этого дня вѣтры были вообще умирные, только въ пятницу была буря на Таганрогскомъ заливѣ. Температура въ большей части Россіи стала повышаться. Въ пятницу еще вездѣ господствовали довольно сильныя морозы, особенно въ центрѣ максимума давленія, гдѣ они доходили до 30°. Въ субботу на СЗ. температура замѣтно повышается, а въ средней Россіи морозы усиливаются до 35°. Въ воскресенье повышение на СЗ. продолжается, а въ центральныхъ губерніяхъ стоятъ все

еще холода до 35°. 18 января почти вездѣ замѣтно, правда, небольшое повышение температуры. 19-го на всемъ 3. сравнительно тепло, морозы вообще ослабеваютъ, хотя температура во всей южной половинѣ Имперіи все еще ниже нормальной. На С., вслѣдствіе появленія минимума въ Финляндіи, подулъ холодные СВ. вѣтры и понизили тамъ температуру. Съ передвиженіемъ минимума на Ю. и потомъ на В., весь СЗ. подпалъ влиянію холодныхъ вѣтровъ, вслѣдствіе которыхъ тамъ температура сильно и быстро понизилась. 19—20-го въ Финляндіи термометръ за сутки опустился на 17° и холода достигли—25°, а 21-го уже—32°. Въ прочей Россіи температура все это время повышается; въ среду, когда температура въ Финляндіи понизилась на 17°, въ Кіевѣ она повысилась на 14°, а въ Смоленскѣ на 17°, и на 3. наступила оттепель, которая въ четвергъ распространяется до Москвы. Въ среднемъ выводъ за недѣлю температура все еще повсюду была ниже нормальной, особенно въ восточной половинѣ Имперіи. Менѣе значительныя отклоненія были на СЗ. Осадковъ выпало вообще очень мало. Больше обильные наблюдались въ прибалтійскихъ и мѣстами въ среднихъ губерніяхъ, въ прочей-же Россіи во многихъ мѣстахъ ихъ даже совсѣмъ не было. Снѣжный покровъ наблюдался повсюду. Погода была вообще тихая и въ средней Россіи въ началѣ, а на С. и на Кавказѣ къ концу недѣли преимущественно ясная, въ другихъ областяхъ пасмурная.

Мѣста наблюденія.	Барометръ.	Температура.				Число морозныхъ дней.	Осадки.				Число бурь.	Продолжит. и направлен. сильныхъ вѣтровъ.	Снѣжный покровъ.		
		Средняя.	Нормальная.	Максимальная.	Минимальная.		Сумма за недѣлю.	Нормальная за ту же мѣ.	Число дней съ осадками.	Максимальное количество въ сутки.			Закрытая, т.е. высота.	Число дней съ покровомъ.	
<i>Средн. черноз. губ.</i>	мм.						мм.	мм.		мм.				дц.	
Алатырь	—	—	—	—	—	—	3	5	1	3	—	—	—	4	7
Симбирскъ	—	—	—	—	—	—	1	5	1	1	—	—	—	2	7
Сызрань	—	—	—	—	—	—	0	4	0	—	—	—	—	3	7
Самара	—	—	—	—	—	—	0	7	0	—	—	—	—	4	7
Вуздухъ	—	—	—	—	—	—	0	—	1	0	—	—	—	2	7
Сердобскъ	—	—	—	—	—	—	2	7	1	2	—	—	—	2	7
Вольскъ	—	—	—	—	—	—	0	7	0	—	—	—	—	5	7
Саратовъ	771	-14,5	-11,0	—	-24	7	—	6	—	—	1	3SE-SW-NW	4	4	7
Камышинъ	—	—	—	—	—	—	0	7	0	—	—	—	—	2	7
Парицкы	772	-15,9	—	—	-25	7	—	—	—	—	—	1NE	2	4	7
Пенза	771	-19,5	-12,0	-3	-33	7	—	9	—	—	3	3SW	4	4	7
Инсаръ	—	—	—	—	—	—	2	4	1	2	—	—	—	2	7
Земетчино	770	-17,8	—	-2	-33	7	—	—	—	—	—	3SW	2	2	7
Козловъ	770	-17,4	-11,9	-3	—	7	4	8	1	4	—	2SW	2	2	7
Кирсановъ	—	—	—	—	—	—	2	—	1	2	—	—	—	6	7
Ефремовъ	770	-17,6	-10,9	-1	—	7	—	—	—	—	—	28-SW	—	3	7
Щигры	—	—	—	—	—	—	2	5	1	2	—	—	—	2	7
Обоянь	—	—	—	—	—	—	1	—	2	1	—	—	—	6	7
Новозыбовъ	772	-13,5	—	1	-24	7	4	—	1	4	—	28E-NW	1	1	7
Нѣжинъ	—	—	—	—	—	—	6	6	1	6	—	—	—	5	7
Острогоскскъ	—	—	—	—	—	—	0	3	0	—	—	—	—	5	7
Харьковъ	770	-13,8	-8,2	-1	-25	7	16	7	4	9	—	3SW	3	3	7
Ахтырка	—	—	—	—	—	—	0	6	1	0	—	—	—	4	7
Купянскъ	—	—	—	—	—	—	1	5	3	0	—	—	—	4	7
Полтава	—	—	—	—	—	—	0	4	1	0	—	—	—	2	7
Ромны	—	—	—	—	—	—	1	8	1	1	—	—	—	2	7
Кременчугъ	—	—	—	—	—	—	2	6	2	1	—	—	—	2	7
Яготинъ	—	—	—	—	—	—	4	—	2	4	—	—	—	4	7
<i>Юго-западныя губ.</i>															
Кіевъ	768	-10,6	—	2	-21	7	5	7	2	4	—	—	—	4	7
Таганча	—	—	—	—	—	—	1	—	2	1	—	—	—	2	7
Умань	—	—	—	—	—	—	2	5	3	2	—	—	—	1	7
Житомиръ	—	—	—	—	—	—	4	6	2	3	—	—	—	8	7
Жмеринка	769	-9,3	—	2	—	—	2	—	2	1	1	1SW	—	—	—
Волковинцы	—	—	—	—	—	—	2	—	4	1	—	—	—	1	7

Мѣста наблюденія.	Барометръ.	Температура				Число мороз- ныхъ дней.	Осадки.				Число бурь.	Продолжит. и направле- ніе сильныхъ вѣтровъ.	Снѣжный покровъ.		
		Средняя.	Нормаль- ная.	Максималь- ная.	Мини- мальная.		Сумма за периодъ.	Нормаль- ная су- точная.	Число дней съ осадками.	Максималь- ное количество въ сутки.			Замерз- шая высота.	Число дней съ покровомъ.	
Южная губ.															
Астрахань	771	-12,8	-7,7	-1	-23	7	—	3	—	—	—	18	2	7	
Ханская ставка	—	—	—	—	—	—	0	4	1	0	—	—	2	7	
Ахтуба	—	—	—	—	—	—	1	—	2	0	—	—	1	7	
Ростовъ на Дону	771	-13,2	-6,6	—	-20	7	—	7	—	—	1	3NE-S	0	6	
Ст. Урюпинская	771	-18,6	-11,0	0	-30	7	—	2	—	—	—	2SW	1	7	
Усть-Медвѣдичная	—	—	—	—	—	—	1	—	2	0	—	—	2	7	
Каменская	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	1	7	
Константиновская	—	—	—	—	—	—	0	—	2	1	—	—	1	7	
Атаманская	—	—	—	—	—	—	1	—	3	0	—	—	2	7	
Егорьевская	—	—	—	—	—	—	2	—	3	1	—	—	3	7	
Енисаветградъ	770	-13,4	—	0	-19	7	3	5	1	3	—	—	2	7	
Керчь	770	-7,7	—	5	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	
Севастополь	769	-2,9?	1,5	—	-12	5	1	7	1	1	—	4NE-S	—	—	
Каховка	—	—	—	—	—	—	1	4	5	1	—	—	2	7	
Симферополь	—	—	—	—	—	—	2	7	3	1	—	—	1	7	
Лозовая	770	-13,0	—	0	-24	7	2	—	2	1	—	3SW-NE	2	7	
Дунайскъ	—	—	—	—	—	—	0	5	2	0	—	—	3	7	
Екатеринославъ	—	—	—	—	—	—	1	6	4	1	—	—	9	7	
Александровскъ	—	—	—	—	—	—	0	4	1	0	—	—	2	7	
Николаевъ	770	-11,7	-4,3	1	-25	7	2	4	3	2	—	18	5	7	
Одесса	769	-10,5	-3,8	0	—	7	2	6	2	2	—	2S?-SW	—	—	
Новый Бугъ	—	—	—	—	—	—	2	4	2	2	—	—	2	7	
Вирзула	—	—	—	—	—	—	1	—	4	1	—	—	1	7	
Кавказъ.															
Ставрополь	771	-7,0	-4,8	-1	-13	7	1	10	1	1	—	—	2	7	
Бреховецкая	—	—	—	—	—	—	1	—	3	0	—	—	1	7	
Майкопъ	—	—	—	—	—	—	7	11	2	5	—	—	1	3	
Владикавказъ	770	-8,0	—	-2	—	—	—	6	—	—	—	—	2	7	
Новороссійскъ	768	-1,9?	—	6	—	—	—	27	—	—	—	18	—	—	
Сочи	768	1,5	—	7	—	—	11	55	2	9	2	2NW	—	—	
Батумъ	768	2,8	—	6	—	—	119	56	6	45	—	1SW	—	—	
Тифлисъ	770	-2,3	0,2	6	-13	7	1	4	1	1	—	—	1	7	
Эривань	—	-9,3	—	0	-20	7	1	5	1	1	—	—	3	7	
Сѣверная губ.															
Вологда	762	-5,2	-12,3	-6	-23	7	5	—	2	3	—	1NE	4	7	
С.-Петербургъ	762	-11,8	-9,4	-3	-26	7	2	6	1	2	—	1WNW	2	7	
Великіе Луки	764	-11,3	-8,5	2	-21	7	6	8	2	5	—	2SW	3	7	
Восточная губ.															
Вятка	765	-16,6	-13,9	-8	-24	7	6	6	3	2	—	1SW	4	7	
Пермь	766	-16,4	—	-10	-24	7	2	8	2	2	—	5SW-SE	2	7	
Шадринскъ	—	—	—	—	—	—	0	3	0	—	—	—	3	7	
Уфа	772	—	—	—	-30	7	—	7	—	—	—	—	3	7	
Мензелинскъ	—	—	—	—	—	—	1	4	1	1	—	—	2	7	
Симское	—	—	—	—	—	—	3	5	1	3	—	—	3	7	
Казань	767	-17,0	-13,8	-3	-30	7	5	3	1	5	—	3SW-S	3	7	
Оренбургъ	774	-21,4	-15,8	-11	-31	7	—	7	—	—	1	1SW	3	7	
Троицкъ	—	—	—	—	—	—	0	4	0	—	—	—	3	7	
Средн. промышл. губернии.															
Нижн.-Новгородъ	766	-14,5	-11,5	-2	-23	7	5	10	1	5	—	4SW-S	4	7	
Кострома	764	-17,3	-12,4	-5	-28	7	11	6	3	6	—	1N	4	7	
Москва	766	-16,4	-11,0	1	-31	7	4	7	1	4	—	1SW-NW	7	7	
Вышн. Волочекъ	763	-12,3	-10,5	-4	-17	7	11	5	3	9	—	—	7	7	
Смоленскъ	766	-12,5	—	1	-28	7	3	—	3	1	1	1SW	8	7	
Прибалтійск. губ.															
Ревель	760	-7,9	-6,4	-1	-19	7	—	7	—	—	—	3NW-NE	—	—	
Дерптъ	760	-8,2	-6,9	-3	-21	7	11	9	3	6	—	—	3	7	
Пярнуй	761	-9,4	-5,7	-2	-23	7	5	5	2	4	3	6SW-NE	8	7	
Виндава	761	-4,3	-3,2	1	-11	7	6	10	2	5	—	—	—	—	
Рига	762	-7,3	-5,2	1	-17	7	4	8	2	2	—	—	3	7	
Либавъ	762	-4,8	-2,8	1	-10	7	11	10	3	8	—	1WSW	3	7	
Сѣверо-западная губернии.															
Вильна	766	-11,0	-5,9	2	-22	7	3	8	2	2	—	—	3	7	
Пяскъ	767	-9,0	—	1	-22	6	2	5	2	1	—	2SW-NW	4	7	
Царство Польское.															
Варшава	766	-7,6	-4,1	2	-20	6	3	8	2	2	—	—	2	7	

Русскія биржи.

Вексельные курсы.

На города *)	Въ рубляхъ за	С.-Петербургъ.		Москва.		Варшава.				Рига.	Одесса.		
		19 января.	22 января.	19 января.	22 января.	15 января.	На недѣлѣ		20 января.	15 янв.	15 января.	19 января.	По телегр. 22 янв.
							пнзмал.	высмал.					
Лондонъ { длинный короткій }	10 ф. ст.	{ 97,10 97,40 }	{ 97,30 97,50 }	{ 97,30 97,40 }	{ 97,65 — }	—	{ 97,20 — }	{ 97,30 — }	—	{ 97,60 98 }	{ 97,60 97,80 }	{ 96,95 97,25 }	{ 97,10 97,40 }
Парижъ { длинный короткій }		100 фр.	{ 88,50 88,65 }	{ 88,60 88,72½ }	{ 88,70 88,80 }	{ 88,90 — }	—	{ — — }	{ — — }	—	{ 88,80 89 }	{ 88,70 88,80 }	{ 88,50 88,60 }
Берлинъ { длинный короткій }	100 мар.		{ 47,65 47,77½ }	{ 47,70 47,80 }	{ 47,65 — }	{ 47,85 — }	—	{ — — }	{ — — }	{ 39 39,05 }	{ 47,90 48,10 }	—	—
Амстердамъ длинный		100 гул.	80,75	80,75	—	—	{ 48,17½ 48,32½ }	47,85	48,42½	{ 47,92½ 48,05 }	—	—	—

Учетъ, цѣны таможенныхъ купоновъ и золота и серебра, въ монетахъ и слиткахъ.

	С.-Петербургъ.				Москва.				Варшава.				Кіевъ.		Одесса.		
	18 янв.	На подѣлѣ		23 янв.	16 янв.	На подѣлѣ		22 янв.	15 янв.	На подѣлѣ		20 янв.	16 янв.	15 янв.	19 янв.	По телегр. 22 янв.	
		назван.	высш.			назван.	высш.			назван.	высш.						
еть Государственнаго банка?)	4 1/4 15 1/2	4 1/2%	5%	4 1/4 5 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
стный учет	4 1/4 5 1/2	4 1/2%	5 1/2%	4 1/4 5 1/2	15 1/2 16%	5 1/4%	6%	5 1/4 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	
оженные купоны	156 1/2 157	155 1/2	157 1/2	156 157	157 1/2	156 1/2	157 1/2	157 1/2	158	156 1/2	158	157 1/2	—	—	—	—	
туперіалъ новаго чекана.	7,83 7,86	7,80	7,86	7,80 7,83	7,88	7,83	7,88	7,86	—	—	—	—	7,75 7,85	7,80 7,82	7,76 7,78	7,76 7,78	
бранные рубли	1,08 1,10	1,08	1,10	1,08 1,10	1,12	1,12	1,12	1,12	—	—	—	—	1,11 1,18	—	—	—	
ого въ слиткахъ, за золотн.	—	—	—	—	5,85	5,81	5,85	5,81	—	—	—	—	—	—	—	—	
бро въ слитк. 84 пр. за ф.	—	—	—	—	20,10	19,80	20,10	19,80	—	—	—	—	—	—	—	—	
» » чистое	—	—	—	—	22,90	22,55	22,90	22,55	—	—	—	—	—	—	—	—	
ли	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38 1/2 39 1/4	—	—	—	
ти стерлинговъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,60	9,70 - 9,80	9,75 - 9,78	—	
анскія марки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47 1/2 48 1/2	—	—	—	
рійскіе гульдены	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	81,88 1/2	—	—	—	

Цѣны фондовъ.

С.-Петербургская биржа.	18 января.			За неделю						23 января.		
	Покупатели.	Продавцы.	Сдѣлано.	низшая.			высшая.			Покупатели.	Продавцы.	Сдѣлано.
				Покупатели.	Продавцы.	Сдѣлано.	Покупатели.	Продавцы.	Сдѣлано.			
на Госуд. банка 1-го выш.	103 $\frac{3}{8}$ %	103 $\frac{3}{8}$ %	—	103 $\frac{3}{8}$ %	103 $\frac{3}{8}$ %	103 $\frac{3}{8}$ %	103 $\frac{3}{8}$ %	104	103 $\frac{3}{8}$ %	103 $\frac{3}{8}$ %	104	103 $\frac{3}{8}$ %
» 2-го »	103 $\frac{3}{8}$ %	103 $\frac{3}{8}$ %	103 $\frac{3}{8}$ %	103 $\frac{3}{8}$ %	103 $\frac{3}{8}$ %	103 $\frac{3}{8}$ %	104	103 $\frac{3}{8}$ %	104	103 $\frac{3}{8}$ %	104	—
» 6-го »	103	103	—	103	103 $\frac{1}{2}$	—	103	103 $\frac{1}{2}$	—	103	103 $\frac{1}{2}$	—
» 140	140 $\frac{1}{2}$ %	—	—	140	140 $\frac{1}{2}$ %	—	140	140 $\frac{1}{2}$ %	—	140	140 $\frac{1}{2}$ %	—
» 117	117 $\frac{1}{2}$ %	—	—	117	117 $\frac{1}{2}$ %	—	117	117 $\frac{1}{2}$ %	—	117	117 $\frac{1}{2}$ %	—
» 113 $\frac{3}{8}$ %	114 $\frac{1}{2}$ %	—	—	113 $\frac{3}{8}$ %	114	—	113 $\frac{3}{8}$ %	114 $\frac{1}{2}$ %	—	113 $\frac{3}{8}$ %	114 $\frac{1}{2}$ %	—
» 160	161	—	—	159	160	159 $\frac{3}{4}$	160	161	160	159	160	—
» 161 $\frac{1}{2}$ %	162 $\frac{1}{2}$ %	—	—	161	162	—	161 $\frac{1}{2}$ %	162 $\frac{1}{2}$ %	—	161	162	—

*) Курс короткий означает: для Варшавы: на Париж — десятидневный, на Берлин — двухдневный и на Вьну — восьмидневный сроки, а для на все города — по предъявлению; курс длинный означает трехмесячный срок.

²⁾ На сроки до 6-ти месяцев—4½% и на сроки от 6-ти до 9-ти месяцев—5%.

	18 января.			За недѣлю						23 января.		
				низшая.			высшая.					
	Покупатели.	Продавцы.	Сдѣлано.	Покупатели.	Продавцы.	Сдѣлано.	Покупатели.	Продавцы.	Сдѣлано.	Покупатели.	Продавцы.	Сдѣлано.
5% второй восточный заемъ 1878 г.	102½	103	—	102½	103	102½	102½	103	103	102½	103	102½
5% третій » » 1879 г.	103½	103½	—	103½	103½	—	103½	103½	—	103½	103½	—
5% внутренне съ вы- } 1864 г.	239½	240½	240	239½	240½	240	240½	241½	241½	240½	241½	240½-241½
игрышами займа: } 1866 »	225½	226½	226	225½	226½	225½	227	228	227½	227	228	227-22½
5% желѣзно-дорожная рента	104	104½	104½	104	104½	104	104	104½	104½	104	104½	—
1-й 4% внутреннй заемъ	95½	95½	95½	95½	95½	95½	95½	95½	95½	95½	95½	—
2-й 4% » »	94½	94½	94½	94½	94½	94½	94½	95½	95	94½	95½	—
3-й 4% » »	94½	94½	—	94½	94½	94½	94½	95½	94½	94½	95½	—
4-й 4% » »	94½	94½	94½	94½	94½	94½	94½	95½	95	94½	95½	—
4½% внутр. конс. ж.-д. з. 1-го в. 1890 г.	99½	100½	100	99½	100½	99½	99½	100½	100	99½	100½	99½-100
4½% » » » 2-го » 1892 »	99½	100½	100	99½	100½	99½	99½	100½	100	99½	100½	99½-100
5% закл. листы Госуд. Двор. зем. банка	101½	101½	—	101½	101½	101½	101½	101½	101½	101½	101½	—
4½% » » »	99½	100	—	99½	100	—	99½	100	—	99½	100	—
5% закл. съ выигр. л. Госуд. Двор. зем. б.	193½	194½	193½	193½	194½	193½	195	19½	195½	195	196	195-195½
5½% свид. Крестьянск. } 24½ лѣтн.	101½	101½	—	101½	101½	101½	101½	101½	101½	101½	101½	101½-101½
» » » » » 34½ »	101½	101½	—	101½	101½	101½	101½	101½	101½	101½	101½	101½-101½
4% росс. консо. ж.-д. з. 1-й сери.	151	151½	—	150½	151½	151½	151	152	151½	150½	151½	151½
4½% » » » » 2-й »	151	151½	—	150½	151½	151½	151	152	151½	150½	151½	151½
4½% » » » » 3-й »	150½	151½	—	150½	151½	151½	150½	151½	151½	150½	151½	151½
4½% закл. л. общ. взаимн. позем. кред.	154½	155½	154½-154½	153½	154½	154½	154½	155½	154½	153½	154½	—
4% обл. Тамбово-Саратовской ж. д.	—	—	—	—	185½	—	—	—	185½	—	—	—
4% » Тамбово-Козловской ж. л.	—	—	—	—	92½	—	—	—	92½	—	—	—
4% » Рязско-Моршанской жел. дор.	92½	93½	—	92½	93½	—	93½	94	—	93½	94	—

Московская биржа.

	16 января.			22 января.					
	Покупатели.	Продавцы.	Сдѣлано.	Покупатели.	Продавцы.	Сдѣлано.	Покупатели.	Продавцы.	Сдѣлано.
4% мет. бил. Гос. банка февральск. и август.	424	427	—	424	427	—	425	427	—
5% внутренне съ вы- } 1864 г.	239	240½	—	239	240½	—	239½	241	—
игрышами займа: } 1866 »	225½	227	—	225½	227	226½	226½	227½	226½
5% заклад. съ выигр. л. Гос. Дворянск. зем. б.	193	194	—	193	194	194½	194½	195½	194½
5% бил. Госуд. банка 1-го вып.	102½	103½	—	102½	103½	—	103½	104	—
5% » » » 2-го »	102½	103½	—	102½	103½	—	103½	104	—
5% второй восточн. заемъ 1878 г.	102½	103	—	102½	103	—	102½	103	—
5% третій » » 1879 г.	103½	103½	—	103½	103½	—	103½	104	—
5% желѣзно-дорожн. рента	103½	104½	—	103½	104½	—	103½	104½	—
5½% Гос. свид. Крестьянск. поз. банка	103	104	—	101	101½	101½	103	104	101½-101½
5% закл. л. Госуд. Дворянск. зем. банка	101	101½	—	101	101½	—	101	101½	—
1-й 4% внутрен. заемъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2-й 4% » »	94½	95½	—	94½	95½	95	94½	95½	—
3-й 4% » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4-й 4% » »	—	100½	—	—	100½	—	100½	—	—
4½% конс. внутр. ж. д. заемъ 1-го вып. 1890 г.	92½	93½	—	92½	93½	—	92½	93½	—
4% oblig. Юго-Запад. жел. дорогъ	92½	93½	—	92½	93½	—	92½	93½	—
4% » Рязско-Моршанской ж. д.	92½	93½	—	92½	93½	—	92½	93½	—
4% » Тамбово-Козловск. ж. д.	92½	93½	—	92½	93½	—	92½	93½	—
4% » Курско-Харьково-Азовской ж. д.	—	97½	—	97	97½	—	97	97½	—

Баршавская биржа.

	15 января.			20 января.					
	Покупатели.	Продавцы.	Сдѣлано.	Покупатели.	Продавцы.	Сдѣлано.	Покупатели.	Продавцы.	Сдѣлано.
4% ликвидационные листы: крупныя	—	99,15	—	—	99,15	—	—	99,20	—
» » мелкія	—	98,90	—	—	98,90	—	—	98,90	—
5% второй восточный заемъ 1878 г.	—	102,75	—	—	102,75	—	—	102,75	—
5% третій » » 1879 г.	—	103,50	—	—	103,50	—	—	103,50	—
1-й 4% внутреннй заемъ	—	95,65	—	—	95,65	—	—	95,75	—
2-й, 3-й и 4-й 4% внутрен. займъ	—	95,25	—	—	95,25	95,10	—	95,20	—

Иностранная биржа.

Вексельные курсы.

Лондонъ:	На города:													
	С.-Петербургъ		Лондонъ		Парижъ		Берлинъ		Вѣну		Амстердамъ		Гамбургъ	
	корот-кй.	длин-ный.	корот-кй.	длин-ный.	корот-кй.	длин-ный.	корот-кй.	длин-ный.	корот-кй.	длин-ный.	корот-кй.	длин-ный.	корот-кй.	длин-ный.
За 100 руб.	—	—	—	—	За 1 ф. ст. франковъ.	—	За 1 ф. ст. мар.	—	За 1 ф. ст. гул.	—	За 1 ф. ст. гул.	—	За 1 ф. ст. мар.	—
24 (12) января	—	24½	—	—	25,11½	25,30	—	20,51	—	12,22½	12,1½	—	20,51	—
съ 24 (12) по 31 (19) января	—	24½	—	—	25,16½	25,37½	—	20,55	—	12,27½	12,2	—	20,55	—
31 (19) января	—	24½	—	—	25,10	25,21½	—	20,50	—	12,20	12,1½	—	20,50	—
—	—	24½	—	—	25,16½	25,37½	—	20,55	—	12,27½	12,2	—	20,55	—
—	—	24½	—	—	25,10	25,27½	—	20,50	—	12,20	12,1½	—	20,50	—
—	—	24½	—	—	25,16	25,35	—	20,54	—	12,25	12,1½	—	20,54	—

На города:

	С.-Петербургъ		Лондонъ		Парижъ		Берлинъ		Вѣну		Амстердамъ		Гамбургъ		Франкфуртъ	
	длин- ный.	корот- кій.	длин- ный.	корот- кій.	длин- ный.	корот- кій.	длин- ный.	корот- кій.	длин- ный.	корот- кій.	длин- ный.	корот- кій.	длин- ный.	корот- кій.	длин- ный.	корот- кій.
Парижъ:	За 100 руб.		За 1 фунт. стерл.		За 100 франк.		За 100 мар.		За 100 австрійск. гулд.		За 100 гол. гулд.					
24 (12) января фр.	253	251	25,12	—	—	—	121 $\frac{1}{8}$	122 $\frac{1}{8}$	205 $\frac{1}{8}$	205 $\frac{1}{8}$	206	206 $\frac{1}{8}$	—	—	—	—
съ 24 (12) по 31 вѣстий »	255	253	25,13	—	—	—	122	122 $\frac{1}{8}$	205 $\frac{1}{8}$	205 $\frac{1}{8}$	206 $\frac{1}{8}$	207	—	—	—	—
(19) января . . . вѣстий »	252	248	25,10	—	—	—	121 $\frac{1}{8}$	122 $\frac{1}{8}$	205 $\frac{1}{8}$	205 $\frac{1}{8}$	206	206 $\frac{1}{8}$	—	—	—	—
31 (19) января »	256	253	25,13	—	—	—	122	122 $\frac{1}{8}$	205 $\frac{1}{8}$	205 $\frac{1}{8}$	206 $\frac{1}{8}$	207 $\frac{1}{8}$	—	—	—	—
по телегр. 3 февр. (22 янв.).	253	250	25,10	—	—	—	121 $\frac{1}{8}$	122 $\frac{1}{8}$	205 $\frac{1}{8}$	205 $\frac{1}{8}$	206	206 $\frac{1}{8}$	—	—	—	—
	255	252	25,11	—	—	—	121 $\frac{1}{8}$	122 $\frac{1}{8}$	205 $\frac{1}{8}$	205 $\frac{1}{8}$	206 $\frac{1}{8}$	207	—	—	—	—
Берлинъ:																
24 (12) января мар.	207	205,50	20,375	20,305	81,15	80,80	—	—	168,50	167,90	169	—	—	—	—	—
съ 24 (12) по 31 вѣстий »	206,60	205,70	20,375	20,305	81,15	80,80	—	—	168,50	167,75	169	—	—	—	—	—
(19) января . . . вѣстий »	208,80	207,60	20,39	20,33	81,25	80,95	—	—	168,70	168,30	169,15	168,60	—	—	—	—
31 (19) января »	208,25	207,30	20,39	20,33	81,25	80,95	—	—	168,65	168,05	169,15	168,70	—	—	—	—
по телегр. 3 февр. (22 янв.).	209,25	208,35	—	—	—	—	—	—	168,65	—	—	—	—	—	—	—
Амстердамъ:			За 10 фунт. стерл.													
24 (12) января гул.	—	121	12,05 $\frac{1}{8}$	12	47,95	47,60	58,95	58,50	—	98	—	—	—	—	—	—
съ 24 (12) по 31 вѣстий »	—	120	12,04 $\frac{1}{8}$	11,98	47,95	47,60	58,95	58,50	—	98	—	—	—	—	—	—
(19) января . . . вѣстий »	—	121	12,05 $\frac{1}{8}$	12	47,97 $\frac{1}{8}$	47,60	59	58,50	—	98	—	—	—	—	—	—
31 (19) января »	—	120	12,04 $\frac{1}{8}$	11,98	47,97 $\frac{1}{8}$	47,60	59	58,50	—	98	—	—	—	—	—	—
по телегр. 3 февр. (22 янв.).	—	—	12,04 $\frac{1}{8}$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Гамбургъ:																
24 (12) января гул.	—	204	20,37 $\frac{1}{8}$	20,27	81,05	80,40	—	—	167,50	165,50	168,85	167,60	—	—	—	—
съ 24 (12) по 31 вѣстий »	—	206	20,40 $\frac{1}{8}$	20,32	81,25	80,70	—	—	169,50	167,50	169,15	167,90	—	—	—	—
(19) января . . . вѣстий »	—	204	20,37 $\frac{1}{8}$	20,27	81,05	80,40	—	—	167,50	165,50	168,85	167,60	—	—	—	—
31 (19) января »	—	207,50	20,41 $\frac{1}{8}$	20,34 $\frac{1}{8}$	81,35	80,80	—	—	170	168	169,30	168,05	—	—	—	—
по телегр. 3 февр. (22 янв.).	—	205,50	20,38 $\frac{1}{8}$	20,29 $\frac{1}{8}$	81,15	80,50	—	—	168	166	169	167,75	—	—	—	—
	—	207,50	20,41 $\frac{1}{8}$	20,34 $\frac{1}{8}$	81,35	80,80	—	—	170	168	169,30	168,05	—	—	—	—
Франкфуртъ:																
24 (12) января мар.	—	—	20,38	20,415	81,20	—	—	—	168,30	—	169,05	—	—	—	—	—
съ 24 (12) по 31 вѣстий »	—	—	20,375	20,395	81,15	—	—	—	168,30	168,35	169,05	—	—	—	—	—
(19) января . . . вѣстий »	—	—	20,385	20,455	81,25	—	—	—	168,75	168,75	169,15	—	—	—	—	—
31 (19) января »	—	—	20,385	20,41	81,20	—	—	—	168,70	168,35	169,05	—	—	—	—	—
	—	—	20,45	81,25	—	—	—	—	168,70	169,15	—	—	—	—	—	—

Въ свѣдѣннхъ короткій для Гамбурга и Лондона на всѣ города и для Парижа на Лондонъ показаны курсы по предъявленію; для Берлина на С.-Петербургъ—3-хъ недѣльный, а на остальные города 8-ми-дневный; въ графѣ длинный—для Франкфурта на всѣ города отъ 2 $\frac{1}{2}$ до 3-хъ-мѣсячныхъ, для Лондона и Гамбурга на всѣ города, для Берлина на С.-Петербургъ и Лондонъ и для Амстердама на С.-Петербургъ, Вѣну и Берлинъ—3-хъ-мѣсячные и для Берлина на Амстердамъ, Парижъ и Вѣну и для Амстердама на Парижъ и Лондонъ—2-хъ-мѣсячные.

Учетъ и цѣны полумпериала, кредитныхъ рублей и серебра въ слиткахъ.

	24 (12) января.	За недѣлю		31 (19) января.	Свѣдѣнія по телегр. 3 февраля (22 янв.).
		низшіе.	высшіе.		
Парижъ: учетъ	2 $\frac{1}{2}$ %	2 $\frac{1}{2}$ %	2 $\frac{1}{2}$ %	2 $\frac{1}{2}$ %	2 $\frac{1}{2}$ %
полумпериала стараго чекана	20,60—20,65	20,60	20,65	20,60—20,65	—
кредитные рубли за 100 р. франковъ	—	—	—	—	257,50
Берлинъ: учетъ	3 $\frac{1}{8}$ %	3%	3%	3%	3%
кредитные рубли за 100 р. марокъ	207,95	207,35	209,15	208,70	(на наличн. 209,75 на февраль 210 на мартъ 209,75)
Амстердамъ: учетъ	2 $\frac{1}{2}$ %	2 $\frac{1}{2}$ %	2 $\frac{1}{2}$ %	2 $\frac{1}{2}$ %	2 $\frac{1}{2}$ %
Лондонъ: учетъ	3 $\frac{1}{8}$ %	2 $\frac{1}{8}$ %	3 $\frac{1}{8}$ %	2 $\frac{1}{8}$ %	2 $\frac{1}{8}$ %
серебро, за унцію станд. пенсовъ	38 $\frac{1}{16}$ /16	38 $\frac{1}{16}$ /16	38 $\frac{1}{16}$ /16	38 $\frac{1}{16}$ /16	38 $\frac{1}{16}$ /16
Гамбургъ: кредитные рубли за 100 р. марокъ	207,50—208,50	206,75	209,50	208,50—209,50	—
Франкфуртъ: полумпериала стараго чекана марокъ	16,65—16,70	16,65	16,70	16,65—16,70	—

Цѣны русскихъ фондовъ.

	24(12)января.	За недѣлю		31(19)января		24(12)января.	За недѣлю		31(19)января.
		низшая.	высшая.				низшая.	высшая.	
Лондонская биржа.									
4% обл. Никол. ж. д. 1867/68 г.	—	96%	96%	—					
3% заемъ 1859 г.	—	90%	90%	90%					
4% конс. обл. Герси	98	97%	98%	97 $\frac{1}{2}$ 98					
4% » » II »	98	97%	98	—					
Парижская биржа.									
5% второй заемъ 1822 г.	119,25—120	119	120,50	—					
4% обл. Никол. ж. д. I и II в. 1867/68 г.	97,90—97,35	97,60	97,35	97,90—97,95					
5% втор. вост. заемъ 1878 г.	65,40—65,75	65,40	65,75	—					
5% третій » » 1879 »	66,60—66,70	66,55	67,10	67—67,10					

	24 (12) января	За недѣлю		31 (19) января.		24 (12) января	За недѣлю		31 (19) января.			
		низшая.	высшая.				низшая.	высшая.				
4% конс. обл. рос. ж. д. 6 в. 1880 г.	96,80—97	96,70	97,05	96,75—97,05	4% конс. рос. желѣзн. обл. 1 и 2 серия вып. 1889 г.	97,70—98	97,55	98	98			
6% золот. рента вып. 1883 г.	103—103,50	103	104	103,90—104	4% конс. рос. желѣзн. обл. 3-й серия вып. 1891 г.	97	96,85	97	96,90—97			
4% зол. заемъ 1 вып. 1889 г.	98,25—98,60	98	98,60	98,15—98,30	8% золотой заемъ 1891 г.	78,50—78,60	78,50	78,65	78,50			
4% золотой заемъ 2 и 3 вып. 1890 г.	97,75—97,85	97,75	98,50	98,10—98,50	4 1/2% консол. желѣзнодорож. з. 1 вып. 1890 г.	—	68	64	63—64			
4% золот. заемъ 4 выпуска 1890 г.	99,50	98,90	100,20	99,60	3% обл. Закавказ. ж. д.	—	77,50	77,90	77,50			
Берлинская биржа.												
	24 (12) января.			За недѣлю						31 (19) января.		
	Покупа-тели.	Продавцы.	Сдѣлано.	Покупа-тели.	Продавцы.	Сдѣлано.	Покупа-тели.	Продавцы.	Сдѣлано.	Покупа-тели.	Продавцы.	Сдѣлано.
5% второй заемъ 1822 г.	—	—	—	—	—	118,50	—	—	119,75	—	—	—
5% пятый » 1854 »	—	—	73,40	—	—	73,40	—	—	73,40	—	—	—
3% заемъ 1859 г.	—	—	83,20	82,80	—	83,10	83,50	—	83,30	83,50	—	—
5% второй восточный заемъ 1878 г.	—	—	66,10 66,20	66,25	66,60	66,10	66,25	66,70	66,90	—	—	66,90
5% третий » » 1879 »	—	—	66,70	—	66,90	66,70	—	66,90	67,25	—	—	67,25
5% консол. обл. рос. ж. д. 6 в. 1880 »	96,90	—	—	96,90	—	97	97	—	97,10	—	—	97,10
5% обл. Николаевской ж. д. (крупн.)	—	—	—	97,90	—	97,90	98	—	98	98	—	—
1-го и 2-го вып. 1867/ог. мелк.	—	—	97,90	97,90	—	97,75	97,90	—	97,90	97,90	—	—
6% золотая рента вып. 1883 г.	—	103,80	—	103,80	103,80	104	103,80	104,10	104	—	104,10	—
5% » » 1884 »	—	—	105,25	105,30	105,50	105,25	105,30	105,30	105,25	—	—	—
4% внутренний заемъ 1887 г.	—	—	—	60,90	—	60,90	—	—	60,90	—	—	—
4% 4-й внутренний заемъ.	60,25	—	—	60,25	—	—	—	—	—	—	—	—
4% золотой заемъ 1-го вып. 1889 г.	—	—	99	98,60	—	98,60	99,10	—	99,10	99,10	—	99,10
4% » » 2-го » 1890 »	—	—	98	98,30	—	98	98,20	—	98,70	—	—	98,70
4% » » 3-го » 1890 »	—	—	—	98,50	—	—	98,50	—	—	—	—	—
4% консол. рос. желѣзнодорож. обл. 1-й и 2-й серии вып. 1889 г.	—	—	97,90 98,20	98,50	98,30	97,90	98,50	98,25	98,60	—	98,25	98,25 98,60
4% консол. рос. ж. д. обл. 3-й серии.	97,60	—	—	97,60	—	97,70	97,80	—	97,70	—	—	—
5% первый съ выигр. з. вып. 1864 г.	—	—	157,40	156,75	—	156,25	156,75	—	158	156,75	—	—
5% второй » » » 1866 »	148,10	—	148,10	147,50	147,50	148,10	148,10	147,50	148,75	147,50	—	—
4% облиг. конверт. займа (крупн.)	—	—	95,75	—	—	95,25	—	—	96	—	—	95,50
Царства Польск. 1844 г. мелк.	90,80	—	—	90,80	90,90	91	91	91	91,50	—	—	91,50
5% закл. л. общ. вз. позем. кр.	—	—	106,50	105,10	—	105,10	105,40	—	106,70	105,40	—	—
4 1/2% » » » »	99,80	—	—	99,75	99,90	99,90	100,25	100,40	100,40	—	100,40	100,40
5% обл. Закавказской ж. д.	78,10	—	—	78	78,20	78	78,10	78,30	78	—	—	—
Гамбургская биржа.												
5% первый заемъ 1820 г.	70	—	—	70	—	70,50	—	—	70,50	—	—	—
4% конс. обл. рос. ж. д. 6-го в. 1880 г.	95	—	—	95	—	95,40	—	—	95,40 95,40	—	—	—
5% второй восточный заемъ 1878 г.	64,10	—	—	64,10	—	65	—	—	—	—	65	—
5% третий » » 1879 »	64,60	—	—	64,60	65	—	65	65	—	—	65	—
6% золотая рента вып. 1883 г.	101	—	—	101	—	101	—	—	101	—	—	—
4% конс. рос. желѣзнодорож. обл. 1-й и 2-й серии выпуска 1889 г.	94	—	—	94	—	94,80	—	—	94,75	—	—	—
4% золотой заемъ 2 и 3 вып. 1890 г.	94	—	—	94	—	94,75	—	—	94,75	—	—	—
4 1/2% закл. листы общ. вз. позем. кр.	96,50	—	—	96,50	—	96,75	—	—	96,75	—	—	—
Амстердамская биржа.												
5% пятый заемъ 1854 г.	70 1/2	70 1/2	—	69	70 1/2	—	70 1/2	70 1/2	—	69	—	—
3% заемъ 1859 г.	—	—	—	81 1/2	—	—	81 1/2	—	—	81 1/2	—	—
4% обл. Николаевск. ж. д. 1 и 2 в. 1867/ог.	96 1/2 97 1/2	—	—	96 1/2	96 1/2	—	97 1/2	97 1/2	—	96 1/2	—	—
5% второй восточный заемъ 1878 г.	63 1/2	63 1/2	—	62 1/2	62 1/2 1/2	—	63 1/2	63 1/2	—	63 1/2	—	—
4% конс. обл. рос. ж. д. 6-го в. 1880 г.	92 1/2 1/2	92 1/2	—	91 1/2	91 1/2	—	92 1/2	92 1/2	—	92 1/2 1/2	92 1/2 1/2	—
6% золотая рента вып. 1883 г.	98 1/2 1/2	—	—	98 1/2	98 1/2	—	98 1/2	98 1/2	—	98 1/2 1/2	98 1/2 1/2	—
5% » » » 1884 »	100	100 1/2 1/2	—	99	99 1/2	—	100	100 1/2 1/2	—	99 1/2	99 1/2	—
4% 4-й внутренний заемъ	56	—	—	56	58 1/2	—	58 1/2	58 1/2	—	58 1/2	58 1/2	—
4% конс. рос. желѣзнодорож. обл. 1 и 2 в. 1889 г.	93 3/8 1/2	93 1/4	—	92 1/2	93 1/2 1/2	—	93 1/2 1/2	93 1/2 1/2	—	93 1/2 1/2	93 1/2 1/2	—
4% конс. рос. ж. д. обл. 3 сер. в. 1891 г.	93	—	—	92 1/2	—	—	93	—	—	—	—	—
4% золотой заемъ 1-го и 2-го вып.	92 1/2 1/2	92 1/2	—	92 1/2	92 1/2	92 1/2	93	92 1/2	92 1/2	92 1/2 1/2	92 1/2 1/2	—
4% » » » 4-го вып. 1890 г.	—	—	—	92 1/2	—	—	92 1/2	—	—	—	—	—
5% первый съ выигр. заемъ вып. 1864 г.	—	—	—	146 1/2	—	—	147 1/2	—	—	—	—	—
5% второй » » » 1866 »	—	—	—	137 1/2	—	—	137 1/2	—	—	—	—	—
4 1/2% закл. листы общ. вз. позем. кред.	—	—	—	94 1/2	94 1/2	—	95 1/2	95 1/2	—	95 1/2	95 1/2	—
5% облигаций Закавказской жел. дор.	—	—	—	96 1/2	—	—	96 1/2	—	—	—	—	—
3% » » » »	74 1/2	—	—	73 1/2	—	—	74 1/2	—	—	73 1/2	—	—
4% » Тамбово-Саратовской ж. д.	—	—	—	90 1/2	—	—	91	—	—	90 1/2	—	—
Франкфуртская биржа.												
6% золотая рента вып. 1883 г.	—	—	103,80	103,60	103,70	103,80	103,90	104	103,90	—	—	103,70
4% золотой заемъ 1-го вып. 1889 г.	—	—	—	98,50	99	98,50	98,90	99	98,50	—	—	—
4% консол. рос. желѣзнодорож. обл. 1-й и 2-й серии вып. 1889 г.	—	—	98,20	—	—	98,20	—	—	98,30	—	—	98,30
4% конс. рос. ж. д. обл. 3-й сер.	—	—	97,80	98	—	97,80	98	—	98	98	—	98
4 1/2% закл. л. общ. вз. поз. кред.	—	—	100,30	100	—	99,60	100	—	100,40	—	—	100,40

Общая собранія акціонеровъ и пайщиковъ обществъ и товариществъ.

4 (16) февраля. Товарищества Соколовекаго свеклосахарнаго и рафинаднаго завода, въ Варшавѣ, по Бродкой улицѣ, въ домѣ № 20 (обыкновенное).

5 (17) февраля. Московекаго товарищества Невскаго механическаго завода, на заводѣ товарищества, въ С.-Петербургѣ, за Невскою заставой, по Шлиссельбургскому шоссе, № 1 — 8 (экстренное).

6 (18) февраля. Товарищества Чарноминскаго сахарнаго завода, въ г. Кіевѣ, въ гостинницѣ Грандъ-отель (обыкновенное).

Общества Оренбургской желѣзной дороги, въ помѣщеніи правленія, въ С.-Петербургѣ, Екатерининскій каналъ, № 14 (экстренное).

14 (26) февраля. Общества Одессо-Овидіопольскаго подъѣзда, наго пути, въ Москвѣ, въ помѣщеніи правленія на Тверскомъ бульварѣ, въ домѣ № 87 (чрезвычайное).

15 (27) февраля. Товарищества Боровскаго свекло-сахарнаго завода, въ г. Кіевѣ, въ Европейской гостинницѣ (обыкновенное).

ОБЪЯВЛЕНІЯ

„РУССКОЕ ОБЗРѢНІЕ“

въ 1893 году.

Въ составъ каждой книги журнала войдутъ слѣдующіе постоянные отдѣлы: 1) Изысканія словесности (оригинальные и переводные романы, повѣсти, рассказы, драматическія произведенія, стихотворенія и т. д.). 2) Наука (философія, исторія, естествознаніе, военныя науки и проч.). 3) Критика. 4) Вопросы церковной жизни. 5) Современная лѣтопись. 6) Иностранная корреспонденція. 7) Лѣтопись печати. 8) Искусство (обозрѣнія музыкальныя, театральныя, художественныя и др.). 9) Биографія (отзывы о сочиненіяхъ по всемъ отраслямъ науки и искусства, новости иностранной журналистики и обзоріе духовныхъ журналовъ). 10) Новыя книги. 11) Областной отдѣлъ (письма и сообщенія изъ провинцій). 12) Экономическое обозрѣніе.

Въ *Русскомъ Обзорнѣ* въ 1893 году будутъ помѣщены, между прочимъ, слѣдующія произведенія:

Художникъ Вешаловъ и нотаріусъ Подлесниковъ. Комическій романъ Д. В. Аверкіева. — Злые вихри. Романъ В. С. Соловьева. — Новая Сандрилла. Романъ гр. Е. А. Саласа. — Чистая совѣсть. Рассказъ І. І. Ясинскаго. — Отрывки изъ неизданныхъ воспоминаній. Психологическій очеркъ кн. М. Н. Волгоградскаго. — Омутъ. Рассказъ П. П. Кулиша. — Препятствіе. Рассказъ А. Стерня. — Человѣкъ въ бѣломъ шарфѣ. Рассказъ А. А. Смирнова. — Танька. Повѣсть Н. И. Серверина (Мердеръ). — Изъ житейскаго омута. Повѣсть В. П. Желиховской. — Бабушка Ельцова. Отрывокъ изъ романа Д. Ольшанина. — Недоразумѣніе. Маленькій романъ И. Я. Павловскаго. — Остыжа. Повѣсть изъ константинопольской жизни В. А. Теплова. — рассказы и очеркъ Ив. Щеглова. — Стихотворенія гр. А. А. Голенничева-Кутузова, Я. П. Полонскаго, Н. П. — о, В. П. Буренина, А. Круглова, А. А. Александрова и др. — Воспоминанія А. А. Фета. (Знакомство съ Ал. Григорьевымъ, Я. П. Полонскимъ, Мочаловымъ, Шепкинымъ и др.; годы студенчества; профессора Грановскій, Шевыревъ, Давыдовъ, Крюковъ и др.; кофейня Печкина и проч.). — Воспоминанія о Ф. М. Достоевскомъ (съ приложеніемъ портрета его 1847 года). Акад. К. А. Трутовскаго. — Воспоминанія Шевырева о Пушкинѣ. Акад. Л. Н. Майкова. — Заниски о прошломъ. П. П. Суворова. — С. Т. Аксаковъ. Проф. А. С. Архангельскаго. — И. С. Аксаковъ какъ публицистъ и поэтъ. Его же. — Поезія Кольцова. Ю. Николаева. — О задачахъ религіозной живописи. (По поводу работъ художника В. М. Васнецова). Его же. — Ренанъ какъ бѣллетристъ. Его же. — Законъ зла. Его же. —

Опытъ характеристики Чацкаго. С. Васильева. — Урокъ эстетикѣ. (Памяти А. А. Фета). П. Е. Астафьева. — Нѣсколько эпизодовъ изъ исторіи романа. К. О. Головина. — Очерки по русской и польской литературѣ второй половины XIX вѣка. І. А. Шепанскаго. — Рязанскіе этюды. Проф. Д. И. Иловайскаго. — Украинскіе казаки и панцы. П. Кулиша. — Рецензіи и замѣтки. Акад. К. Н. Бестужева-Рюмина. — Общ. иконографія въ русскихъ евангеліяхъ. Акад. Ф. И. Буслаева. — На Оксусѣ и Яксартѣ. Путевыя очерки Туркестана. Е. Л. Маркова. — По Эзлудѣ (съ рисунками). Проф. И. В. Прѣтасва. — О греческой скульптурѣ. Его же. — Въ Азіи. Путевыя замѣтки В. В. Святковскаго. — Очерки современнаго ислама. А. В. Елѣшева. — По Карпатамъ. О. Пергамента. — На троицкѣ. Очерки одной поѣздки на Ирбитскую ярмарку Н. С. Телеменова. — 21 января 1793 года. Эпизодъ изъ исторіи французской революціи. П. Н. Ардашева. — О классицизмѣ. Гр. П. А. Капниста. — Основы нравственной жизни. П. Е. Астафьева. — Биологическое значеніе смерти прив.-доц. В. Н. Лыдова. — Одна изъ задачъ дѣятельности духовенства. Свящ. І. И. Фудель. — Священство и папство. Его же. — Къ исторіи народнаго просвѣщенія въ XIX вѣкѣ. (І. Князя Ширинскіе-Шихматовы. — П. С. А. Разинскій). Г. Г. — О положеніи православія въ сѣверо-западномъ краѣ. А. В. Владимірова. — Государство и земство предъ задачами сельскаго

хозяйства. Льва Тихомирова. — Письма изъ Англіи. О. А. Новиковой. — Письма изъ Париза. А. Никифорова. — Письма изъ Константинополя. А. А. Смирнова. — Письма изъ Америки. В. В. Святославскаго. — Посмертныя произведенія К. Н. Леонтьева и не изданныя письма нѣкоторыхъ изъ корифеевъ русской литературы.

Письма Д. И. Писарева, съ предисловіемъ и примѣчаніями А. Д. Данилова.

Кромѣ того, въ приложеніи къ журналу будутъ помѣщены: Гамлетъ. В. Шекспира, переводъ и предисловіе Д. В. Аверкіева. — Аларихъ. Амедей Тьерри. Переводъ подъ редакціей Л. И. Поливанова и пр.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА: (въ предѣлахъ Имперіи) съ пересылкой и доставкой: на годъ 15 руб., на полгода — 7 руб. 50 к., на 3 мѣсяца — 3 руб. 75 к., на 1 мѣсяць — 1 р. 25 к. Для лицъ духовнаго званія, для гг. преподавателей высшихъ, среднихъ и низшихъ учебныхъ заведеній, для лицъ военнаго сословія и для учащихся въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ подписная цѣна на 1893 годъ назначается: 1 годъ — 12 р., 6 мѣс. — 6 руб., 3 мѣс. — 3 р., 1 мѣс. — 1 р.

Письма, рукописи и посылки адресуются такъ: Москва, редакція *Русскаго Обзорія* (Тверская, д. Гиннбурга).

Издатель и отвѣтственный редакторъ
Анатолій Александровъ.

1500 (3—2)

Общее собраніе акціонеровъ Высочайше утвержденнаго общества Варшавской фабрики машинъ, земледѣльческихъ орудій и чугунныхъ издѣлій, состоявшееся 31 декабря 1892 г. (12 января 1893 г.) согласно § 69 устава, постановило приступить къ ликвидаціи своихъ дѣлъ и избрало для этой цѣли ликвидаціонную комиссію изъ нижеслѣдующихъ лицъ:

Давида Юліановича Розенблума,
Станислава Станиславовича Бруна,
и Анто́на Онуфріевича Куликовскаго.

Комиссія, на основаніи § 70 устава, приглашаетъ всѣхъ имѣющихъ какія либо претензіи къ закрывающемуся акціонерному обществу Варшавской фабрики машинъ, земледѣльческихъ орудій и чугунныхъ издѣлій, заявить таковыя письменно Станиславу Станиславовичу Бруну, въ Варшавѣ, по Вѣлянской ул., д. № 2, не позже 1 (13) марта 1893 г., такъ какъ, въ случаѣ незаглавленія, имѣющіеся въ распоряженіи капиталы общества распределены будутъ между акціонерами.

Варшава, 8 (20) января 1893 г.

Ликвидационная комиссія акціонернаго общества Варшавской фабрики машинъ, земледѣльческихъ орудій и чугунныхъ издѣлій:

Давидъ Юліановичъ Розенблумъ.
Станиславъ Станиславовичъ Брунъ.
Антонъ Онуфріевичъ Куликовскій.

Общество рудниковъ Дубовой Балки

доводить до всеобщаго свѣдѣнія, что въ силу пункта 4-го Высочайше утвержденного въ 3-й день декабря 1892 года положенія Комитета Министровъ, обязательное агентство въ Россіи по управленію дѣлами общества рудниковъ Дубовой Балки учреждено въ деревнѣ Покровской, Верхнедзирковского уѣзда, Екатеринославской губерніи.

521 (3—3)

521 (3-3)

УЧРЕДИТЕЛИ

Перваго общества подъѣз-
ныхъ путей въ Россіи“.

на основании **призачения** къ § 56 Высочайше утвержденного устава, имѣютъ честь покорнѣе просить всѣхъ лицъ, подписавшихся на акціи общества, показывать на первое общее собраніе акціонеровъ 20 февраля сего года, въ 1 часть дня, въ помѣщеніи правленія общества, въ С.-Петербурѣ, по Малой Морской, № 5.

549 - (3-2)

УЧРЕДИТЕЛИ

Московского общества для сооруженія
и эксплуатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ
путей въ Россіи

приглашают лицъ, подписавшихся на акціи вышеупомянутого общества, пожаловать въ первое общее собраніе, имѣющее быть 9 февраля 1893 года, въ 4 часа дня, въ Москвѣ, на Тверскомъ бульварѣ, въ домѣ № 87.

Предмети занять:

Избраніе членовъ правленія и кандидатовъ къ нимъ, согласно § 56 устава.

526 (3-3)

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛЪ КОММЕРЧЕСКИХЪ И ФИНАНСОВЫХЪ ЗНАНИЙ
ГОДЪ VI "СЧЕТОВОДСТВО" ГОДЪ VI

годъ VI

ГОЛЪ VI

Одобрень Ученымъ Комитетомъ Мин. Нар. Просв.

Редакторъ-Издатель Адольфъ Шарковичъ Вольфъ.

Учред.-завѣд. „1-го въ С.-Петербургѣ Бухгалтерскаго Кабинета“.

Въ журналѣ принимаютъ участіе наиболѣе выдающіеся спеціалисты по предм. программы журнала.

Счетоводство торгово-промышленных предприятий, сел.-хоз., жел. дор. и проч.

Подписчикамъ даются отвѣты на вопросы изъ счетоводной практики.

Подписная цена на годъ съ января съ пересылк. 6 р., за границу 8 р.

Всѣ №№ за 1889—1892 гг. по 6 рублей

БОГАТЫЙ НАУЧНЫЙ И ПРАКТИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ.

Подробная программа съ оглавлениемъ статей за прошлые гг. высылается бесплатно.

Контора и редакция—Спб., Невскій пр., д. № 64.

$$25 - (8 - 4)$$

СОВѢТЪ ГОСУДАРСТВЕННОГО ДВОРЯНСКАГО ЗЕМЕЛЬНАГО БАНКА

настоящую третью публикацію доводить до всеобщаго свѣдѣнія, что, на основаніи Высочайше утвержденныхъ 26 іюня 1889 г. правилъ о порядкѣ производства взысканій съ неисправныхъ заемщиковъ, нижепоименованное имѣніе, за невозможность причитающихся банку платежей, назначено Совѣтомъ банка въ продажу. Торги будутъ производиться въ С.-Петербургѣ, въ помѣщеніи Государственнаго Дворянскаго земельного банка, **24 февраля 1893 года**, съ 12 часовъ дня до 6 часовъ вечера. Торги будутъ производиться устно и съ правомъ участія въ нихъ посредствомъ письменныхъ открытиыхъ и закрытыхъ объявленій, которыя должны быть представлены въ банкъ не поздѣе открытія торга на подлежащее имѣніе. Лицо, подавшее письменное объявленіе, не лишается права принять участіе и въ устномъ торгѣ. Залоги принимаются на основаніи ст. 32 Высочайше утвержденныхъ правилъ 26 іюня 1889 года. Лежащій на имѣніи долгъ банку вмѣстѣ съ недоимкою текущаго полугодія можетъ быть, по желанію покупателя, переведенъ на него, если-же имѣніе куплено будетъ лицомъ недворянскаго сословія, то весь капитальный долгъ банку, лежащій на имѣніи, долженъ быть погашенъ въ срокъ не свыше пяти лѣтъ (ст. 25 положенія о банкахъ и ст. 66 устава банка).

[illegible]

ПРАВЛЕНИЕ

общества взаимнаго кредита
ТОРОПЕЦКАГО УЪЗНАГО ЗЕМСТВА,

имѣть честь объявить, что годовичное собраніе гг. членовъ общества, согласно § 32 уст., назначено 20 февраля 1893 г., въ 6 часовъ вечера, въ домѣ Городскаго общества; если же 20 февраля не придутъ установленнаго § 34 уст. числа членовъ общества, то общее собраніе имѣть быть 8 августа 1893 г., въ 6 часовъ вечера.

Предметы занятій:

- 1) Разсмотрѣніе и утвержденіе отчета за 1892 годъ.
- 2) Избраніе директора правленія, двухъ депутатовъ совѣта, трехъ членовъ ревизіонной комиссіи и къ нимъ кандидатовъ.
- 3) Утвержденіе и распредѣленіе прибылей. 563

Правленіе Высочайше утвержденнаго товарищества печатнаго дѣла и торговли И. Н. КУШНЕРЕВЪ и К^о въ Москвѣ

имѣть честь пригласить гг. пайщиковъ въ обыкновенное общее собраніе, назначенное на 26 февраля 1893 г., въ 6 час. вечера, въ помѣщеніи правленія.

Предметы занятій слѣдующіе:

- 1) Разсмотрѣніе и утвержденіе баланса и отчета за 1892 годъ и заключенія по онымъ ревизіонной комиссіи.
- 2) Распредѣленіе прибыли и о выдачѣ дивиденда.
- 3) Утвержденіе смѣты и плана дѣйствій на сей годъ.
- 4) Избраніе и утвержденіе одного директора правленія и одного кандидата, вмѣсто выбывающихъ, согласно § 24 устава.
- 5) Утвержденіе завѣдующихъ кievскимъ и петербургскимъ отдѣленіями и назначеніе членовъ ревизіонной комиссіи.
- 6) Разрѣшеніе другихъ вопросовъ, предложенныхъ правленіемъ. 560

ПРАВЛЕНИЕ

Голубовскаго Верстово-Вогодуховскаго
горнопромышленнаго товарищества

доводить до свѣдѣнія гг. владѣльцевъ паевъ товарищества, что назначенное на 17 января 1893 г. очередное общее собраніе, за неприбытіемъ въ оное должнаго числа пайщиковъ, не состоялось, почему, на основаніи § 60 устава товарищества, назначается на 18 февраля 1893 г. въ г. Харьковѣ, въ помѣщеніи правленія, въ 7 часовъ вечера, вторичное общее собраніе владѣльцевъ паевъ товарищества; причѣмъ это вторичное собраніе будетъ считаться законно состоявшимся — при всякомъ числѣ явившихся въ оное пайщиковъ.

Предметы, подлежащіе разсмотрѣнію собранія, остаются безъ измѣненія.

562

ПРАВЛЕНИЕ

ТОВАРИЩЕСТВА ТОРФЯНЫХЪ ЗАВОДОВЪ
Э. О. ГЕРЦЕНБЕРГЪ

симъ доводить до всеобщаго свѣдѣнія, что оно открыло свои дѣйствія въ Москвѣ, что директорами правленія общимъ собраніемъ пайщиковъ избраны Эдуардъ Осиповичъ Герценбергъ, Людвигъ Романовичъ Ферстеръ и Вильгельмъ Отфенбахеръ, а кандидатами къ нимъ Юліусъ Преторіусъ и, что правленіе помѣщается на Ильинкѣ, въ Иосифовскомъ подворьѣ. 555

ПРАВЛЕНИЕ

ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАГО ТОВАРИЩЕСТВА
ПОНФИКЪ, АРЕНСЪ и К^о

доводить до свѣдѣнія гг. пайщиковъ, что, на основаніи § 50 устава, обыкновенное общее собраніе назначено на 27 февраля 1893 года, въ 5 часовъ дня, въ помѣщеніи правленія товарищества въ Ново-Гостинномъ дворѣ, по Рыбному переулку, въ Москвѣ.

Общему собранію будутъ предложены на разсмотрѣніе и утвержденіе:

- 1) Отчетъ и балансъ за второй операціонный годъ и заключеніе ревизіонной комиссіи.
- 2) Смѣта расходовъ и планъ дѣйствій на наступившій 1893 годъ съ заключеніемъ ревизіонной комиссіи.
- 3) Избраніе члена правленія и ревизіонной комиссіи.
- 4) Рѣшеніе другихъ вопросовъ по дѣламъ товарищества, если таковыя правленіемъ предложены будутъ. 561

Совѣтъ Управленія Лодзинской фабричной желѣзной дороги доводитъ симъ до общаго свѣдѣнія, что въ шестомъ тиражѣ облигацій Общества 21 декабря 1892 г. слѣдующіе нумера вынуты были по жребію:

по 500 руб. №№: 0064, 0104, 0132, 0386, 0377, 0514, 0654, 0743, 1292, 2181, 2188, 2299, 2310.

Оплата этихъ облигацій начнется съ 19 июля 1893 г., вмѣстѣ съ оплатою 12-го купона.

Облигаціи, вышедшія въ предъидущихъ тиражахъ, но не предъявленныя къ оплатѣ:

№№: 0445, 0549, 0689.

ПРАВЛЕНИЕ

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденного товарищества

ИВАНКОВСКАГО

сахарнаго завода

имѣетъ честь пригласить гг. пайщиковъ оного въ обыкновенное общее собраніе, назначенное на 15 февраля 1893 г., въ 7 часовъ вечера, въ г. Кіевѣ, по Прорѣзной ул., въ д. Жеваховой.

Общему собранію будетъ предложено:

- 1) разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса за 1892 г.;
- 2) разсмотрѣніе и утвержденіе сметы расходовъ и плана дѣйствій на будущій годъ;
- 3) разрѣшеніе правленію кредитоваться въ Государственный и частныхъ банкахъ и у частныхъ лицъ;
- 4) выборъ одного директора правленія и одного кандидата вмѣсто выбывающихъ по очереди;
- 5) выборъ членовъ ревизіонной комиссіи для проверки отчета и баланса за 1892 г.;
- 6) рѣшеніе нѣкоторыхъ другихъ вопросовъ касательно дѣлъ товарищества.

557

ПРАВЛЕНИЕ

Высочайше утвержденного акціонернаго общества

подъ фирмою

МОСКОВСКІЕ ТОВАРНЫЕ СКЛАДЫ

имѣетъ честь пригласить гг. акціонеровъ въ обыкновенное общее собраніе, имѣющее быть въ Москвѣ, по Софійской набережной,

въ домѣ кн. Голицыной, 27 февраля 1893 г., въ 5 часовъ дня.

Предметы занятій: 1. Разсмотрѣніе и утвержденіе отчета, баланса и распределе-

нія чистой прибыли за истекшія 1892 г., сметы расходовъ и плана дѣйствій на 1893 г.
2. Избраніе директора, кандидата и членовъ ревизіонной комиссіи.

554



ПИШУЩАЯ МАШИНА

РЕМИНГТОНА, № 5,

новѣйшая изъ всѣхъ существующихъ системъ признана лучшею въ свѣтѣ.

Служитъ въ употребленіи во всѣхъ Министерствахъ и при Правительственныхъ учрежденіяхъ.

Общій сбытъ 100,000 штукъ.

Каталоги и отзывы правительствъ бесплатно.

Торговый домъ Ж. ВЛОКЪ.

Складъ и главная контора: Москва.

Отдѣленія:

С.-Петербургъ § Одесса § Варшава § Екатеринбургъ и Кокандъ, Нижегородскій и Ирбитскій армары.

♦ Особая льгота Правительственнымъ учрежденіямъ. ♦ 1519 (15-2)



ФАБРИКАНТЪ ЧАСОВЪ

ПАВЕЛЪ БУРЕ.

поставщикъ двора ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА.

КАРМАННЫЕ ЧАСЫ

СОБСТВЕННОЙ ФАБРИКИ

съ ручательствомъ за прочность механизма и вѣрность хода.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ: Невскій пр., д. № 23.

МОСКВА: Большая Лубянка, прот. Кузнецкаго моста, д. 8.

Иллюстрированный прейсъ-курантъ, по требованію, высылается бесплатно.

23 (10-9)

СТРАХОВОЕ ОБЩЕСТВО

„МОСКВА“.

Правленіе общества въ новомъ своемъ составѣ, вступивъ въ исполненіе своихъ обязанностей и продолжая, начиная съ 29 декабря 1892 г., приемъ отъ выбывшаго правленія дѣлъ и имущества, уже и потому, что приняло и съ чѣмъ успѣло познакомиться, пришло къ заключенію о необходимости созвать чрезвычайное собраніе гг. членовъ общества, хозяевъ настоящаго дѣла, отъ которыхъ и должно будетъ послѣдовать то или иное рѣшеніе по состоянію дѣлъ общества. Вслѣдствіе сего правленіе имѣетъ честь просить гг. членовъ страхового общества «Москва» пожаловать въ чрезвычайное общее собраніе, имѣющее быть 21 февраля сего года, въ 12 часовъ дня, въ г. Москвѣ, на Софійск., въ помѣщеніи Нѣмецкаго клуба, для обсужденія и разрѣшенія всѣхъ безъ исключенія дѣлъ и вопросовъ, перечисленныхъ въ § 49 устава и подлежащихъ вѣдѣнію общаго собранія, вытекающихъ изъ современнаго состоянія общества и которые бу-

дутъ предложены правленіемъ или даже могутъ возникнуть на самомъ собраніи. Если число явившихся членовъ общества съ принадлежащими имъ голосами, для всѣхъ или для нѣкоторыхъ дѣлъ и вопросовъ не будетъ удовлетворять условіямъ § 57 устава общества, то, согласно § 58 того же устава, назначается на 7 марта сего года, въ 12 часовъ дня, и въ томъ же помѣщеніи, новое собраніе, которое и будетъ считаться законно состоявшимся, не взирая на число прибывшихъ въ оное членовъ и число ихъ голосовъ, и компетентнымъ для разрѣшенія всѣхъ дѣлъ и вопросовъ, подлежащихъ обсужденію въ предыдущемъ собраніи. Если въ первоначально назначаемомъ собраніи на 21 февраля (буде оно состоится) или въ новомъ, назначаемомъ на 7 марта, по какимъ-либо дѣламъ не окажется $\frac{3}{4}$ голосовъ одного мнѣнія, то, на основаніи § 58 устава, въ первомъ случаѣ на 7 марта, а во второмъ на 21 марта сего года, также въ 12 часовъ дня, и въ томъ же помѣщеніи, назначается вторичное собраніе для разрѣшенія этихъ неполучившихъ большинства $\frac{3}{4}$ голосовъ дѣлъ и вопросовъ, каковыя, безотносительно числа явившихся членовъ и располагаемыхъ ими голосовъ, будутъ уже разрѣшены простымъ большинствомъ голосовъ.

552