

ВѢСТНИКЪ ФИНАНСОВЪ, ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТРГОВЛИ.

— ГОДЪ ЧЕТЫРНАДЦАТЫЙ —

Выходитъ еженедѣльно по воскресеньямъ.

Подписка принимается въ конторѣ редакціи (С.-Петербургъ, уг. Галерной ул. и Заматина пер., д. М-ва Финансовъ), въ отдѣленіяхъ конторы „Вѣстника Финансовъ и Торгово-Промышленной Газеты“, въ С.-Петербургѣ — въ книжномъ магазинѣ А. Ф. Пинверлинга (бывшій Мелье и Ко) — Невскій просп., д. № 20, въ Москвѣ — Малая Лубянка, д. 7, Кошпи, и Петровскія линіи, контора Н. Печковской. Кромѣ того, подписка принимается въ Варшавѣ у В. В. Венгера (Королевская, 8), въ отдѣл. Волжско-Камскаго, С.-Петербургскаго и Московскаго международныхъ и Азовско-Донскаго банковъ и во всѣхъ губернск. и уѣздн. казначействахъ.

Подписная цѣна:			
Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли:	Съ до- ставкой.	Безъ до- ставки.	Загра- ницу.
1) годовая . . .	8	7	15
2) 1/2 годовая . . .	5	4	8
3) 1/4 годовая . . .	3	2,50	5
безъ приложений . . .	10	9	16
съ приложениями: 1) годовая . . .	6	5	9
2) 1/2 годовая . . .	4	4	6
3) 1/4 годовая . . .	12	11	20
Свода Тиражей. 1) годовая . . .	8	7	12
2) 1/2 годовая . . .	5	4	7

Подписка существуетъ годовая, полугодовая и по четвертямъ года. Редакция открыта ежедневно, кромѣ праздничныхъ дней, отъ 11 до 4 час. дня. Цѣна отдѣльнаго номера Вѣстника — 35 коп., вмѣстѣ со Сводомъ Тиражей — 50 коп. Торгово-Промышленной Газеты — 5 коп. За объявленія взимается за каждый разъ по 10 коп. за мѣсто, занимаемое строкою пята въ одинъ столбецъ. За перемѣну адреса подписчикъ высылаетъ 40 коп. почтовыми марками. Рукописи статей, представляемыхъ редакцію, не возвращаются, не подлежатъ возвращенію. Статьи, доставляемыя безъ означенія условій, считаются безплатными.

№ 7. ВОСКРЕСЕНЬЕ, 16 (28) ФЕВРАЛЯ. 1897.

СОДЕРЖАНІЕ.

Воспособленіе кустарной промышленности.

Русскіе коммерческіе порты.

Движеніе цѣнъ въ январѣ 1897 года.

Проведеніе нефтепровода отъ грозненскихъ промысловъ къ Каспійскому морю.

Результаты винокурени за кампанію 1896/97 г.

Финансовая хроника: Положеніе выкупной операціи къ 1 февраля 1897 г. — Пренія въ германскомъ рейхстагѣ о торговой политикѣ. — Поступленіе биржевого налога въ Германіи. — Новый японскій заемъ. — Состояніе текущаго и консолидированнаго долга въ Италіи. — Дѣятельность французскихъ банковъ въ 1896 г. — Государственная роспись Японіи на 1897 г. — Проектъ монетной реформы въ Японіи.

Извлеченія изъ донесеній російскихъ и иностранныхъ консуловъ: російскихъ — въ Марселѣ, на о. Мальтѣ и въ Мельбурнѣ; американскаго коммерческаго агента — въ Веймарѣ и Конго.

Библиографія: Обзоръ сельско-хозяйственныхъ журналовъ. — Проф. Адольфъ Пинперт. Повторительный курсъ органической химіи. Пер. А. Альмедигенз. — Добываніе поташа изъ золы. Сост. П. Федотьевъ. — Юго-западныя желѣзныя дороги, ист. — эконом. очеркъ. Сост. П. Андреевъ. — Земледѣльческое производство и желѣзнодорожныя тарифы. Сост. А. Сулиговскій.

Торгово-промышленный отдѣлъ: Внутреннія извѣстія: Земскій элеваторъ въ Ельцѣ. — Урожай винограда въ Кубанской обл. и въ Кахетіи. — Земледѣльческія артели Херсонской губ. по опыту губернской управы. Иностранныя извѣстія: Производство вина и сидра во Франціи. — Хлопчатобумажная промышленность во Франціи въ 1895 г. — Вывозъ и торговля хлопкомъ въ Египтѣ въ 1896/97 г. — Вывозъ продуктовъ скотоводства изъ С.-А. Соединенныхъ Штатовъ за 1896 — 1896 гг.

Торговые обзоры: Обзоръ торговли хлопкомъ за январь.

Метеорологическій] бюллетень за недѣлю съ 7 по 13 февраля 1897 года.

Сводъ тиражей № 7.

Указатель правительственныхъ распоряженій по Министрству Финансовъ.

Отчеты торговыхъ и промышленныхъ предпріятій.

Балансы государственныхъ и частныхъ кредитныхъ учреждений.

Объявленія.

Воспособленіе кустарной промышленности.

Увеличеніе плотности и повышеніе культурныхъ потребностей населенія вызываетъ необходимость болѣе интенсивной хозяйственной дѣятельности, болѣе детальнаго раздѣленія труда и болѣе затратъ капитала. Въ тѣ эпохи, когда страна изъ чисто земледѣльческой становится страной всесторонней промышленной дѣятельности возникаетъ конкуренція между сельско-хозяйственнымъ населеніемъ, стремящимся утилизировать свободное отъ сельскаго хозяйства время въ другихъ промыслахъ, и фабричнымъ производствомъ. Въ этомъ соперничествѣ сельское населеніе опирается на возможность ограничиться крайне умѣреннымъ заработкомъ отъ подсобнаго промысла, фабрика — на техническую выгодность своего производства. Со временемъ, сельское хозяйство пріобрѣтаетъ интенсивный и разносторонній характеръ, заполюя все рабочее время производителя. Часть

населенія специализируетъ свою дѣятельность въ этой отрасли; оставшая часть населенія отвлекается отъ прежде неблѣзнаго и недостаточнаго заработка въ сельскомъ хозяйствѣ и отдается въполнѣ инымъ промысламъ. Но пока сельское населеніе еще не утилизируетъ всего своего времени въ сельскомъ хозяйствѣ, пока фабричное производство недостаточно развилось, чтобы занять значительную часть населенія и чтобы удовлетворить всему разнообразному спросу потребителей, кустарная промышленность необходима для страны. Тѣсно связанная со старымъ народно-хозяйственнымъ строемъ, кустарная промышленность даетъ подчасъ цѣнныя указанія для фабричнаго производства и способствуетъ выработкѣ національнаго характера въ фабрично-промышленномъ строѣ. Кустарная промышленность требуетъ общественной и государственной поддержки, поскольку она угнетается и уничтожается не развивающимся фабричнымъ производствомъ, а оплотнѣвшимъ сельскимъ населеніемъ и неорганизованностью общины. Въ современной Россіи, теперь постепенно переходящей отъ преобладающей экстенсив-

ной сельскохозяйственной дѣятельности къ той-же интенсивности одной стороны и къ фабрично-промышленной — съ другой, кустарные промыслы имѣютъ еще огромное значеніе. Если можно говорить о паденіи нѣкоторыхъ кустарныхъ промысловъ и въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, то зато во многихъ случаяхъ они еще только развиваются. И дѣйствительно, кустарные промыслы занимаютъ у насъ одно изъ видныхъ мѣстъ въ ряду другихъ отраслей народнаго труда. По новѣйшимъ даннымъ, собраннымъ земствами, общее число взрослыхъ кустарей въ однихъ только земскихъ губерніяхъ превышаетъ 2 милліона человекъ и доставляетъ, при самыхъ невыгодныхъ для производителей условіяхъ сбыта, подобный заработокъ сельскому населенію отъ 80 до 100 милл. рублей. Фабрично-заводская промышленность доставляетъ заработокъ вдвое меньшему, сравнительно съ кустарями, числу лицъ сельскаго населенія. Въ 1892 г. во всей Имперіи (съ Сибирью и средне-азиатскими владѣніями) на фабрикахъ и заводахъ занималось до 1.170.000 рабочихъ, заработокъ которыхъ исчисляется до 100 милл. р. Отхожіе промыслы, по свѣдѣніямъ Министерства Земледѣлія, даютъ заработокъ отъ 20 до 30 милл. р. Допуская, что эти цифры даже значительно ниже дѣйствительныхъ, все-таки цифра заработка кустарей представляется относительно весьма значительной. Но при столь выдающемся значеніи кустарной промышленности, условія, въ которыхъ находится эта промышленность, представляются крайне невыгодными. Обыкновенно большая часть дохода отъ кустарнаго производства попадаетъ въ руки спекулянтовъ, а значительное число кустарей, при упорномъ 15—16-часовомъ трудѣ, едва могутъ заработать 8—10 к. въ день. Въ то-же время ближайшее и детальное изученіе кустарной техники обнаруживаетъ, что большинству кустарей неизвѣстны самыя элементарныя свѣдѣнія; такъ, напримеръ, многие ткачи и ткачихи работаютъ на простыхъ станкахъ и веретенахъ, не имѣя никакого понятія объ улучшенныхъ станкахъ-самолетахъ и самопряхкахъ; нѣкоторые кустарныя мастерицы работаютъ тесьмы и пояса на особыхъ палочкахъ, не зная, что имѣются (даже у нѣкоторыхъ кустарей) недорогіе ручныя станки, работающіе во много разъ производительнѣе упомянутыхъ примитивныхъ орудій; немалое число красильщиковъ тратитъ усилія и послѣдніе деньги на изготовленіе красокъ, давно находящихся въ продажѣ въ готовомъ видѣ; иные выдѣлываютъ старымъ и вреднымъ рутиннымъ способомъ зеркала, не зная о болѣе дешевомъ и безвредномъ серебрѣніи и т. д. Въ виду этого правительствомъ и предпринимались, особенно за послѣднее десятилѣтіе, нѣкоторыя мѣры, содѣйствующія переходу кустарнаго дѣла въ болѣе выгодныя условія. Такъ, въ 1888 г. завѣдываніе дѣлами кустарной промышленности передано было Министерству Государственныхъ Имуществъ, съ ассигнованіемъ, согласно Высочайше утвержденному 21 марта 1888 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, на означенный предметъ, кредита на 1888—1890 гг., по 35,000 р. въ годъ; при этомъ Министерству предоставлено остатки отъ указаннаго сѣтнаго ассигнованія обращать въ спеціальныя средства на образованіе оборотнаго капитала кустарной промышленности. Затѣмъ соотвѣствующій кредитъ былъ увеличенъ: въ 1891 г. было ассигновано 40 т. р., а на 1892—1894 гг. по 60 т. р. При преобразованіи Министерства Государственныхъ Имуществъ въ Министерство Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ въ составъ послѣдняго былъ учрежденъ особый кустарный комитетъ, а кредитъ на воспитаніе кустарной промышленности за первые годы существованія Министерства былъ увеличенъ до 80 тыс. р. Въ настоящее время Министерствомъ Земледѣлія испрошено и дальнѣйшее увеличеніе указываемаго кредита до размѣра 100 т. р. въ годъ, начиная съ будущаго года. Вмѣстѣ съ тѣмъ, Министерствомъ выработана и программа дѣятельности Министерства въ области воспитанія кустарной промышленности. Программа эта, основанная на восьмилѣтнемъ опытѣ правительственнаго водѣвствія на кустарное дѣло, въ общихъ чертахъ исчерпывается слѣдующими пунктами: 1) поддержаніе существующихъ, устроенныхъ при содѣйствіи Министерства,

спеціальныхъ практическихъ школъ для кустарей и открытіе новыхъ подобнаго рода заведеній въ главныхъ центрахъ кустарныхъ производствъ; 2) поддержаніе нынѣ существующихъ образцовыхъ кустарныхъ мастерскихъ (постоянныхъ и передвижныхъ) и организація подобныхъ мастерскихъ вновь въ значительныхъ центрахъ производствъ, особенно для выполненія крупныхъ заказовъ для потребностей интеллигентства; 3) поддержаніе и надлежащее расширеніе центрального учрежденія (кустарнаго музея въ С.-Петербургѣ), завѣдывающаго коллекцірованіемъ кустарныхъ издѣлій, распространеніемъ въ средѣ кустарей улучшенныхъ образцовъ (русскихъ и иностранныхъ), рисунковъ, моделей, орудій производства, конструкторскихъ чертежей и т. п.; 4) содержаніе персонала кустарныхъ техникумовъ, моделей, орудій производства, конструкторскихъ чертежей и т. п.; 5) изданіе спеціальныхъ популярныя техническихъ руководствъ, наставленій и вообще распространеніе полезныхъ для кустарей свѣдѣній путемъ печати; 6) устройство выставокъ кустарныхъ издѣлій въ видахъ возможно широкаго сбыта этого рода издѣлій; 7) цѣлесообразная организація снабженія кустарей главнѣйшими сырыми матеріалами — деревомъ изъ казенныхъ лѣсныхъ дачъ и металлами изъ казенныхъ и частныхъ горныхъ заводовъ; 8) организація поставки кустарями въ возможно широкихъ размѣрахъ, черезъ агентовъ Министерства, издѣлій для потребностей казны (интеллигентства, морскаго и нѣкоторыхъ другихъ вѣдомствъ); 9) поддержаніе устраиваемыхъ нѣкоторыми учрежденіями складовъ кустарныхъ издѣлій въ главнѣйшихъ городахъ (С.-Петербургѣ, Москвѣ, Ригѣ и нѣкоторыхъ другихъ); 10) оказаніе содѣйствія обществамъ и учрежденіямъ, занимающимся дѣлами кустарной промышленности, и 11) продолженіе веденія организованный нынѣ Министерствомъ Земледѣлія текущей статистики кустарныхъ промысловъ для постоянного наблюденія за измѣненіями, совершающимися въ названной отрасли народнаго хозяйства. Изложенная программа осуществляется уже и въ настоящее время. Въ качествѣ примѣровъ спеціальныхъ школъ для кустарей могутъ быть указаны субсидируемая Министерствомъ Земледѣлія: а) школа пряденія и ткачества въ Сычевскомъ уѣздѣ, Смоленской губерніи; б) практическая вышивальная школа (въ Михайловскомъ уѣздѣ, Рязанской губерніи); в) практическая кружевная школа въ Елецкомъ уѣздѣ, Орловской губ., и г) практическая школа для обученія плетенію изъ соломъ въ Можайскомъ уѣздѣ, Московской губ. Первая изъ этихъ школъ, устроенная въ районѣ льноводномъ и, въ то-же время, кустарно-ткацкомъ, оказала мѣстному кустарному производству двоякую пользу. Благодаря ей, введены болѣе совершенныя приемы очесыванія и отбѣливанія льна и улучшенныя технические приемы пряденія и ткачества, а вмѣстѣ съ тѣмъ улучшенныя самопряхи и станки-самолеты, выписанные для школы изъ Финляндіи, были переданы для изготовленія мѣстнымъ столарямъ-кустарямъ и, такимъ образомъ, полному школоу водворенъ былъ новый кустарный промыселъ — выдѣлка улучшенныхъ самопряхъ и станковъ. Мало-по-малу школа ввела въ производство, кромя улучшенныхъ льняныхъ издѣлій, и шерсто-ткацкія (суна, пледы, матеріи для платьевъ и т. п.). На многихъ выставкахъ крестьянки, работавшія подъ руководствомъ школы, получили почетныя награды; сбытъ издѣлій и заработокъ возросли. Во школу начали поступать учительницы народныхъ школъ, пріѣзжавшія изъ разныхъ, иногда очень отдаленныхъ мѣстностей. Вторая изъ школъ не только обучаетъ подростковъ и взрослыхъ женщинъ улучшеннымъ приемамъ и составленію узоровъ, но принимаетъ и раздаетъ заказы кустарямъ, наблюдаетъ за исполненіемъ заказовъ и вообще упорядочиваетъ отношенія между производителями и потребителями. При посредствѣ этой школы издѣлія сбываются не

только въ Россіи, но и за границу (въ послѣднее время получить большой заказъ для Лондона и др.). Послѣдняя изъ перечисленныхъ выше школъ ввела новый обширный промыселъ при посредствѣ выписанной изъ Швейцаріи мастерлицы. Плетеніе изъ соломы было организовано въ 23 деревняхъ. Въ ближайшемъ будущемъ предполагено устроить одну практическую прядильно-ткацкую школу для подготовки опытныхъ мастеровъ и мастерлицъ-ткачей; одну—для подготовки руководителей по корзинному и мебельно-плетеному производству и одну—по ювелирному дѣлу. На-ряду со школами существуютъ образцовыя мастерскія для взрослыхъ, напримѣръ, корзиночная и плеточная мастерскія въ Московской губерніи, сапожная—въ Курской, ткацкая — въ Пензенской, вышивальная—въ Ярославской губерніи и пр. Корзиночная мастерская, гдѣ обучалось до тысячи кустарей, избавила кустарей отъ мѣстныхъ скупщиковъ, снабжавшихъ по дорогой цѣнѣ материалы и скупавшихъ за безцѣновку готовые издѣлія. Мастерская, по открытіи, организовала складъ сырыхъ материаловъ (русскихъ и иностранныхъ) и ввела работу по улучшеннымъ образцамъ. Сбытъ издѣлій возросъ въ огромныхъ размѣрахъ: онъ сталъ сбываться цѣлыми вагонами, при этомъ многи крупныя московскія фирмы (цѣбочныя, кондитерскія и др.), требующія изысканныхъ этого рода и покупающія таковыя издѣлія за границею, стали обращаться предпочтительно къ мѣстнымъ кустарнымъ издѣліямъ, вследствие чего и заработокъ кустарей значительно возросъ. При посредствѣ сапожной мастерской организована поставка кустарями сапогъ для военного вѣдомства. Всего за время существованія мастерской поставлено до 120,000 паръ сапоговъ, причѣмъ кустари получили заработокъ отъ 40 до 50 тыс. р.; вмѣстѣ съ тѣмъ, поденный заработокъ кустарей увеличился на 40-50%, а для нѣкоторыхъ мастеровъ и удвоился. Слѣдуетъ добавить, что поставка кустарныхъ издѣлій для нѣкоторыхъ вѣдомствъ имѣетъ особенно важное значеніе въ дѣлѣ восполненія кустарной промышленности. Выгода при подобныхъ поставкахъ кустарями издѣлій является не только для кустарей, но и для самой казны. Такъ, напримѣръ, въ 1895 году звани отличій для спеціальныхъ знаній нижнихъ чиновъ флота заказывались одной петербургской фирмѣ и обходились казнѣ до 12 тыс. р.; по передачѣ же заказа на эти издѣлія кустарямъ (при посредствѣ земской управы) мѣстныя мастерлицы выдѣлываютъ теперь указаные предметы на 50% дешевле, получая въ то-же время сравнительно хорошій заработокъ отъ этой работы. Въ ближайшемъ будущемъ предполагено устроить новыя мастерскія: три—для поставки холста и полотна (одну въ Тверской губерніи, одну въ Ярославской и одну въ Костромской), три для поставки сапогъ (одну въ камскомъ районѣ, Тверской губ., одну въ Черниговской губ. и одну въ Нижегородской или Курской губерніи) и двѣ для поставки рожекъ въ Нижегородской губерніи (въ Семеновскомъ или другихъ уѣздахъ). Кромѣ постоянныхъ мастерскихъ, весьма важное значеніе имѣютъ мастерскія передвижныя, устройство которыхъ практиковалось за послѣдніе годы, главнымъ образомъ, для улучшенія ткацкаго промысла въ губерніяхъ Курской, Черниговской, Вятской, Пермской, Псковской, Калужской, Тамбовской, Пензенской, Воронежской, Нижегородской, Подольской, Херсонской и нѣкоторыхъ другихъ. Передвижныя мастерскія, работающія нѣсколько мѣсяцевъ въ одной мѣстности и перемѣщаясь затѣмъ въ другія, при самыхъ утѣренныхъ затратахъ (до 3,000 р.) ознакомили извѣстную часть ткачей и ткачихъ со способами тканья на улучшенныхъ станкахъ и, кромѣ того, ввели въ производство новыя виды тканей (безшовные вѣшки, пожарные рукава, возки, подшорты и нѣкоторые другіе).

Изъ другихъ мѣръ восполненія кустарному промыслу, входящихъ въ приведенную выше программу и отчасти осуществленныхъ, особенно важнымъ является содержаніе персонала техникумовъ. На первое время названныхъ техникумовъ предполагено имѣть 12 человѣкъ, съ размѣщеніемъ ихъ по одному техникуму на двѣ смежныхъ губерніи: въ Московской, Тверской, Калужской, Владимирской, Ярославской, Костромской, Нижегородской, Рязанской, Вятской, Пермской, Вологодской, Олон-

кой, Тамбовской, Пензенской, Тульской, Курской, Черниговской, Харьковской и Подольской губерніяхъ. Кромѣ того, предполагено имѣть одного техника для Закавказскаго края, гдѣ существуютъ многообразныя кустарныя промыслы, находящіяся въ самомъ первобытномъ состояніи. Далѣе, предметомъ особенныхъ заботъ должно быть снабженіе кустарей главнѣйшими сырыми материалами—лѣсомъ изъ казенныхъ дачъ, металлами изъ горныхъ заводовъ и пр. Насколько велика потребность кустарей въ древесномъ матеріалѣ, видно изъ того, что напримѣръ, на одно колесное производство (которымъ занимаются до 100 тыс. человѣкъ) требуется ежегодно до 30 тыс. десятинъ лѣса (до 50 милл. куб. футовъ) преимущественно твердыхъ, цѣбныхъ породъ. На разныя подѣлки кустарямъ необходимы различныя сортаменты лѣса, въ большинствѣ случаевъ высушеннаго; поэтому для высушванія матеріала въ извѣстныхъ мѣстностяхъ потребуется устроить сушильни и производить заготовку лѣса надлежащихъ сортиментовъ. На первое время, въ видѣ опыта, устройство сушильнѣ предполагено въ трехъ губерніяхъ—Нижегородской, Новгородской и Московской. Въ отношеніи снабженія кустарей металлами (сталью и желѣзомъ), въ виду крайне высокихъ цѣнъ и ограниченности источниковъ пріобрѣтенія названныхъ материаловъ, Министерство уже дѣлало нѣкоторые частные опыты (разрѣшенъ былъ отпускъ кустарямъ въ кредитъ извѣстнаго количества желѣза, понижена плата за сталь для надобностей золотоустовскихъ кустарей и пр.). Но въ будущемъ потребуется организовать дѣло это шире, оказаніемъ, между прочимъ, содѣйствія снабженію желѣзомъ и сталью кустарей обширныхъ кустарныхъ слесарныхъ районовъ въ Тульской и Нижегородской губерніяхъ. По части сбыта кустарныхъ издѣлій, помимо указанного выше посредничества по приему заказовъ, весьма важное значеніе имѣютъ спеціальныя склады. Таке склады, устроенныя земствами Вологодской, Московской, Пермской и Вятской губерній и нѣкоторыми другими учрежденіями, сбываютъ ежегодно предметовъ кустарнаго производства на сумму до 200,000—300,000 р. Министерство Земледѣлія оказываетъ военное снабженіе нѣкоторымъ изъ этихъ складовъ (въ Петербургѣ, Москвѣ и Вологдѣ) и, между прочимъ, выдаетъ состоящему подъ покровительствомъ Ея Императорскаго Высочества Великой Княгини Елисаветы Феодоровны складу кустарныхъ издѣлій въ Москвѣ ежегодную субсидію въ 2 тыс. руб. Склады вліяютъ на упрощеніе сбыта кустарныхъ издѣлій не столько суммою своихъ оборотовъ, сколько благотѣльнымъ вліаніемъ, поддерживающимъ неопытную эксплоатацію кустарей со стороны скупщиковъ.

Русскіе коммерческіе порты.

Въ пятницу, 7 февраля, состоялся докладъ въ Императорскомъ географическомъ обществѣ инженера д. с. с. М. Л. Лисовскаго „о русскихъ коммерческихъ портахъ“, съ которымъ, въ виду его интереса, мы считаемъ полезнымъ познакомить нашихъ читателей.

Въ докладѣ имѣется въ виду Европейская Россія и та ея азіатская часть, которая соприкасается съ Каспійскимъ и Чернымъ морями. Съ сѣвера Россія омывается Ледовитымъ океаномъ, съ запаваго его—Бѣлое море. Береговая линия между Норвегіей и р. Карою, изгибренная по всѣмъ ея изгибамъ, равняется приблизительно 8,515 верстамъ, т. е. болѣе длины береговой линии Англіи. Такой просторъ и обиліе естественныхъ богатствъ, казалось бы должны были способствовать проявленію энергіи и предпринимчивости для развитія благосостоянія нашего сѣвера. Къ сожалѣнію, несмотря на то, что прошло уже много столѣтій, какъ Россія владѣетъ берегами Ледовитаго океана, господство наше прошло почти безслѣдно для культурнаго и торгово-экономическаго развитія этой окраины. Грузооборотъ какъ по вѣшней, такъ и по каботажной торговлѣ составляетъ не болѣе 2% общаго грузооборота нашихъ пор-

товъ. Движеніе какъ иностранныхъ, такъ и каботажныхъ судовъ отличается крайней незначительностью.

Балтійское море составляетъ часть сѣверо-западной границы нашего государства, отъ впаденія р. Торнео въ Ботническій заливъ до м. Полаangen. Въ докладѣ исключена Финляндія, такъ какъ порты ея не входятъ въ кругъ завідыванія Министерства Путей Сообщенія. Собственно русская береговая линия имѣетъ протяженіе около 1,200 верстъ. По географическому положенію Балтійское море представляется наиболее выгоднымъ для торговли Россіи съ европейскими рынками. Ввозъ иностранныхъ товаровъ составляетъ по количеству пудовъ — 81% отъ общаго количества ввоза черезъ наши порты, — по цѣности 70%; приходъ иностранныхъ судовъ составляетъ 46% отъ общаго числа, каботажныхъ — 17%. Всѣ берега Азовскаго моря протяженіемъ около 1,370 верстъ и берегъ Чернаго моря длиною 1,890 верстъ принадлежатъ Россіи. Остальная часть побережья Чернаго моря принадлежитъ Турціи, Болгаріи и Румыніи.

Черное и Азовское моря — это моря нашего вывоза: около 70% по количеству пудовъ и 65% по цѣности всего вывоза отпускается изъ портовъ этихъ морей. Судовъ въ заграничномъ плаваніи было въ приходѣ около 48,5% всего количества пришедшихъ судовъ ко всѣмъ портамъ нашихъ морей; каботажное плаваніе — по приходу судовъ составляло 52% общаго числа.

Каспійское море составляетъ совершенно изолированный бассейнъ, тѣмъ не менѣе оно имѣетъ огромное значеніе для Россіи, такъ какъ при помощи Волги и ея притоковъ соединяетъ наши центральныя и сѣверо-восточныя провинціи съ тремя самостоятельными рынками: закавказскимъ, персидскимъ и средиземноморскимъ. Торговля съ Персіей имѣетъ сравнительно небольшіе размѣры, весь ея грузооборотъ около 8,5 милл. п., стоимостію около 18 милл. р. Каботажно-же перевезено около 245 милл. п. или 55% отъ всей каботажной перевозки. Главный предметъ этой перевозки составляютъ нефтяные продукты. Казалось-бы, что Каспійское море, какъ почти ли де facto русское (все судоходство совершается подъ русскимъ флагомъ), стоитъ того, чтобы заботы о сохраненіи и улучшеніи плаванія

стояли бы у насъ на первомъ планѣ; къ сожалѣнію, Каспійское море есть наиболѣе забытое нами.

На поименованныхъ моряхъ существуютъ портовые пункты, въ которыхъ торговая дѣятельность развилась настолько, что таможенное вѣдомство рѣшилось установить въ нихъ надзоръ и ввести статистику судоходства; пункты эти слѣдующіе: въ Вѣломъ морѣ: Мезень, Архангельскъ, Онега, Сумскій посадъ, Сорочи, Кемь, Кереть и Ковда. Въ Балтійскомъ морѣ: Кронштадтъ, С.-Петербургъ, Нарва, Кунда, Ревель, Балтійскій портъ, Гангсаль, Вердеръ, Даго-Кертель, Аренсбургъ, Перновъ, Гайнапъ, Альт-Салисъ, Рига, Виндава, Павловскій портъ, Либавъ, Полагенъ. Въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ: Аккерманъ, Одесса, Очаковъ, Николаевъ, Херсонъ, Перекопъ, Вакаль, Акъ-Мечеть, Евпаторія, Севастополь, Балаклава, Ялта, Алуста, Судакъ, Феодосія, Керчь, Генчесьскъ, Бердянскъ, Мариуполь, Кривая Коса, Таганрогъ, Ростовъ, Ейскъ, Ахтары, Тенюковъ, Тамань, Анапа, Новороссійскъ, Геленджикъ, Джубга, Вельяминовскъ (Туапсе), Навагинскъ, Адлеръ, Псыртскій п., Сухумъ-Кале, Очамчыра, Гадауты, Анаклін, Поті, Николаевскъ (Чурукъ-Су) и Батумъ. Въ Каспійскомъ морѣ: Астара, Ленкорань, Кизиль-Агачъ, Усть-Куринскъ, Сальяны, Баку, Апшеронъ, Низовскій п., Дербентъ, Петровскъ, Шандруковскъ (Брянск. пр.), Серебряковскъ, Астрахань, Узунъ-Ада и Красноводскъ; наконецъ, дунайскіе порты: Рени, Измаиль, Килия и Вилковъ. Такимъ образомъ всѣхъ пунктовъ 85; если прибавить сюда нѣкоторые пункты Мурманскаго берега, р. Печору, а также таковыя на другихъ моряхъ, то число всѣхъ пунктовъ, въ которыхъ совершается болѣе или менѣе значительное судоходство можно принять болѣе 100. Несмотря на такое обиліе портовыхъ пунктовъ, торговля сосредоточилась главнымъ образомъ въ слѣдующихъ 17 центрахъ, въ конхъ заграничный вывозъ составляетъ 90% общаго вывоза по портамъ, ввозъ же — 95%; перевозка каботажно около 72%; вызвано это естественными условіями нашихъ побережій, — малымъ развитіемъ береговой линіи и крайне ограниченнымъ числомъ сколько-нибудь удовлетворительныхъ естественныхъ портовъ. Къ этимъ немногимъ пунктамъ примыкаютъ и главные внутренніе пути, рѣки и желѣзныя дороги. Пункты эти слѣдующіе:

Наименованіе портовъ.	Число судовъ.				Грузы заграничныя.		Каботажный грузооборотъ.	Вывезено каботажно.
	Заграничнаго плаванія.		Каботажныхъ.		Вывозъ.	Ввозъ.		
	Приходъ.	Отходъ.	Приходъ.	Отходъ.			Пуды.	
Архангельскъ	548	505	436	470	15.016,000	1.532,000	2.184,000	1.558,000
Петербургъ съ Кронштадтомъ	1,824	1,792	4,052	4,103	63.657,000	121.847,000	10.669,000	10.506,000
Ревель	408	407	1,229	1,237	15.102,000	10.686,000	4.026,000	1.300,000
Рига	1,507	1,503	1,420	1,434	70.952,000	27.682,000	15.116,000	5.545,000
Либавъ	1,398	1,395	534	544	50.683,000	12.120,000	7.657,000	1.284,000
Одесса	1,456	1,432	4,097	4,053	163.902,000	21.764,000	114.386,000	18.715,000
Николаевъ	625	626	688	599	86.007,000	1.454,000	5.997,000	1.383,000
Севастополь	406	405	954	957	32.948,000	408,000	7.101,000	2.325,000
Новороссійскъ	306	301	788	784	30.282,000	338,000	7.150,000	4.867,000
Поті	117	118	493	492	12.545,000	2,000	11.762,000	3.086,000
Батумъ	772	771	589	585	50.948,000	5.373,000	18.184,000	10.447,000
Ростовъ-на-Дону	874	870	3,182	2,974	46.654,000	463,000	17.170,000	11.686,000
Таганрогъ			1,942	1,921	28.247,000	1.078,000	2.866,000	1.264,000
Мариуполь	195	192	1,701	1,681	20.357,000	952,000	19.818,000	16.227,000
Бердянскъ	217	212	1,112	1,116	15.579,000	156,000	4.204,000	859,000
Баку	—	—	7,279	7,331	2.515,000	4.059,000	228.197,000	217.308,000
Астрахань	—	—	6,298	6,331	460,000	1.193,000	224.797,000	13.373,000
Итого	10,653	—	36,794	—	705.854,000	213.105,000	—	321,733,000
Въ 1894 году	88%	—	67%	—	90%	95%	—	72%

Торговый флотъ составляетъ одинъ изъ крупныхъ элементовъ силы государства и способствуетъ быстрому обогащенію страны; одна изъ крупныхъ причинъ, задерживающихъ развитіе отечественнаго мореходства — это неблагоустройство морскихъ береговъ; важное значеніе этого благоустройства видно изъ того,

что изъ всего нашего грузооборота по вѣншней торговлѣ, составлявшая, какъ это видно изъ нижеслѣдующей таблицы, въ 1894 году — 1.168.665,000 п., морскимъ путемъ отправлено 82%, ввезено 70%; каботажно перевезено 444.203,000 п.:

Участки европейской и азиатской границы.	Вывозъ.		Ввозъ.		Итого грузооборота.		Перевозимо каботажемъ Пуды.
	Пуды	Рубл.	Пуды	Рубл.	Пуды.	Рубл.	
Бѣломорскій	20.633,000	8.723,597	1.580,000	1.041,332	22.213,000	9.764,929	2.759,000
Балтійскій	209.272,000	150.417,819	164.151,000	210.762,152			
По торговлѣ съ Финляндіей	5.520,000	7.352,669	10.891,000	4.352,183	389.834,000	372.848,823	31.229,000
Черноморскій (европейскій)	312.050,000	200.387,271	24.688,000	67.378,567			
Черноморскій (азиатскій)	95.864,000	52.730,840	5.689,000	7.859,284	438.291,000	328.355,962	165.424,000
Азовскій	140.919,000	72.570,725	2.654,000	4.624,653	143.573,000	77.195,378	—
Каспійскій (кавказскій)	2.628,000	9.351,695	4.078,000	3.723,462			
Каспійскій (Астрахань)	460,000	1.252,994	1.193,000	3.409,293	8.527,000	17.991,580	244.791,000
Каспійскій (Узунъ-Ада)	168,000	244,136	—	—			
Итого	787.514,000	503.041,746	214.924,900	303.150,926	902.438,000	806.192,672	444.203,000
Проценты	82%	76%	70%	58%	77%	69%	—
Русско-прусскій	123.791,000	109.210,019	48.179,000	170.974,676	171.970,000	280.184,695	—
Русско-австрійскій	34.939,000	35.941,351	24.125,000	31.984,871	50.064,000	67.926,222	—
Русско-румынскій	6.345,000	3.106,389	924,000	1.513,084	7.269,000	4.619,473	—
Торговля съ Финляндіей по Ладожскому озеру и сухопутной границѣ	5.636,000	7.950,167	18.462,000	14.526,848	24.098,000	22.477,015	—
Русско-турецкій	299,000	372,440	92,000	305,640	391,000	678,080	—
Русско-персидскій	469,000	1.364,475	2.966,000	4.158,239	3.435,000	5.522,714	—
Итого	171.479,000	157.944,841	94.748,000	223.463,358	266.227,000	381.408,199	—
Проценты	18%	24%	30%	42%	23%	31%	—
Всего	958.993,000	660.986,587	309.672,000	526.614,284	1.168.665,000	1.187.600,871	—

Рассмотримъ какъ исторически развивалось у насъ благоустройство морскихъ береговъ. Въ теченіе около столѣтія послѣ того времени, когда предѣлы Россійскаго государства расширились до береговъ Балтійскаго моря, сколько-нибудь значительныя работы въ нашихъ портахъ предпринимались исключительно въ военныхъ цѣляхъ, для надобностей военного флота. Эти цѣли преслѣдовали производившіяся въ XVIII и въ началѣ XIX столѣтія работы въ Кронштадтѣ, Ревелѣ и оставшіяся неоконченными работы въ Рогервикѣ (переименованномъ Императрицею Екатериною II въ Балтійскій портъ); съ этими же цѣлями построены были Императоромъ Петромъ I Таганрогскій портъ на Азовскомъ морѣ. Торговый-же флотъ пользовался естественными гаванями — устьями рѣкъ (Архангельскъ, Петербургъ, Рига). По незначительнымъ своимъ размѣрамъ парусныя торговыя суда довольствовались небольшою глубиною входовъ въ рѣки, а вмѣстѣ съ тѣмъ, условія перевозки грузовъ того времени (моремъ — на парусахъ, на сушѣ — гужею) не требовали вовсе сколько-нибудь быстрого производства перегрузочныхъ операций въ портахъ, не требовали, следовательно, какихъ-либо сложныхъ и цѣнныхъ устройствъ во внутренней части порта. Поэтому въ XVIII столѣтіи приходилось отбѣгать лишь произведенныя въ 1782—89 г.г. работы по устройству новаго выхода р. Западной Двины у Рижскаго порта (гдѣ глубина въ устьѣ передъ тѣмъ уменьшилась до 7—8 футовъ); въ прочихъ прибалтійскихъ портахъ поддерживались лишь сооруженія, возведенныя до присоединенія края къ Россіи. Съ распространеніемъ границъ Россіи до Чернаго моря возникъ вопросъ объ устройствѣ порта на этомъ морѣ. Избранное для этого въ 1794 г. мѣсто у Гаджибейскаго залива, названное затѣмъ Одесскимъ портомъ, въ открытой сравнительно заливѣ, требовало искусственныхъ сооруженій для защиты стоянки судовъ отъ морскаго волненія; въ Одессѣ, такимъ образомъ, возникъ первый русскій торговый портъ, образованный у берега искусственными оградительными сооруженіями. Первоначально, однако, и здѣсь (по манифесту Императрицы Екатерины II отъ 27 мая 1794 г.) имѣлось въ виду устроить „военную гавань купно съ купеческою пристанью“. Результатами произведенныхъ съ 1794 г., съ разными перерывами, работъ — было созданіе въ Одессѣ къ пятидесятымъ годамъ настоящаго столѣтія, двухъ отдѣльныхъ аваней: 1) карантинной — для внѣшней торговли и 2) практической — для каботажной торговли. Устройство сказныхъ гаваней одесскаго порта и составляетъ важнѣйшую, по своему значенію, портовую работу въ Россіи въ первой половинѣ настоящаго столѣтія. Кромѣ этихъ работъ, надлежитъ еще упомянуть о постройкѣ

въ 1850—1856 гг. входныхъ дамбъ въ рижскомъ портѣ, въслѣдствіе новаго обмеженія входа въ р. Западную Двину.

Во второй половинѣ настоящаго столѣтія замѣна паруснаго торговаго флота — паровымъ, съ одной стороны, и развитіе желѣзнодорожной нашей сѣти и парокходства на внутреннихъ водныхъ путяхъ, — съ другой, совершенно измѣнили характеръ требованій, предъявляемыхъ къ нашимъ приморскимъ торговымъ портамъ. Постоянно увеличивающіеся размѣры парокходовъ требуютъ значительно большей глубины, какъ во входѣ въ портъ, такъ и въ предѣлахъ самаго порта; въ то время, какъ осадка большей части прежнихъ парусныхъ судовъ не превышала 16 футовъ, нынѣ огромное большинство грузовыхъ парокходовъ, на которыхъ совершается главная масса междунаrodnыхъ морскихъ перевозокъ, имѣютъ осадку 22—24 фута и даже болѣе. Подобнымъ требованіямъ не удовлетворяютъ устья нашихъ рѣкъ, въ естественномъ своемъ состояніи, и даже болѣе открытыя морскія бухты требуютъ значительныхъ работъ для приспособленія ихъ въ подобной осадкѣ судовъ. Затѣмъ развитіе нашей желѣзнодорожной сѣти увеличило самое число тѣхъ пунктовъ, гдѣ внутренніе магистральные пути сообщенія соприкасаются съ морскими сообщеніями: много такіе пункты (Ревель, Либавъ, Феодосія, Новороссійскъ, Поті, Батумъ и другіе) получили уже не мѣстное, а общегосударственное значеніе, вліяя на производительныя силы огромныхъ районовъ государства. Наконецъ, общій подъемъ международнаго обмена страны, явившійся послѣдствіемъ развитія желѣзнодорожной сѣти государства и примѣненія парокходства на внутреннихъ водныхъ путяхъ, требовалъ постоянного увеличенія пропускной способности приморскихъ портовъ.

Помимо требованій объ увеличеніи глубины портовъ, ихъ водныхъ площадей и причальныхъ линий, современные морскіе грузовые парокходы, понизившіе до крайнихъ предѣловъ стоимость морской перевозки грузовъ и создавшіе срочность и быстроту этой доставки, не уступающую желѣзнодорожной, предъявили новыя требованія по отношенію и къ внутреннему устройству портовъ. Паровое судно представляетъ собою орудіе несравненно болѣе цѣнное, тѣмъ парусное; оно не можетъ, поэтому, пребывать въ портѣ въ бездѣйствіи. Оно должно, войдя въ портъ, быстро выгрузить свой грузъ, чтобы безъ потери времени принять на бортъ отпускной грузъ и отправиться въ новый рейсъ. Всякое неустройство въ портѣ, задерживающее судно, сейчасъ же отзывается на морскихъ фрахтахъ даннаго порта. Вмѣстѣ съ тѣмъ, съ усовершенствованіемъ внутреннихъ путей сообщенія, совершенно измѣнились и условія подачи грузовъ въ портъ извнутри страны и, наоборотъ, равно какъ и условія храненія

грузовъ въ предѣлахъ самаго порта.—словомъ, тѣ условія, отъ которыхъ зависитъ размѣръ такъ называемыхъ „накладныхъ расходовъ“, падающихъ на грузъ въ предѣлахъ порта. Тѣ и другія требованія совершенно преобразовали внутреннюю часть современнаго порта. Прежде разгрузка и погрузка судна вдали отъ берега, помощью небольшихъ лодокъ и подгужныхъ судовъ, было общепринятымъ дѣломъ. Теперь внутренняя часть благоустроеннаго порта представляетъ собою совокупность сооружений и приспособленій (гаваней, набережныхъ, пристаней, перегрузочныхъ приспособленій, рельсовыхъ и иныхъ путей, навѣсовъ, складовъ и т. п.), назначеніе которыхъ—1) дать морскому судну, пришедшему въ портъ, возможность быстро, удобно и дешево выгрузить свой грузъ и принять на бортъ новый грузъ и 2) чтобы въ предѣлахъ порта быстро, удобно и дешево могли быть совершены всѣ операціи съ грузами, необходимыми для дальнейшей отправки ихъ по назначенію. Только если эти задачи достигнуты, портъ можетъ считаться благоустроеннымъ. Подъ влияніемъ требованій подобнаго благоустройства, въ теченіе послѣднихъ 30–40 лѣтъ произведены огромныя работы по устройству почти всѣхъ западно-европейскихъ портовъ, каковыя работы постоянно продолжаются. Подъ влияніемъ этихъ же требованій и у насъ въ Россіи еще въ царствованіе Императора Александра II, приступлено было къ ряду капитальныхъ работъ по улучшенію нашихъ торговыхъ портовъ. На первомъ планѣ въ числѣ этихъ работъ стоитъ переустройство главнаго на югѣ одесскаго порта (на который въ 1863–1882 гг. затрачено свыше 9 милл. р.), гдѣ продолженіемъ карантиннаго мола и постройкою новаго волнолома устроенъ впереди бывшихъ гаваней (карантинной и практической) общій закрытый рейдъ; всѣ старыя сооруженія перестроены изъ свайныхъ типовъ на болѣе долговѣчные типы изъ камня и бетона; во внутренней части порта увеличено протяженіе набережныхъ и добавлена еще одна (такъ называемая „Новая“) гавань. Другое еще болѣе капитальное сооруженіе—с.-петербургскій морской каналъ съ привозною при немъ гаванью (стоимости почти 13 милл. р.), окончено въ послѣдующее уже царствованіе, въ 1885 г.; сооруженіемъ этимъ созданъ новый 22-футовый фарватеръ для входа судовъ съ моря въ р. Неву въ то время, какъ на бывшемъ главномъ ходѣ (большомъ корабельномъ фарватерѣ) имѣется не болѣе 9 ф. глубины. Кромѣ этихъ наиболѣе крупныхъ работъ, произведены были работы въ Ревелѣ (постройка новаго бассейна), Перновѣ (устройство входнаго канала въ р. Пернову съ дамбами, длиною до 2 верстъ и глубиною 12 футъ), Ригѣ (положено начало работъ по улучшенію рѣки между городомъ и устьемъ), Либавѣ (устройство новаго входа въ гавань и постройка набережныхъ въ гавани), Бердянскѣ (постройка волнолома), построенъ керчь-никольскій морской каналъ для прохода морскихъ судовъ въ Азовское море. Независимо перечисленныхъ сооружений, исполненныхъ распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія, къ этому-же времени относится постройка, распоряженіемъ военно-инженернаго вѣдомства на Кавказѣ, портовъ потискаго и петровскаго.

Ограниченное, однако, на первое время размѣрами отпускавшихся на это денежныхъ средствъ, дѣло переустройства нашихъ торговыхъ портовъ получило особое развитіе лишь въ царствованіе въ Россіи почившаго Императора Александра III. Въ 1883 г. бывшимъ Министромъ Путей Сообщенія, генералъ-адъютантомъ Посетомъ, представлена была на Высочайшее воззрѣніе особая записка, въ которой изложенъ былъ общій планъ постепеннаго улучшенія торговыхъ портовъ Имперіи, въ теченіе ближайшихъ 10–15 лѣтъ. На запискѣ этой, 1 июля 1883 г., собственною Его Императорскаго Величества рукою начертано: „очень надѣюсь, что Министръ Финансовъ найдетъ возможнымъ дать средства на столь необходимыя сооруженія“. Въ 1885 г. на особо отушаченныя Государственнымъ Совѣтомъ средства, въ Министерствѣ Путей Сообщенія учреждена была особая „временная коммисія по устройству коммерческихъ портовъ“, въ составъ которой вошли также представители Министерствъ Морскаго, Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственнаго Контроля. Распоряженіемъ этой коммисіи приступлено

было одновременно къ цѣлому ряду портовыхъ работъ, на которыя, по финансовымъ свѣдѣніямъ 1885–1896 гг., отпущено въ общей сложности 55.000.000 руб. Выше было упомянуто, что почти вся наша вѣншая торговля и большая часть каботажной сосредоточилась въ 17 крупныхъ приморскихъ центрахъ. На эти пункты и было обращено главное вниманіе Министерства Путей Сообщенія, причѣмъ въ слѣдующихъ портахъ произведены болѣе или менѣе значительныя строительныя работы: въ Вѣломъ морѣ—Архангельскъ; въ Балтійскомъ морѣ—С.-Петербургъ, Ревель, Галсаль, Аренсбургъ, Перновъ, Рига, Виindaва, Либавъ; въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ—Одесса, Очаковскій каналъ, Николаевъ, Херсонъ, Ялта, Феодосія, Керченскій каналъ, Бердянскъ, Мариуполь, Таганрогъ, Анапа, Новороссійскъ, Туапсе, Сухумъ-Кале, Поти и Ватумъ; въ Каспійскомъ морѣ—Петровскъ. Произведены изысканія для составленія проектовъ улучшенія въ слѣдующихъ пунктахъ: въ Вѣломъ морѣ: Мезень, преодолаются: Онега Печора; въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ: Евпаторія, Аккерманскій лиманъ, и устье Днѣстра, Севастополь, Алута, Керчь, Геніческъ, Евскъ Темрюкъ, Сухумъ-Кале, Сочи, Джарылгачъ, устье Дуная; въ Каспійскомъ морѣ—Астрахань и Дербентъ.

Въ дальнѣйшемъ изложеніи ниж. Лесовскій ознакомилъ съ состояніемъ главнѣйшихъ портовъ и именю тѣхъ, въ которыхъ на средства казны произведены болѣе или менѣе значительныя работы; такъ, на Вѣломъ морѣ главный портъ Архангельскъ, расположенный у начала дельты р. Сѣверной Двины. У Архангельска Сѣверная Двина раздѣляется на 3 рукава¹⁾, которыми и наполняется въ Вѣлое море. Для улучшенія подхода съ моря къ Архангельску, гдѣ глубина была не болѣе 14 фут. при приливѣ, прорытъ каналъ глубиною 20 фут. при средней высотѣ приливовъ, черезъ такъ называемый Береговой баръ, длина канала 1,000 саж.; углублена отмель при слияніи рр. Маймаксы и Кузнечикъ, для чего прорытъ каналъ длиною 400 саж., глубиною 20¼ ф. и, наконецъ, противъ Мосеева острова прорытъ каналъ длиною 1,000 саж., глубиною до 20 ф. при среднемъ приливѣ. Кромѣ того укрѣплена оконечность острова Кого. Въ настоящій годъ приступлено къ устройству альянга, гавани и мастерскихъ въ рѣчкѣ Соломбалкѣ, для зимовки и ремонта землечерпательнаго каравана Министерства Путей Сообщенія, которымъ производится ежегодная расчистка углубленныхъ каналовъ, общая длина коихъ около 5 верстъ. Съ проведеніемъ желѣзныя дороги отъ Вологды къ Архангельску и отъ Перми до Котласа, торговое значеніе Архангельскаго порта, несомнѣнно, возрастетъ въ виду чего Министерство Путей Сообщенія заказываетъ сильную землечерпательницу землесоснаго типа для большаго углубленія и расширенія вырытыхъ каналовъ. Весь грузооборотъ архангельскаго порта по вѣншей и внутренней торговлѣ въ 1894 г.—18.7000,00 п.; въ приходѣ было судовъ заграничнаго плаванія—548, каботажнаго 436. Кромѣ того, на Вѣломъ морѣ произведено рекогносцировочное изслѣдованіе устьевъ р. Мезени, составленъ проектъ порта въ Сорочкой Губѣ и предполагается произвести изысканія въ Онегѣ и въ устьяхъ р. Печоры. Рекогносцировка на Мезени дала много любопытныхъ данныхъ. Г. Мезень расположенъ въ 42 верстахъ отъ моря. При полной приливной водѣ р. Мезень дѣлаетъ впечатлѣніе многоводнаго, широкаго пріянаго пути, вполне пригоднаго для прохода самыхъ большихъ судовъ. Но по мѣрѣ убыли воды показываются мели, растущія въ размѣрахъ и числѣ, и рѣка изъ многоводной превращается въ мелководную, съ неправильнымъ фарватеромъ, неудобною для плаванія. Приливная волна, входя изъ Ледовитаго океана въ Вѣлое море, прежде всего вступаетъ въ Мезенскій заливъ, широкий при океанѣ и суживающійся къ устью рѣки—высота прилива здѣсь очень значительна. По всему Вѣлому морю и даже по мурманскому берегу Ледовитаго океана нѣтъ такого возвышенія воды при приливѣ, какъ въ устьѣ р. Мезени; здѣсь приливъ достигаетъ высоты 21–22 ф., при сѣверныхъ вѣтрахъ бываетъ еще больше до 28 ф.; наименьшая высота приливной воды—18 ф. Затрудненія при плаваніи

1) Никольскій, Мурманскій и Корабельный.

морскихъ судовъ по р. Мезени заключаются въ неправопости и постоянной измѣчивости фарватера и плохой обстановка его. Глубина по фарватеру при малой водѣ мѣстами 5-6 ф., мѣстами нѣсколько сажень. Опасность стоянки морскихъ судовъ въ р. Мезени заключается въ томъ, что судно, у котораго носъ съѣзъ на мель, черезъ нѣсколько часовъ начинаетъ заноситься наносами, его „охомучиваетъ“, по мѣстному выраженію; корма, оставаясь на глубокомъ мѣстѣ, садится вмѣстѣ съ водою, когда носъ уже настолько вткнуло въ грунтъ и занесло иломъ, что оно не можетъ подняться. При такихъ условіяхъ достаточно двухъ трехъ малыхъ водъ, чтобы крѣпленія судна не выдержали и оно перевернулось. Если же пароходъ садится на мель всѣмъ корпусомъ, то при малой водѣ его или опрокидываетъ теченіемъ, или заноситъ и втягиваетъ въ грунтъ. Для обозначенія фарватера въ настоящее время производится обстановка его черными и красными бочками—за счетъ и распоряженіемъ лѣсопильныхъ заводовъ Русанова и бр. Ружниковыхъ, единственныхъ экспортеровъ мезенскаго порта. Для прохода судовъ заводы панимаютъ вольныхъ лоцмановъ изъ числа жителей дер. Семжи и платятъ имъ по 25 р. съ судна. Частыя аваріи съ судами указываютъ на значительные недостатки, какъ въ обозначеніи фарватера, такъ и въ проводкѣ судовъ. Мѣры для упорядоченія дѣятельности мезенскаго порта заключаются въ учрежденіи лоцманской артели, въ подробной обстановкѣ фарватера огражденіями знаками и въ буксировкѣ морскихъ грузовыхъ судовъ. Вся торговая дѣятельность мезенскаго порта заключается въ отпавкѣ досокъ, распиленныхъ на двухъ вышесказанныхъ заводахъ, стоимостью до 250 тыс. руб. Въ Министерствѣ Путей Сообщенія гѣтится готовый проектъ устройства порта въ Сорочкой Губѣ, въ виду предполагаемаго здѣсь выхода болморско-онезскаго сообщенія.

Изъ портовъ Балтійскаго моря, открытых для европейской торговли, с.-петербурго-кронштадтскій считается по грузообороту вторымъ портомъ Имперіи. Онъ представляетъ собою вывозной портъ привольскаго хлѣбороднаго района и изыскующаго лѣсомъ сѣвернаго края, а также портъ привоза для Москвы, — центра нашей внутренней торговли. Хлѣбъ доставляется съ волжскихъ пристаней или по желѣзнымъ дорогамъ, или по Маринскому водному пути, лѣсъ — исключительно водою, а транзитные грузы доставляются въ Москву только по желѣзной дорогѣ. Важнѣйшій недостатокъ порта — замерзаніе въ теченіе 150-160 дней (отъ 15 ноября до 15-25 апрѣля); до 1885 года къ нему присоединялось еще и мелководіе (9-10 ф.) на барѣ р. Невы, вслѣдствіе котораго морскія суда должны были останавливаться въ Кронштадтѣ, гдѣ и проходила ихъ выгрузка и нагрузка; сообщеніе между Петербургомъ и Кронштадтомъ поддерживалось лихтерами или ботами, т. е. мелкоосидными рѣчными судами и буксирными пароходами. Значительные расходы и потеря времени, связанные съ этимъ посредничествомъ, заставили правительство устроить (съ 1878-85 г.г.) морской каналъ, дающій доступъ въ Неву морскимъ судамъ съ осадкою до 20 футъ. Длина канала 26 верстѣ, глубина 22 фута, считая отъ ординара, ширина по дну, въ открытой части, 50 саж., въ части, огражденной дамбами — 40 саж. — огражденіе дамбами простирается на 9 верстѣ и устроено въ той части, гдѣ каналъ пересѣкаетъ отдели. Съ сооруженіемъ канала сдѣлавъ первый шагъ къ перенесенію морскаго порта изъ Кронштадта въ С.-Петербургъ, суда для нагрузки и выгрузки располагаются въ слѣдующихъ мѣстахъ: 1) у шиповской пристани (южной гавани) (3 с.) гдѣ становится суда для нагрузки нефти и выгрузки легко воспламеняющихся грузовъ; 2) въ привозной гавани или гутуевскомъ портѣ (19 с.); 3) въ р. Б. Невѣ ниже Николаевского моста (36); 4) въ р. М. Невѣ у стрѣлки (12 с.) и 5) въ р. Б. Невѣ выше Александровскаго моста (8). Въ Кронштадтѣ главнымъ образомъ выгружается каменный уголь и нагружается лѣсъ. Въ настоящее время приступлено къ работамъ по устройству пароходнаго бассейна и лѣсной пристани; цѣль этихъ работъ — постепенный переводъ въ Петербургъ лѣсной торговли и торговли каменнымъ

углемъ. Въ 1894 г. изъ С.-Петербурга съ Кронштадтомъ вывезено 63.657.000 пуд., привезено 121.847.000 пуд. (57% всего привоза), каботажнаго грузооборотъ 10.669 000, итого 196.173.000 пуд. Пришло судовъ заграничнаго плаванія 1,824, каботажныхъ 4,052. Гавань имѣетъ значеніе, какъ купальной курортъ, въ немъ произведены незначительныя работы по углубленію до 12 ф. подходовъ къ порту. Въ Первомъ Министерствѣ Путей Сообщенія устроены парные моли (южный длиной 962 п. с., сѣверный — 869 п. с.), выдвинутые до 12-ти футовой глубины моря; собственно гавань расположена въ р. Перновѣ, при впаденіи ея въ перновскую бухту Рижскаго залива. До послѣдняго времени 12-ти футоваго глубина поддерживается ежегоднымъ землечерпаніемъ. Съ проведеніемъ узкоколейной жел. дор. отъ Валка къ Пернову, торговое значеніе порта, несомнѣнно, возрастетъ; въ настоящемъ году въ Перновѣ переведена изъ Риги болѣе сильная землечерпательница, помощью которой будетъ увеличена глубина входа гавани. Грузка судовъ производится частью у наплавнаго моста, частью у частныхъ деревянныхъ пристаней; заковка судовъ происходитъ въ особой зимней гавани, устроенной на мѣстѣ бывшаго крѣпостнаго рва. Въ будущемъ году предполагается приступить къ постройкѣ набережныхъ, къ которымъ примкнетъ устраиваемая желѣзная дорога. Затраты казны на портъ — 456.330 руб. Главные предметы вывоза: лѣнь и льяное сѣмя, затѣмъ ачмень, ружь и пр. Привозъ незначительный. Перновскій портъ имѣетъ чисто мѣстное значеніе и обслуживаетъ Перновскій, Юрьевскій (Дерптскій) и Феллинскій уѣзды, Лифляндской губерніи. Грузооборотъ по заграничной торговлѣ осомъ 5.000.000 пуд., каботажной 1.170.000 пуд. Пришло судовъ: по заграничному плаванию 66, по каботажному 196.

Виндавскій портъ расположенъ въ устьѣ р. Виндавы, входъ въ портъ хотя и огражденъ парными молами, — но подверженъ сильному занесенію пескомъ; 18 футоваго глубина входа поддерживается только усиленнымъ землечерпаніемъ. Гавань расположена въ рѣкѣ и простирается отъ устья на 2 версты вверхъ по рѣкѣ; лѣвый берегъ со стороны города — одѣтъ набережными; глубина рѣки болѣе чѣмъ достаточна для судовъ самой большой осадки. У лѣваго берега устроены два бассейна, изъ которыхъ одинъ служитъ рыбачьему гаванью, а другой служитъ для зимовки суд-въ. Производящаяся въ виндавскомъ портѣ работы заключаются въ поддержкѣ глубины входа землечерпаніемъ, въ ремонтѣ моловъ и набережныхъ, въ устройствѣ эллинга и въ перестройкѣ сѣвернаго мола — для ушрения неудобнаго входа въ гавань. Было время, когда виндавскому порту пророчили блестящую будущность; такъ, въ 50-хъ годахъ настоящаго столѣтія приступлено было къ устройству виндавскаго сообщенія, имѣвшаго цѣлью соединить р. Нѣманъ съ р. Виядавою, но работы эти были брошены; затѣмъ Виндава неудачно конкурировала съ Либавой касательно устройства большаго коммерческаго порта, а потомъ и военнаго; въ 80-хъ годахъ въ Виндавѣ стали вести изъ Риги желѣзную дорогу, но довели ее только до Тукума, (т. е. въ 100 верстахъ отъ Виндавы) и затѣмъ остановились. Виндавскій портъ ведетъ торговлю почти исключительно лѣсомъ.

Грузооборотъ, въ тысячахъ пудовъ:	Общій грузо- оборотъ.	Вывозъ.	Привозъ
по заграничной торговлѣ . . .	7,853	7,554	299
„ каботажной „ . . .	1,528	756	772
	9,381	—	—

Пришло судовъ: по заграничному плаванию — 212, по каботажному — 350. Ревельскій портъ расположенъ въ глубинѣ ревельской бухты, которая, будучи защищена островами Мал. и Больш. Карлосомъ, Нарингомъ и Вульфомъ, представляетъ прекрасный и безопасный рейдъ, съ хорошею якорною стоянкою; площадь рейда около 100 кв. верстѣ, глубина отъ 12 до 15 саж. при приливѣ фарватера въ 3 версты. Двумя волноломами и моломъ, такъ называемыми больверками: сѣвернымъ, восточнымъ и западнымъ, гавань защищена отъ волненія; этими сооруженіями и внутренними южнымъ больверкомъ она раздѣляется на три части:

военную, купеческую и новую гавань. Военная гавань съ глубиною до 30 футовъ, служить только для стоянки военныхъ судовъ во время лѣтнихъ морскихъ учений на ревельскомъ рейдѣ. Купеческая гавань раздѣляется купеческимъ мостомъ на два бассейна, изъ которыхъ сѣверный, съ глубиною до 20 футъ, служитъ для судовъ дальняго плавания, южный, съ глубиною отъ 7 до 14 ф.—для каботажныхъ судовъ. Для срочныхъ товаро-пассажирскихъ пароходовъ служитъ конецъ купеческаго моста. Набережная новой гавани, съ глубиною до 25 ф., приспособлена для глубоко-сидящихъ судовъ дальняго плавания и имѣетъ разгрузочныя площади до 20,000 кв. с. Порттовая вѣтъ балтійской ж. д. отъ товарной станціи подходит къ морскому берегу, идетъ вдоль него и затѣмъ примыкаетъ къ таможеннымъ и купеческимъ путямъ, направляясь къ разгрузочнымъ площадямъ новаго бассейна. Въ 1891 г., обществомъ балтійской жел. д. устроены вдоль набережной Викторіи и Новаго бассейна амбары, площади 760 кв. с., и элеваторъ для перегрузки и хранения зерна на 207,000 четвертей. Самое сильное волненіе развивается при N и NW вѣтрахъ. При этихъ-же вѣтрахъ зимою рейдъ покрывается наноснымъ льдомъ, который сличивается при дѣйствіи мороза; если вѣтеръ дуетъ преимущественно съ сѣвера, то рейдъ становится недоступнымъ для судовъ. Обыкновенно-же бухта, нѣсколько разъ въ зиму, то заносится льдомъ при сѣверныхъ вѣтрахъ, то вновь очищается отъ льда при вѣтрахъ обратнаго направленія.

Въ среднемъ навигація прекращается на 49 дней въ году. За послѣднія 30 лѣтъ она только 8 зимъ не имѣла перерыва. Нынѣ для ревельскаго порта заведенъ сильный пароходъ-ледоколъ, который, безъ сомнѣнія, будетъ способствовать уменьшенію періода замерзанія рейда. Во время замерзанія петербургскаго порта дѣятельность его переносится въ ревельскій портъ, который въ это время работаетъ особенно интенсивно. Главные предметы привоза—хлопокъ и каменный уголь, вывоза—овесъ и спиртъ. Грузооборотъ пограничной торговли 25,788,000 п., каботажной 4,026,000 п., итого 29,814,000 пуд. Пришло судовъ по заграничному плаванію 408, каботажному 1,229.

Часть р. Западной Двины отъ желѣзнодорожнаго моста до устья, на протяженіи 15 верстъ, доступна морскимъ судамъ, составляетъ рижскій портъ, въ которомъ, кромѣ приставей при гор. Ригѣ, имѣются еще двѣ, соединенныя рельсовыми путями съ Ригию, передовыя гавани Мольграбенская въ истокѣ озера Швигтъ и Вольдерааская—при крѣпости Динамунде; рядомъ съ этою послѣднею расположена зимняя гавань съ Мортоновымъ эллингомъ для судовъ до 1,000 тоннъ вѣсѣмности. Часть рѣки отъ желѣзнодорожнаго моста до лежащаго въ 9 верстахъ, острова Далеа—служитъ для стоянки плотовъ и судовъ, приходящихъ въ подводѣ съ верховьевъ рѣки. Входъ въ устье Двины огражденъ парными молами съ отвѣрстіемъ между ними въ 194 с. Въ 1885 г., съ окончаніемъ устройства западнаго мола, оказалось возможнымъ поддерживать на барѣ 20 футъ. глубину, а въ 1890 г. фарватеръ отъ устья до городскихъ набережныхъ углубленъ тоже до 20 футъ. Въ настоящее время глубина эта доведена до 20 футъ, между тѣмъ какъ въ началѣ 80-хъ годовъ Рига была доступна для судовъ съ осадкою не свыше 13 ф. Такой успѣхъ слѣдуетъ приписать, главнымъ образомъ, произведеннымъ въ теченіе съ 1875/80 г. обширнымъ выправительнымъ работамъ и усиленному землечерпанію. Несмотря, однако, на то, что входъ въ рижскій портъ расчищается даже до 24 футъ, тѣмъ не менѣе бывають годы, когда весною глубина входа уменьшается до 17 футъ, и, хотя образовавшіеся наносы удаляются довольно быстро, все же судоходство въ это время терпитъ большія неудобства. Для борьбы съ заносами заказана сильная самоотвозная землечерпательница специально для работъ на барѣ. Если землечерпательница окажется недостаточною для поддержания необходимой глубины входа, то придется приступить къ продолженію молвовъ. Въ числѣ предположеній, имѣющихъ цѣлью улучшеніе условій стоянки плотовъ въ предѣлахъ рижскаго порта, и устраненіе причинъ образованія лѣсныхъ зало-

мовъ, является приспособленіе рукава рѣки, подъ названіемъ, Сухой Двины для стоянки плотовъ, откуда они могли-бы, по мѣрѣ надобности, подаваться далѣе, по назначенію. На эти работы отпущены средства частью казною, частью рижскимъ биржевымъ комитетомъ и приступъ къ работамъ зависаетъ отъ окончательнаго соглашенія съ означеннымъ комитетомъ. Главныя статьи отпуска составляютъ зерновой хлѣбъ, ленъ, пенька и пр., подвозимые желѣзными дорогами: митавскою, ди-набургскою, псковскою и тукумскою и лѣсъ, сплавляемый по р.р. Западной Двины и Курляндской Аа. Главныя предметы ввоза въ рижскій портъ составляютъ каменный уголь, сельди, искусственныя удобренія, сельскохозяйственныя орудія и машины и пр. Грузооборотъ по заграничной торговлѣ 185,504,000 пуд., каботажной 10,669,000 п., итого 196,173,000 п. Пришло судовъ по заграничному плаванію 1,507 п., каботажному 1,420 п.

Аренбургъ извѣстенъ какъ лечебная станція. До послѣдняго времени условія выгрузки и доставки на берегъ пассажировъ представляли такія неудобства, что многіе больные стали избѣгать его и предпочитать другіе курорты; это обстоятельство чувствительнымъ образомъ отразилось на благоволеніи гор. Аренбурга. Многочисленныя ходатайства объ улучшеніи условій причала пароходовъ, поддерживающихъ сообщеніе съ Аренбургомъ, были, наконецъ, удовлетворены и въ настоящемъ 1896 г. открыта для пользованія, устроенная распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія, у мыса Ромасааръ, рижская пристань, выведенная до 12-футовой глубины. Пристань эта длиною 182,5 саж., шириною 8 саж., весьма удобна для причала пароходовъ, отъ пристани до города, на разстояніи 3,5 верстъ устроена удобная шоссеиная дорога. Устройство пристани устранено существовавшія неудобства.

Либава самый южный русскій портъ въ Балтійскомъ морѣ и самый западный во всей Россіи. Какъ портъ, Либава (Lüba portus) упоминается въ первый разъ въ XIII столѣтіи въ 1263 г. Постройка гавани начата 1 октября 1697 г., въслѣдствіе она нѣсколько разъ расширялась и перестраивалась пока не получила настоящій свой видъ. Исторія постройки либавскаго порта въ высшей степени интересна для интересующагося портвыми дѣломъ техника, такъ какъ здѣсь приходилось рѣшать вопросъ о постройкѣ порта на песчаномъ побережьи, вопросъ, который и въ настоящее время считается однимъ изъ труднѣйшихъ въ области морской техники. Постройка портовыхъ сооружений въ Либавѣ есть непрерывная борьба съ песчаными наносами, борьба въ которой только въ послѣднее время побѣда остается не на сторонѣ моря. Гаванью либавскаго порта служатъ искусственный каналъ, шириною 50 саж., соединяющій Либавское озеро съ Балтійскимъ моремъ и устроенное въ послѣднее время ушпреніе его (ковшъ).—Гавань дѣлится на 5 частей: 1) рейдъ съ глубиною не менѣе 24 футъ.; 2) морской каналъ глубиною 22 футъ.; 3) ковшъ глубиною тоже 22 футъ.; 4) собственно гавань до городского моста глубиною 18—19 футъ. и 5) часть канала между городскимъ и желѣзнодорожнымъ мостами глубиною отъ 13 до 15 футъ.—служитъ для каботажныхъ судовъ. Сооруженія, составляющія либавскій портъ, слѣдующія: 1) южный молъ, идущій на встрѣчу сооруженіямъ военнаго аван-порта; 2) сѣверный молъ; 3) раздѣлительный молъ, составляющій границу между коммерческимъ и военнымъ портомъ, и 5) набережная въ каналѣ и ковшѣ. Въ настоящее время устраиваются рейдовая набережная глубиною 24 футъ. Для поддержания незамерзаемости либавскаго порта, имѣется весьма сильный пароходъ-ледоколъ. Либавскій портъ—конечный пунктъ либаво-романской жел. дор., развитія отъ которой идутъ вдоль набережныхъ. Привозимый желѣзною дорогою зерновой хлѣбъ поступаетъ въ амбары, расположенные вдоль набережныхъ канала. Площадь пола амбаровъ до 60,000 кв. с. Главные предметы ввоза—каменный уголь, сельди, хлопокъ и пр.; главный предметъ вывоза—зерновой хлѣбъ. Грузооборотъ по заграничной торговлѣ 62,803,000 п., по каботажной—7,657,000 пуд., итого 70,460,000 пуд. Пришло судовъ по заграничному плаванію 1,398, по каботажному 534.

Что касается Черного и Азовскаго морей, то здѣсь произведены работы въ нижеслѣдующихъ портахъ: Одесскій портъ до второй половины 1860 годовъ состоялъ лишь изъ двухъ гаваней, доступныхъ для мелкихъ судовъ каботажнаго флота и подвозящихъ грузы лодокъ, съ деревянными набережными протяженіемъ 800 саж.; мѣстомъ стоянки морскихъ судовъ большаго тоннажа служилъ открытый рейдъ, гдѣ грузовыя операціи могли производиться только при благоприятной погодѣ. Въ 1866 г. приступлено было къ углубленію гаваней, а въ 1868 г. къ сооруженію рейдоваго мола, новой гавани и волнолома для защиты отъ N и NO вѣтровъ, а также и къ устройству каменныхъ набережныхъ и гранитныхъ мостовыхъ; въ началѣ 90-хъ годовъ приступлено къ устройству нефтянаго мола; въ настоящемъ году начата постройка особой гавани для каботажныхъ, преимущественно-же для углевозныхъ судовъ, на прострѣвствѣ между новыми и военными молами. Такимъ образомъ, въ настоящее время одесскій портъ состоитъ изъ внутренняго рейда и пяти искусственныхъ гаваней, карантинной, новой, практической, каботажной и нефтяной. Первая четыре гавани прикрыты со стороны моря отъ SO и O каратинными и рейдовыми молами, а отъ N и NO—волноломомъ; недостаткомъ укрыта нефтяная гавань. Глубина внутренней части карантинной гавани 24 ф., наружной—26 ф., новой гавани—26 ф., каботажной—21, практической—26 ф. и нефтяной—24 ф.; внутренній рейдъ имѣетъ глубину отъ 17½ до 35 ф. Вдоль береговыхъ набережныхъ одесскаго порта и по всемъ моламъ проложены желѣзнодорожные пути; кромѣ того устроена деревянная эспланада съ рельсовыми путями, предназначенная для доставленія возможности грузить хлѣбное зерно прямо изъ вагоновъ въ трюмы судовъ при помощи конвейеровъ и головныхъ трубъ. Конвейеровъ имѣется 4. Въ 12 верстахъ отъ порта, на станціи юго-западныхъ ж. д. „Траспольская застава“ сооруженъ обществомъ жел. дор. въ 1890 г. элеваторъ вмѣстимостью до 1½ милл. пуд. Въ одесскихъ гаваняхъ устроено электрическое освѣщеніе, вслѣдствіе чего есть возможность производить ночныя работы по нагрузкѣ и выгрузкѣ судовъ. Для освѣщенія входовъ, въ гавани одесскаго порта устроены необходимые маяки. Водопроводъ устроенъ на всѣхъ молахъ. Для выгрузки угля поставлено 8 паровыхъ передвижныхъ крановъ. Для перекачки керосина частью имѣются, частью устрояются необходимыми приспособленія. Имѣются 3 портовыхъ кухни и 12 отхожихъ мѣстъ; спасательная станція общества спасанія на водахъ и спасительные пункты на всѣхъ молахъ. Для стоянки судовъ Министерствомъ Путей Сообщенія устроена особая гавань съ набережными. Для наблюдений за теченіями, вѣтрами, наносами, колебаніями уровня воды устроена мареографическая станція, въ которой всѣ инструменты самопишущіе; для предупрежденія мореходовъ о наступленіи буръ имѣется телеграфное сообщеніе съ главной физической обсерваторіей и въ портъ поставлена сигнальная мачта для вывѣшиванія штормовыхъ сигналовъ. Въ портъ установлено 18 мертвыхъ якорей. Зимой одесскій портъ иногда покрывается льдомъ въ теченіе около двухъ мѣсяцевъ, но случается, что во время оттепели рейдъ временно очищается ото льда, а съ наступленіемъ морозовъ опять имъ затягивается. За послѣдній пятилѣтній періодъ, въ среднемъ, ежегодно навигаціонныхъ дней было 336. Уровень воды повышается на 2 ф. выше ординара и настолько же падаетъ. Одесскій портъ по своему торговому значенію занимаетъ первое мѣсто во всей Россійской Имперіи. Грузооборотъ пограничной торговлѣ 185.666,000 пудовъ, по каботажной 114.886,000 пудовъ, итого 300.052,000 пудовъ. Пришло судовъ пограничному плаванію 1,456, по каботажному—4,097. Конча описаніе одесскаго порта, инженеръ Лпсовскій отнѣтилъ, что, по развѣрамъ, одесскій портъ значительно превосходить всѣ другіе порты Имперіи. Обладая большою водою площадью, значительнымъ протяженіемъ набережныхъ и совершенными подъѣзными путями; обладая въ достаточной мѣрѣ необходимыми приспособленіями, складами и проч., одесскій портъ, тѣмъ не менѣе, далеко не представляетъ собою вполне

благоустроеннаго порта. Дѣятельность набережныхъ слишкомъ велика, накладные портовые расходы—значительныѣ, суда не всегда могутъ расчитывать найти свободное мѣсто у набережныхъ; случается, что до 30 пароходовъ ожидаютъ очереди, стоя у волнолома. Всѣ эти обстоятельства указываютъ на необходимость дальнѣйшаго расширенія одесскаго порта; Проектъ такого расширенія въ настоящее время составленъ и заключается въ предположеніи устроить новый волноломъ, начинающійся у нефтянаго мола и идущій на встрѣчу рейдовому молу; волноломъ этотъ прикроетъ берегъ Пересыпи между нефтянымъ моломъ и практической гаванью и дастъ возможность развить необходимыя портовые устройства.

Очаковский каналъ въ Дѣлпровско Бугскомъ лиманѣ проорытъ главнымъ образомъ въ интересахъ никлаевскаго коммерческаго порта; онъ имѣетъ длину 7 верстъ 100 саж., ширину отъ 50 до 55 саж., глубину 20 футъ. Къ углубленію канала было приступлено въ 1885 году. Съ основаніемъ въ 1861 г. коммерческаго порта въ Николаевѣ, торговое значеніе его стало быстро возрастать. Существовавшій, такъ называемый очаковский баръ съ глубиной 16 футъ, вызывалъ необходимость перегружать на барѣ почти всѣ пароходы и часть парусныхъ судовъ, причемъ перегрузка эта вызывала накладной расходъ, достигавшій въ годы значительнаго отпуску до 400,000 р. Углубленіемъ очаковскаго бара до 20 футъ. достигли того, что 70% пароходовъ, посѣщающихъ Николаевскій портъ, и всѣ парусныя суда проходятъ по каналу безъ перегрузки. Принимая во вниманіе, что осадка судовъ, посѣщающихъ Николаевъ, достигаетъ въ полномъ грузу 24 ф. и даже, какъ исключеніе, 26 ф., было-бы желательно и глубинѣ канала придать глубину въ 26 ф. Представители николаевской торговли, въ послѣднее время, усиленно ходатайствуютъ объ увеличеніи глубины канала. Николаевскій коммерческій портъ расположенъ съ южной стороны города въ мѣстности, называемой „Полова балка“, и состоитъ изъ открытой въ 1890 г. набережной, длиною 550 саж., предназначенной для заграничной торговли, и изъ каботажной гавани. Рѣка Бугъ противъ порта имѣетъ около 2—2½ версты ширины и постепенно упирается къ устью. Глубина передъ набережной 22 ф. По Бугскому лиману она повсюду также не менѣе 22 ф. Вода солоноватая. Среднее время вскрытія отъ льда—5 марта, а замерзанія—9 декабря, такъ что естественная навигація продолжается въ году 280 дней (239—303). Помощью заведеннаго парохода—ледокола навигаціонный періодъ въ настоящее время удлиненъ. Толщина льда зимою обыкновенно доходить до 6—8 вершковъ, а въ исключительные годы до 13—14 вершковъ. Портовая территорія отъ 44—50 саж. ширины занимаетъ площадь въ 28,800 кв. саж., изъ которыхъ вымощено 13,200 кв. саж. На ней управленіемъ харьково-николаевской желѣзной дороги устроены элеваторъ За портовой территоріей на берегу, возвышающемся на 8—12 саж. надъ р. Бугомъ, расположены по улицамъ Заводской и Мельничной хлѣбные магазины, общаго вмѣстимостью на 1¼ четвертей. По этимъ улицамъ проходятъ пути харьково-николаевской жел. дор. съ развѣтвленіями къ магазинамъ. Изъ города въ портъ ведутъ четыре спуска. Внизу проложена портовая вѣтъ жел. дор. на портовую территорію и на набережныя. Въ портъ имѣется 5 частныхъ подвижныхъ паровыхъ крановъ силою отъ 2—5 тоннъ и одинъ частный же плавучій кранъ силою до 25 тоннъ. Углубленіе передъ набережною пространствомъ ограждено съ востока для защиты отъ заносовъ изъ ручья Поповой балки моломъ или полузапрудой, на головѣ которой помѣщенъ сигнальный огонь. Набережная соединяется съ каботажною гаванью мошеною дорогою. Каботажная гавань состоитъ изъ мола, ограждающаго ее отъ наиболее опасныхъ SWS и SO вѣтровъ. Площадь мола 13,500 кв. саж. Углубленная до 16 футъ водная площадь внутри гавани составляетъ 16,160 кв. саж. На молъ проведена вѣтъ жел. д. Грузооборотъ пограничной торговлѣ 87,461,000 пудовъ, каботажной 5,997,000 пудовъ; итого 93,458,000 пудовъ. Пришло судовъ пограничному плаванію 625, каботажной 688.

Херсонъ — портъ исключительно каботажнаго судоходства, въ „Обзорѣ вѣстной торговли“ не значится заграничнаго вывоза и привоза. Въ 1894 г. изъ херсонскаго порта вывезено каботажнѣе 54.172,000 пудовъ, привезено 3.324,000 пудовъ, а всего сдѣлано грузооборота по каботажной торговлѣ 57.496,000 пудовъ. Въ предметахъ вывоза преобладаютъ хлѣбные грузы (47.619,000 пуд.) и лѣсные товары (4.793,000 пуд.); въ предметахъ привоза — каменный уголь (886,000 пуд.), нефтяные грузы (225,000 пуд.), желѣзо, чугунъ и нафѣлія (311,000 пуд.). Благополучіе и дальнѣйшее развитіе херсонскаго порта вполнѣ зависитъ отъ состоянія устьевъ Днѣпра, естественныя условія которыхъ имѣтъ совершенно не удовлетворяютъ не только потребностямъ морскаго судоходства, но даже потребностямъ судоходства каботажнаго. При тѣхъ 9 футахъ, которые имѣлись до сего времени въ наиболѣе глубокомъ устьѣ Днѣпра, Збурьевскомъ, большая часть грузооборота херсонскаго порта совершается даже не на каботажныхъ судахъ, а на баржахъ, слѣдующихъ за буксирными пароходами. Хлѣбные грузы перевозятся такимъ образомъ мимо Херсона въ Одессу, откуда уже отправляются за границу. Вполнѣ естественнымъ поэтому издавна повторяющіеся ходатайства: а) производителей хлѣба и торговаго сословія о такомъ улучшеніи устьевъ Днѣпра, которое обратило-бы Херсонъ въ морской портъ и освободило-бы весь, тяготящій къ нижнему Днѣпру, край отъ зависимости отъ одесскаго рынка и б) представителей судоходства о хотя-бы такой глубинѣ въ устьяхъ, при которой каботажнымъ судамъ обезпеченъ былъ выходъ и входъ въ р. Днѣпръ. Ходатайства эти доведены были до Высочайшаго свѣдѣнія во всеподданнѣйшемъ отчетѣ херсонскаго губернатора за 1893 г. съ поясненіемъ необходимости производства просимыхъ работъ по улучшенію днѣпровскихъ устьевъ, на что послѣдовала Высочайшая Его Императорскаго Величества отмѣтка: „Вполнѣ согласенъ“. Составленный и привозимый нынѣ въ исполненіе проектъ улучшенія судоходныхъ условій устьевъ Днѣпра, выгнѣтъ въ виду углубленія гирла Рвачъ до 17½ фут. Длина канала въ лиманѣ 11 верстъ, длина расчистки въ Рвачѣ около 8 верстъ. Относительно проектированной глубины надлежитъ замѣтить, что для удовлетворенія заявленныхъ ходатайствъ — устроить въ Херсонѣ морской портъ, надлежало-бы сразу задаться глубиною въ 22 ф. или, по крайней мѣрѣ въ 20 ф. Ставить себѣ сразу подобную задачу Министерству Путей Сообщенія, однако, не рѣшается; — 17½ ф. это естественная глубина въ лиманѣ отъ Станислава до начала очаковскаго канала. Поэтому всякое увеличеніе глубины въ устьяхъ Днѣпра свыше 17½ ф. потребуетъ одновременно и устройства еще особаго морскаго канала въ указанной части лимана на протяженіи 25 верстъ, а слѣдовательно, значительно, увеличитъ стоимость предпріятія, между тѣмъ, пока не будетъ выяснено — какихъ ежегодныхъ затратъ требуетъ поддержаніе въ устьяхъ рѣки хотя бы 17½ фут. глубины, неосторожно было-бы рѣшаться на большіе расходы, тѣмъ болѣе, что принятая глубина будетъ вполнѣ достаточна для каботажныхъ судовъ, на которыхъ будутъ развѣзены изъ Днѣпра по портамъ Чернаго и Азовскаго морей — хлѣбъ и хлѣбъ и привозиться будутъ уголь, нефтяные продукты и проч. Доступъ къ Херсону для судовъ такой осадки дастъ сильный толчекъ развитію здѣсь каботажнаго судоходства. Выгнѣтъ съ тѣхъ 17½ футовая глубина открыть доступъ къ Херсону и пароходамъ морскаго плаванія, которые, принявъ въ Херсонѣ часть груза, могутъ догружаться до полной своей осадки въ Очаковѣ или Одесѣ.

Ялта не имѣетъ торговаго значенія — это климатическое мѣсто. Пароходы Р. о. п. и т. и Россійскаго общества поддерживаютъ срочное почтовое и пассажирское сообщеніе. Кромѣ того, Ялту посѣщаютъ часто яхты Императорской Фамиліи и ихъ конвоиры; число собирающихся въ Ялтѣ каботажныхъ судовъ доходитъ до 25. Въ 30-хъ годахъ былъ построенъ отъ мыса св. Іоанна молъ 45 саж. длиною изъ каменной наброски, вскорѣ разрушенный бурями, отъ него осталась лишь подводная гряда камней. Въ 1888 г. приступлено къ постройкѣ новаго мола. Чтобы сраз-

мѣрить затраты со значеніемъ гор. Ялта, задача была ограничена устройствомъ морской пристани, укрытой отъ господствующихъ восточныхъ вѣтровъ и дающей возможность глубоководнымъ судамъ швартоваться къ набережнымъ. Для достиженія этой цѣли отъ мыса св. Іоанна къ юго-западу сооруженъ молъ длиною 147 саж., шириною 10 саж.; 100 п. с. его внутренней стороны представляютъ набережную глубиною въ 23 ф. Для каботажа устроено 60 п. с. набережныхъ вдоль берега глубиною 13-14 ф., дагѣ къ устью р. Дерекой идти болѣе мелкая набережная. Засыпкою между набережной и берегомъ образована портовая территория, площадью около 3,000 кв. с.

Геодосійскій портъ, устройствомъ котораго предполагали замѣнить южную бухту севастопольскаго порта, отходящую въ распоряженіе морскаго вѣдомства, открытъ въ 1895 г. Работы исполнены съ полнымъ успѣхомъ; портъ состоитъ изъ двухъ моловъ — защитнаго длиною 300 саж. и широкаго, обдѣланнаго набережными, для приставанія судовъ, вдоль берега устроены тоже набережныя; всего для причала судовъ имѣется таковыхъ 525 п. с. съ глубиною въ 24 ф., къ которымъ примыкаетъ около 44,000 кв. саж. портовой территоріи. Оборудование порта производится въ настоящее время управленіемъ желѣзной дороги и заключается въ прокладкѣ рельсовыхъ путей и въ устройствѣ складовъ для хлѣба и проч. товаровъ. Въ портѣ устроена казенная пристань для срочныхъ и грузовыхъ пароходовъ; кромѣ того имѣется еще пристань Р. о. п. и т., въ которой пристають какъ пассажирскіе, такъ и грузовые пароходы этого общества. Хотя южная бухта севастопольскаго порта еще до сихъ поръ не закрыта для коммерческихъ судовъ, тѣмъ не менѣе, съ открытіемъ геодосійскаго порта обороты его замѣтно возросли. Грузооборотъ 1894 г. по заграничной торговлѣ 8.770,000 п., каботажной 3.525,000 п., итого 12.295,000 п. Пришло судовъ по заграничному плаванію 122, каботажному 796.

Керчь-еникальскій каналъ имѣлъ цѣлью устранить неудобства для прохода заграничныхъ и большихъ каботажныхъ судовъ, слѣдующихъ съ хлѣбными грузами и съ каменными углемъ изъ азовскихъ портовъ въ Черное море. Въ 1890 г. окончены работы по расширенію канала до 50 саж. и углубленію его до 19 фут., на протяженіи 10,28 верстъ. Кромѣ того, углублены до 20 ф. павловская балка и до 19 мелъ, расположенная передъ входомъ въ каналъ со стороны Чернаго моря. Устройство канала достигнуто уменьшеніемъ отруски товаровъ и плаваніе по каналу сдѣлалось болѣе удобнымъ.

Бердянскій портъ составляютъ волноломъ длиною 300 саж. и деревянная пристань. Портъ посѣщается какъ каботажными, такъ и заграничными судами; послѣдніе принимаютъ грузы на рейдѣ, въ 2½ верстахъ отъ берега. Линія причала пристани 70 п. с., здѣсь нагружаются подводныя лодки (дубы) и мелкія каботажныя суда. Въ настоящее время въ Бердянскѣ производится городскимъ управленіемъ работы по дальнѣйшему расширенію порта, заключающіяся въ устройствѣ западнаго мола съ набережными, береговыхъ набережныхъ и въ углубленіи до 12 ф. всей водной площади между волноломомъ и береговыми набережными. Работы эти производятся за счетъ заключеннаго городомъ займа, обезпеченнаго особымъ сборомъ съ привозимыхъ и отвозимыхъ товаровъ. Грузооборотъ по заграничной торговлѣ — 15,735,000 п., каботажной 4,204,000 п. Пришло судовъ по заграничному плаванію 217, каботажному 1,112. Мариуполь имѣетъ два порта — старый и новый. Старый портъ, находящійся въ чертѣ города и состоящій изъ набережной длиною 260 с., устроенной на правомъ берегу р. Кальмуса у его устья, и устроеннаго въ 1887 году ковша, защищеннаго отъ ледохода дамбою, для зимовки судовъ. Этотъ портъ мало доступенъ для болѣе крупныхъ судовъ, вслѣдствіе бара, заграждающаго входъ въ рѣку; глубина на барѣ, несмотря на періодическія расчистки, часто бываетъ меньше 5 фут. Этотъ портъ имѣетъ однако большое значеніе, такъ какъ изъ него, помощью подводныхъ лодокъ, вывозятся на рейдъ большая часть зерновыхъ продуктовъ, которые мариупольскій

портъ отправляетъ за границу. Новый портъ расположенъ къ западу отъ города у Зинцевой балки, разстояние отъ порта до города около 5 верст. Онъ началъ въ 1886 г. и оконченъ въ 1890 г.; при устройствѣ его преслѣдовались, главнымъ образомъ, цѣль облегчить и удешевить отправку каменнаго угля донецкаго бассейна. Глубина новаго порта 14 фут.; водная площадь около 250,000 кв. с. или 1 кв. верста. Вѣншія сооружения или молы имѣютъ длину 1,610 саж. или болѣе 3 версты; протяженіе набережныхъ въ портѣ 400 п. с., кромѣ того, имѣется спускъ длиной 55 с. для вытаскиванія лодокъ, судовъ и лѣса; вдоль набережныхъ устроена мостовая шириною 9,5 саж. Внутреннимъ волноломомъ и моломъ (длиною 256,5 п. с.) гавань дѣлится на двѣ части: передовой портъ и внутреннюю гавань. Навигация продолжается въ среднемъ отъ конца марта до половины ноября. Новый портъ соединенъ съ городомъ шоссею дорожною длиной 4,85 верст.; отъ ст. Мариуполь, донецкой жел. дор., къ порту, проведена желѣзнодорожная вѣтвь длиной 3,85 верст. На портовой территоріи устроена сѣть рельсовыхъ путей, общимъ протяженіемъ до 9,5 верст., для подачи вагоновъ къ набережнымъ, углеопрокидывателямъ, складамъ угля, хлѣбнымъ амбарамъ и для сортировки поѣздовъ. Для погрузки на суда угля устроены два гидравлическихъ углеподъемна, которые выгружаютъ уголь непосредственно изъ вагона въ трюмъ судна; каждый изъ нихъ можетъ выгрузить въ день отъ 100 до 140 вагоновъ; плата за выгрузку взимается по 1 р. съ вагона. Почти половина всей набережной отведена подъ нагрузку угля; прилегающая территорія отдается подъ склады угля. Входъ въ портъ освѣщенъ двумя маяками V разряда; внутреннѣе молъ и волноломъ обозначаются простыми фонарями зеленого и бѣлаго цвѣта. Выше было упомянуто, что новый портъ былъ открытъ для судоходства въ концѣ 1889 года; торговое и судоходное движеніе въ немъ быстро возрастаетъ; въ 1890 г. грузооборотъ новаго порта былъ 6.770,000 пуд., пришло 416 судовъ; въ 1895 г. грузооборотъ почти достигъ 22.467,000 пуд., въ приходѣ было 834 судна (18.400,000 п. угля), количество ежегодно зимующихъ судовъ достигаетъ 130.

Таганрогскій портъ состоитъ изъ двухъ моловъ—сѣвернаго и южнаго, ограждающихъ Новый бассейнъ; даѣе слѣдуетъ Петровскій бассейнъ; оба эти бассейна углублены до 9,5 ф.; ремонтный бассейнъ находится еще въ постройкѣ, въ немъ предполагается устроить приспособленія для починки судовъ. Постройка таганрогскаго порта начата еще Петромъ Великимъ, остатки моловъ его постройки видны еще до сихъ поръ. Линією причала для грузящихся судовъ служатъ наружная сторона сѣвернаго мола, часть воронцовской набережной отъ корня сѣвернаго мола до конторы пароходства Стороженко по длине 224 п. с. и набережная въ бассейнахъ длиной 429 п. с.; къ набережнымъ бассейновъ прилежатъ обширная территорія—еще до сихъ поръ необорудованная. Общая длина портовыхъ рельсовыхъ путей—1 верст. 180 с. въ таганрогскомъ портѣ наблюдается очень сильное колебаніе уровня воды, зависящее отъ направленія и силы вѣтровъ: при сильномъ NO уровень воды повышается на 5 ф. отъ 0 рейки и при SW поднимается до 10 футъ выше его. Вторая особенность таганрогскаго порта это удаленность рейда почти на 40 верстъ отъ гавани. Главная дѣятельность порта заключается въ отправкѣ зерновыхъ грузовъ—пшеницы, ячменя, ржи, сушенъ и льна, которые грузятся въ портъ на паровыя баржи и парусныя шхуны съ осадкою отъ 5-8 фут. и направляются на рейтъ, гдѣ перегружаются на заграничныя суда. Кромѣ того, отправляется уголь отъ 2 до 4 милл. пудовъ. Грузооборотъ по заграничной торговлѣ 29.225,000 п., каботажной 2.866,000 п., всего 32.091,000 пуд.

Въ Анапѣ устроена пристань длиной около 85 п. с.; сначала эта пристань была устроена изъ дерева, но послѣ поврежденія ея морскими червемъ она перестроена въ каменную. Пристань доходитъ до 13 фут. глубины и служитъ для причала парусныхъ каботажныхъ судовъ, которыхъ приходитъ, въ среднемъ, 34 въ годъ; кромѣ того, Анапу посѣщаютъ срочные пароходы Р. о. п. и т. Россійскаго общества; иностран-

ныхъ пароходовъ бываетъ, въ среднемъ, 5. Грузооборотъ по заграничной торговлѣ 329,104 п., каботажной 474,388 п. этого 803,492 п.

Въ Сухумѣ Министерствомъ Путей Сообщенія устроена желѣзная сквозная пристань длиной 22 с., ширину 2,5 саж. въ узкой части и 4 саж.—въ широкой; пристань доходитъ до 7 фут. глубины и служитъ для приставанія мелкихъ судовъ. Пристань эту предполагено выдвинуть до глубины 19 ф., приспособивъ ее для приставанія пассажирскихъ и грузовыхъ пароходовъ.

Въ Туапсе въ настоящее время производится работы по устройству мола—пристани, которая, имѣя сомнѣнія, нѣсколько улучшить весьма неблагоприятныя морскія условія туапсинскаго рейда. Туапсе имѣетъ значеніе, какъ центральный пунктъ восточнаго берега Чернаго моря, соединенный съ Майкопомъ шоссею дорожною, черезъ весьма невысокій гойтскій переваль. Грузооборотъ въ настоящее время ничтожный.

Новороссійская бухта ядется въ материкъ ото-юга востока къ сѣверо-западу, занимая пространство въ 42 кв. версты; ширина входа въ бухту между мысомъ Дообъ и Суджускою косой 8 верстъ; длина бухты отъ м. Дооба до р. Цемеса—14 верстъ. На мѣстѣ устроеннаго порта бухта суживается и между корнями моловъ имѣетъ ширину въ 2¼ версты. Рѣчка Цемесъ не несетъ въ бухту заносовъ, такъ какъ близъ устья протекаетъ по низменной болотистой мѣстности, гдѣ имѣетъ весьма малое паденіе, а потому наносы осаждаются равнѣе достиженія или устья. Гораздо больше наносовъ даютъ горныя рѣчки, протекающія черезъ городъ, главнымъ же образомъ рѣчка впадающая въ адиратейства. При продолжительныхъ дождяхъ р. Цемесъ выступаетъ изъ береговъ и затопляетъ всю низменность. Низменность эта состоитъ на значительную глубину изъ жидкаго ила съ небольшою примѣсью изъ глыбы и ракушки; ниже этого слоя залегаетъ твердая скала. Глубина воды въ бухтѣ (до 90 ф.), за исключеніемъ 3 балокъ, вполне достаточная для самыхъ большихъ судовъ; въ настоящее время балки эти обозначены вѣхами, а входы въ бухту маяками и створами. Новороссійская бухта открыта отъ юго-востока до юго-запада; развиваемое этии вѣтрами волненіе довольно сильно. Господствующій вѣтеръ въ бухтѣ NO, переходящій въ бору. Боромъ называется сильный сѣверо-восточный вѣтеръ съ порывами, направленіе которыхъ мѣняется отъ сѣвера къ востоку; этотъ вѣтеръ имѣетъ значительный уклонъ къ горизонту, производитъ короткія, крытыя волны, вершины которыхъ, заворачиваясь по вѣтру, покрываются пѣной. Срываемиы вѣтромахъ съ поверхности моря брызги уносятся далеко и низко, при морозѣ, достигаящемъ до 18° Ц., производятъ обледененіе судовъ и прибрежныхъ предметовъ. Въ новороссійской бухтѣ построены слѣдующія сооруженія: а) восточный и западный молы, длиной каждый по 500 с.; молы эти защищаютъ огражденную ими часть бухты въ 3½ кв. версты отъ морскихъ вѣтровъ; входъ имѣетъ ширину—175 с. и глубину 35 ф. Вдоль сѣверо-восточнаго берега, примыкая къ молу, устроена набережная длиной 240 с., глубиною 24 ф.; портовая территорія въ 4 дес., имѣетъ достаточно мостовыхъ и около 4 верстъ рельсовыхъ путей. Кромѣ того, благодаря устройству моловъ, весь берегъ достаточно защищенъ отъ волненія и можетъ быть утилизированъ для устройства пристаней. На сѣверо-западномъ берегу бухты имѣется 7 пристаней для приставанія морскихъ судовъ;—изъ нихъ первая служитъ для пароходовъ Р. о. п. и т., вторая служить исключительно обществу „Русскій Стандартъ“ для отправки нефти; остальные 5 пристаней построены обществомъ владикавказской жел. дор., пристани эти выведены до глубины 25 ф. и первыя четыре служатъ для нагрузки зерновыхъ, а послѣдняя—нефтяныхъ грузовъ. Тѣмъ-же обществомъ жел. д. устроена цѣлая сѣть амбаровъ, грандіозный элеваторъ—откуда грузка зерна производится механически, помощью транспортовъ, приводимыхъ въ движеніе электрическими двигателями. Имѣя въ виду, что Новороссійскъ расположенъ въ сторонѣ отъ порта и въ 4 верстахъ отъ ст. жел. дороги, являясь какъ

бы отбѣзаннымъ отъ нихъ и лишаясь, такимъ образомъ, своей законной доли участія въ ихъ экономическомъ ростѣ и преемствѣ, Министерство Путей Сообщенія предполагаетъ въ будущемъ году приступить къ устройству портовой территоріи и пристани у самаго города. Грузооборотъ по заграничной торговлѣ—30.620,000 пуд., каботажной—7.150,000 пуд., итого 37.770,000 пуд. Пришло судовъ по заграничному плаванію—306, каботажному—788.

Потійскій портъ расположенъ въ морѣ къ сѣверу отъ праваго, такъ называемаго сѣвернаго рукава р. Ріона. Портъ защищенъ двумя молами—сѣвернымъ, длиною 441 саж. и южнымъ длиною 282,5 саж., между молами проходъ въ 48 саж. Общая водная площадь гавани—65,000 кв. саж., дѣлится среднимъ моломъ, длиною въ 140 саж., на передовую портъ и гавань. Для нагрузки и выгрузки товаровъ служатъ только сѣверная сторона средняго мола; южная сторона, для предохраненія отъ разрыва волненіемъ, имѣетъ подшиву, прикрытую наброскою изъ массивовъ. Вся каботажная торговля сосредоточивается на среднемъ молѣ, при длинѣ линіи причала въ 120 саж. Заграничная торговля сосредоточена на части сѣвернаго мола параллельной берегу, на протяженіи 170 саж., считая отъ головы. Глубина у входа доходитъ до 30 фут., вдоль линіи причала сѣвернаго мола 25—20 фут., въ передовомъ портѣ 18 фут., а въ гавани 18 и 16 фут. По сѣверному молу проложенъ рельсовый путь и вагоны подаются непосредственно къ борту судовъ; по среднему молу проложены двѣ пары рельсовъ. Грузы къ потійскому порту доставляются закавказскою ж. д. и мелкими каботажными судами—моремъ и по р. Ріону, которая судоходна на протяженіи 80 верстъ. Потійскій портъ открытъ для судоходства круглый годъ, но при сильныхъ W и SW вѣтрахъ разводится настолько большое волненіе, что стоянка судовъ въ передовомъ портѣ становится невозможною, а въ гавани—опасною. Портъ снабженъ въ достаточной мѣрѣ причальными бочками и тумбами; входъ обозначенъ створными огнями. Для склада товаровъ имѣются открытыя площади и магазины. Мѣстность отъ порта до станціи ж. д., на протяженіи 2 верстъ ровная и болотистая, мѣстами она занята складами марганца и каменнаго угля, амбарами для зерна, кукурузы и проч. Главными предметами отпускной торговли служатъ: марганецъ, хлѣбъ, льнъ, хлопокъ и проч. Грузооборотъ по заграничной торговлѣ—12.547,000 пуд., каботажной—11.762,000 пуд., итого 24.309,000 пуд. Пришло судовъ заграничнаго плаванія—117, каботажнаго—493. Печальная репутація потійскаго порта, какъ вслѣдствіе неудачнаго расположенія входа, такъ и вслѣдствіе крайней ограниченности причальныхъ линій, ставитъ на первую очередь вопросъ о коренномъ переустройствѣ порта. Въ Министерствѣ Путей Сообщенія имѣются уже разработанные проекты улучшенія порта, заключающіеся въ вырытіи въ берегу особаго бассейна съ набережными и въ закрытіи существующаго входа и открытіи новаго на ССЗ. Батумъ расположенъ на плоскомъ берегу моря, возвышающемся въ среднемъ немного болѣе 1 саж. надъ уровнемъ моря. Сѣ. В. и Ю. В. низменность, на которой расположенъ городъ, ограничена отрогами Аджарскихъ горъ. Стекающіе съ горъ ручьи и рѣчки заболачиваютъ почти всю низменную мѣстность, которая тянется между городомъ и подножіемъ горъ; изъ этихъ рѣкъ можно упомянуть р. Чорохъ, впадающую въ море въ 7 верстахъ отъ города и р. Борухану, протекающую по окраинѣ города и впадающую въ бухту за нефтянымъ моломъ. Дно и берега бухты состоятъ почти исключительно изъ гравія съ небольшою примѣсью глины и ила. Волота, окружающія городъ, порождаютъ сильныя лихорадки. Преобладающій вѣтеръ въ Батумѣ SW, неопасный для судовъ, такъ какъ развиваемое имъ волненіе проходитъ мимо бухты. Наиболѣе опаснымъ вѣтромъ является NW, который разводитъ волненіе въ самой бухтѣ и заставляетъ прекращать операціи по разгрузкѣ и выгрузкѣ. Количество осадковъ въ Батумѣ весьма значительно и достигаетъ 2,193 мм. Въ батумской бухтѣ имѣются слѣдующія портовые устрой-

ства: а) нефтяная гавань, состоящая изъ мола длиною 377 саж. и береговыхъ набережныхъ; набережными на молѣ пользуются наливные суда, для чего вдоль мола уложены отъ керосиновыхъ резервуаровъ, разными фирмами, 19 линій трубъ, изъ которыхъ каждая, въ назначенныхъ для сего 3 мѣстахъ, имѣетъ отроки, оканчивающіеся у причальной линіи—кранами; береговыми набережными пользуются для нагрузки тарныхъ грузовъ (керосинъ въ ящикахъ) и для выгрузки материаловъ, служащихъ для выдѣлки ящиковъ и жестянокъ для отравленія керосина. Рядомъ съ нефтяною гаванью въ настоящее время устраивается каботажная гавань. Кромѣ того, имѣются отдѣльныя пристани у городского берега для пароходовъ и подвозныхъ судовъ (магонъ); всѣхъ пристаней 17, изъ которыхъ болѣе значительныя принадлежатъ русскому обществу пароходства и торговли и российскому обществу. Ватумскій портъ пока мало оборудованъ. Грузооборотъ по заграничной торговлѣ 56.321,000 пуд., каботажной 18.184,000 пуд., итого 74.505,000 пуд. Пришло судовъ заграничнаго плаванія 772, каботажнаго 589.

Изъ портовъ Каспійскаго моря можно указать только на „Петровскъ“, гдѣ казною произведены нѣкоторыя работы. Въ остальныхъ портахъ почти никакихъ работъ не производилось, если не считать исполняемыхъ въ довольно скромныхъ размѣрахъ землечерпательныхъ работъ по расчисткѣ розсыпей Бахтемировскаго хода въ устьяхъ р. Волги. Петровскій портъ расположенъ на западномъ берегу Каспійскаго моря, имѣетъ водную площадь въ 63,000 кв. саж.; вслѣдствіе довольно сильнаго отложенія наносовъ, какъ съ вѣшной стороны порта, такъ и внутри онаго, свободное пространство, могущее служить безопасной и удобной стоянкой для судовъ съ осадкою отъ 10 до 12 фут., не превышаетъ 40,000 кв. саж., причемъ суда принуждены, въ большинствѣ случаевъ, останавливаться вдаль отъ причальныхъ линій порта, товары же перевозятся къ пристанямъ на мелкихъ судахъ. Важнѣйшія сооруженія порта—это молы сѣверный и южный и пристани, первый длиною 251,5 саж., второй 444,5 саж.; молы устроены изъ каменной наброски, прикрытой, въ мѣстахъ дѣйствія волненія, каменными глыбами. Изъ пристаней наибольшее значеніе имѣютъ казенная пристань Т-образной формы и новая пристань общества „Кавказъ и Меркурій“. Нынѣ, какъ извѣстно, петровскій портъ соединенъ рельсовымъ путемъ съ владикавказскою жел. дор., причемъ торговое его значеніе быстро возрастаетъ. Общество желѣзной дороги уложило необходимыя портовые рельсовые пути, устроило склады и въ настоящее время оканчиваетъ устройство набережныхъ вдоль сѣвернаго мола и вдоль берега между этимъ моломъ и казенною пристанью. Для расчистки наносовъ Министерство Путей Сообщенія завело необходимыя землечерпательныя средства. До проведенія желѣзной дороги петровскій портъ имѣлъ незначительный грузооборотъ. Въ 1894 г. грузооборотъ порта достигъ 12.138,000 п. Въ приходѣ было 921 судно.

Изъ всего изложеннаго видно, что переустройство нашихъ портовъ коснулось главнѣйшихъ пунктовъ, ограничиваясь во второстепенныхъ портахъ лишь самыми необходимыми работами. Тѣмъ не менѣе и эти послѣдніе порты заслуживаютъ особаго вниманія; большое число такихъ портовъ настоятельно требуютъ упорядоченія ихъ состоянія; безъ таковыхъ улучшеній не разовьется каботажное судоходство вдоль нашихъ береговъ и не станетъ на ноги собственный нашъ торговый флотъ. Въ настоящее время Министерствомъ Путей Сообщенія произведены изысканія и разработаны проекты сооруженій въ нѣкоторыхъ второстепенныхъ портахъ, какъ-то: въ Анапѣ, Ейскѣ, Темрюкѣ, Генчискѣ, Керчи, Евпаторіи, въ устьяхъ Днѣстра и въ килійскомъ устьѣ Дуная и проч. Для ознакомленія желающихъ съ состояніемъ нашихъ портовъ и съ произведенными работами—комиссія по устройству коммерческихъ портовъ издаетъ отдѣльными выпусками особые описанія портовъ („Материалы для описанія русскихъ портовъ“); такихъ выпусковъ до настоящаго времени

издано XX¹⁾; кроме того, изданъ „Атласъ русскихъ коммерческихъ портовъ“.

Развитіе портового дѣла въ Россіи относится лишь къ послѣднему тридцатилѣтію, а главная масса работъ — даже къ послѣднему десятилѣтію. Такое развитіе портового дѣла не было вовсе предусмотрено существовавшею организациею вѣдомства путей сообщенія; въ немъ не было ни особаго центрального учрежденія для руководства портовымъ дѣломъ, ни особыхъ мѣстныхъ постоянныхъ учреждений, къ обязанности которыхъ относилось-бы не только производство новыхъ работъ въ портахъ, но и ремонтное содержаніе оконченныхъ постройкою сооружений, а равно и систематическое удовлетвореніе предъявляемыхъ къ портамъ требованій. До сего времени Министерство Путей Сообщенія возлагало мѣстное заведѣваніе работами въ портахъ и оконченными въ нихъ сооружениями на особые временныя управленія. Высшее руководство этимъ дѣломъ возложено на временную комиссію по устройству коммерческихъ портовъ. Установленію постоянной организациі этого дѣла препятствовала та неопредѣленность, съ которою долго связаны были всѣ вопросы, относящіеся вообще до порядка заведѣванія торговыми портами. Неопредѣленности этой положенъ былъ конецъ изданіемъ Высочайше утвержденнаго 7 мая 1891 г. „Положенія объ административномъ заведѣваніи торговыми мореходствомъ и о портовой полиціи въ приморскихъ торговыхъ портахъ Имперіи“, вводимаго нынѣ постепенно въ главныхъ нашихъ портахъ. При установленіи, по этому положенію, новыхъ органовъ специальной портовой полиціи въ вѣдѣніи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, Государственный Совѣтъ, однако, разъяснилъ, что въ число обязанностей этихъ новыхъ органовъ вовсе не входитъ строительная дѣятельность, направленная къ благоустройству порта, каковая дѣятельность остается на обязанности вѣдомства путей сообщенія. Государственный Совѣтъ находилъ притомъ, что „за утвержденіемъ нынѣ новой организациі портового управленія, необходимо озаботиться скорѣйшимъ устройствомъ технического надзора въ торговыхъ портахъ. Во многихъ изъ нихъ, — говорится въ журналѣ Государственного Совѣта, — попеченіемъ правительства воздвигнута миллионныя сооружения и приспособленія для облегченія судоходства. Сооруженія эти должны быть поддерживаемы въ исправности. Съ другой стороны, многие порты настоятельно нуждаются въ улучшеніи существующихъ въ нихъ для судоходства природныхъ условий и искусственныхъ приспособленій. Правильное и систематическое удовлетвореніе всѣхъ этихъ важныхъ потребностей окажется обеспеченнымъ только съ устройствомъ строительной части въ торговыхъ портахъ“.

По этимъ основаніямъ, тѣмъ-же Высочайше утвержденнымъ 7 мая 1891 г. мѣняемъ, Государственный Совѣтъ положилъ предоставить Министерству Путей Сообщенія выработать, и представить на уваженіе Государственному Совѣту, по надлежамъ, съ кѣмъ слѣдуетъ, сношеніи, предположенія объ устройствѣ въ приморскихъ торговыхъ портахъ Имперіи мѣстныхъ учреждений вѣдомства путей сообщенія и объ отношеніяхъ ихъ къ портовому управленію Министерства Внутреннихъ Дѣлъ. Предположенія эти уже выработаны въ Министерствѣ Путей Сообщенія и сообщены подлежащимъ вѣдомствамъ на заключеніе. По самому своему характеру, портовые сооружения болѣе всѣхъ другихъ требуютъ спеціальнаго изученія всѣхъ явленій и мѣстныхъ условий, съ коими приходится имѣть дѣло. Морское волненіе, подводныя теченія, измѣненія горизонтовъ воды, ледоходъ, наносы, измѣненія очертанія береговъ и т. п. явленія до сего времени не дають еще возможности приложить точные математическіе методы къ проектированію начертаній и типовъ портовыхъ сооружений. Явленія эти изучаются лишь опытнымъ путемъ; при крайнемъ притомъ разнообразіи тѣхъ естественныхъ условий, которыя влияют на то или иное рѣшеніе портовыхъ вопросовъ, безусловно необходимы изслѣдованія мѣстныя, по возможности многолѣтнія, производимыя лицами, спеціально посвятившими себя портовому дѣлу. Безъ

кадра опытныхъ въ портовомъ дѣлѣ инженеровъ немислимо избѣжать серьезныхъ ошибокъ при начертаніи новыхъ сооружений, — ошибокъ, которыя, при высокой стоимости портовыхъ сооружений, тяжело отзываются на государственномъ казначействѣ, не говоря уже о трудно исчисляемыхъ потеряхъ торговли и судоходства, проистекающихъ отъ неудачнаго и несвоевременнаго исполненія работъ. Учрежденіе постоянныхъ органовъ вѣдомства путей сообщенія для заведѣванія техничекою частью въ приморскихъ торговыхъ портахъ дастъ возможность поставить болѣе правильно и вопросъ о такъ называемомъ „оборудованіи портовъ“, т. е. снабженіи ихъ механическими приспособленіями для перегрузки товаровъ, складными помѣщеніями и рельсовыми путями, съ установленіемъ надлежащей эксплуатаціи такого рода сооружений и приспособленій. Заботы объ этомъ не были чужды Министерству Путей Сообщенія въ теченіе послѣднихъ лѣтъ: большая часть оконченныхъ постройкою портовыхъ сооружений оборудовалась, въ мѣрѣ возможности, распоряженіемъ названнаго Министерства, частью на средства казны (механическія приспособленія для перегрузки угля въ Мариуполѣ), частью на средства примыкающихъ къ портамъ желѣзныхъ дорогъ (экспланадная вѣтъ въ Одессѣ, хлѣбные элеваторы въ Ревелѣ и Николаевѣ, элеваторы, склады и пристани въ Новороссійскѣ, склады въ Феодосіи), частью, наконецъ, частною предпринимчивостію (элеваторъ въ Петербургѣ, приспособленія для налива морскихъ судовъ нефтяными грузами въ Вагумѣ). Выше уже было объяснено, какія требованія нынѣ предъявляются въ портахъ по отношенію къ внутреннему ихъ устройству; въ виду этихъ требованій, въ заграничной практикѣ оборудованіе портовъ считается уже неотъемлемою ихъ принадлежностью. Это вполне понятно, потому что благоустройство портовъ, при коемъ производство въ нихъ всѣхъ перегрузочныхъ операцій было-бы ускорено и удешевлено до предѣловъ возможности, нерѣдко можетъ быть достигнуто съ меньшими затратами на возведеніи новыхъ сооружений, а путемъ надлежащаго оборудованія и разумной эксплуатаціи существующихъ уже сооружений. Между тѣмъ, нельзя не замѣтить, что дѣло оборудованія нашихъ портовъ далеко не получило того развитія, которое получила собственно строительная дѣятельность въ портахъ, и что дѣятельность Министерства Путей Сообщенія въ указанномъ отношеніи имѣла нѣсколько случайный характеръ. Это было неизбежно — при отсутствіи признанныхъ законовъ постоянныхъ органовъ Министерства Путей Сообщенія въ портахъ и, главное, при отсутствіи въ законахъ прямыхъ указаній на обязанность и право этого Министерства распоряжаться эксплуатаціею тѣхъ специальныхъ устройствъ, которыя воздвигаются въ портахъ съ цѣлью передачи грузовъ съ внутреннихъ путей на морскіе и наоборотъ. Законодательство наше вообще еще не знаетъ совершеннаго порта съ нуждами его эксплуатаціи. Законъ 7 мая 1891 г. о портовой полиціи не могъ восполнить этого пробѣла, такъ какъ эксплуатація портовъ вовсе не исчерпывается мѣрами полицейскаго характера.

Движеніе цѣнъ въ январѣ 1897 года.

Со второй половины минувшаго года „Вѣстникъ Финансовъ“ ежемѣсячно даетъ сопоставленіе цѣнъ на русскихъ и иностранныхъ рынкахъ на главнѣйшіе товары, причѣмъ за основаніе для сравненія брались отѣтки за іюнь 1896 года. Нынѣ имѣются въ нашемъ распоряженіи цѣны, собранныя по однообразной программѣ, за полугодіе, въ виду этого за основаніе для опредѣленія движенія цѣнъ мы будемъ принимать не отѣтки одного мѣсяца (іюнь 1896 г.), а всего второго полугодія 1896 года.

Январскій „сводъ цѣнъ“ въ своихъ итогахъ отмѣчаетъ повышеніе отѣтокъ на главнѣйшіе товары, сравнительно съ средней за второе полугодіе 1896 г. цѣной, на 1,00%. Изъ отдѣльныхъ товаровъ въ цѣнѣ повысились хлѣба, маслич-

1) На-дняхъ выходитъ и XXI.

ный сѣмена, сахаръ-сырецъ, скоть, сало, керосинъ и нефтяные остатки, желѣзо и мѣдь, а понизились льняное масло, прядильные материалы, нефть, чай, кофе, спиртъ, каменный уголь и чугунъ. Движеніе цѣнъ для главнѣйшихъ товаровъ опредѣляется слѣдующими сопоставленіями отбѣтокъ среднихъ за полугодіе 1896 г. съ январскими, въ процентахъ, принимая полугодичныя среднія за 100:

	Средняя за 2 полугодіе 1896 г.	Январь 1897 г.
Пшеница	100	110,3
Рожь	100	118,5
Овесъ	100	105,7
Пшеничная мука	100	108,08
Сѣмя льняное	100	101,8
" рапсовое	100	114,3
Масло льняное	100	98,4
Ленъ	100	97,9
Пенька	100	98,3
Хлопокъ	100	91,1
Шерсть	100	99,5
Шелкъ	100	98,3
Керосинъ	100	103,45
Нефть сырая	100	94,0
Нефтяные остатки	100	106,3
Сахаръ-рафинадъ	100	98,4
Сахаръ-сырецъ	100	100,7
Чай	100	99,5
Кофе	100	94,0
Спиртъ	100	99,8
Скотъ	100	107,3
Сало	100	102,9
Каменный уголь	100	98,4
Желѣзо	100	100
Чугунъ	100	99,3
Мѣдь	100	105,9
	2,600	2,651,77
	100	101,99

При группировкѣ товаровъ по категоріямъ надо отмѣтить, что только прядильные материалы всѣ безъ исключенія понизились въ цѣнѣ, остальные же категоріи показываютъ повышение, несмотря на то, что нѣкоторые товары каждой группы дали пониженіе, а именно:

	Средняя за полугодіе 1896 г.	Въ январѣ 1897 г.
Хлѣба и масличныя сѣмена	100	108,15
Прядильные товары	100	97,02
Нефтяные продукты	100	101,25
Продукты питания	100	100,37
Металлы и каменный уголь	100	100,8

Хлѣбная торговля въ январѣ шла неравномерно, цѣны колебались въ зависимости отъ района нахождения рынка съ одной стороны и отъ рода зерна—съ другой. Пшеница въ районѣ внутреннихъ рынковъ спрашивалась мукомолами тише, нежели въ предыдущіе мѣсяцы, и это обстоятельство въ значительной степени повліяло на пониженіе ея отбѣтокъ. Въ южномъ районѣ замѣчается явленіе обратное—цѣны на пшеницу нѣсколько повысились; причину повышения надо искать единственно въ горячности закупокъ со стороны амбарщиковъ, торопившихся закупать въ уѣренности дальнѣйшаго повышения цѣнъ на зерно. Движеніе на югъ въ сторону повышенія сказалось бы, вѣроятно, рѣзче, если-бы экспортная дѣятельность южныхъ портовъ не подверглась временному затиханію. По отношенію къ средней цѣнѣ, отбѣтки на пшеницу въ январѣ подыались какъ на внутреннихъ, такъ и на южныхъ рынкахъ:

	Средняя за полугодіе 1896 г.	Въ январѣ 1897 г.
Внутренніе рынки	100	111,85
Южные	100	112,75

Уменьшившіяся спросъ заграничныхъ рынковъ на нашу рожь и сравнительно значительные запасы ея въ портахъ повлекли пониженіе цѣнъ и въ портахъ и на внутреннихъ рынкахъ, но сравнительно съ полугодичной средней, цѣна ржи въ отчетномъ мѣсяцѣ на внутреннихъ рынкахъ стоитъ выше на 7,22%:

	Средняя за полугодіе 1896 г.	Въ январѣ 1897 г.
Сѣверн. порты	100	93,22
Внутрен. рынки	100	107,22
Южные порты	100	99,79

При оцѣнкѣ движенія цѣнъ на хлѣба въ январѣ необходимо, однако, имѣть въ виду, что январь является наиболѣе глухимъ мѣсяцемъ въ экспортной торговлѣ, поэтому цѣны въ портахъ въ это время должны естественно клониться къ пониженію. Въ текущемъ году это ослабленіе было еще усилено закрытіемъ Зунда и слѣдовательно полнымъ, прекращеніемъ навигаціи. Барометромъ цѣнъ въ январѣ обыкновенно являются внутренние рынки, и ихъ относительная твердость въ минувшемъ январѣ какъ-бы предвѣщаетъ улучшеніе цѣнъ съ оживленіемъ экспортныхъ дѣлъ. То-же самое явленіе отмѣчается и для овса, цѣна на него понизилась вслѣдствіе сократившагося спроса за границу, только въ сѣверныхъ портахъ, а на остальныхъ рынкахъ, благодаря истощенію запасовъ, наблюдается повышение какъ противъ предыдущихъ мѣсяцевъ, такъ и противъ средней цѣны за полугодіе, какъ это видно изъ ниже слѣдующихъ данныхъ:

	Средняя за полугодіе 1896 г.	Въ январѣ 1897 г.
Сѣверные порты	100	97,16
Внутренніе рынки	100	112,4
Южные порты	100	104,79

Повышательное движеніе цѣнъ коснулось масличныхъ сѣмянъ въ виду отсутствія конкуренціи со стороны остъ-индскаго сѣмени. Повышеніе особенно отразилось на рапсѣ: въ Одессѣ рапсовое сѣмя въ концѣ января котировалось по 1 р. 55 к. за пудъ, тогда какъ наивысшая отбѣтка въ 1896 г., именно въ октябрѣ, была 1 р. 52 к. Цѣны на сахаръ-рафинадъ стояли долго на одномъ и томъ-же уровнѣ, но въ январѣ нѣсколько понизились. Обильныя предложенія льна дали толчекъ пониженію цѣнъ на ленъ, и заключительная за январь котировка стояла ниже на 1,6% средней цѣны за полугодіе. Той-же участи подверглась пенька. Въ торговлѣ хлопкомъ неблагоприятное вліяніе оказало голодъ и вызванная имъ дума въ Остъ-Индіи, уменьшившіе спросъ изъ этой страны на англійскія ткани, благодаря чему возбужденъ даже вопросъ о сокращеніи производства въ Англии. Съ другой стороны въ Остъ-Индіи переработка хлопка сильно уменьшилась, благодаря главнымъ образомъ бѣгству рабочихъ съ фабрикъ изъ страха передъ грозно распространившеюся заразой. Въ Россіи въ хлопчатобумажной промышленности начинаютъ отмѣчаться признаки перепроизводства. Шерстью торговали въ январѣ тихо, и отбѣтки на нее остались на прежнемъ уровнѣ. Цѣны на шелкъ тоже нѣсколько понизились. Январскія котировки на нефтяные продукты, сравнительно съ декабрьскими, понизились, за исключеніемъ нефтяныхъ остатковъ, оставшихся въ той-же цѣнѣ, по отношенію-же къ средней полугодичной замѣчается пониженіе только по сырой нефти. Скоть и сало повысились въ цѣнѣ; повышение цѣнъ на скоть носитъ характеръ случайный: все зависитъ отъ партіи скота, доставленнаго на скотопригонный дворъ. Уровень цѣнъ на металлы тотъ же, что и въ декабрѣ, только одна мѣдь представляетъ повышение, которому, впрочемъ, серьезнаго значенія придавать нельзя, такъ какъ торговля мѣдью въ январѣ на ливерпульскомъ рынкѣ находилась подъ давленіемъ спекуляцій, а цѣны мѣди на нашихъ рынкахъ подчиняются колебаніямъ цѣнъ въ Ливерпулѣ. Спросъ на каменный уголь въ январѣ уменьшился, благодаря теплой зимѣ, вслѣдствіе чего и цѣны упали противъ декабрьскихъ. Цѣна на чай осталась безъ переменъ, на кофе-же она уступаетъ цѣнѣ, стоявшей на этотъ товаръ въ декабрѣ. Какъ извѣстно, одна изъ главныхъ производственныхъ кофе—Бразилія переживаетъ нынѣ кризисъ, вызванный преимущественно послѣдствіями неутѣренной ссудной операціи.

Ниже приводятся подробныя данныя о движеніи цѣнъ нѣкоторыхъ товаровъ на главнѣйшихъ русскихъ и иностранныхъ рынкахъ:

Пшеница.	Валюта и мѣра.	Окт.	Нояб.	Дек.	Январь.			Валюта и мѣра.	Окт.	Нояб.	Дек.	Январь.	
		Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Колоба- ня.			Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Колоба- ня.
С.-Петербургъ: среди. пачичи..	Коп. п.	90	68½	71	71	71—78½	Кіевъ: сух. овин. 118 з.	коп. п.	51	47½	49	45½	45½—49½
Варшава: обыкл. 130 ф.	»	86	88	96½	88	88—90	Полтава: 120 ф.	»	42½	42½	39½	38	38—39½
Кіевъ: русская 130 ф.	»	81	85½	87	86½	86½—89	Воронежъ: 115 зол.	»	37	35	36	33	33—36
Полтава: озимая 130 ф.	»	75½	75	79½	74½	74½—77	Курскъ: 120 ф.	»	37½	37½	38½	37	34—37
Воронежъ: гарновка 128 з.	»	72	87	80	70	70—80	Елецъ: тяжелая (120 ф.)	»	41	42	40	40	40—41
Курскъ: озимая 130 ф.	»	67½	69½	72½	75	75—77½	Ливны: обыкновенная	»	38	42½	41½	40	40—40½
Елецъ: переродъ 130 ф.	»	78	80	81	80	78—80	Моршанскъ: озимая (120 ф.)	»	34½	36½	34½	35½	34—35½
Гирка 130 ф.	»	68	77	77	76	76—77	Москва: овинная	»	51	52	52	51	51—52
Москва: 136 ф.	»	»	95	89	87	87—95	Рыбинскъ:	»	41	40	47½	47½	47½
Рыбинскъ: русская 128 з.	»	73½	68½	80	85	85	Чистополь: 112 зол.	»	29	29	28	27½	27½—28½
Самара: блудтурка	»	68	71½	70	74½	72½—74½	Самара:	»	27½	28	27	29	26½—29½
переродъ	»	50	50	54	53½	50—56½	Парижъ: 115/118 зол.	»	30½	34	32	33½	33½
Саратовъ: переродъ	»	49	57½	60	67½	60—67½	Таганрогъ:	»	50	49	53	48	48
русская	»	52½	57½	58	60½	58—60½	Ростовъ-на-Дону: кавказская 44 ф.	»	48½	45½	47½	48½	48½—48
Таганрогъ: озимая 49 ф.	»	70	78	79	80	80	Ростовъ: поворосійскъ	»	51½	50½	51½	45½	45½—52
гарновка 49 ф.	»	68	79	81	85	85	Одесса: 9 п 15 ф.	»	59½	58	59	56½	56½—59
Ростовъ-на-Дону: гарновка 48 ф.	»	79½	75½	75½	72½	72½—77	Кенигсбергъ: русская 120 ф.	мр. т.	80	76	80,50	74	74—80,50
Ростовъ: Новоросійскъ	»	81½	85½	87½	—	—	Берлинъ:	»	81	127,25	130	124	124—129
озимая 45 ф.	»	81½	79½	84½	83½	80—84½	Копенгагенъ:	кр.50к.	4,40	4,40	4,35	4,30	4,30
Ростовъ: Новоросійскъ	»	85½	85½	90½	87	87—91½	Стокгольмъ:	»	12,00	11,50	11½	11½	11½—1½
Николаевъ: гирка 9 п. 30 ф.	»	93	90	93½	93	93—95	туземная	г. 2100к.	123	114	111½	106½	106½—110
Одесса: гирка 9 п. 30 ф.	»	98	94½	97	94½	94½—98	Амстердамъ:	фр. кв.	12,50	11,90	11,50	11,42	11,62
озимая 9 п. 35 ф.	»	97	94½	97	94½	94½—98	Антверпенъ:	»	18	12,25	11,37	11,50	11,50
Кенигсбергъ: русская 130 ф.	мр. т.	155	105	180	127	127—181,50	русская	»	18	12,25	11,37	11,50	11,50
Копенгагенъ: туземная	кр.50к.	6,45	6,25	6,35	6,15	6,15—30	туземная	»	18	12,25	11,37	11,50	11,50
Берлинъ: наличная	мр. т.	171,25	177,50	179,75	171,25	172,25—177,25	Овесъ.						
Антверпенъ: русская	фр. кв.	19,12	18,2	17½	17,25	17,25—87	С.-Петербургъ: вологодскій	коп. п.	66½	43	44½	45½	43—45½
туземная	»	18,75	18	17,37	17,25	17,25—62	Липава: бѣл. обыкл.	»	63½	59	61½	57½	57½—60½
Амстердамъ: туземная	г. 2400к.	191½	185½	205	196½	196½—200	» вис. сор.	»	74	68½	71	71½	66—71½
Генуя: пшом. гирка.	лвр.кв.	18,25	17,75	17,50	17,62	17,50—18	чери. съ 15 бѣл.	»	68	62	61½	58	58—61½
твердая.	»	18,25	18	17,75	16,87	16,87—7,50	Варшава: средній.	»	68½	66½	67½	68	68—70
Марсель: гирка.	фр. кв.	17,75	17	17,37	18,25	18,25—62	Кіевъ: обыкновенный	»	51½	50	57	54	53—57
озимая	»	18,25	18,37	17,50	18,12	17,75—18,12	Курскъ: обыкновенный	»	41½	41½	41½	39	39—43
Вуда-Пештъ: тишкая	гул.кв.	8,0	8,35	8,72½	8,80	8,30—70	Елецъ: обыкл. базарн.	»	39	37	40	41	39—41
Лондонъ: гирка 496 англ. ф.	ш. кпр.	32½	31½	31½	31½	31½	экономическій	»	43	41	43½	44	43½—44
озимая	»	32	31½	31½	32	31½—32	Рыбинскъ: обыкновенный	»	46½	43	—	—	—
красн. америк.	»	34½	35½	30½	32½	30½—32½	обойный.	»	51	54	56½	59	56½—59
калифорнская	»	35	36½	35½	34½	34½—35½	Москва: переродъ	»	67	65	68	68	68—70
австралийская	»	35½	—	—	—	—	Казань.	»	30	28	35½	36	35½—36
калькутская	»	—	—	—	—	—	Чистополь: обыкл. крест.	»	31	32	32½	33	33—34
лаплатская	»	—	—	—	—	—	Саратовъ: переродъ	»	34½	35½	40	44	40—44
чипийская	»	35½	86½	36½	35½	35½—36½	руссійскій	»	30½	35	37½	41½	37½—41½
Нью-Йоркъ.	цн. бш.	87	87½	90	82½	82½—89½	Таганрогъ: желт. сухой	»	58½	58½	58½	60	60
Ромъ.							Ростовъ-на-Дону: кавказскій.	»	56	54½	54½	55	55
С.-Петербургъ: 120 ф.	коп. п.	56	40	41	38	38—40	Одесса	»	54½	54½	57½	55½	55½—57½
Рига: 120 ф.	»	62½	60	55½	57	57—58	Кенигсбергъ.	м. т.	89	90	92,50	82,50	82,50—90
Липава: русская сырая	»	62½	58	60½	55½	55—58	Берлинъ	»	130,00	130	129½	129	129—131,50
Варшава: средняя	»	59	61	62	62	62—62½	Стокгольмъ: туземный	крон.кв.	9,05	8,35	9,37	10,25	9,60—10,25
							Генуя: иностранный	лвр. кв.	18,50	18,50	18,50	18,50	18,50

1) Рыбинскъ на май.

	Валюта и мѣра.	Окт.	Нояб.	Дек.	январь			Валюта и мѣра.	Окт.	Нояб.	Дек.	январь	
		Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Колебав. ня.			Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Колебав. ня.
Антверпенъ: русскій	фр. кв.	16,37	15,65	15,3/8	15 1/4	15 1/4—16	Пшеничная мука.	С.-Петербургъ: крупчатка 1 с.	рб. чт.	8,37	8,87	9,00	8,87 1/2—9,00
туземный	»	16	16,12	15,3/4	16	16		Кіевъ: 1 с. съ зелен. клейм.	»	7,87	8,25	8,50	8,50—8,62 1/2
Лондонъ: либавск. черныи (304 англ. ф.)	ш. квр.	18 1/2	18	18 3/8	10 8/4	10 5/4—10 9/8		Москва: крупч. озимая:		8,00	8,00	7,25 1/2	7,25 1/2
Ячмень.								козловская 1 с.	»	7,20	7,55	7,87 1/2	7,87 1/2—8,00
Ревель	б. п.	55	57 1/2	59 1/2	58	58—59		либвенская 1 с.	»	7,10	7,65	7,80	—
Либва	»	62 1/2	60 1/2	60	54 1/2	54 1/2—55		саратовская 1 с.	»	7,25	7,75	7,90	7,80—7,90
Москва	»	60	63	58 1/2	52	52—54		борисоглебская 1 с.	»	6,25	6,70	7,12	7,12
Саратовъ	»	34 1/2	37 1/2	38 1/2	40	38—40		самарская 1 с.	»	7,50	7,75	7,97 1/2	7,97 1/2
Таганрогъ: 36 бул.	»	45 1/2	43 1/2	43	42 1/2	42 1/2		ирославская 1 с.	»	8,15	8,50	8,62	8,58 1/2—8,62 1/2
Ростовъ-на-Дону: кавказскій	»	42 1/2	41 1/2	42 1/2	41 1/2	41 1/2—42 1/2		яровая:					
на Ростовъ	»	49 1/2	48 1/2	49 1/2	45 1/2	45 1/2—49 1/2	нижегородская:						
на Поворосійскъ	»	58 1/2	53 1/2	54 1/2	49 1/2	49 1/2—54 1/2	1 сортъ	»	7,90	8,75	8,75	8,52 1/2—8,75	
Одесса	»	58 1/2	53 1/2	54 1/2	49 1/2	49 1/2—54 1/2	2 "	»	7,38	7,62 1/2	7,62 1/2	7,62 1/2	
Кенигсбергъ: русск. корм.	мр. т.	56	—	78	75	75—81	казанская:						
Генуя: иностранный	лир. кв.	11	11	11	11	11	1 сортъ	»	8,20	8,60	8,85	9,20	
Антверпенъ: русскій	фр. кв.	11,12	10,62	10,12	10 1/4	10 1/4	2 "	»	7,20	7,25	7,25	7,75	
туземный	»	16	15,25	14 1/2	14 1/4	14 1/4	первачи озимые и яровые	»	5,77	6,00	6,25	6,12—6,25	
Лондонъ: азовскій (400 англ. ф.)	ш. квр.	17/	16/9	16/-	15/6	15/6—16	подручная озим. и яровая	»	4,37	4,50	4,50	4,50	
дунайскій	»	16/6	18/6	18/6	18/-	16/6—18	Рыбинскъ: 1 сортъ	»	7,50	7,75	8,25	8,12—8,25	
Марсель	фр. кв.	9,6-	9,87	9,87	9,87	9,87—10,12	2 "	»	6,50	7,00	7,75	7,50—7,75	
Кукуруза.							Одесса № 1	»	8,75	—	8,12	8,12	
Одесса: повал	к. п.	55 1/2	54	46 1/2	45 1/2	45 1/2—46 1/2	Нижи-Новгородъ: 1 сортъ	»	7,50	8,00	8,00	8,75	
Антверпенъ: русская	кв. фр.	12,12	11	10	9 1/2	9 1/2—10	2 "	»	5,67	6,75	6,75	6,25	
американская	»	9	8,50	8	7 1/2	7 1/2—7 3/4	Елецъ: крупчатка	»	7,50	8,25	—	7,50—8,12 1/2	
Лондонъ: русская	ш. квр.	17/6	19/6	18/6	15 1/2	15 1/2—18 1/2	1 сортъ	»	6,35	7,2	—	6,50—7,00	
американская	»	14/6	15/6	14/6	13 1/2	13 1/2—14/6	2 "	»	5,65	6,25	—	5,87 1/2—6,80	
Буда-Пештъ: бантская	гул.	4,30	4,30	3,47	3,60	3,47—3,60	Ливны	»	8,00	8,00	8,10	8,25	
Нью-Йоркъ: туземная	цн. бш.	31 1/4	29	29 1/2	28 1/2	28 1/2—29 1/4	Верлингъ 00	мр. кв.	22 1/2	23	—	—	
Горохъ.							Лондонъ: бѣлая	ш 280ф.	30	32/-	30	30/-	
							австрал.	»	—	—	—	—	
С.-Петербургъ: кормовой палочный	к. п.	65 1/2	47 1/4	44 1/2	44 1/2	44—46 1/2	Льняное сѣмя.						
Рига: пензенскій	»	67	65 1/2	64 1/2	64	64—64 1/2	С.-Петербургъ: 95%	к. п.	100	95	90	90 1/2—98	
Либва	»	65	65 1/2	64	62	62—63 1/2	Ревель	»	101	103	101 1/2	101—103 1/2	
Кіевъ: викторія	»	68	—	72 1/2	—	—	Рига: русское овинное	»	99	98	97	99	
Москва	»	75	80	72	72	67—73	Либва: литовск. масл. 87%	»	95	92	95 1/2	97 1/2	
Чистополь: разомльный	»	33	33 1/2	33 1/2	34	34	русское	»	96	94	96 1/2	98 1/2	
Кенигсбергъ: викторія	мр. т.	121	119	106 1/2	99	98—115	степное 87%	»	97 1/2	91 1/2	97 1/2	100	
Гречиха.							Вязьма	»	88	90	92	92	
С.-Петербургъ	к. п.	—	—	—	—	—	Кіевъ	»	88	91 1/2	90	91—95	
Чистополь	»	44	45 1/2	45 1/2	45	45	Полтава	»	89	—	—	—	
Елецъ	»	55 1/2	56	62 1/2	60 1/2	60 1/2—63 1/2	Моршанскъ	»	73	76	80	80	
Пшено.							Таганрогъ: 10%	»	87	88	90	92 1/2	
Москва: платовое орѣб.	»	85	84	79	77 1/2	77 1/2	Ростовъ-на-Дону: 10%	»	88	86 1/2	90 1/2	93 1/2	
Рыбинскъ II с.	»	85	87 1/2	90	85	85—90	Одесса	»	102	104	106	106 1/2	
Саратовъ	»	57 1/2	57 1/2	58	60	60	Данцигъ	мр. т.	148	140	141	142	
Оренбургъ	»	50	55	50	5 1/2	50—52 1/2	Кенигсбергъ: сам. высокое	»	187	135 1/2	146	140	
Солодъ.							Амстердамъ: азовское	гул.	193	187 1/2	190	192 1/2	
Москва: ржан. привозн.	»	72	76	73	73 1/2	73 1/2	бѣмбейское	»	—	—	—	—	
мѣстный	»	82	82	82	81 1/2	81 1/2	Лондонъ: с.-петербургск.	ш. квр.	30/3	—	—	—	
Рыбинскъ: ржаной	»	78	75	75	75	75	азовск. и черноморск. (424 ф.)	»	31/-	29/6	31/-	31/-	
							кальцутск. (410 ф.)	»	35/6	33/-	32/3	32/3	
							аргентинск.	»	31/3	31/-	30/6	30/3	

1) На май Рыбинскъ.

2) Красное клеймо.

	Валюта и мѣра.	Окт.	Нояб.	Дек.	Январь.			Валюта и мѣра.	Окт.	Нояб.	Дек.	Январь.	
		Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Колебани- я.			Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Колебани- я.
Конопляное сѣмя.													
Рига	к. п.	104	102	103	102	102—104	Моршанскъ:						
Либавъ	"	101½	101	99	104	102—104	уваровское	к. п.	430	400	430	420	410—430
Вязьма	"	85	85	—	—	—	Царицынъ	"	375	370	450	460	450—460
Кіевъ	"	80	80	80	85	80—85	Москва	"	372	402	515	497½	490—497½
Линны	"	76	79	84½	78½	78½—79½	Ростовъ-на-Дону	"	355	405	140	480	440—480
Моршанскъ	"	95	97½	92½	87½	82½—92½	Саратовъ	"	320	140	440	445	440—445
Рапсовое сѣмя.													
Кіевъ	"	120	115	125	120	120—125	Жмыхи льняные.						
Царицынъ	"	62	62	65	—	—	Рига:						
Одесса	"	152	142½	145	155	145—155	мѣстн. зав. б. упак.	"	75½	73	71	75	71—75
Кенигсбергъ	мр. т.	193	207	189	175	175—190	Вязьма	"	65	60	—	—	56
Данцигъ:							Кіевъ	"	44	47	46½	49	44—49
туземное	"	196	207	200	197	197—202	Ростовъ-на-Дону	"	39	50	48	45	45
Амстердамъ:							Лондонъ:	£, ш.					
наличное	гул.	—	—	—	—	—	туземные палочные	и п., т.	8/13—8	6/10	5/12—8	6/17—8	6/13—8/17—6
Лондонъ:	2000 к.						американскіе	"	5/15	5/12—8	5/15	6/-	5/15—6/-
каунторъ бумое (416 ф.)	ш. квр.	42/6	38/6	38/9	38/9	38/9—39/-	русскіе	"	5/16	5/13—9	5/16—5	6/7—6	5/13—6/7—6
Подсолнечное сѣмя.													
Кіевъ	к. п.	85	—	80	85	80—85	Жмыхи конопляные.						
Вязьма	"	110	120	—	—	—	Либавъ	к. п.	52	56	54½	52	52—55
Моршанскъ:							Вязьма	"	35	30	—	—	—
крупн. грызовое	"	125	102	105	115	105—130	Кіевъ	"	23	—	35	35	35
Царицынъ	"	102	115	110	120	110—120	Жмыхи подсолнечные.						
Саратовъ	"	65	85	97	102½	82½—102½	Рига	"	64	63	—	—	—
Сурьпное сѣмя.													
Кіевъ	"	50	62½	70	70	70	Либавъ:						
Таганрогъ:							1 сорта:						
12%	"	47	46½	48	50	48—50	саратовскіе	"	66½	75½	75½	73	73—75½
Ростовъ-на-Дону:							простые	"	—	—	73½	72	72—73½
12%	"	47	46	46½	48	46½—50	Кіевъ	"	—	—	38	38	33
Кенигсбергъ	мр. т.	—	80	87	74	74	Ленъ.						
Маковое сѣмя.													
Кіевъ:	к. п.	230	250	210	180	180—210	С.-Петербургъ:						
Кенигсбергъ:							сланецъ вологод. I с.	рб. брк.	42½	42	41½	41½	41—41½
спяное	мр. т.	170	280	286	250	240—286	ярославскій	"	33	33½	33½	33	33—33½
Горчичное сѣмя.													
Царицынъ	к. п.	55	62	65	67½	65—67½	бѣльскій	"	42½	43½	42½	41½	41½
Кенигсбергъ	мр. т.	124	110	85	105	85—105	сычевскій	"	33½	33½	33½	33	33—33½
Рыжиковое сѣмя.													
Кіевъ	к. п.	90	87½	97½	90	90—97½	ярославскій	"	39½	40	39½	38½	38½—39½
Кенигсбергъ	мр. т.	145	122½	113	130	113—130	Рига К	"	—	27	25½	24½	24½—25½
Масло льняное.													
С.-Петербургъ:							Витебскъ:						
мѣстн. б. посуды смр.	к. п.	335	315	315	335	315—340	левалскій пикъ	рб. п.	3,82	3,82½	3,85	3,80	3,80—3,85
Вязьма	"	310	310	—	320	320	витебскій пикъ	"	3,35	3,30	3,35	3,20	3,20—3,25
Кіевъ:							Островъ:						
съ посудой	"	315	325	315	320	305—320	островскій пикъ	"	3,85	3,85	3,75	3,70	3,70—3,75
Москва	"	320	305	320	310	305—320	Сычевка:						
Царицынъ	"	350	360	360	370	360—370	I сортъ	"	2,97½	3,02	3,00	2,90	2,90—3,00
Амстердамъ:							Вязьма:						
наличное	Гул. кв.	18¼	17½	16½	16½	16½—16½	сырецъ	"	1,95	1,85	1,70	1,75	1,70—1,75
Масло конопляное.													
С.-Петербургъ	к. п.	400	430	432½	437½	432½—440	I сортъ	рб. брк.	30	29	28	28	28
Рига	"	410	400	—	—	—	II	"	26	25	25	24½	25
Вязьма	"	360	400	—	—	—	ч е с а н. кушель	"	43½	44	41	37½	37½—41½
Кіевъ	"	390	400	401	410	395—410	Грязовецъ	рб. п.	4,50	—	—	—	—
Моршанскъ	"	420	395	395	385	385—395	Кострома I с.	"	4,00	3,85	3,85	3,90	3,65—3,90
Москва	"	375	367	382½	330	390	Вѣжецкъ:						
Царицынъ	"	370	370	410	430	410—430	отборный	"	3,85	3,90	3,90	3,95	3,90—3,95
Ростовъ-на-Дону	"	380	420	420	460	420—460	I сортъ	"	3,55	3,60	3,60	3,65	3,60—3,65
Масло подсолнечное.													
С.-Петербургъ:							II	"	3,33	3,45	3,30	3,42	3,30—3,42
сладкое бѣлое	"	385	487½	525	527½	515—530	Кенигсбергъ:						
Рига	"	425	430	—	—	—	сланецъ:						
Вязьма	"	410	440	—	—	—	докшицкій	мр. 50 г.	21	20	19	18	18—19
Кіевъ	"	360	420	450	470	450—470	польскій	"	18	17	16½	16	16—16½
Жмыхи конопляные.													
Рига:							мошенецъ:						
мѣстн. зав. б. упак.	"	75½	73	71	75	71—75	островскій пикъ	"	28	28	27	27	27
Вязьма	"	65	60	—	—	56	псковскій пикъ	"	29	29	28	28	28
Кіевъ	"	44	47	46½	49	44—49	витебскій пикъ	"	25	24	23	22	22—23
Ростовъ-на-Дону	"	39	50	48	45	45	Лилль:						
Лондонъ:	£, ш.						бѣльскій	фр. кв.	71½	71	69½	69	69—70
туземные палочные	и п., т.	8/13—8	6/10	5/12—8	6/17—8	6/13—8/17—6	рижскій Zins	"	—	—	—	—	—
американскіе	"	5/15	5/12—8	5/15	6/-	5/15—6/-	туземный Вергъ I с.	"	93	—	—	93½	92—99½
русскіе	"	5/16	5/13—9	5/16—5	6/7—6	5/13—6/7—6	бѣльскій:						
Жмыхи конопляные.													
Либавъ	к. п.	52	56	54½	52	52—55	сырецъ Грамонъ	"	71½	74½	73½	74	73—74
Вязьма	"	35	30	—	—	—	пизъ Вергенъ	"	102½	115	117½	105	105—115
Кіевъ	"	23	—	35	35	35							
Жмыхи подсолнечные.													
Рига	"	64	63	—	—	—							
Либавъ:													
1 сорта:													
саратовскіе	"	66½	75½	75½	73	73—75½							
простые	"	—	—	73½	72	72—73½							
Кіевъ	"	—	—	38	38	33							

	Валюта и мѣра.	Окт. Закл. отм.	Нояб. Закл. отм.	Декаб. Закл. отм.	Январь. Закл. отм. Колебани- я.	
Дунда:						
рижскій:						
кроны	£. т.	16/15	17½	17/-	17/-	17
бѣжскій сы-	»	27/15	23/10	23/-	27/15	27/5-8/-
рець						
иропольскій сы-	»	24/5	25½	25/-	24/5	24/5-24/15
рець	»	24/7	25½	24/-	23/5	23/5-24/-
перновскій D . . .	»					
Пенья.						
Рига:						
SFPRH	рб. п.	4,15	3,75	3,75	—	—
Рославль:						
чистая	»	3,50	3,50	3,42	3,50	3,45-3,50
Карачевъ:						
сырецъ	»	2,55	2,30	2,50	2,80	2,50-2,80
чистая	»	3,50	3,12	3,75	3,76	3,55-3,75
Фатежъ:						
сырецъ	»	1,95	2,17½	2,15	2,10	2,10-2,15
чистая	»	2,85	3,0	2,90	2,90	2,90
Моршанскъ:						
сырецъ	»	1,90	1,85	1,50	—	—
грешаная	»	2,90	2,80	2,35	—	—
Кенигсбергъ:						
СПВ. со стан-						
ции Рымскъ и						
Льговъ	мр. 50 к.	22½	21½	20½	19	19-20½
СПВ. со стан-						
ции Орелъ	»	24	22½	21½	20½	20½-21½
каравеск. б. сорт.	»	24½	23½	24	22½	22½-24
Черниговск. губ.:						
малорос.	»	25	24½	22½	21½	21½-22½
польск. кузненн.	»	30½	27½	27½	—	—
Лондонъ:						
манильская:						
хорош. с.	£ т.	21/5	21	19/6	—	—
среди. с.	»	17/10	17/5	17/2	16/5	16/5-17/-
итальянск., РС:						
стар. сб.	»	—	—	—	—	—
нов. сб.	»	28/10	28/10	28/5	30/-	28/5-30/-
сѣ вост. порты:						
зимняков:						
SFSPRH	»	30/-	29/10	29/15	29,15	29,5
лѣтняков:						
SFSPRH	»	27/5	27	26/15	26/15	26/15
кенигсбергск.						
морская	»	24/-	24	28/10	23/5	23/-23,5
с.-петербург.						
сырецъ	»	19/10	19/10	19/5	19,5	19/5
Хлопокъ.						
С.-Петербургъ:						
бухарскій	рб. п.	8,50	8,50	8,50	8,25	8,25
кокандскій (изъ						
амер. сѣм. I с.) . .	»	10,50	10,50	10,10	10,25	10,25
Москва:						
бухарскій	»	8,22	8,27½	7,85	7,57½ ⁴⁾	7,92-7,97½
кокандскій (ам.						
сѣм.) I с.	»	10,12	11,37	9,77½	9,72½ ⁴⁾	9,72½-9,87½
персидскій мазан-						
дарай	»	5,90	6,17	6,15	5,87½ ⁴⁾	5,87½-6,00
американскій гудъ-						
мидлингъ	пн. ф.	4½	4½/16	4 9/32	4½/32	4½/32-4½/16
египетскій фулли-						
гудъ-феръ-броунъ .	»	5½	5½/16	5½/16	4½	4½-5½/16
Нью-Йоркъ:						
мидлингъ наличный.	цн. ф.	8½	7½	7½	7½/16	7½/16-8½
Александрия:						
гудъ-феръ-броунъ .	тлр. кант.	10½/32	9½/32	9½/32	9½/32	9½/32-9½/32
Бомбей:						
гудъ-доллара . . .	руч. кнп.	195	185	177	170	170-172
Ливерпуль:						
американскій мидл-						
улендъ	пн. ф.	4½/32	4½/32	4½/16	8½/32	8½/32-4½/16
егип. гудъ-феръ .	»	5½	5½/16	5½	5½	5½-5½
остъ-индскій						
доллара-феръ . .	»	3½/16	3½	3½/16	3½/32	3½/16-3½/32
Шерсть.						
Москва:						
шпанская:						
мыт. руи. средн.	рб. п.	27½	27½	27½	27½	27½
гразная	»	8,75	8,62½	8,62½	8,62½	8,62½
русс. руи. черн.						
равная	»	6,87	7,37½	7,37½	7,37½	7,37½
верблюжья	»	5,82	5,87	5,87	5,87	5,87
пухъ козій бѣ-						
лый, чинц.	»	21½	21½	21½	21½	21½
Ростовъ-и/Дону:						
испан. руи. бѣлая .	»	6,50	6,50	—	—	—
русская руиная						
10% черн.	»	4,00	4,00	—	—	—
Шелкъ.						
Москва:						
кавказскій:						
основа 28/30 . . .	»	265	267½	267½	267½	267½
утокъ:						
28/30	»	225	—	—	227½	227½
грежа 13/15	»	190	192½	—	200	200
маргеланск. тонк. тов						
итальянск. осно-						
ва 18/20	»	180	—	—	—	—
классикъ	»	345	340	340	340	340-345
Лионъ:						
грежа севен. лучш.	фр. кл.	42	40	40	40½	40-40½
брианская I с. . . .	»	—	—	—	40½	40½
ломбардская II с. .	»	38½	—	—	36½	36½
сирийская наличн.						
I с.	»	36½	38	35½	35½	35½
II с.	»	35½	35	34	34½	34½-34½
азиатскій Tsatlee Gold						
Kilin & Silver						
Elephant	»	24	23¼	23	23¼	23½
японск. кручен. № 2/						
10/12	»	40	36	36	35	35-35½
китонск. кручен.						
лучш. № 1-2/						
11/13	»	30½	31	31	31,50	31-32
Неросинъ.						
Баку:						
въ ваг., въ Батумъ.	к. п.	21½	24	20½	16	16-19
въ шхун., въ Импер.	»	14½	15½	—	12	12-14
Царицынъ	»	92	98	92	90	90-92½
Москва:						
наливомъ I с. . . .		117	125	129	125	124½-129
бочками I с. . . .		146	155	158½	153½	153½-155½
Саратовъ		93½	98½	94½	91½	91½-94½
Временъ:						
русскай	м.	6,90	—	—	—	—
рафиниров.	»	6,70	6,00	5,70	5,85	5,65-5,85
Лондонъ:						
наличный:						
русскай	ш. гал.	5½	5	½/16	4½	4½-4½/16
американскій . . .	»	5½	5½/16	5½	5½/16	5½/16-5½/16
Нью-Йоркъ	цн. гал.	7,15	6,70	6,20	6,25	5,95-6,25
Генуя:						
русскай	л. кв.	11,60	11,80	11,70	11,50	11,50-11,70
американскій . . .	»	14,00	14,00	13,85	13,75	13,75-14
Амстердамъ:						
наличный:						
русскай	гул. кв.	—	—	—	—	—
американскій . . .	»	8,70	—	—	—	—
Антверпенъ	фр. кв.	19	18	18½	18	18-18½
Константинополь:						
русскай	пнстр. ал.	28½	27½	27½	26½	26½-27½
американскій . . .	»	28½	27½	27½	26½	26½-27½
Нефть сырая.						
Баку	к. п	6½	9	8½	7½	7½-8½
Москва:						
наливомъ	»	45	45	45	45	45
съ доставкой	»	50	50	50	50	50
Нефтяные остатки.						
Баку	к. п.	7½	7½	7½	7½	7½-8½

1) На дѣтне мѣсяцы. 2) Фулли-гудъ-мидлингъ орлеанскій. 3) Саванскій. 4) Со сдачей на Нижегородской ярмаркѣ.

	Валюта и мѣра.	Окт.	Нояб.	Дек.	Январь.			Валюта и мѣра.	Окт.	Нояб.	Дек.	Январь.	
		Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Колѣба- нн.			Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Колѣба- нн.	
Москва:							Москва:						
наливомъ	к. п.	30½	31½	32¼	32¼	32¼	кахтинскій:						
съ доставкой	»	33	34½	35½	35½	35½	байховый	рб. ящ.	132½	132	133	133	133
Саратовъ	»	17½	19½	22½	25½	22½—25½	цѣточный	»	160	157½	160	160	160
Парижъ:							ханькоускій:						
зеленые	»	15	17	19½	19½	19½—19½	черн. байхов.	»	160	160	170	173½	170—173½
черные	»	15½	17	18½	19½	18½—19½	плиточный	»	102½	102½	97½	97½	97½
Сахаръ-рафинадъ.							Кофе.						
С.-Петербургъ:							С.-Петербургъ:						
Кенга привил.	рб. п.	6,40	6,40	6,40	6,30	6,30—6,40	бѣлый высок. плоск.	рб. п.	17,45	17	16½	—	—
Москва:							синій высок. плоск.	»	21,05	20,25	21½	—	—
рафинадъ:							Москва:						
мѣстн. зав.	»	5,87	5,85	5,90	5,94	5,94	цейлонскій:						
украинск. зав.	»	5,87	5,88	5,95	5,96	5,95—5,97	круглый	»	25½	26½	26½	26,37	26½—26,37
Варшава:							плоскій	»	21½	21½	21½	22	21½—22
германовск.	»	5,7½	5,7½	5,80	5,83½	5,7½—5,83½	рѣо	»	17	16½	16½	16½	16½—16½
Кіевъ:							Снотъ.						
разныхъ заводовъ	»	5,85	5,85	5,85	5,85	5,85	С.-Петербургъ:						
мѣстный	»	5,85	5,85	5,85	5,85	5,85	черкасск. скотъ	рб. гол.	78	92½	93	90½	86½—101
Сахарный песокъ.							телята	»	41	37½	18½	14½	14½—20½
Кіевъ:							свиньи	»	17	15	12	21½	11—21½
производства 189½ г.:							Варшава:						
на ближ. ср.	рб. п.	4,57	4,63	4,74¾	4,6	4,66—4,80	черкасск. быки	»	93½	—	90½	91	87½—96½
на дальн. ср.	»	4,65	4,77½	4,83	—	—	телята	»	7½	—	7	6½	6—7½
производства 189½ г.							свиньи	коп. ф	8¼	—	7	6½	6½—7½
на дальн. ср.	»	4,50	4,52	4,46	4,47	4,46—4,47	Москва:						
Варшава:							черкасскія быки	рб. гол.	75	76½	92	92	84½—97
въ погонныхъ сдѣл- кахъ	»	4,78	4,84	4,87½	4,87	4,85—4,97	Одесса:						
Одесса:							волы	»	—	—	50	55	46—55
для мѣстн. потребл.	»	4,80	4,86½	4,95	4,90	4,90—4,92½	телята	»	—	—	11	10	9—12
Москва							овцы	»	—	—	2,30	2½	2,30—3½
Магдебургъ:							Масло.						
сырецъ 88%	мр. 50 к	9,97	9,68½	9,92½	9,75	9,65—9,88½	Москва:						
Данцигъ:							голландское	рб. п.	12,78	13,25	—	—	—
сырецъ туз. наливн.	»	9,35	8,85	10,05	8,85	8,85—9,02	Лондонъ:						
Парижъ:							ш. п. цен.	100	100	—	106	104—106	
желт. сыр. 88% вых. бѣлый № 3	фр. кв.	25	25,25	25,12½	24,75	24,50—25,25	флиандское	»	85	85	—	90	89—90
Прага (Лосо Аустигъ): 88%	кв. туз	12,00	11,69	12,17	12,15	11,7½—12,35	русское	»	—	—	—	—	—
Лондонъ:							Константинополь:						
свекольный 88%	ш. п. цен.	9/6	9/—	9/4½	9/1½	8/10½—9/2½	Масло сибирское	»	10¼	10½	10	10	9½—10
творожниковъ (явскій) русскій кристалл.	»	11/—	11½	11/3	11/3	11/3	Яйца.						
Нью-Йоркъ	цн. ф.	3½	2½	2½	2½	2½—2½	Москва	рб.	1000шт.	22	23½	—	—
Константинополь:							Воронежъ	»	18	19	—	—	—
австрийскій	пиастр. ящ.	84	85	82	81	81—82	Лондонъ:						
одесскій	»	71	74	72½	73	73—73½	русскія лучшія	ш. п. 120шт.	7/6	7/8	7/8	—	—
Спиртъ.							Рыба.						
Либавъ:							Порцѣинъ:						
картоф. б. посуды	к. вед. 40°	18	18½	18½	18½	18½—18½	Судакъ малосоленный						
паточн. б. посуды	»	18	18½	18½	18½	18½—18½	мѣрный	рб. п.	2,35	2,70	—	—	—
Москва:							Вобла:						
наливн. 40° съ бочк.	»	50½	50½	50½	52	50½—52	малосоленная	»	92	1,17½	—	—	—
ректиф. № 1	»	69	71	—	—	—	кур. крупная	рб. 1000шт.	27	—	—	—	—
Кіевъ:							карб. морская	рб. п.	1,57	1,60	—	—	—
хлѣбо-картоф. безъ по- суды	к. вед. 100°	50	50	50	55	50—55	Сельдь:						
Одесса:							заломъ	рб. 1000шт.	87½	95	—	—	—
наливн.	к. 100°	101	101	102½	97½	97½—101	I сортъ	»	49½	51	—	—	—
червои. завода	»	101	100	—	—	—	II сортъ	»	38½	41½	—	—	—
Гамбургъ:							пузанокъ	»	10	12½	—	—	—
100е сырой карто- фель. б. посуды	мр. 50 к	13½	13½	13½	14	13½—14½	Астрахань.						
Верданъ:							Судакъ мѣрный	рб. п.	1,80	1,80	2,20	180	1,80—2,00
контингентиров.	мр. гкта	56,5	57,2	56,4	57	56,4—57	Вобла	к. п.	90	100	75	—	—
100° наливн. не кон- тингентир.	»	36,8	37,7	37,2	37,5	37—37,5	» колодка	»	63	60	—	—	—
Константинополь:							Осетръ мѣрный	рб. п.	7,20	9,00	8,50	8,25	8,50—8,50
Уладовскій	шара. ф.	44½	45½	45½	47	45½—47	Северга мѣрная	»	6,5	7,50	7,25	7,00	7,00—7,25
Терещинск.	»	46	47	47½	49½	48—49½	Икра:						
Чай.							бѣлая	»	140	160	1,80	120	180—120
С.-Петербургъ:							осетр. и севр.	»	80	80	80	75	75—80
кахтинскій:							паюсн. осетр.	»	50	50	50	—	—
черный	рб. пиб.	160	160	160	161	160	Либавъ.						
цѣточный	»	203	203	203	208	208	Сельдь:						
ханьк. въ корз. черн.	рб. корз.	142	142	142	142	142	шотландскія	рб. бочк.	14	14,37	14½	15	14½—15
							норвежскія	»	10	8,50	—	—	—
							шведскія	»	6,75	6,75	9,50	10½	9,50—10½

	Валюта и мѣра.	Окт.	Нояб.	Дек.	Январь.			Валюта и мѣра.	Окт.	Нояб.	Дек.	Январь.	
		Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Закл. отм.	Колѣба- нія.			Закл. отм.	Колѣба- нія.			
Сапо.													
С.-Петербург:								Мидь.					
мыльное I сорта	рб. бр.	46	46½	46½	48	46½—48		С.-Петербург:	рб. п.	12,18	12,32	12,45	12,85 12,45—12,85
сибирское								иностр. штык.	»	—	18,00	18,00	18,15 18,00—18,15
Лондон:	ш. цент.	48/-	48/-	48/-	48	48		русс. штыков. част- ныхъ заводовъ . . .	»	14,35	14,50	14,50	14,70 14,50—14,70
сиб. желтое свѣтлое								Москва:	»	12,38	12,37	12,37	12,37 12,37
Ножи.													
Москва:								красн. листовъ	»	12,38	12,37	12,37	12,37 12,37
Невыдѣланные ножи:	рб. шт.	10	11¼	—	10½	9,87—10½		штык. красная кав- казская	»	12,38	12,50	12,50	13,00 12,50—13,00
бачья степная сѣрая	»	7¼	7¾	—	7½	7½		иностранныя	»	51/-	52/10	52	51 51—52
опеокъ сырой	рб. п.	4,80	4,80	—	4,80	4,80		Лондон:	£ т.				
выростокъ	»	4,30	4,30	—	—	—		англійск. рафиниров.					
кожи на мѣсти	рб. шт.	7	7	—	7	7		Свинецъ.					
овчина шпенская . . .	»	1,32½	1,50	—	—	—		Москва:	рб. п.	2,26	—	—	—
» русская	»	74	75	—	—	—		Локе-Вланкетъ	рб. п.	2,26	—	—	—
Выдѣланные ножи:								Лондон:	ш. т.	11/5	11/10	11/8	11/17-6 11/3—11/7/8
юфтъ бѣлая	»	20½	21	21	21	21		испанскій	»	11/10	11/15	11/15	12/- 11/15—12/-
кожи на мѣсти	»	7½	7½	7½	7½	7½		англійскій	»	11/10	11/15	11/15	12/- 11/15—12/-
опеокъ „	»	39	39	—	37	37		Олово.					
полуваль касимъ . . .	»	19	17	—	18	18		Москва:	рб. п.	11,15	11,15	11,15	11,70 11,15—11,70
подошва черкасская .	»	18	17	—	19	19		банка	рб. п.	11,15	11,15	11,15	11,70 11,15—11,70
Антверпенъ:								Амстердамъ:	гул. 50 к	36½	35¼	35½	37¼ 35½—37¼
солоная кожа:	ф. 50 кл.	55½	55½	58	57	57—58		банка	гул. 50 к	36½	35¼	35½	37¼ 35½—37¼
Saladeros	»	50½	50½	53½	52	52 53½		Цинкъ.					
Mataderos	»	50½	50½	53½	52	52 53½		С.-Петербург:	рб. п.	3,52	3,77	3,82½	3,87½ 3,80—3,87½
Металлы.													
Железо.													
С.-Петербург:								С.-Петербург:	рб. п.	3,52	3,77	3,82½	3,87½ 3,80—3,87½
русское:								сибирскій	рб. п.	3,52	3,77	3,82½	3,87½ 3,80—3,87½
сибирское листовое	рб. п.	3,10	3,10	3,10	3,10	3,10		Серебро.					
матовое	»	1,85	1,85	1,98½	1,98½	1,98½		Москва:	рб. ф.	16,98	17,00	16,90	16,90 16,90—16,90
сортное	»	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40		чистое	»	14,94	14,95	14,85	14,85 14,85—14,85
фасонное	»	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40		84 пробы	»	14,94	14,95	14,85	14,85 14,85—14,85
иностранные:								Лондон:	ш. унция	29,81	30,00	29,68	29,75 29,68—29,81
сортное	»	1,85	1,85	1,93½	1,93½	1,93½		въ слиткахъ	ш. унция	29,81	30,00	29,68	29,75 29,68—29,81
листовое	»	2,35	2,35	2,57½	2,57½	2,57½		Каменный уголь.					
фасонные (балки) . .	»	2,30	2,30	2,27½	2,27½	2,27½		С.-Петербург:	к. п.	16¼	16¼	16¼	16¼ 16¼—16¼
Кіевъ:								кардифскій I с. . . .	»	21¼	21¼	21¼	21¼ 21¼
сорт. обыкновенное . .	»	1,92½	1,92½	1,92½	1,92½	1,92½		англійскій литейный	»	14¼	14¼	14¼	14¼ 14¼—14¼
листовое провальное	»	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00		коксъ I с.	»	21¼	21¼	21¼	21¼ 21¼
иностранныхъ зав.: .	»	3,25	3,25	3,27½	3,27½	3,27½		кузнечный уголь I с. .	»	14¼	14¼	14¼	14¼ 14¼—14¼
10/9 ф.	»	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00		Варшава:	рб. ваг.	75	75½	81¼	79 77½—80
7 ф.	»	3,25	3,25	3,27½	3,27½	3,27½		мягкіе сорта	»	79½	84	85	83 83½—85
обыкновен. русское:								твёрдые сорта	»	17	18	19	— 17¼
10 ф.	»	2,80	2,80	2,80	2,80	2,80		Одесса:	к. п.	16¼	17¼	18	— 15
9 ф.	»	2,85	2,85	2,85	2,87½	2,85—2,87½		домбровскій	»	16¼	17¼	18	— 15
7 ф.	»	3,17	3,17	3,17½	3,17½	3,17		глазовскій	»	15	15½	16	— 15
Дюссельдорфъ:								донецкій	»	15	15½	16	— 15
полосовое	м. т.	128¼	129	129¼	133¼	129¼—133		Фрахты.					
угловое	»	133¼	133¼	133¼	133¼	133¼		Рига—ленъ:	ш. т.	20	17/6	—	—
балочное	»	115	115	115	115	115		Восточный бер. Англии.	»	27/6	27/6	—	—
листовое:								въ Вельфастъ	фр. 1,015	25	25	—	—
тошк. свар.	»	160	158½	158½	152½	152½—158½		въ Донкирхенъ . . .	кп.	—	—	—	—
лит.	»	144	147½	147½	142½	142½—147½		на хлѣба:					
котельное:								Либавъ:	ш. и п	1¼½	1	—10%	—9% —9%—10½
сварочное	»	180	180	180	180	180		до Лондона	320 ф	—	—	—	—
литое	»	152½	152½	152½	152½	152½		Одесса:	ш. т.	14/-	8	10/3	6/6 1) 6/6—7/6 1)
посудное:								Опен charter	фр. »	14	8	9	7 7 8,50
сварочное	»	150	156¼	156¼	160	156¼—160		въ ередиземное море	»	14	8	9	7 7 8,50
литое	»	135	135	135	135	135		Николаевъ:	ш. т.	20¼	11½	12	10 10—11¼
Рельсы бесем. желѣз-								въ Англію	»	18	10¼	11	9 9—10¼
нодоронные	»	116½	116½	116½	118	116½—118		въ Средиземное море	фр. т.	18½	9	11	9 9—10¼
Чугунъ.													
С.-Петербург:								въ Ионанію	»	2¼	11	12	9 9—11¼
привозной:								Ростовъ н. Д.:	ш. 1,015	16¼	—	—	—
шотъ № 1.	к. п.	101	101	101	102	101—102		до Великобританіи .	ш. т.	15¼	—	—	—
клевеландъ № 3. . . .	»	85½	87	87	88	87—88		въ порта Средиз. моря	»	11/-	12/-	9/7	— 10/- 11/-
русскій	»	89½	89½	88½	88½	88½		Вомей въ Великобрит.	»	18/-	11/1½	10/-	10/- 10/-
южно-русскій	»	94	94	94	92½	92½—94		Аргентина	»	17/1	12/5	9/-	7/9 7/9—9/8
уэльскій	»	61	63½	63½	64	63½—64		Нью-Йоркъ	»	17/1	12/5	9/-	7/9 7/9—9/8
Дюссельдорфъ:													
литейный нѣмецкій . .	м. т.	65½	66½	66½	66½	66½							
зеркальный	»	61	63½	63½	64	63½—64							
Глазо:													
шотландскій	ш. т.	48/-	48/7	48/6	45/7	45/7—48/6							
клевеландъ № III . .	»	88/10	40/4	40/10	41/7	40/10—41/7							
ГМВ	»	88/10	40/4	40/10	41/7	40/10—41/7							

Проведеніе нефтепровода отъ грозненскихъ промысловъ къ Каспійскому морю.

(Извлеченіе изъ доклада Е. Истомина).

Потребленіе нефтянаго топлива въ Имперіи приняло въ теченіе послѣднихъ лѣтъ громадныя размѣры. Такъ, за послѣднія девять лѣтъ изъ плавнаго русскаго нефтянаго района (бакинскаго) были вывезены слѣдующія количества сырой нефти и нефтяныхъ остатковъ:

Годы.	Сырая нефть.	Нефтяные остатки. Тысячи пудовъ.	Всего
1888.	6.873	61.846	68.719
1889.	4.195	88.886	93.081
1890.	6.429	96.906	103.335
1891.	11.587	103.752	115.339
1892.	11.625	117.253	128.878
1893.	12.195	143.539	155.734
1894.	16.435	193.602	210.037
1895.	15.135	180.392	195.525
За 9 мѣс. 1896 г. ¹⁾	22.967	160.766	184.733

Изъ этихъ количествъ лишь около 10 милліоновъ пудовъ сырой нефти и остатковъ постунаютъ ежегодно въ переработку на нефтеперерабатывающіе заводы, находящіеся въ бакинскаго заводскаго района, а также вывозятся за границу (Персія, Австрія и др.), остальное количество идетъ исключительно въ видѣ топлива для пароходовъ, желѣзныхъ дорогъ, фабрикъ и заводовъ, жилыхъ помѣщеній и т. д. Такимъ образомъ, общее потребленіе бакинскаго нефтянаго топлива въ Имперіи (въ бакинскаго промысловаго и заводскаго районовъ) можетъ быть опредѣлено съ большою точностію, по расчету за три послѣднихъ года, въ 193 милліона пудовъ въ годъ. Кромѣ того, на бакинскихъ промыслахъ и заводахъ, а также въ самомъ г. Баку сжигается около 40 милліоновъ пудовъ нефтянаго топлива въ годъ, не входящаго въ предыдущія цифры.

Изъ общаго количества вывозимаго изъ бакинскаго района нефтянаго топлива (193 милл.) 9 милліоновъ пудовъ идетъ для потребностей закавказской желѣзной дороги и мѣстнаго края, 1 милліонъ сжигается въ Батумѣ и вывозится въ порты Чернаго моря, 3 милліона вывозятся для надобностей закаспійской желѣзной дороги и края, а остальные 180 милліоновъ пудовъ²⁾ идутъ для паровыхъ судовъ Каспійскаго моря и вывозятся черезъ Астрахань на р. Волгу. Изъ остальныхъ мѣстъ добычи нефти, въ Тифлисской и Елизаветпольской губерніяхъ и Кубанской области, нефтянаго топлива вывозится и потребляется на мѣстѣ незначительное количество—до 200 тыс. пудовъ, и оно имѣетъ ограниченный кругъ распространенія въ ближайшемъ къ промысламъ районѣ. Лишь только въ послѣдніе три года начинаетъ пріобрѣтать известное значеніе новый нефтяной районъ, находящійся на Сѣверномъ Кавказѣ, близъ г. Грознаго, которому, по всѣмъ даннымъ, предстоитъ играть крупную роль въ дѣлѣ снабженія Имперіи жидкимъ топливомъ.

Буреніе на нефть близъ Грознаго начато товариществомъ

И. А. Ахвердовъ и К^о 28 іюня 1893 года, заложившимъ первую буровую скважину на аханъ-юртовскомъ участкѣ земли и получившимъ въ октябрѣ того же года первый нефтяной фонтанъ съ глубины 63-хъ сажень; затѣмъ въ этомъ-же году въ ноябрѣ ударилъ другой фонтанъ изъ буровой скважины на участкѣ земли, арендованномъ тою-же фирмою у терскаго войска (сл. 37 сажень). Послѣ этого товариществомъ И. А. Ахвердовъ и К^о въ теченіе 1894 и 1895 г.г. были пробурены еще четыре скважины, изъ которыхъ каждая была фонтанная. Послѣдняя изъ этихъ скважинъ, № 7, находящаяся на войсковомъ участкѣ, дала 27 августа прошлаго года грандіозный фонтанъ, дѣйствующій безъ перерыва по настоящее время. Въ первое время дѣйствія этого фонтана количество выбрасываемой нефти было громадно, по расчету за первые три дня до 1.200.000 пудовъ, но затѣмъ нефтяная струя значительно уменьшилась, тѣмъ не менѣе фонтанъ продолжаетъ давать и теперь до 25 тысячъ пудовъ нефти въ сутки. Кромѣ этихъ шести скважинъ у той же фирмы находятся въ буреніи еще двѣ, изъ которыхъ въ одной показался притокъ нефти, и ожидаютъ въ скоромъ времени фонтанъ. Неудачныхъ скважинъ у фирмы не было. Такимъ образомъ, пробуренныя на промыслахъ Ахвердова, расположенныхъ на двухъ участкахъ земли, шесть буровыхъ скважинъ всѣ дали фонтаны. Нѣкоторые изъ этихъ буровыхъ, послѣ прекращенія дѣйствія фонтановъ, временно поступали въ эксплуатацію путемъ тартанія и давали хорошую суточную добычу нефти, въ настоящее-же время всѣ скважины, за исключеніемъ фонтанной буровой за № 7, не эксплуатируются, такъ какъ на промыслахъ скопился слишкомъ большой запасъ нефти, который нельзя утилизировать вслѣдствіе малой пропускной способности единственнаго нефтепровода, проведеннаго отъ промысловъ къ желѣзнодорожной станціи. Вслѣдъ за фирмою И. А. Ахвердовъ и К^о приступили къ промысловому буренію грозненское нефтепромышленное товарищество „А. Р. Русановскій“ и московское нефтепромышленное товарищество (И. П. Дараганъ). Первая фирма поставила по настоящее время пять буровыхъ вышекъ, причѣмъ обѣ окончены въ 1895 году скважины оказались фонтанными и дали болѣе 3,700 тыс. пудовъ нефти; остальные скважины находятся въ буреніи. Точно также обѣ окончены въ текущемъ году буровыя скважины на промыслахъ московскаго товарищества были фонтанными и дали свыше 2 милліоновъ пудовъ нефти; затѣмъ двѣ скважины находятся въ буреніи и одна, доведенная до глубины 73 сажень, заброшена. Наконецъ, на четвертой группѣ промысловъ, на такъ называемомъ мамаканскомъ участкѣ, арендуемомъ Мацневымъ и Могилевцевымъ, находится въ буреніи одна скважина, доведенная къ 1 октября текущаго года до глубины 73 саж., и уже обнаруживающая признаки нефти. Общая добыча нефти на всѣхъ грозненскихъ промыслахъ, за время съ появленія перваго фонтана у Ахвердова по 1 октября 1896 г., выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Добыча нефти. Тысячи пудовъ.
1893	6.672
1894	6.539 ¹⁾
1895.	15.688
1896 (9 мѣсцевъ).	12.205
Итого.	41.104

Такимъ образомъ, какъ видно изъ этихъ данныхъ, добыча нефти ежегодно увеличивается, хотя за послѣдній годъ меньше тѣмъ за предыдущіе, исключительно благодаря вышесказанной

¹⁾ Соответственно за 9 мѣсцевъ 1895 года вывезено 13.906 т. п. сырой нефти и 163,879 т. п. остатковъ, а всего 177,785 т. п., такъ что общій вывозъ 1896 года предвидится почти на 10 милл. пуд. болѣе 1895 года.

²⁾ Въ это число входятъ 4,3 милліона пудовъ нефтяныхъ остатковъ, которые до настоящаго года вывозились изъ Петровскъ для надобностей владикавказской желѣзной дороги.

¹⁾ Кромѣ того 2,700 тысячъ пудовъ нефти сгорѣло во время пожара нефтянаго фонтана на промыслѣ Ахвердова, бывшаго въ сентябрѣ и октябрѣ 1894 года.

временной остановкѣ дѣйствія большей части промысловъ товарищества I. A. Ахвердовъ и К^о.

Настоящій краткій обзоръ современнаго состоянія буренія на нефть близъ г. Грознаго ясно показываетъ богатство и благонадежность тѣхъ площадей новаго нефтянаго района, которыхъ коснулась промысловая разработка путемъ буренія. Последняя обнимаетъ пока поверхность земли не свыше 150 десятинъ,—но существуетъ очень много данныхъ, заставляющихъ думать, что болѣе детальная развѣдка на нефть, а главное пробное буреніе, какъ въ ближайшихъ окрестностяхъ г. Грознаго, такъ и вообще въ предѣлахъ Терской области между рѣками Терекъ и Сулакъ, вдоль сѣвернаго предгорія Кавказскаго хребта,—дадутъ новыя и богатая площади нефтяныхъ мѣсторожденій. Соотвѣственно съ выяснившимся благонадежностью грозненскаго мѣсторожденія нефти на Сѣверномъ Кавказѣ производится дѣятельная приготовленія къ возможно широкому использованию новыхъ нефтяныхъ богатствъ, причемъ самый размахъ этихъ приготовленій, далеко превышающихъ потребности дня, показываетъ степень увѣренности дѣловыхъ сферъ въ значеніи грозненскаго нефтянаго дѣла. Прежде всего необходимо указать на многочисленныя покупки и аренды земельныхъ участковъ въ Терской области, произведенныя въ теченіе послѣднихъ лѣтъ въ нефтепромышленныхъ цѣляхъ различными предпринимателями, въ томъ числѣ многими бакинскими фирмами во главѣ съ товариществомъ бр. Нобель. Въ 1895 г. владикавказская желѣзная дорога провела отъ промысловъ къ станціи Грозный первый нефтепроводъ въ $5\frac{1}{2}$ дюйма внутренняго діаметра трубъ. Во второй половинѣ 1895 г. и первой 1896 года онъ дѣйствовалъ не полную силу, такъ какъ желѣзная дорога была занята перевозкою бакинскаго керосина вслѣдствіе поврежденія пути закавказской желѣзной дороги. Благодаря этому нефтепроводъ перекладывалъ въ 1895 г. съ промысловъ изъ 41 милл. пудовъ добычи до 5 милл. пудовъ нефти и за 9 мѣсяцевъ 1896 года 12,555 тысячъ пудовъ, но въ настоящее время дѣйствуетъ полную силу и перекладываетъ до 1,800 тыс. пуд. нефти въ мѣсяцъ. Кромѣ того, съ промысловъ прокладывается товариществомъ I. A. Ахвердовъ и К^о второй нефтепроводъ, діаметромъ въ 8 дюймовъ и съ годичною пропускною способностью въ 60 милл. пудовъ нефти. Затѣмъ, такіе-же восьмидюймовые нефтепроводы между промыслами и ст. Грозный проектированы владикавказскою желѣзною дорогою и московскимъ товариществомъ. Вслѣдъ за открытіемъ дѣйствія перваго нефтепровода въ концѣ прошлаго года начали работу два нефтеперегонныхъ завода, построенные близъ ст. Грозный. Одинъ изъ этихъ заводовъ, Николаева и К^о, небольшіихъ размѣровъ и рассчитываетъ главнымъ образомъ на продажу керосина и остатковъ на мѣстномъ и ближайшихъ рынкахъ;—другой, принадлежащій товариществу I. A. Ахвердовъ и К^о, проектировалъ въ болѣешихъ размѣрахъ и на обширное производство. Въ настоящее время заводъ работаетъ на 9 кубовъ съ максимальною суточною способностью къ перегонкѣ до 40 тыс. пуд. нефти, но въ ближайшемъ будущемъ предполагается довести число кубовъ до 37 и перегонять до 150 тыс. пуд. нефти въ сутки. Затѣмъ, французская компанія „Русскій Стандартъ“, имѣющая ильскіе промыслы въ Кубанской области, занята постройкою въ Новороссійскѣ новаго обширнаго завода съ 12 перегонными кубами для переработки 50 тыс. пудовъ грозненской нефти въ сутки, а на ст. Грозный оканчивается постройка обширнаго, оригинальной системы и богатаго устройства, нефтеперегоннаго завода владикавказскою желѣзною дорогою, рассчитаннаго на суточную перегонку до 100 тыс. пудовъ нефти. Къ числу мѣръ для утилизаціи грозненскихъ нефтяныхъ богатствъ можно, наконецъ, причислить уменьшеніе тарифныхъ ставокъ на перевозку нефтяныхъ остатковъ и нефти отъ Грознаго и до Петровска съ 3,75 на 2,5 к., вступившее въ силу съ 4 сентября 1896 г.

Чтобы уяснить возможное значеніе грозненской нефтяной промышленности необходимо, обратитъ вниманіе и на каче-

ство самой нефти. Удѣльный вѣсъ ея изъ разныхъ буровыхъ скважинъ значительно колеблется; въ общемъ онъ находится въ предѣлахъ отъ 0,860—0,890, причемъ болѣе тяжелой нефти добывается нѣсколько больше, чѣмъ болѣе легкой; иногда бываетъ, хотя лишь въ незначительномъ количествѣ, нефть съ болѣе высокимъ удѣльнымъ вѣсомъ, какъ фонтанная нефть московскаго товарищества, доходившая до 0,927. Главныя характерныя черты грозненской нефти, которыми она отличается отъ бакинскій¹⁾, заключаются въ слѣдующемъ: большое содержаніе бензина и газоліна (отъ 15 до 20%), малое содержаніе керосина (отъ 15 до 20%), незначительное содержаніе солировыхъ маселъ и смазочныхъ маселъ, или, вообще, промежуточныхъ продуктовъ между керосиновыми погонами и и неперегоняемыми остатками и очень большой удѣльный вѣсъ нефтяныхъ остатковъ (около 0,940). Сырая нефть, наиболѣе пригодная для эксплуатаціи на керосинъ, начинаетъ давать при перегонкѣ погоны съ удѣльнымъ вѣсомъ 0,666; бензиновъ и газоліновъ съ удѣльнымъ вѣсомъ около 0,740 до 20%; керосиноваго дистиллата, отбираемаго въ предѣлахъ удѣльныхъ вѣсовъ отъ 0,770—0,780 до 0,840—0,845,—15—20%, изъ которыхъ получается 13—18% керосина удѣльнаго вѣса около 0,820 и съ температурою вспышки паровъ отъ 33 до 37° Ц. (бакинскій керосинъ имѣетъ удѣльный вѣсъ 0,825 и температуру вспышки 28°). Если отогнать вмѣстѣ съ тѣмъ и солировыя масла или, вообще, отбѣрать керосинъ въ болѣешихъ предѣлахъ удѣльныхъ вѣсовъ погоновъ, то нефтяные остатки имѣютъ удѣльный вѣсъ выше 0,950 и настолько густы, что не могутъ идти по трубамъ и примѣняются для сжиганія въ форсункахъ; точно также и обыкновенные остатки изъ грозненской нефти удѣльнаго вѣса 0,935—0,940 послѣ отгонки одного бензина и керосина (въ количествѣ 15—20%) настолько густы, что съ трудомъ двигаются по трубамъ, въ особенности при низкихъ температурахъ. Благодаря этому при сжиганіи въ форсункахъ требуется значительное подогрѣваніе ихъ и, вообще, нормальные остатки изъ грозненской нефти считаются худшимъ топливомъ, чѣмъ бакинскіе. Если же отогнать изъ грозненской нефти только бензинъ и газоліны въ количествѣ 10—15%, оставивъ въ остаткахъ остальное количество легкаго погоновъ, то нефтяные остатки, или, вѣрнѣе, отбензиненная нефть, имѣя температуру вспышки паровъ отъ 60 до 80° и удѣльный вѣсъ около 0,915, представляютъ отличное топливо для форсунокъ. Приблизительно такіе-же качества пріобрѣтаетъ сырая нефть при храненіи ея въ теченіе нѣсколькихъ дней на открытомъ воздухѣ (такъ называемая озерная нефть). Озерная нефть, если только она не слишкомъ долго подвергалась дѣйствію свѣта и воздуха, годится для перегонки на керосинъ, но въ ней содержится керосина еще меньше, чѣмъ въ свѣжей,—не болѣе 15—16%. Для очистки керосина, въ особенности приготовляемаго перегонкою изъ несвѣжей, вышвырнувшейся нефти, требуется больше химическихъ реагентовъ, чѣмъ для бакинскаго керосина. Такъ, въ настоящее время на грозненскихъ заводахъ, при работѣ изъ озерной нефти, употребляютъ до 3% сѣрной кислоты и 0,5—1% бѣлаго натра, противъ 0,5—0,8 сѣрной кислоты и 0,25—0,33 бѣлаго натра, расходуемыхъ для той-же цѣли въ Баку. Керосинъ выдерживаетъ установленныя испытанія на степень очистки, но быстро измѣняется въ своихъ качествахъ, желтѣетъ и даетъ осадокъ; горитъ въ свѣжемъ видѣ хорошо. Вторичная перегонка бензиновъ и газоліновъ даетъ до 40% (60°—80° относительно сырой нефти) легкаго бензина, не уступающаго качествомъ лучшему американскому, и 50% высокаго сорта керосина, имѣющаго удѣльный вѣсъ 0,805 и температуру вспышки паровъ 32—35° Ц.

При среднихъ и высокихъ температурахъ грозненская нефть,

¹⁾ Бакинская нефть содержитъ въ себѣ до 5% бензина и газоліна 30—35% керосина, до 20% солировыхъ маселъ, до 20% смазочныхъ, остальное на гудронъ и потерю. Остатки послѣ отгонки керосина и бензина имѣютъ удѣльный вѣсъ 0,905—0,915 (60—65%).

даже и съ большимъ удѣльнымъ вѣсомъ, перекачивается по трубамъ легко, — при низкихъ температурахъ — значительно труднѣе. Такое свойство особенно рельефно выражается на грозненской озерной нефти и нефтяныхъ остаткахъ. При температурахъ близкихъ къ 0 они дѣлаются на видъ густыми, липкими и малоподвижными, близкими по консистенціи къ самымъ тяжелымъ баканскимъ мазутамъ или даже гудронамъ, вовсе не пудимымъ по трубамъ; — при небольшомъ же подогреваніи они вновь становятся жидкими и легкоподвижными. Определенія вязкости грозненской нефти дали слѣдующее:

Озерная		Нефтяные остатки.	
Удѣль- ный вѣс.	Время исте- ченія, при 50° Ц.	Удѣль- ный вѣс.	Время исте- ченія, при 50° Ц.
0,918	3' 35"	0,939	6'
0,918	3' 51"	0,940	8' 36"
0,920	5' 31"	0,932	6' 33"

По всемъ приведеннымъ даннымъ относительно вязкости грозненской нефти мы видимъ слѣдующее: грозненская нефть можетъ быть перекачиваема по трубопроводамъ почти съ такою же легкостью, какъ и баканская, но перекачка въ зимнее время на большія разстоянія, въ особенности если нефть имѣетъ большій удѣльный вѣсъ, должна производиться при подогреваніи; что касается остатковъ изъ грозненской нефти, то они при низкихъ температурахъ безъ подогреванія почти не могутъ быть перекачиваемы по трубамъ или сожигаемы въ форсунахъ. Совокупность всехъ этихъ данныхъ о качествахъ грозненской нефти и ея продуктовъ перегонки убѣждаетъ въ томъ, что она менѣе выгодна для керосинового производства, чѣмъ баканская и съ этой стороны не можетъ быть серьезнымъ конкурентомъ баканскому керосиновому дѣлу и главная роль грозненской нефти, какъ кажется, — служить топливомъ или въ сыромъ видѣ, или, въ видѣ нѣкоторыхъ неудобствъ при сожиганіи нефти съ большимъ содержаніемъ легкихъ продуктовъ, а также для большой безопасности, — въ видѣ озерной нефти и остатковъ послѣ отгонки бензина (отбензиниванія). Въ этомъ отношеніи значеніе грозненской нефти можетъ быть громадно и заслуживаетъ серьезнаго вниманія.

Какъ было приведено выше на основаніи данныхъ о вывозѣ нефти и нефтяныхъ остатковъ, помѣщенныхъ въ отдѣльной таблицѣ, потребление баканскаго жидкаго топлива въ Россіи достигло въ теченіе послѣднихъ лѣтъ громадныхъ величинъ, но за три послѣднихъ года стоитъ на одномъ и томъ-же уровнѣ. Это явленіе ненормально и совершенно не отвѣчаетъ изъ года въ годъ увеличивающейся потребности въ нефтяномъ топливѣ, благодаря росту русской промышленности и торговли, а также общему увеличенію товарнаго и пассажирскаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ и рѣкамъ, которое нынѣ замѣчается. Съ другой стороны, цѣна нефтяныхъ остатковъ на мѣстѣ, въ Баку, сильно поднимается въ теченіе всего этого времени, какъ видно изъ помѣщенной таблицы, а именно:

	1894.	1895.	1896.
Въ копейкахъ за пудъ.			
Январь	2½	3	7¼—7½
Февраль	2½	3½	7—7½
Мартъ	3	—3½	4,5
Апрѣль	3½	—4¼	5,5
Май	3½	—4¼	6
Іюль	3½	—3½	6,5
Іюль	4	—4¼	7,5
Августъ	4½	—5	7,5
Сентябрь	4¼	—4¾	9

	1894.	1895.	1896.
Въ копейкахъ за пудъ.			
Октябрь	4¼	—4½	8,25
Ноябрь	3½	—5½	5,5
Декабрь	5½	—5¼	6,0
			7¼—8½

Причинъ такого сильнаго подъема цѣны на нефтяное топливо много: естественное увеличеніе стоимости нефти на промыслахъ въ зависимости отъ увеличенія глубины буренія и его трудности; постройка въ Баку большихъ количествъ амбаровъ, препятствующихъ сильнымъ ладеніямъ цѣны на сырье при случайныхъ обильныхъ фойтанахъ; сосредоточеніе, путемъ покупки, большихъ запасовъ нефти въ крѣпкихъ рукахъ (Нобель); общее увеличеніе цѣны на керосинъ для заграничныхъ рынковъ и улучшеніе условий заграничной торговли; наконецъ, временное уменьшеніе стоимости фрахта до 12 футоваго рейда (въ 1895 году отъ 1¾ до 2 коп.) и т. п. Но на первомъ мѣстѣ по значенію необходимо поставить ежегодное увеличеніе потребности въ нефтяномъ топливѣ на внутреннемъ рынкѣ, которое за послѣдніе годы шло въ болѣе степеніи, чѣмъ баканская нефтяная промышленность въ состояніи была удовлетворить путемъ обычнаго увеличенія добычи нефти. Вслѣдствіе этого представляется въ высшей степени полезнымъ и своевременнымъ направить грозненскую нефть къ берегамъ Каспійскаго моря съ тѣмъ, чтобы она пополнила на внутреннихъ рынкахъ Имперіи тотъ недостатокъ въ нефтяномъ топливѣ, который тамъ обнаруживается въ послѣднее время, и этимъ, вѣрнѣе съ тѣмъ, регулировала ненормальный подъемъ цѣны на жидкое топливо, находящійся въ зависимости отъ монопольнаго снабженія этихъ рынковъ исключительно нефтяными остатками баканскаго происхождения. Переходя къ ближайшему разсмотрѣнію возможности направленія грозненской нефти къ Каспійскому морю, необходимо сказать, что первые шаги въ этомъ направленіи уже сдѣланы Министерствомъ Финансовъ путемъ уменьшенія желѣзнодорожнаго тарифа отъ Грознаго до Петровска 3,75 на 2,5 коп. съ пуда (съ станціонными сборами). Благодаря новому тарифу, вступившему въ силу 4 сентября 1895 года, сравнительная стоимость перевозки нефтянаго топлива изъ Баку и Грознаго въ Астрахань можетъ быть исчислена слѣдующимъ образомъ:

Для грозненской нефти:		Коп.
перекачка съ промысла до ст. желѣзной дороги		0,25
тарифъ отъ Грознаго до Петровска		2,50
спеціальныя сборы владикавказской жел. дороги за храненіе и перекачку нефти на судно		0,20
морской фрахтъ отъ Петровска до 12 фут. рейда		1,50
Итого		4,45

Соотвѣтственная доставка отъ Баку до 12 ф. рейда стоитъ всего 2,5 коп., считая этотъ фрахтъ по существовавшему въ теченіе послѣднихъ двухъ лѣтъ и сдѣлкамъ на будущую навигацію, заключаемымъ нынѣ. Прибавивъ къ той и другой величинѣ 1,5 к. расходовъ по доставкѣ топлива отъ 12 футоваго рейда до Астрахани, а также за перекачку, храненіе въ амбарахъ, страхованіе и учетку нефтяныхъ продуктовъ въ пути и т. п., найдемъ, что, при существующей въ Астрахани средней цѣнѣ въ 12 коп. за пудъ нефтянаго топлива, на Баку очистится 8 коп., а на Грозное (промыслы) 6,05. Въ данномъ разсчетѣ взяты самый выгодный случай, когда изъ грозненскихъ промысловъ отправляется нефтяной продуктъ, могущій непосредственно идти для отопленія (озерная нефть). Если же произвести такой же разсчетъ для грозненской нефти, отбензиненной на заводѣ при ст. Грозной, то результатъ получится еще менѣе выгодный. Предположимъ, что отгонка 15% бензина изъ сырой нефти ведется при даровомъ топливѣ (отгоняемый бензинъ и газолинъ, неимѣющий никакого сбыта) и обходится съ

погашеніемъ стоимости завода всего 0,25 коп. съ пуда переносимой нефти. Такъ какъ стоимость пуда нефтяного топлива на ст. Грозный, согласно предыдущаго расчета, можетъ быть опредѣлена въ 12—2,5—0,2—1,5—1,3=6,3 коп., то эквивалентная стоимость сырой нефти на промыслахъ найдется изъ слѣдующаго уравненія: $85 \times 6,3 = 100 (x + 0,25 + 0,25)$ и будетъ равна 4,33 коп., величинѣ очень близкой къ действительной существующей цѣнѣ $4\frac{1}{8}$ —5 к. Такая цѣна даетъ возможность грозненской нефти появиться на волжскомъ рынкѣ, и действительно, вслѣдъ за введеніемъ въ силу новаго тарифа, изъ Грознаго стали отправлять въ Петровскъ до 80 вагоновъ нефти и остатковъ въ сутки. Но ни размѣръ этихъ и возможныхъ отправокъ по желѣзной дорогѣ, ни сравнительная выгода конкурирующихъ производительныхъ районовъ пока не даютъ права ожидать сколько нибудь серьезныхъ результатовъ отъ появленія на внутреннихъ рынкахъ грозненскаго нефтяного топлива. При самыхъ благоприятныхъ условіяхъ владикавказская желѣзная дорога въ теченіе ближайшихъ лѣтъ можетъ развить свою провозоспособность, конечно въ ущербъ остальному грузовому движенію, до 5—6 милліоновъ пудовъ наливнаго груза въ мѣсяцъ, что дастъ, считая семь мѣсяцевъ навигаціи, 35—42 милліона пудовъ вывоза нефтяного топлива изъ Петровска. Но такой результатъ возможенъ лишь при условіи, что стоимость нефтянаго топлива въ Россіи будетъ все время находиться на настоящемъ ненормально высокомъ уровнѣ. Если, вслѣдствіе какихъ-бы то ни было причинъ, цѣна нефтяныхъ остатковъ въ Астрахани упадетъ на 1—1,5 к. съ пуда, то вывозъ туда грозненской нефти вновь будетъ затрудненъ или совсѣмъ прекращенъ, какъ онъ былъ невозможенъ при прежнемъ тарифѣ, превышающемъ нынѣ действующій всего на 1,25 коп. Нельзя забывать и того обстоятельства, что грозненская нефтяная промышленность, при видимомъ богатствѣ и сравнительной близости нефти отъ поверхности земли, несетъ крупный налогъ въ видѣ попутной платы, взимаемой терскимъ войскомъ съ пуда нефти, отпускаемой съ промысловъ. Средній размѣръ этой платы (отъ 1 коп. 2, $2\frac{1}{60}$, 2,3 и до 5,55 к. съ пуда) такъ великъ, что грозненская нефть въ настоящее время обходится промышленникамъ едва-ли не дороже бакинской, а потому бакинскіе остатки, имѣя 1,75 коп. съ пуда преимущества въ стоимости провоза до 12 футоваго рейда или Астрахани, легко будутъ господствовать на внутреннихъ рынкахъ и всегда могутъ закрыть ихъ для грозненской нефти или игнорировать ея значеніе, въ виду ограниченности количества послѣдней при вывозѣ исключительно желѣзнодорожнымъ путемъ. Въ виду этого единственнымъ средствомъ дать грозненской нефти прочный выходъ на волжскій рынокъ и предоставить ей возможность занять тамъ подобающее мѣсто является постройка нефтепровода, какъ наиболѣе дешеваго средства передвиженія жидкаго топлива.

Приступая къ опредѣленію стоимости постройки нефтепровода и перекачки нефти, необходимо прежде всего остановиться на его направленіи. Нефтепроводъ, естественно, долженъ быть построенъ такъ, чтобы его конечный пунктъ приводилъ или къ удобному порту, или вообще къ мѣсту пригодному для погрузки перекачиваемой нефти на морскія или рѣчные суда. Такихъ мѣстъ на сѣверо-западномъ берегу Каспійскаго моря всего два: Петровскъ и устья рѣки Волги (о. Вирючая коса или другой по пути отъ 12-футоваго рейда къ Астрахани). Петровскъ (Дар. обл.) отстоитъ отъ грозненскихъ промысловъ на 162 версты, считая 149 верстъ по желѣзнодорожному пути. Петровский портъ приведенъ въ настоящее время въ удовлетворительный видъ и, благодаря обширнымъ работамъ владикавказской желѣзной дороги, имѣетъ около версты причальной линіи, но общая площадь портовыхъ водъ такъ мала, что причальная линія не можетъ быть использована полностью. Длина послѣдней, которая можетъ быть отведена для загрузки наливныхъ паровыхъ судовъ, равняется 205 саженьямъ, какового пространства совершенно достаточно для одновременной на-

грузки 6 наливныхъ паровыхъ судовъ типа Каспійскаго моря, т. е. емкостью отъ 30 до 70 тыс. пуд. При хорошемъ оборудованіи раздаточной станціи насосами и трубопроводами наливъ судна самаго крупнаго размѣра можетъ быть оконченъ въ 3—4 часа (по бакинскимъ нормамъ), а все операція погрузки, съ причаломъ и отваломъ отъ пристани, до 6 часовъ. Считая среднюю емкость погружаемыхъ судовъ въ 45 тыс. пудовъ, петровский портъ при непрерывной работѣ днемъ и ночью въ теченіе 7 мѣсяцевъ навигаціи на Астрахань, въ состояніи выпустить, по расчету, 225 милліоновъ пудовъ наливнаго груза. Но, очевидно, эта цифра должна быть значительно уменьшена въ виду тѣсноты въ портѣ, неудобнаго входа въ него, необходимости для ожидающихъ очереди судовъ останавливаться въ открытомъ морѣ вдали отъ порта и т. п. Думаю, однако, что хорошее оборудованіе порта для быстраго налива судовъ и умѣлое распорядительство за общимъ движеніемъ судовъ въ портъ дадутъ возможность отправлять изъ Петровска до 100 милл. пудовъ наливнаго груза, т. е. то количество, которое въ состояніи дать вмѣстѣ взятые нефтепроводъ и максимальная пропускная способность владикавказской желѣзной дороги. Во всякомъ случаѣ, вопросъ о возможной пропускной способности петровскаго порта въ зависимости отъ его тѣсноты очень важенъ. Недостаточность пропускной способности и задержки въ погрузкѣ судовъ могутъ настолько отразиться на фрахтахъ, что повышеніемъ ихъ будетъ парализована вся польза постройки нефтепровода. Поэтому вмѣстѣ съ рѣшеніемъ вопроса о постройкѣ нефтепровода къ Петровску необходимо также рѣшить вопросъ о расширеніи порта путемъ постройки новаго мола параллельно сѣверному молу, проектъ каковыхъ работъ, какъ слышно, уже имѣется въ Министерствѣ Путей Сообщенія. Второе затрудненіе состоитъ въ томъ, что вся причальная линія петровскаго порта, удобная для наливныхъ судовъ, принадлежитъ обществу владикавказской желѣзной дороги, съ которымъ придется вступить въ спеціальныя соглашенія объ отводѣ сѣвернаго мола подъ наливной и нефтяной грузы и о достаточномъ оборудованіи его соотвѣствующими приспособленіями для одновременной быстрой загрузки 5—6 наливныхъ судовъ. Третье неудобство петровскаго направленія нефтепровода состоитъ въ томъ, что представленіе къ перевозкѣ Каспійскимъ моремъ до 100 милліоновъ пудовъ новаго нефтяного груза въ первое время вызоветъ повышеніе фрахтовъ въ зависимости отъ недостатка перевозочныхъ средствъ на Каспійскомъ морѣ. Въ 1896 году наливная флотилія Каспійскаго моря состояла изъ 95 паровыхъ судовъ и 275 парусныхъ общою емкостью свыше $7\frac{1}{2}$ милл. кубическихъ футовъ (3,150 тыс. паровые и 3,500 тыс. парусные), и всѣ суда были настолько заняты перевозкою бакинскихъ нефтяныхъ продуктовъ, что фрахтъ для случайныхъ нефтяныхъ грузовъ на октябрь повысился до 5 к. съ пуда отъ Баку до 12 футоваго рейда, т. е. вдвое противъ средняго уровня годовыхъ фрахтовъ. Но на ряду съ этимъ 1896 петровское направленіе имѣетъ нѣсколько серьезныхъ преимуществъ. Самое главное изъ нихъ состоитъ въ меньшей длинѣ трубопроводной линіи (162 версты) сравнительно съ усть-волжскимъ (320). Не менѣе важное удобство состоитъ въ возможности построить нефтепроводъ вдоль желѣзнодорожной линіи, которая очень близко подходитъ къ кратчайшему разстоянію между Грознымъ и Петровскомъ. Благодаря этому уменьшаются расходы на развозку матеріаловъ, трубъ и машинъ и всѣ работы обходятся дешевле при условіи удобнаго желѣзнодорожнаго сообщенія. Еще больше сбереженій можно сдѣлать, если войти въ соглашеніе съ обществомъ владикавказской желѣзной дороги о прокладкѣ трубопровода въ полосѣ земли, отчужденной для постройки ея линіи, о пользованіи ея мостовыми сооруженіями для проведенія трубопровода черезъ рѣки и ручьи (на пространствѣ отъ Грознаго до Петровска придется пересѣчь ихъ не менѣе 40), о подвѣскѣ къ телеграфнымъ столбамъ проволокъ для телефоннаго сообщенія, объ охранѣ трубопровода желѣзнодорожными сторожами и т. п., наконецъ,

удобства желѣзнодорожнаго сообщенія отразятся и на эксплуатациѣ въ зависимости отъ болѣе дешевой оплаты личнаго труда, уменьшенія расходовъ по ремонту, ускоренія послѣдняго и т. д.

Усть-волжское направленіе нефтепровода, при которомъ постройка должна производиться безъ помощи желѣзнодорожнаго сообщенія, обойдется значительно дороже петровскаго. Не говоря уже о болѣе длинѣ нефтепровода къ устьямъ р. Волги, постройка его будетъ удорожаться тѣмъ, что онъ пройдетъ въ мѣстности пустынной, малонаселенной, вдали отъ какихъ бы то ни было путей сообщенія; трубы, насосы, паровики и всѣ материалы придется иногда возить на лошадейъ за 100—150 верстъ по дѣбри, мѣстами по пескамъ, солончакамъ и даже болотамъ; конецъ нефтепровода въ устьяхъ Волги пройдетъ отъ селенія Оленичева болѣе 35 верстъ по низменной и болотистой мѣстности, среди многочисленныхъ рукавовъ и острововъ. За всѣмъ тѣмъ послѣднее направленіе имѣетъ и серьезные достоинства. Самое главное изъ нихъ заключается въ томъ, что благодаря этому направленію совершенно обходится Каспійское море, такъ какъ нефть можетъ поступать съ конечной станціи на рѣчныхъ баржахъ, а отсюда идти по назначенію вверхъ по р. Волгѣ. Затѣмъ, для такой погрузки нѣтъ надобности строить портъ или другія какія-либо дорогія сооруженія. При окончаніи нефтепровода на о. Вирючья коса или близъ его лежащихъ, всегда можно выбрать такое мѣсто, что всѣ приспособленія для погрузки ограничатся постройкою одной или двухъ дешевыхъ пристаней до глубины 6—8 футовъ. Наконецъ, это направленіе по конечнымъ результатамъ болѣе выгодное, такъ какъ оно дѣлаетъ перекачку грозненской нефти въ зависимости отъ расширенія петровскаго порта, недостатка въ судахъ, величинны морскихъ фрахтовъ, соглашеній съ владикавказскою желѣзною дорогою, и въ общемъ полнѣе удовлетворяетъ основной цѣли нефтепровода уравнивать—стоимость доставки грозненской нефти и бакинскихъ остатковъ къ волжскимъ рынкамъ.

Сводя вмѣстѣ недостатки и достоинства обоихъ направленій нефтепровода, можно сказать, что нефтепроводъ на Петровскъ будетъ стоить, и абсолютно, и относительно, т. е. по общей суммѣ расходовъ и на версту¹⁾, — дешевле, постройка его можетъ быть произведена легче и скорѣе, но устьяхъ его эксплуатациѣ и влияніе на внутреннюю торговлю нефтянымъ топливомъ въ Россіи находится въ извѣстной зависимости отъ многихъ побочныхъ условий, какъ-то: недостатка устройства и оборудованія петровскаго порта, недостатка паровыхъ судовъ на Каспійскомъ морѣ, величинны морскихъ фрахтовъ, соглашенія съ владикавказскою желѣзною дорогою и т. п. Что касается усть-волжскаго направленія нефтепровода, то онъ имѣетъ противъ себя единственно большую стоимость всего сооруженія въ зависимости отъ большой длины линіи и техническихъ трудностей исполненія, но въ то-же время совершенно свободенъ отъ какихъ бы то ни было условныхъ влияній или соображеній. Въ виду этого окончательное рѣшеніе вопроса о направленіи нефтепровода могло-бы быть поставлено въ зависимость главнымъ образомъ отъ возможности ассигновать 9 милл. руб. на проведеніе нефтепровода къ устьямъ р. Волги, если-же эта сумма показалась-бы слишкомъ высокою, то лишь тогда возможно остановиться на проектѣ постройки нефтепровода отъ Грознаго къ Петровску.

По сдѣланному авторомъ и приведенному въ докладѣ разсчету стоимости нефтепровода на Петровскъ исчислена въ 4.379,600 р., а на Астрахань въ 9.058,500 р. Что касается суммъ расходовъ на эксплуатацию нефтепроводовъ, то онѣ бы вычислены на основаніи слѣдующихъ соображеній. Стоимость топлива (сырая грозненская нефть) принята въ 6 коп. на

промыслахъ, т. е. выше нынѣ существующей. Стоимость перекачки топлива по линіи не принята во вниманіе. Количество топлива вычислено соотвѣственно расходу 4 фунта нефти на каждую дѣйствительную силу котловъ въ работѣ и потребности для отопленія жилищъ помѣщеній нефтепровода. Погашеніе стоимости сооруженія рассчитано на 15 лѣтъ отчисленіемъ 10% въ годъ, что соотвѣтствуетъ погашенію затраченнаго капитала при 5% дохода. Пятнадцатилѣтнее погашеніе стоимости сооруженія не можетъ считаться слишкомъ продолжительнымъ, потому что практика бакинскихъ нефтепроводовъ доказала долговѣчность и прочность послѣднихъ. Такъ, нѣкоторые бакинскіе нефтепроводы дѣйствуютъ безъ сколько-нибудь значительнаго ремонта съ 1879 года. Въ виду этихъ соображеній расходъ на ремонтъ и содержаніе мастерскихъ исчисленъ всего въ 1% стоимости нефтепровода. Наконецъ, значительный расходъ на содержаніе личнаго состава и станцій обуславливается, въ особенности для нефтепровода къ устьямъ рѣки Волги, трудными условіями службъ въ мѣстности, удаленной отъ поселеній. Ежегодные эксплуатационные расходы на содержаніе нефтепровода:

	Къ Петровску.	Къ устьямъ Волги.
Топливо	87,000	175,000
Содержаніе станцій	52,000	116,000
Центральная администрація.	30,000	50,000
Охрана линіи объѣзчиками	—	12,000
Вознагражденіе Владик. ж. д. за охрану желѣзн. сторож.	5,000	—
Ремонтъ и содерж. мастерскихъ	48,000	91,000
Погашеніе стоимости (10%).	474,000	906,000
Итого	696,000	1,350,000

Такимъ образомъ, на основаніи послѣднихъ данныхъ о величинѣ эксплуатационныхъ расходовъ стоимости перекачки цуда нефти, при условіи работы нефтепровода круглый годъ, опредѣляется для петровскаго направленія въ 1,16 к. и для усть-волжскаго — въ 2,25 к. Исходя изъ этихъ величинъ, какъ минимальныхъ, всѣ расходы по доставкѣ нефти отъ Грознаго до Астрахани опредѣляются для петровскаго направленія нефтепровода въ 1,16+0,2+1,5+1,36=4,36 к. и для усть-волжскаго — 2,25+1,5=3,75, въ то-же время для грозненской нефти, произведенной черезъ Петровскъ, но по желѣзной дорогѣ—5,35 и для бакинскихъ остатковъ—4 к. Сопоставленіе послѣднихъ 4 цифръ стоимости доставки нефти въ Астрахань изъ Грознаго и Баку доказываетъ, что нефтепроводъ, въ особенности по усть-волжскому направленію, уравнивая шансы конкурирующихъ рынковъ, даетъ грозненской нефти широкую возможность вліять на цѣны нефтянаго топлива на Волгѣ. Здѣсь благодаря нефтепроводу и владикавказской желѣзной дорогѣ¹⁾, сразу появится до 100 миллионновъ пудовъ нефтянаго топлива, которые не только пополняютъ недостатокъ въ послѣднемъ, ощущаемый въ Имперіи, но и понизятъ его стоимость, понижая уровень приподнятыхъ бакинскихъ цѣвъ на нефть и нефтяные остатки.

Въ заключеніе нельзя не сказать, что все благотворное вліяніе грозненской нефти на стоимость нефтянаго топлива по Волгѣ могло бы обнаружиться въ полной силѣ лишь при условіи постройки и эксплуатациіи нефтепровода казною, какъ предпріятію, имѣющему несомнѣнно общегосударственное значе-

¹⁾ Верста постройки нефтепровода къ Петровску, за исключеніемъ стоимости амбаровъ, обойдется 23, а къ устьямъ Волги 24,4 т. р.

¹⁾ Съ проведеніемъ нефтепровода владикавказская жел. дорога не останется безъ нефтянаго груза, такъ какъ ей придется перевозить въ Петровскъ большія количества нефтяныхъ остатковъ и тяжелой озерной нефти, которые не могутъ быть перекачиваемы по нефтепроводу.

ние въ смыслѣ вліянія на сохраненіе лѣсовъ и поддержки фабрично-заводской промышленности центральной Россіи, страдающей отъ недостатка жидкаго топлива и непожирнаго возвышенія на него цѣнъ. При этомъ казенный нефтепроводъ, будучи вполне свободнымъ отъ какихъ бы то ни было вліяній разныхъ группъ и интересовъ нефтепромышленниковъ, а также не преслѣдуя узко материальныхъ расчетовъ, — не только оказалъ бы громадную пользу дѣлу развитія грозненской промышленности, но могъ бы и для казны служить источникомъ солиднаго дохода. Въ самомъ дѣлѣ, казна могла бы назначить стоимость перекачки выше приведенныхъ раньше на 0,5—0,75 к. съ пуда, причемъ нисколько не уменьшила бы значенія нефтепровода, по въ то же время получила бы отъ 300 до 450 тыс. руб. дохода. Точно также было бы совершенно справедливо и возможно назначить извѣстную плату за храненіе нефти въ амбарахъ конечныхъ станцій нефтепровода, такъ какъ бакинскіе нефтяные остатки несутъ подобную же плату за храненіе въ Астрахани, и она входитъ въ сумму 1,5 к., составляющую стоимость расходовъ по доставкѣ грузовъ отъ 12 фунтового рейда или о. Вирючья Коса въ Астрахань, т. е. плата за храненіе нефти въ амбарѣ нефтепровода не увеличитъ ея стоимости противъ приведенной раньше и зависящей отъ стоимости перекачки и 1,5 коп. расхода по перевозкѣ въ Астрахань. Назначивъ за это храненіе самую минимальную плату 1/10 коп. въ мѣсяцъ, возможно получить до 125 т. руб. 1), а всего нефтепроводъ дастъ отъ 425 до 575 тыс. рублей дохода въ годъ. Наконецъ, этотъ доходъ можетъ быть нѣсколько увеличенъ въ зависимости отъ уменьшенія общей стоимости нефтепровода и расходовъ по перекачкѣ нефти. Вышеприведенныя предварительныя свѣты составлены, на основаніи существующихъ въ Баку и Грозномъ цѣнъ на отечественнаго производства трубы, паровики и насосы показываемыхъ заводами и ихъ представителями, причемъ, конечно, всѣ эти справки могли относиться къ заказамъ и покупкамъ въ обыкновенныхъ, болѣе или менѣе ограниченныхъ, размѣрахъ.

Результаты винокурения за кампанію 189³/₄ г.

Въ предѣлахъ Европейской Россіи выкурено въ іюні 265,644 вед. безводнаго спирта, противъ 339,215 вед. въ 189³/₄ г. и 391,928 вед. въ 189³/₄ г., т. е. менѣе каждаго изъ этихъ годовъ соответственно на 73,571 вед. или 21,7% и на 126,284 вед. или 32,2%. Общая выкурка за полную кампанію (съ 1 іюля 1895 г. по 1 іюля 1896 г.) составляетъ 30.337,018 вед., противъ 28.759,024 вед. въ 189³/₄ г. и 29.647,789 вед. въ 189³/₄ г., т. е. болѣе каждаго изъ нихъ соответственно на 1.577,984 вед. или 5,5% и на 689,219 вед. или 2,3%. Въ минувшей кампаніи число дѣйствовавшихъ на 1 іюля заводовъ на 11 болѣе, чѣмъ въ предшествовавшей — 57, противъ 46, а съ начала кампаніи по 1 іюля на 23 меньше — 2,056, противъ 2,079. По отдѣльнымъ районамъ выкурка за послѣднія три кампаніи представляется слѣдующей, въ ведрахъ безводнаго спирта:

Губернія.	Выкурено за кампанію.		
	189 ³ / ₄ .	189 ³ / ₄ .	189 ³ / ₄ .
Сѣверныя	360,323	326,623	386,230
Восточныя	2.565,685	2.680,393	2.694,877

Губернія.	Выкурено за кампанію		
	189 ³ / ₄ .	189 ³ / ₄ .	189 ³ / ₄ .
Промышленныя	1.729,799	1.580,575	1.716,166
Среднія черноземныя .	8.180,601	7.615,242	8.094,216
Малороссійскія	2.504,710	2.700,568	2.560,379
Прибалтійскія	3.208,189	2.814,594	3.411,137
Сѣверо-западные	3.001,625	2.999,160	3.393,181
Юго-западные	3.072,486	3.451,469	3.237,008
Южныя	1.681,556	1.724,820	1.707,918
Привислинскія	3.342,815	2.915,580	3.135,896

Всего . . . 29.647,789 28.759,024 30.337,008

Выкурка за минувшую кампанію превзошла размѣры предыдущаго года въ семи районахъ: сѣверномъ, восточномъ, промышленномъ, среднемъ черноземномъ, прибалтійскомъ, сѣверо-западномъ и привислинскомъ, не достигла ихъ въ трехъ: малороссійскомъ, юго-западномъ и южномъ. Изъ семи районовъ съ увеличенной выкуркой сѣверный впервые превысилъ размѣры предыдущаго года въ октябрѣ, восточный первые три мѣсяца кампаніи выкуривалъ болѣе прошлаго года, затѣмъ, понизивъ въ октябрѣ свою выкурку, увеличилъ ее вторично въ февралѣ, сѣверо-западный курилъ все время болѣе предыдущаго года и лишь въ мартѣ выкурка его была ниже прошлогодней, остальные четыре района выкуривали болѣе прошлаго года въ теченіе всей кампаніи.

Что касается районовъ съ пониженной выкуркой, то малороссійскій, начавъ винокурение лишь въ третьемъ мѣсяцѣ кампаніи, въ теченіе десяти послѣднихъ мѣсяцевъ выкуривалъ меньше, чѣмъ въ прошломъ году; юго-западный, давъ въ іюлѣ увеличеніе выкурки, съ августа уже сократилъ ея размѣры; южный, начавъ винокурение въ третьемъ мѣсяцѣ кампаніи, все время выкуривалъ меньше, чѣмъ въ предыдущемъ году, и лишь въ маѣ выкурка его была болѣе прошлогодней.

Движеніе выкурки за послѣднія три кампаніи по отдѣльнымъ мѣсяцамъ, въ ведрахъ безводнаго спирта, представляется слѣдующимъ:

Мѣсяцы.	189 ³ / ₄ .	189 ³ / ₄ .	189 ³ / ₄ .
Іюль	68,739	75,231	82,998
Августъ	101,047	107,589	106,739
Сентябрь	826,335	960,151	1.020,058
Октябрь	2.336,714	2.462,631	2.585,387
Ноябрь	3.815,454	3.746,796	4.031,038
Декабрь	4.630,857	4.529,257	4.813,264
Январь	4.892,054	4.723,773	4.993,062
Февраль	4.407,705	4.187,008	4.556,826
Мартъ	4.361,932	4.148,178	4.209,322
Апрѣль	2.690,352	2.483,984	2.738,060
Маѣ	1.164,662	997,874	942,067
Іюнь	391,928	339,215	265,644

Наличность запасовъ, то сокращаясь, то увеличиваясь, по оставаясь съ 1 октября 1894 года постоянно выше соответствующаго уровня предшествовавшей кампаніи, съ апрѣля 1895 года начала сильно возрастать и, достигнувъ 1 іюня въ этомъ направленіи своей высшей точки (на 8,7% болѣе предыдущей кампаніи), въ теченіе іюня сразу понизилась, такъ

1) По расчету за 125 миллионныхъ пудо-мѣсяцевъ храненія: въ ноябрѣ 5 милл., въ декабрѣ — 10, январѣ — 15, февралѣ — 20, мартѣ — 25, апрѣлѣ — 20, май — 15, іюні — 10 и іюлѣ — 5.

что минувшая кампанія началась при запасахъ всего на 1,3% превышающихъ размѣры предыдущаго года. Въ теченіе первыхъ четырехъ мѣсяцевъ соотношеніе это мало измѣнялось: къ 1 августа наличность запасовъ превышала прошлогоднюю на 1,8%, къ 1 сентября на 0,7%, къ 1 октября на 1,3% и къ 1 ноября на 0,9%. Но въ пятый мѣсяцъ кампаніи—первомъ, въ которомъ съ расширеніемъ выкурки начинается возрастать движеніе запасовъ (къ 1 ноября запасы обыкновенно достигаютъ самыхъ малыхъ размѣровъ, а съ этого времени начинаютъ возрастать и достигаютъ своего максимума къ 1 мая), они сразу сильно превысили размѣры предыдущаго года, а именно на 9,3%. Въ теченіе шестаго мѣсяца это накопленіе запасовъ еще болѣе усилилось—къ 1 января они были на 16,1% больше прошлогоднихъ; къ 1 февраля запасы превышали прошлогодніе на 12,7%, къ 1 марта на 14%, къ 1 апрѣля на 11%, къ 1 мая на 12,5%, къ 1 іюня на 9,6%. Къ 1 іюля всѣхъ регистрируемыхъ запасовъ спирта имѣлось 11.392,877 вед., противъ 9.907,578 вед. въ 1894 г. и 9.799,634 вед. въ 1893 г., т. е. болѣе соответственно на 1.485,299 вед. или 15% и на 1.593,243 вед. или 16,3%. За послѣднія три кампаніи наблюдалось слѣдующее движеніе запасовъ по отдѣльнымъ мѣсяцамъ, въ ведрахъ безводнаго спирта:

Наличность къ 1 числу:	1894/5.	1893/4.	1892/3.
іюля . . .	9.799,634	9.907,578	11.392,877
августа . .	7.906,886	8.045,898	—
сентября . .	5.909,172	5.951,446	—
октября . .	4.288,086	4.343,354	—
ноября . . .	4.049,000	4.085,292	—
декабря . .	5.140,253	5.628,016	—
января . . .	6.844,813	7.949,657	—
февраля . .	8.795,265	9.909,669	—
марта . . .	10.857,826	12.378,331	—
апрѣля . .	13.094,873	14.544,759	—
мая	13.489,487	15.181,938	—
іюня	12.321,542	13.502,949	—

Распределеніе запасовъ по отдѣльнымъ районамъ, въ ведрахъ безводнаго спирта, за послѣднія три кампаніи представляется слѣдующимъ:

Губерніи.	Запасы къ 1 іюля.		
	1894.	1895.	1896.
Сѣверныя	450,824	475,026	452,603
Восточныя	959,701	1.296,883	1.345,030
Промышленныя	850,190	879,107	1.092,713
Среднія черноземныя .	2.080,849	1.758,852	2.488,492
Малороссійскія	773,336	858,334	800,467
Прибалтійскія	699,334	577,517	874,047
Сѣверо-западные . . .	1.101,857	1.059,398	1.163,262
Юго-западные	1.091,719	1.261,468	1.210,050
Южныя	853,713	862,795	934,320
Привислинскія	938,111	878,198	1.031,893
Всего	9.799,634	9.907,578	11.392,877

Въ теченіе первыхъ двухъ мѣсяцевъ минувшей кампаніи запасы превышали размѣры предыдущаго года въ четырехъ районахъ: восточномъ, промышленномъ, малороссійскомъ и юго-западномъ; въ сентябрѣ они понизились ниже уровня предыдущаго года, въ первый разъ въ теченіе двухъ послѣднихъ кампаній, въ малороссійскомъ; въ октябрѣ къ тремъ районамъ съ увеличенными запасами прибавились еще два—сѣверный и привислинскій; въ ноябрѣ въ юго-западномъ районѣ запасы понизились ниже уровня предыдущаго года и повысились выше его въ среднемъ черноземномъ и прибалтійскомъ районахъ; въ декабрѣ къ этимъ шести районамъ съ увеличенными запасами прибавился еще одинъ—сѣверо-западный; въ январѣ, февралѣ, мартѣ и апрѣлѣ соотношеніе не измѣнялось; въ маѣ къ этимъ семи районамъ прибавился восьмой—южный; въ іюнѣ въ сѣверномъ районѣ запасы понизились ниже уровня предыдущаго года, такъ что къ 1 іюля запасы больше прошлогоднихъ въ 7 районахъ: восточномъ, промышленномъ, среднемъ черноземномъ, прибалтійскомъ, сѣверо-западномъ, южномъ и привислинскомъ, и меньше въ трехъ—сѣверномъ, малороссійскомъ и юго-западномъ. Во всѣхъ районахъ съ увеличенными запасами наблюдается одновременно расширеніе выкурки, за исключеніемъ южнаго района, гдѣ запасы увеличились, а выкурка уменьшилась; въ районахъ съ уменьшенными запасами сократилась и выкурка, за исключеніемъ сѣвернаго, который сократилъ запасы, несмотря на увеличеніе выкурки. Что касается соотношенія между наличностью запасовъ въ минувшемъ и въ предшествовавшемъ періодѣ по категоріямъ запасовъ, то съ начала кампаніи по 1 ноября запасы были меньше прошлогоднихъ въ подвалахъ винокуренныхъ заводовъ и больше на водочныхъ и спиртоочистныхъ заводахъ и въ оптовыхъ складахъ; съ 1 декабря по 1 марта всѣ категоріи запасовъ превышали уровень предыдущаго года; къ 1 апрѣля запасы на водочныхъ и спиртоочистныхъ заводахъ понизились ниже уровня предыдущаго года, но уже къ 1 мая опять ихъ превысили; къ 1 іюня они превышали уровень предыдущаго года по всѣмъ категоріямъ; къ 1 іюля запасы болѣе прошлогоднихъ въ подвалахъ винокуренныхъ заводовъ, на водочныхъ и спиртоочистныхъ заводахъ и въ казенныхъ складахъ, только въ частныхъ оптовыхъ складахъ съ разсроченнымъ акцизомъ они меньше прошлогоднихъ.

Движеніе спирта въ Европейской Россіи за послѣднія три кампаніи представляется слѣдующимъ, въ ведрахъ безводнаго спирта:

	1894/5.	1893/4.	1892/3.
Производство	29.647,789	28.759,024	30.337,008
Запасы въ началу кампаніи	9.986,155	9.799,634	9.907,578
Итого	39.533,944	38.558,658	40.244,586
Запасы въ концу кампаніи	9.799,634	9.907,578	11.392,877
Спаженіе	29.734,310	28.651,080	28.851,709
Вывозъ	2.601,442	1.827,673	1.558,211
Остатокъ на потребленіе .	27.132,868	26.823,407	27.293,498

Болѣе подробныя данныя о выкуркѣ и запасахъ по отдѣльнымъ губерніямъ приводятся въ нижеслѣдующей таблицѣ:

ГУБЕРНІИ.	Число винокуренныхъ заводовъ, действовавшихъ въ 1894/95 г.		Число винокуренныхъ заводовъ, действующихъ въ 1895/96 г.		Выкурено спирта въ юнѣ.		Выкурено спирта съ начала періода до 1 іюля.		Въ подвалахъ винокуренныхъ заводовъ.		Въ водочныхъ заводахъ, имѣящихъ этихъ заводовъ и казенныхъ и	
	На 1 іюль.		На 1 іюль.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.	
	Въ 1894/95 г.		Въ 1895/96 г.		Въ 1894/95 г.		Въ 1895/96 г.		Въ 1894/95 г.		Въ 1895/96 г.	
	Въ 1894/95 г.	Въ 1895/96 г.	Въ 1894/95 г.	Въ 1895/96 г.	Въ 1894/95 г.	Въ 1895/96 г.	Въ 1894/95 г.	Въ 1895/96 г.	Въ 1894/95 г.	Въ 1895/96 г.	Въ 1894/95 г.	Въ 1895/96 г.
Сѣверныя:												
Архангелская	—	1	1	1	—	5,781	137,295	159,902	27,067	13,209	—	—
Вологодская	—	7	—	8	—	—	164,743	177,400	48,213	53,799	16,030	—
Новгородская	—	8	—	7	—	—	152,588	194,960	44,339	40,268	4,280	—
Олонская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Псковская	—	25	—	22	—	—	205,243	260,131	89,135	126,230	20,253	—
С.-Петербургская	—	8	—	8	—	—	156,688	193,181	65,759	63,476	641,055	—
Итого	—	49	1	46	—	5,781	816,557	965,574	274,513	301,982	682,218	—
Восточныя:												
Вятская	3	19	4	20	35,379	40,802	1,721,310	1,895,077	549,379	584,948	12,086	—
Казанская	1	13	1	14	3,725	4,489	959,823	1,168,392	251,495	264,504	14,238	—
Оренбургская	—	7	—	7	—	—	681,415	680,713	228,938	310,794	46,475	46,475
Пермская	3	19	3	19	15,508	20,048	1,684,685	1,576,473	342,425	452,317	376,850	375,615
Самарская	1	8	1	9	775	494	897,900	860,217	147,665	265,171	322,285	322,285
Уральская область	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,475	—
Уфимская	—	12	—	13	—	—	630,850	556,320	126,198	210,684	117,820	117,820
Итого	8	78	9	82	58,387	65,833	6,575,983	6,737,192	1,646,100	2,088,418	894,229	862,195
Среднія промышленныя:												
Владимирская	—	7	—	7	—	—	272,208	334,130	59,131	103,309	—	—
Калужская	—	14	—	13	1,497	643	613,755	712,498	137,720	216,498	3,775	—
Костромская	1	15	1	16	10,987	12,650	592,183	634,835	132,320	182,921	3,107	—
Московская	2	2	2	2	38,603	41,124	384,240	492,661	24,417	24,139	126,415	—
Нижегородская	—	5	—	5	—	—	326,170	377,478	39,392	57,658	44,155	—
Смоленская	—	40	—	37	—	—	532,740	507,202	212,230	241,567	202	—
Тверская	—	19	—	20	—	412	620,113	805,853	89,173	156,685	13,494	—
Ярославская	—	9	—	8	10,982	4,581	610,028	425,759	167,647	118,506	19,790	—
Итого	3	111	3	108	62,071	59,410	3,951,437	4,290,416	862,030	1,101,283	210,938	—
Среднія черноземныя:												
Воронежская	1	28	—	28	8,372	4,924	2,273,198	2,314,925	579,726	737,419	4,862	—
Курская	1	27	1	25	27,590	30,491	1,866,542	1,956,983	464,217	579,558	33,415	—
Орловская	—	23	—	22	—	—	1,471,217	1,618,640	422,830	484,608	—	—
Пензенская	—	35	—	34	642	—	2,629,260	2,744,564	382,737	516,444	13,953	—
Рязанская	—	28	—	28	976	3,025	1,391,118	1,595,560	243,598	406,998	—	—
Саратовская	1	18	2	20	32,398	6,519	1,742,253	1,707,251	265,228	520,332	918	—
Сибирская	—	13	—	12	—	—	868,300	905,521	313,165	389,745	8,657	—
Тамбовская	—	35	—	36	39,920	10,439	3,844,480	4,021,472	673,332	1,227,377	26,862	—
Тульская	—	40	—	40	3,727	630	2,951,737	3,370,625	468,715	784,730	78,770	—
Итого	3	247	3	245	113,625	56,028	19,038,105	20,235,541	3,813,541	5,647,211	167,437	—
Малороссійскія:												
Полтавская	—	46	—	46	513	3,551	1,369,127	1,401,830	506,160	290,808	7,965	—
Харьковская	8	41	6	39	121,848	68,900	3,606,219	3,274,631	832,174	857,568	3,629	—
Черниговская	—	70	—	60	—	15	1,776,075	1,724,487	686,801	403,928	3,237	—
Итого	8	157	6	145	122,361	72,466	6,751,421	6,400,948	2,025,135	1,552,304	14,831	—

1) Въсѣдѣніе переписи вѣстника № 15 винокуренного завода съ 1 апрѣля 1896 г. изъ новгородскаго акцизнаго управленія въ тверское, наличные запасы 1 апрѣля с. г., входятъ до конца текущаго винокуреннаго періода 1894/95 г. въ итогъ по Новгородской губерніи. 2) Въ томъ числѣ 15,330 вед., поступившаго для откупа. 3) Томъ 432,970 вед. 4) Въ томъ числѣ съ оплаченными акцизомъ 134 в. 5) Томъ 6,301 в. Въ доставленной въ главн. управл. ведомости губернскаго акцизнаго

спирта къ 1 іюля.						Всего наличныхъ запасовъ къ 1 іюля.				
спиртоочистнымъ отдѣломъ (частнымъ)		Въ частныхъ оптовыхъ складахъ, съ расчисточными акцизомъ.		Въ казенныхъ складахъ.						
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.				
Въ юнѣ.		Въ юнѣ.		Въ юнѣ.						

ГУБЕРНІИ.	Число винокуренныхъ заводовъ, действовавшихъ въ 1894/5 г.		Число винокуренныхъ заводовъ, действующихъ въ 1895/6 г.		Выкурено спирта въ юлѣ.		Выкурено спирта съ начала періода до 1 июля.		Въ подвалахъ винокуренныхъ заводовъ.		По водочнымъ заводамъ, нѣмъ этихъ заводовъ и казеннымъ и	
	В		е		Д		Р		а		Запасы	
	1894/5.		1895/6.		1894/5.		1895/6.		1894/5.		1895/6.	
	На 1 юлѣ.	Съ начала періода до 1 юлѣ.	На 1 юлѣ.	Съ начала періода до 1 юлѣ.	1894/5.	186/5.	1894/5.	1895/6.	1894/5.	1895/6.	Всего.	Въ томъ числѣ казеннаго.
Прибалтійскія:												
Курляндская	1	49	1	44	16,613	16,664	820,100	179,873,74	159,430	198,402	23,291	—
Лифляндская	4	88	3	93	23,690	21,109	1,706,670	2,191,349	212,538	412,984	100,178	—
Эстляндская	—	176	—	175	25	6	4,509,715	5,349,119	152,210	659,758	235,038	—
Итого	4	313	4	312	40,328	37,779	7,036,485	8,527,842	524,178	1,271,144	358,507	—
Сѣверо-западная:												
Владивская	6	79	7	75	38,295	35,127	1,620,630	1,752,831	406,118	473,802	4,633	—
Витебская	—	40	—	39	—	—	378,155	351,651	164,383	169,745	1,428	—
Гродненская	—	71	—	75	12,111	5,503	1,268,568	1,628,594	344,125	402,661	—	—
Ковенская	1	19	2	18	6,462	5,153	315,290	319,273	126,868	127,179	2,028	—
Минская	3	144	3	148	14,275	15,965	2,396,277	2,951,703	825,443	990,812	—	—
Могилевская	—	93	—	92	6,784	4,952	1,518,980	1,478,980	670,269	638,865	204	—
Итого	10	446	12	447	77,927	66,700	7,497,900	8,482,952	2,537,206	2,803,064	8,293	—
Юго-западная:												
Волинская	—	99	—	95	53,443	38,432	2,142,449	2,251,318	843,613	672,105	—	—
Кіевская	7	78	13	73	152,520	72,263	3,450,132	2,991,463	1,114,905	375,709	17,948	—
Подольская	—	85	—	82	96,017	95,951	3,036,092	2,849,738	1,130,051	667,979	4,700	—
Итого	7	262	13	250	301,980	206,646	8,628,673	8,092,519	3,088,569	1,715,793	22,648	—
Южная:												
Астраханская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Бессарабская	—	21	—	21	36,283	16,044	1,075,783	842,773	434,420	249,288	—	—
Екатеринославская	—	10	—	10	—	—	793,128	712,232	277,130	151,428	3,128	—
Обл. Войска Донск. . . .	—	2	—	3	6,303	5,505	177,560	142,646	34,537	48,861	59,044	—
Ставропольская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Терская обл. . . .	—	10	—	10	—	23,194	1,304,410	1,506,775	461,241	386,372	3,128	—
Кубанская обл. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Таврическая	—	1	—	1	—	—	140,555	118,942	57,608	14,150	14,977	—
Херсонская	—	16	—	21	4,675	38,907	820,612	946,428	192,033	66,479	38,583	—
Итого	—	60	—	66	47,261	73,650	4,312,049	4,269,796	1,456,969	916,578	118,860	—
Привислинскія:												
Варшавская	1	44	—	44	—	—	897,305	921,245	258,924	285,298	112,950	—
Калишская	—	50	—	48	2,144	670	1,100,206	1,260,164	200,997	238,355	50,332	—
Кѣлецкая	—	23	1	22	—	247	237,095	237,345	106,153	115,879	—	—
Ломжинская	—	30	—	30	838	1,944	655,373	803,275	157,238	211,635	458	—
Люблинская	—	45	—	46	2,446	—	1,097,470	1,119,515	257,303	299,942	5,993	—
Петроковская	2	46	4	47	16,996	16,785	1,007,045	1,137,654	301,692	409,363	20,930	—
Плоцкая	—	18	—	19	1,648	—	635,565	679,040	146,735	129,937	—	—
Радомская	—	27	—	26	—	—	289,248	289,693	136,104	157,127	19	—
Сѣдлецкая	—	52	1	54	5	172	1,179,075	1,187,360	326,523	318,514	2,059	—
Сувальская	—	21	—	19	20	—	190,568	204,450	80,362	99,230	558	—
Итого	3	356	6	355	24,097	19,818	7,288,950	7,839,741	1,972,031	2,265,250	193,299	—
Всего по Европейской Россіи	46	2,079	57	2,056	848,037	644,111	71,897,560	75,842,521	18,200,279	19,663,057	2,671,260	—

¹⁾ меньше на 1,443 в. ²⁾ меньше на 4,2 в. ³⁾ меньше на 31 в. ⁴⁾ меньше на 14,803 в. ⁵⁾ меньше на 2,027 в. ⁶⁾ меньше на 24,876 в. ⁷⁾ больше на 8,695 в. ⁸⁾ меньше. Главн. упр. вѣдомости губер. акцизнаго управленія о ввѣдѣннхъ и наличныхъ запасахъ спирта, вслѣдствіе измѣненія мѣръ, оприходованныхъ заводскихъ, показано

спирта къ 1 іюля.										Всего наличныхъ запасовъ къ 1 июля.		
спиртоочистнымъ отдѣломъ винокуренныхъ заводовъ (частнымъ).		Въ частныхъ оптовыхъ складахъ, съ расфасованнымъ анциномъ.		Въ казенныхъ складахъ.		Въ частныхъ оптовыхъ складахъ, съ расфасованнымъ анциномъ.		Въ казенныхъ складахъ.		Всего наличныхъ запасовъ къ 1 июля.		
В		40		Г		Р		А		Д		
1894/5.		1894/5.		1894/5.		1894/5.		1894/5.		1894/5.		
Всего.	Въ томъ числѣ казеннаго.	Всего.	Въ томъ числѣ казеннаго.	Всего.	Въ томъ числѣ казеннаго.	Всего.	Въ томъ числѣ казеннаго.	Всего.	Въ томъ числѣ казеннаго.	Всего.	Въ томъ числѣ казеннаго.	Въ томъ числѣ казеннаго.
26,561	—	240	241	—	—	182,961	—	225,204	—	—	—	+42,243
86,646	—	14,435	15,727	—	—	327,151	—	515,357	—	—	—	+188,206
195,859	—	546,433	588,939	—	—	933,681	—	1,444,556	—	—	—	+510,875
309,066	—	561,108	604,907	—	—	1,443,793	—	2,185,117	—	—	—	+741,324
4,860	—	17,178	12,128	—	—	427,929	—	490,790	—	—	—	+62,861
1,866	—	29,070	27,156	—	—	194,881	—	198,767	—	—	—	+3,886
686	—	15,527	15,691	—	—	359,652	—	419,038	—	—	—	+59,386
1,081	—	14,913	17,567	—	—	143,809	—	145,827	—	—	—	+2,018
—	—	16,785	16,388	—	—	842,228	—	1,007,200	—	—	—	+164,972
189	—	9,522	7,478	—	—	679,995	—	646,532	—	—	—	—33,463
8,682	—	102,995	96,408	—	—	2,648,494	—	2,908,154	—	—	—	+259,660
230,466	210,319	10,293	225	—	83,497	853,906	—	986,293	293,816	—	—	+132,387
343,686	295,282	20,873	537	—	161,162	1,153,726	—	881,094	456,444	—	—	—272,632
321,485	272,017	11,287	—	—	168,275	1,146,093	—	1,157,739	440,292	—	—	+11,701
895,637	777,618	42,453	762	—	412,934	3,153,670	—	3,025,126	1,190,552	—	—	—128,544
—	—	67,563	66,708	—	—	67,563	—	66,708	—	—	—	—855
143,363	143,363	36,617	420	—	43,527	471,037	—	436,598	186,890	—	—	—34,439
153,628	153,608	90,712	8,618	—	92,594	370,970	—	406,268	246,202	—	—	+35,298
99,857	—	149,822	132,127	—	—	243,403	—	280,845	—	—	—	+37,442
2,779	—	66,083	58,432	—	—	530,452	—	447,583	—	—	—	—82,869
51,409	49,963	64,217	4,721	—	106,067	136,802	—	176,347	156,030	—	—	+39,545
221,304	214,822	106,145	4,171	—	229,498	336,761	—	521,452	444,320	—	—	+184,691
672,340	561,756	581,159	275,197	—	471,686	2,156,988	—	2,335,801	1,033,442	—	—	+178,813
106,685	—	6,232	6,067	—	—	378,106	—	398,050	—	—	—	+19,944
53,238	—	642	393	—	—	251,971	—	291,986	—	—	—	+40,015
—	—	2,138	3,668	—	—	108,291	—	119,547	—	—	—	+11,256
1,017	—	256	198	—	—	157,952	—	212,850	—	—	—	+54,898
20,444	—	1,440	953	—	—	264,736	—	321,339	—	—	—	+56,603
35,809	—	14,910	19,826	—	—	337,532	—	464,998	—	—	—	+127,466
1,817	—	—	—	—	—	146,735	—	131,754	—	—	—	—14,981
8	—	849	987	—	—	136,972	—	158,122	—	—	—	+21,150
57,941	—	1,345	2,711	—	—	329,927	—	379,166	—	—	—	+49,239
859	—	2,353	1,831	—	—	83,273	—	101,920	—	—	—	+18,647
277,818	—	30,165	36,634	—	—	2,195,495	—	2,579,732	—	—	—	+384,237
4,122,087	2,149,897	3,291,950	3,132,208	605,455	1,564,842	24,768,944	1,467,650	28,482,194	3,714,739	—	—	+3,713,250

на 375 в. ²⁾ меньше на 2,315 в. ³⁾ больше на 899 в. ⁴⁾ меньше на 595 в. ⁵⁾ больше на 12,060 в. ⁶⁾ меньше на 25,000 в. ⁷⁾ больше на 37 в. Въ доставленной въ больш. чѣмъ утѣно контрольными снарядами, на 9 926 в. ⁸⁾ 2,325 в. ⁹⁾ 8,892 в. ¹⁰⁾ 3,570 в. ¹¹⁾ 2,923 в. ¹²⁾ 212 в. ¹³⁾ 475 в. ¹⁴⁾ 775 в. ¹⁵⁾ 107 в. ¹⁶⁾ 1,575 в. ¹⁷⁾ 2,007 в.

Финансовая хроника.

По даннымъ департамента окладныхъ сборовъ, по 1 февраля 1897 г. состояло выкупныхъ сдѣлокъ и актовъ 145,380; изъ нихъ утверждено 137,656, возвращено по замѣченнымъ неправо-вильностямъ 5,616, исключено оказавшихся неподлежащими утверждению 2,012, всего рассмотрѣно 145,284, осталось не-разсмотрѣнныхъ 96.

По утвержденнымъ сдѣлкамъ и актамъ (137,656) число разрѣшенныхъ выкупныхъ ссудъ составляетъ 87,962, на сумму

892,961,770 р. 21 к.; количество выкупленной удобной земли 33,087,562 десят. 944 саж. составляющихъ 9,286,330 надѣловъ¹⁾.

Дополнительныя выкупныя суммы разрѣшены по 11,617 ссудамъ на сумму 5,868,813 р. 33 к.—согласно закону 15 мая 1883 года и по 34 ссудамъ на сумму 208,679 р. 7 к.—согласно закону 20 мая 1885 года.

Распределение выкупныхъ ссудъ по законоположениямъ, на основаніи которыхъ состоялся выкупъ, приведено въ слѣдующей таблицѣ:

Основанія выкупа.	Съ начала выкупа по 1 февраля						
	Число сдѣлокъ и актовъ	Число ссудъ.	Сумма ссудъ.		Количество удобной земли.		Число надѣловъ.
			Руб.	К.	Десят.	Саж.	
По законамъ 19 февраля 1861 г. и 27 июня 1862 г.	73,710	50,986	611,136,651	57	19,867,210	2,055	5,723,945
„ закону 28 декабря 1881 г. объ обязательномъ выкупѣ въ губерніяхъ великороссійскихъ и малороссійскихъ	19,467	15,312	93,079,752	20	2,953,643	2,135	920,744
„ закону 1 марта 1893 г. объ обязательномъ выкупѣ въ губерніяхъ Северо-западнаго края	10,011	7,842	53,483,935	85	4,168,142	908	899,845
„ закону 30 июля 1863 г. объ обязательномъ выкупѣ въ губерніяхъ Юго-западнаго края	8,007	6,365	81,915,955	61	3,950,432	754	1,338,247
„ закону 2 ноября 1863 г. объ обязательномъ выкупѣ въ губерніяхъ Бѣлорусскаго края	5,313	2,643	27,177,209	01	1,338,663	1,657	279,394
„ закону 13 октября 1864 г. и на основаніи наказа 14 августа 1868 г. объ освобожденіи отъ крѣпостной зависимости крестьянъ Тифлесской губерніи	327	308	777,136	63	14,034	1,086	3,241
„ законамъ 14 июля 1868 г. и 14 июня 1888 г. о поземельномъ устройствѣ паранъ (поселеній) Вессарабской губерніи	981	853	18,483,377	62	647,748	778	88,534
„ правиламъ 22 мая 1876 г. объ устройствѣ единодѣрцевъ и старообрядцевъ, водворенныхъ на владѣльческихъ земляхъ въ губерніяхъ сѣверо-западныхъ и бѣлорусскихъ	181	138	539,271	46	16,658	1,830	667
„ правиламъ 3 июня 1882 г., 21 марта 1888 г. и 1 декабря 1892 г. о поземельномъ устройствѣ бывшихъ вольныхъ людей 2 разряда въ губерніяхъ Западнаго края	983	711	3,095,636	96	57,677	1,710	2,660
На основаніи положенія 9 июня 1886 г. о поземельномъ устройствѣ сельскихъ вѣчныхъ чиншевиковъ въ губерніяхъ западныхъ и бѣлорусскихъ	18,644	2,799	3,185,065	25	63,795	1,281	28,429
„ основаніи Высочайше утвержденного 21 декабря 1892 г. мѣнія особаго собранія Государственнаго Совѣта о поземельномъ и административномъ устройствѣ поселенцевъ, водворенныхъ въ башкирскихъ дачахъ Уфимской губерніи на земляхъ, возвращенныхъ по указамъ Правительствующаго Сената изъ частнаго владѣнія въ собственность башкиръ	26	1	80,094	72	9,455	1,000	617
„ основаніи положенія 19 января 1893 г. о поземельномъ устройствѣ русскихъ арендаторовъ православнаго исповѣданія, водворенныхъ на владѣльческихъ земляхъ въ губерніяхъ сѣверо-западныхъ и бѣлорусскихъ до 19 февраля 1861 г.	6	4	7,683	33	99	150	7
Итого	137,656	87,962	892,961,770	21	33,087,562	944	9,286,330

Германія.

При рассмотрѣніи имперскаго бюджета на 1897/98 г.,—именно параграфа о содержаніи имперскаго канцлера и имперскаго канцеляріи,—партія свободомыслящаго союза (Freisinnige Vereinigung) внесла въ рейхстагъ слѣдующее предложеніе: „Просить имперскаго канцлера представить рейхстагу, по возможности въ непродолжительномъ времени, записку объ экономическомъ результатѣ заключенныхъ Германіей въ 1892—1894 гг., съ Австро-Венгріей, Италіей, Бельгіей, Швейцаріей, Сербіей, Румыніей и Россіей торговыхъ договоровъ“. Партія центра присоединила къ этому предложенію прибавить послѣ словъ „торговыхъ договоровъ“ слова въ „особенности по отношенію къ сельскому хозяйству“. Оба предложенія обсуждались въ засѣданіи 8 февраля и послужили поводомъ къ недлиненному для насъ интереса преніямъ по общему вопросу о торговой политикѣ Германіи. Бартъ (внесшій предложеніе свободомыслящихъ) объяснилъ, что сторонники и противники торго-

выхъ договоровъ должны въ одинаковой мѣрѣ желать имѣть передъ глазами обстоятельное и безпристрастное изслѣдованіе о результатахъ, достигнутыхъ этими договорами. Изслѣдованіе это должно быть сдѣлано крайне осмотрительно и чуждо всякихъ выводовъ, основанныхъ на парадоксѣ: „post hoc ergo propter hoc“. Со своей стороны, ораторъ желалъ-бы обратить вниманіе составителей записки на слѣдующее: 1) До заключенія торговыхъ договоровъ, при пошлинѣ въ 50 марокъ, разница между цѣною хлѣба на мировомъ рынкѣ и на внутреннихъ германскихъ рынкахъ никогда не достигала 50 марокъ, а была гораздо меньше, особенно въ аграрныхъ восточныхъ провинціяхъ Пруссіи. Между тѣмъ, послѣ заключенія торговыхъ договоровъ внутреннія цѣны стояли выше мировой цѣны какъ

¹⁾ Число надѣловъ опредѣляется: по Тифлесской губ. — числомъ дѣловъ, по Вессарабской — числомъ семейныхъ участковъ, по выкупу бывшихъ помѣщичьихъ крестьянъ — числомъ ревизскихъ душъ, во всѣхъ же остальныхъ случаяхъ выкупа — числомъ домохозяевъ (старообрядцы, вольные люди, чиншевики и проч.).

разъ на всю сумму уменьшенной пошлины въ 35 мар. Въ этомъ явленіи сказывается косвеннымъ образомъ вліяніе торговыхъ договоровъ, именно договора съ Россіей, даваша возможность отыгнать удостовѣреніе тождества хлѣба. Становясь на точку зрѣнія производителей хлѣба, слѣдовало бы признать, что использование полностью пошлины въ 35 мар. гораздо выгоднѣе искусственнаго, постоянно колебавшагося въ ту и другую сторону подъема хлѣбныхъ цѣнъ при пошлинѣ въ 50 марокъ. 2) Увеличеніе экспорта германскихъ издѣлій имѣетъ существенное значеніе для интересовъ сельскаго хозяйства. Извѣстно, что на каждый миллионъ марокъ вывезенныхъ за границу издѣлій приходится, приблизительно, 1,000 занятыхъ рабочихъ. Такимъ образомъ, увеличеніе вывоза на 100 миллионовъ марокъ означаетъ занятіе для 100 тысячъ рабочихъ, а такъ какъ дѣйствіе торговыхъ договоровъ сопровождалось возрастаніемъ вывоза издѣлій на много миллионовъ марокъ, то они доставили обезпеченный заработокъ многимъ тысячамъ рабочихъ, являющихся лучшими потребителями сельскохозяйственныхъ продуктовъ. Чѣмъ обезпеченнѣе и больше заработокъ рабочаго, тѣмъ обезпеченнѣе и выгоднѣе сбытъ продуктовъ сельскаго хозяйства въ странѣ, особенно мяса. Въ запискѣ необходимо обратить вниманіе на эту связь между развитіемъ экспорта и прусыпаніемъ сельскохозяйственныхъ промысловъ въ странѣ. 3) Статсъ-секретарь департамента имперскаго казначейства, графъ Посадовскій, высказываясь вообще противъ системы торговыхъ договоровъ, замѣтилъ, что не въ нихъ однихъ слѣдуетъ искать причину сельскохозяйственнаго кризиса. Статсъ-секретарь полагаетъ, слѣдовательно, что договоры были, однако-же, одной изъ причинъ кризиса. Ораторъ считаетъ это мнѣніе большой ошибкой. Исслѣдованіе должно показать, что сельскохозяйственный кризисъ не имѣетъ никакой причинной связи съ торговыми договорами и что безъ нихъ онъ былъ бы гораздо острѣе. Въ заключеніе Бартъ заявилъ, что желаемое его партіей исслѣдованіе будетъ имѣть большое политическое значеніе. Правительству необходимо доказать, путемъ обстоятельнаго и объективнаго исслѣдованія, что его торговая политика была не ошибкою, а заслугою. Онъ и его товарищи убѣждены въ томъ, что за весь періодъ царствованія нынѣшняго Императора не было совершенно ни одного другаго политическаго акта, имѣвшаго въ общемъ и цѣломъ столь благотворное значеніе, какъ заключеніе торговыхъ договоровъ.

Фриценъ (партія центра) мотивировалъ свое дополнительное предложеніе тѣмъ, что фабрично-заводская промышленность до извѣстной степени процвѣтаетъ при существованіи торговыхъ договоровъ, а сельское хозяйство удручено и склонно приписывать свое удрученное состояніе вліянію договоровъ. Поэтому, необходимо въ предполагаемомъ исслѣдованіи обратить особое вниманіе на условія сельскохозяйственной промышленности. Надо выслушать отзывы сельскохозяйственныхъ палатъ, а гдѣ ихъ нѣтъ — сельскохозяйственныхъ союзовъ. Отзывы этихъ учреждений слѣдуетъ имѣть въ виду и въ случаѣ продленія договорной политики. Всего труднѣе, по мнѣнію оратора, объективно рѣшить вопросъ, является ли тотъ или другой фактъ дѣйствительно послѣдствіемъ торговыхъ договоровъ. Такъ, напримеръ, германская желѣзнодорожная промышленность въ послѣднее время сильно развивается; заказы умножились, цѣны поднялись. Но очевидно, что нельзя безусловно приписывать всѣ эти успѣхи вліянію торговыхъ договоровъ, хотя соглашенія съ Россіей и Австро-Венгріей предоставили желѣзной группѣ нѣкоторыя пониженія пошлинъ. Не слѣдуетъ забывать, что Германія пережила много плохихъ для сельскаго хозяйства годовъ, когда пришлось воздерживаться отъ заказовъ и покупокъ. Наступилъ, наконецъ, моментъ, когда обновленіе и пополненіе металлическаго инвентаря сдѣлалось необходимымъ. Точно также тотъ фактъ, что со времени заключенія торговаго договора съ Россіей увеличился вывозъ туда желѣзныхъ издѣлій, машинъ и электротехническихъ принадлежностей, не доказываетъ еще, что явленіе это вызвано уступками договора. Необходимо выяснить въ какой мѣрѣ возрастаніе вывоза въ Россію зави-

ситъ отъ увеличенія тамъ потребности и покушнхъ силъ. Въ Россіи совершается теперь сильнѣйшее экономическое движеніе; правительство повсемѣстно и всѣми средствами поощряетъ устройство фабрикъ, заводовъ, мастерскихъ; постройка желѣзныхъ дорогъ идетъ впередъ гигантскими шагами, о которыхъ Германія нѣсколько лѣтъ тому назадъ и думать не могла — достаточно напоминать великій сибирскій путь; наконецъ, въ Россіи, за послѣднее время, существенно улучшились финансы. Сбыту внутри страны много способствуютъ, по мнѣнію оратора, картели и синдикаты. Успѣхи промышленности, обрабатывающей волокнистыя вещества, зависятъ отъ урожая хлопка.

Но за всѣми этими оговорками ораторъ сохраняетъ твердое убѣжденіе, что исслѣдованіе укажетъ на цѣлый рядъ благоприятныхъ для промышленности послѣдствій торговой политики. Иначе представляется дѣло по отношенію къ сельскому хозяйству. Фабрично-заводская промышленность могла воспользоваться съ самаго начала дѣйствія торговыхъ договоровъ огромнымъ преимуществомъ, а именно: обезпеченностью неизмѣнности таможенныхъ ставокъ на 12 лѣтъ (помимо ихъ развѣтра). Обрабатывающая промышленность обладаетъ большою способностью приспособленія и расширенія. Она могла подчитать свои выгоды, сообразить, стоитъ-ли, и въ какой мѣрѣ, увеличивать на 12-лѣтній срокъ производство, можно-ли за это время потратить затраченный капиталъ и получить на него проценты. Сельское хозяйство не имѣло этого шанса; сельскій хозяинъ не можетъ произвольно расширять свой промыселъ; онъ ограниченъ принадлежащимъ ему участкомъ земли; онъ обязанъ обрабатывать его и въ хорошіе и въ дурные годы. Торговые договоры понизили пошлины, хотя и не очень значительно, на всѣ предметы, связанные съ почвою, — на хлѣбъ, на лѣсъ, на скотъ. Что касается въ частности хлѣбныхъ пошлинъ, то уменьшеніе ихъ, конечно, не было главнымъ факторомъ чрезвычайнаго паденія цѣнъ на хлѣбъ въ Германіи; тутъ вліяли и биржевая спекуляція, и хорошіе урожаи заграницей, и удешевленіе и улучшеніе перевозочныхъ средствъ. Но за всѣмъ тѣмъ и торговые договоры не остались безъ вліянія на хлѣбныя цѣны. Наконецъ, въ предстоящемъ исслѣдованіи необходимо обратить особое вниманіе на скотоводство. Нѣмецкое скотоводство должно быть въ полной мѣрѣ ограждено отъ всякой возможности занесенія эпизоотій извнѣ. Происходившіе недавно въ рейхстагѣ и ландтагѣ дебаты показали, что германское правительство стѣснено торговыми договорами въ своихъ дѣйствіяхъ по строжайшему охраненію границъ отъ заноса заразныхъ началъ. При пересмотрѣ договоровъ надлежитъ особенно тщательно обсудить этотъ вопросъ. Въ заключеніе ораторъ, отъ имени своихъ товарищей партіи центра, заявилъ, что они въ свое время подали голосъ за торговые договоры; что они и до нынѣ убѣждены, что выгодны для Германіи стороны договоровъ далеко превосходятъ невыгоды, которыя сверхъ того не могутъ быть всецѣло отнесены на счетъ договоровъ. Но, что выстѣ съ тѣмъ, если-бы предположенное исслѣдованіе доказало, что созданныя торговыми договорами экономическія условія подрываютъ сельское хозяйство, — то онъ и его товарищи не задумаются подать голосъ за измѣненіе этихъ условій. Гаммахеръ (партія націоналъ-либераловъ) совершенно раздѣляетъ мнѣніе о желательности исслѣдованія. Ссылаясь на заявленіе графа Посадовскаго о намѣреніи правительства пересмотрѣть общій таможенный тарифъ, онъ считаетъ это дѣломъ совершенно необходимымъ. Тарифъ 1879 г. не былъ, по мнѣнію его, выработавъ въ предвидѣніи возможности конвенціонныхъ въ немъ уступокъ. Иностранныя государства, напр. Франція съ ея максимальнымъ и минимальнымъ тарифами, находятся въ болѣе выгодномъ положеніи. Др. Гаммахеръ вполне раздѣляетъ мнѣніе предыдущаго оратора, что увеличеніе вывоза въ Россію независитъ исключительно отъ торговаго съ нею соглашенія. Россія преслѣдуетъ широкія экономическія задачи. Ея народное хозяйство, во всей своей совокупности, находится нынѣ въ періодѣ чрезвычайнаго подъема; поэтому такъ обнаружилась усиленная потребность въ предметахъ, изготовляемыхъ Германіей, а это въ свою очередь благоприятно отозвалось на вывозѣ изъ Германіи. Но если бы изъ

существовало торгового договора, то нѣмецкой промышленности угрожала-бы опасность дальнѣйшаго повышенія покровительственныхъ пошлинъ русскаго таможеннаго тарифа, послѣдствіемъ чего было бы стѣсненіе ввоза въ Россію изъ Германіи. То-же самое соображеніе примѣнимо и къ другимъ странамъ, съ которыми Германія состоитъ въ договорныхъ отношеніяхъ. Ораторъ согласенъ съ мнѣніемъ г. Фрицена, что сельское хозяйство не обладаетъ способностью приспособленія и расширенія, присущую фабрично-заводской промышленности; но онъ полагаетъ, что не слѣдуетъ преувеличивать и преимуществъ этой промышленности, происходящихъ отъ возможности точнѣе подсчитать на опредѣленный періодъ времени выгоды конвенціонныхъ пошлинъ. Не отъ нихъ однихъ зависитъ успѣхъ международнаго товарнаго обмѣна. По мѣрѣ того, какъ, напр., упрочивается и развивается желѣзнодорожная промышленность въ Россіи, Японіи, Китаѣ и т. д., въ той-же мѣрѣ, само собою, затрудняется сбытъ туда германскаго желѣзнаго товара. Многія страны, въ которыхъ Германія имѣла значительные рынки сбыта—напр. Испанія для сбыта льняныхъ издѣлій—завели собственное производство, сократившее спросъ на нѣмецкіе товары. Баронъ Маршаллъ заявилъ о политѣйшей готовности правительства исполнить желаніе, высказанное въ предложеніяхъ Варта и Фрицена. По поводу предпринятыхъ работъ по составленію новаго специализированнаго автономнаго тарифа, баронъ Маршаллъ замѣтилъ, что въ этомъ обстоятельствѣ онъ не видитъ никакого разногласія во взглядахъ на торговую политику между нимъ и графомъ Посадовскимъ. Волгѣ специализированный тарифъ нуженъ именно для того случая, если будетъ продлена теперешняя торговая политика. Переговоры по заключенію торговыхъ трактатовъ наглядно показали, какъ трудно приходитъ къ соглашеніямъ на базисѣ существующаго тарифа. Вслѣдствіе большой обобщенности его ставокъ приходилось выдѣлять спеціальныя уступки въ особые пункты, прислѣдая имъ наименованія, нерѣдко вызывавшія засмѣхъ, въ практическомъ примѣненіи тарифа къ товарамъ, значительная затрудненія. Указавъ мотивы, тѣмъ рѣже не былъ удобенъ этотъ пересмотръ, баронъ Маршаллъ высказалъ, что онъ убѣжденный сторонникъ долгосрочныхъ договоровъ и находитъ, что главное, быть можетъ единственное безспорное преимущество современной договорной политики, заключается въ созданной ею на 10-12 лѣтъ устойчивости торговыхъ условий. Но, вѣдѣтъ съ тѣмъ, онъ ни минуты не сомнѣвается, что при быстромъ въ наше время теченіи экономической жизни за 10-12 лѣтъ должно произойти столько перемѣнъ въ хозяйственныхъ и техническихъ условіяхъ товарообмѣна, что нѣтъ того трактата, который бы не обнаружилъ за этотъ періодъ времени недостатковъ и пробѣловъ, требующихъ исправленія. Есть и еще одно соображеніе: если бы рѣчь шла лишь о продленіи нынѣ существующихъ договоровъ, то за договаривающимися сторонами сохранилось бы право, съ 1904 года, ежегодно заявлять о желаніи прекратить дальнѣйшее ихъ дѣйствіе, а при такой необезпеченности существованія трактатовъ они утратили-бы всякую цѣну для торгово-промышленныхъ классовъ.

Въ заключеніе баронъ Маршаллъ обратился къ собранію съ слѣдующими словами: „Я не могу, конечно, представить вамъ программы, но постараюсь вкратцѣ изложить точку зрѣнія союзныхъ государствъ, которой я и по своему личному убѣжденію являюсь выразителемъ. Въ торговой политикѣ я всегда держалъ принципа покровительства національному труду. Я всегда защищалъ то основное положеніе, что прежде всего заслуживаютъ вниманія внутренніе рынки, и что сельское хозяйство, какъ важнѣйшій промыселъ въ странѣ, должно быть защищено достаточными таможенными пошлинами. О томъ, какія пошлины могутъ считаться достаточными, мнѣнія, разумеется, расходятся. Когда я, 18 лѣтъ тому назадъ, подавъ однимъ изъ первыхъ голосъ за пошлину съ пшеницы въ 1 марку, меня сочли даже въ консервативныхъ кругахъ за опаснаго аграрія; теперь, когда я стою за пошлину въ 3½ мар., мнѣ отводятъ мѣсто чуть ли не рядомъ съ г. Вамбергерами. Хлѣбныя цѣны, конечно, съ того времени существенно измѣнились, но гораздо измѣнчивѣе человѣческіе

взгляды. Я не раздѣляю того убѣжденія, что повышеніе цѣнъ на сельскохозяйственные продукты является бременемъ для работающихъ классовъ, но при одной необходимой оговоркѣ, а именно: чтобы трудъ работающихъ классовъ, въ особенности фабрично-заводскихъ рабочихъ, былъ также достаточно защищенъ, чтобы таможенная политика поддерживала и улучшала ихъ трудовыя условія. Одностороннее-же удорожаніе сельскохозяйственныхъ продуктовъ, сопровождающееся ухудшеніемъ положенія фабричныхъ классовъ, я считаю не только большой экономической ошибкой, но и весьма опаснымъ экспериментомъ въ социально-политическомъ отношеніи. Этимъ самымъ я обращаюсь къ очень важному пункту. Я утверждаю, что иностранные рынки требуютъ также съ нашей стороны защиты, потому что работа на эти рынки является также работой национальной. Страна, подобная Германіи, которой цѣнность вывоза приближается къ четыремъ миллиардамъ марокъ, не можетъ оставлять этой части своего національнаго труда на произволъ иностранныхъ таможенныхъ тарифовъ. Вотъ почему ей нужны торговые договоры. Кто внимательно слѣдитъ за ходомъ экономическихъ явленій, тотъ не можетъ не признать, что потребность въ обезпеченіи нашего экспорта не только не уменьшается, но постоянно возрастаетъ. Она увеличивается съ возрастаніемъ народонаселенія, съ обостреніемъ внутренней конкуренціи, а главное вслѣдствіе того естественнаго явленія, что страны сбыта нашихъ товаровъ развиваютъ собственное производство, и поэтому нашъ экспортъ вынужденъ все болѣе и болѣе специализироваться, все болѣе и болѣе совершенствоваться и разнообразить качества вывозныхъ издѣлій. Въ результатъ получается постоянное возрастаніе доли заработной платы въ общей цѣнности вывоза. Если бы статистика давала возможность вычислить, какая часть изъ общей суммы 8½ миллиардовъ нашего вывоза приходится ежегодно на заработную плату нѣмецкимъ рабочимъ, то вѣроятно умолкли-бы голоса тѣхъ, которые приравниваютъ попеченіе правительства о поощреніи экспорта чуть ли не провозглашенію принципа свободной торговли. Въ прессѣ раздаются нѣпрочь все чаще и чаще голоса, что автономная таможенная политика въ настоящее время не мыслима, что система торговыхъ договоровъ должна быть сохранена и на будущее время. Говорятъ лишь о томъ, что будущіе договоры должны быть лучше настоящихъ и я вполне присоединяюсь къ этому пожеланію. Скажу одно: договоры будутъ тѣмъ удачнѣе, тѣмъ болѣе будетъ обращено вниманія на совокупность всѣхъ экономическихъ интересовъ страны. Германію нельзя считать страной промышленною въ въ одностороннемъ смыслѣ этого слова, который нѣвѣрно приписывали бывшему имперскому канцлеру; но она и не исключительно сельскохозяйственная страна; въ ней совмѣщаются оба эти элемента; она въ то же время страна торговли, ремесленныхъ промысловъ, работающихъ классовъ. Мы должны радоваться тому, что Германія обладаетъ всѣми видами производительной дѣятельности, потому что на ихъ взаимодействіи зиждется процвѣтаніе и преуспѣяніе экономической жизни страны“. Рѣчь барона Маршалла не вызвала протеста со стороны аграріевъ, которые на этотъ разъ высказывались очень сдержанно и умѣренно. Говорили: фонъ Карддорфъ и баронъ фонъ Штуммъ (имперской партіи), графъ Лимбургъ (консервативной партіи), др. Фёрстеръ (партіи реформы) и Галь (не принадлежать ни къ какой партіи). Сущность высказанныхъ ими соображеній сводилась къ слѣдующему: увеличеніе вывоза, само по себѣ, явленіе отрадное; но не слѣдуетъ забывать, что договорная политика, поощряющая экспортъ, ослабила въ то-же время покуныя силы внутри страны и тѣмъ самымъ сократила сбытъ на внутреннихъ рынкахъ. Засимъ, успѣшнѣе сбытъ заграницу, по самому существу дѣла, явленіе временное; было бы ошибочно основывать на немъ экономическое благополучіе страны. Рано или поздно, но неизбежно государства подобныя Россіи, куда сбываются теперь нѣмецкія издѣлія, перейдутъ къ къ удовлетворенію своихъ потребностей, полностью, продуктами внутреннего производства, особенно если принять во вниманіе, какъ легко и быстро таможенные пошлины могутъ быть тамъ

подняты до запретительныхъ разбирствъ. Здѣсь не можетъ быть и рѣши объ устойчивости. Торговые договоры могутъ и должны существовать, но на иныхъ основаніяхъ. Фабрично-заводская промышленность должна пріобрѣтать себѣ облегченія для сбыта своихъ издѣлій на заграничныхъ рынкахъ уступками въ ея собственной сферѣ, уступками по ввозу иностранныхъ издѣлій, а никакъ не дѣбно ослабленія защиты сельскаго хозяйства. Въ будущихъ торговыхъ договорахъ хлѣбныя пошлины должны быть, по меньшей мѣрѣ, сохранены въ разбирствѣ германскаго общаго тарифа. Основа экономическаго благосостоянія Германіи лежитъ въ воздѣлываніи хлѣба; ни одинъ изъ побочныхъ сельскохозяйственныхъ промысловъ, какъ то: скотоводство, культура свекловичи и т. п. не можетъ возмѣстить хлѣбопашества. Промыслы эти легко приводятъ къ перепроизводству; сбытъ же своего хлѣба, сколько бы ни было увеличено его производство, будетъ всегда обезпеченъ въ Германіи.

Въ результатъ преній, предложенія Варта и Фрицена были приняты въ рейхстагѣ значительнымъ большинствомъ голосовъ.

Поступленія биржеваго налога въ Германіи за январь текущаго года остались повидимому безъ ожидаемаго воздѣйствія на нихъ новаго биржеваго закона, такъ какъ общая сумма ихъ не только не уменьшилась, но даже образовала излишекъ противъ поступленій предыдущаго мѣсяца на 371,542 мар. Выбѣсъ съ тѣмъ сборъ съ цѣнныхъ бумагъ въ январѣ возросъ до 1.844,835 мар., представляя такимъ образомъ наивысшую цифру мѣсячныхъ поступленій этого налога со времени его введенія. Упомянутое увеличеніе сборовъ является, главнымъ образомъ послѣдствіемъ наблюдавшагося въ теченіе первой половины января оживленія оборотовъ съ цѣнными бумагами. Въ общемъ-же итоги биржевой налогъ въ 1896/7 г. далъ уменьшеніе за истекшіе 10 мѣсяцевъ финансоваго года на 6.319,494 мар. противъ соответствующаго періода предыдущаго года. Ниже приведены помѣсячныя цифры поступленій разсматриваемыхъ налоговъ въ теченіе 1896/7 и 1895/6 финансовыхъ лѣтъ:

	Биржевой налогъ.		Сборъ съ цѣнныхъ бумагъ.	
	1896/7.	1895/6.	1896/7.	1895/6.
	Марки.			
Апрѣль	1.248,054	1.721,039	1.630,744	1.453,371
Май	1.182,444	1.887,400	1.095,700	1.425,941
Іюнь	1.107,402	1.530,506	1.577,267	978,389
Іюль	1.089,482	1.654,734	1.392,867	1.500,105
Августъ	987,366	1.609,265	1.206,823	933,821
Сентябрь	1.179,040	1.876,933	1.275,039	858,865
Октябрь	1.044,811	2.288,257	908,887	1.693,160
Ноябрь	846,073	2.070,909	834,168	1.055,905
Декабрь	936,725	1.171,472	1.155,243	1.423,130
Январь	1.308,767	1.439,163	1.844,835	1.819,883
Итого	10.930,184	17.255,678	12.921,568	13.142,570

Въ германскія газеты проникъ слухъ о предстоящемъ выпускѣ въ Европѣ японскаго займа на сумму около 3 милл. ф. ст. Не придавая особой вѣры этому слуху, такъ какъ въ распоряженіи японскаго казначейства имѣются еще значительныя средства отъ военной контрибуціи, „Börs. Cour.“ замѣчаетъ, что извѣстіе это, вѣроятно, вызвано слухами о совершеніи новаго займа, на сумму 20 милл. талей Китаемъ, для уплаты военной контрибуціи, каковой заемъ предполагается выпустить въ С.-Американскихъ Штатахъ. Съ другой стороны, въ проектѣ государственной росписи Японіи на 1897/8 г. предвидится выпускъ внутренняго промышленнаго займа на сумму около 60 милл. іенъ для уравниванія бюджета, но о способѣ его реализаціи, по словамъ мѣстныхъ газетъ, правитель-

ство еще не приняло никакого рѣшенія, такъ что возможно, что часть его будетъ реализирована заграницей.

Италія.

Несмотря на довольно значительный недоборъ въ доходахъ за послѣдніе 6 мѣсяцевъ минувшаго года, вызванный сокращеніемъ таможенныхъ пошлинъ на хлѣба, состояніе итальянскаго казначейства на 31 декабря 1896 г. представляетъ замѣтное улучшеніе за означенный періодъ, выразившееся въ сокращеніи текущаго долга казначейства на 72,993 милл. л. Главнѣйшія статьи баланса казначейства на 30 іюня и 31 декабря 1896 г. приведены ниже:

	1896.		
	31 декабря	30 іюня	Разница.
	Лиръ.		
Счетъ кассы	299.631,846	318.385,864	— 18.754,018
Кредиты казначейства	313.558,934	166.666,145	+146.892,789
Итого актива	613.190,780	485.052,009	+128.138,771
Итого пассива	785.105,146	729.960,054	+ 55.145,092
Непокрытый текущій долгъ казначейства	171.914,366	244.908,045	— 72.993,679

Что касается консолидированнаго долга Италіи, то сумма его на 31 декабря 1896 года составляла 12.953,5 миллионѣвъ л. номинальнаго капитала, сократившись за 12 мѣсяцевъ минувшаго года на 24,4 милл. л. Сокращеніе это вызвано какъ нормальнымъ погашеніемъ подлежащей выкупу части долга, такъ и обращеніемъ 5% свидѣтельствъ ренты, принадлежащихъ благотворительнымъ учрежденіямъ, въ 4½%. Общая сумма процентовъ, подлежащихъ платежу на вышеозначенный капиталъ долга, составляла на 31 декабря 1896 г. 583,2 милл. л., и сократилась противъ предыдущаго года на 1,9 милл. Ниже приведены главнѣйшія составныя части государственнаго долга Италіи на 31 декабря 1896 г.

	Капиталъ.	Ежегодная рента.
	Милл. лиръ.	
Консолидированная рента.	9,568	568
Желѣзно-дорожныя облигаціи и другіе погашаемые займы.	2,199	74
Долгъ австрійской южной дорогѣ на ломбардо-венеційскую сѣть.	993	27
Долгосрочныя облигаціи казначейства	180	9
Рента куріи.	64%	3%

Франція

Главнѣйшіе итоги балансовъ 5 французскихъ кредитныхъ учрежденій, принимающихъ вклады отъ публики, къ концу 1896 г. представляются, по сравненію съ соответствующими цифрами на 30 іюня 1896 г. и 31 декабря 1895 г., въ слѣдующемъ видѣ:

	31 дек. 1895.	30 іюня 1896.	31 дек. 1896
	Тысячи франковъ.		
Свободный капиталъ	1.289,700	1.522,000	1.411,000
Реализуемый капиталъ	895,200	934,500	1.026,900
Портфель фондовъ	170,800	92,400	98,800
Пассивъ	1.464,600	1.396,900	1.483,800

Изъ сравненія цифръ первой и четвертой строкъ усматривается, что банки, нашедшіе необходимымъ въ первой половинѣ минувшаго года усилить наличныя средства для безостановочнаго платежа по вкладамъ, въ послѣдней половинѣ года не принимали болѣе нужныхъ къ этому мѣръ, хотя приливъ вкла-

довъ, замедлившіе было въ началѣ 1895 г. влѣдствіе спекулятивныхъ излишествъ, въ послѣднія три четверти года вновь значительно усилился, такъ какъ публика, не доверяя своимъ сбереженіямъ новымъ предпріятіямъ, довольствовалась скромнымъ размахомъ процентовъ, получаемымъ по вкладамъ въ кредитныя учрежденія. Влѣдствіе этого и свободный капиталъ банковъ, превышавшій въ среднѣ года пассивъ на 125 милл., оказался къ концу года ниже его на 42,8 милл., такъ что банки, вѣроятно, вынуждены будутъ вновь прибѣгнуть къ увеличенію свободныхъ средствъ въ 1897 г. Указывая на эту вѣроятность, *Moniteur des Interets Matériels* отъуда замѣчаны вышеприведенныя свѣдѣнія, замѣчаетъ, что естественнымъ послѣдствіемъ такого громаднаго притока капиталовъ въ кредитныя учрежденія является паденіе учетной и ссудной нормы на свободномъ рынкѣ. Такое положеніе вызвано застоемъ дѣлъ и представляетъ не одно неудобство.

Изъ другихъ балансовыхъ итоговъ видно, что сокращеніе свободнаго актива возмѣщается съ избыткомъ увеличеніемъ реализуемаго актива, составляющимъ за послѣднюю половину 1896 г. 92 милл. и за весь годъ 131 милл. Напротивъ, цифра портфеля-фондовъ уменьшилась за цѣлый годъ на 72 милл. Изъ приведеннаго видно, что денежный рынокъ широко пользовался въ минувшемъ году услугами банковъ для ссудныхъ операцій, репортныхъ сдѣлокъ и т. п. и банки не скупились въ предоставленіи кредитовъ. Такимъ образомъ общій итогъ принадлежащихъ банкамъ торговыхъ и др. денежныхъ обязательствъ достигъ къ концу 1896 г. суммы 1,441 милл. фр.

Японія.

Въ японскую палату депутатовъ представленъ проектъ государственной росписи на 30 финансовый годъ (съ 1 апрѣля 1897 г. по 31 марта 1898 г.), завершающійся небольшимъ бюджетнымъ изыскомъ въ 76,119 иенъ. Обыкновенные доходы исчислены въ суммѣ 121.410,245 иенъ, на 20.659,925 болѣе, а чрезвычайные—въ суммѣ 118,340,337 иенъ, на 28.629,056 иенъ болѣе, чѣмъ въ 1896/7 г.; расходы-же исчислены: обыкновенные—въ 112.330,280, а чрезвычайные—въ 127.344,178 иенъ, на 13.720,316 и 43.149.934 иенъ болѣе, чѣмъ въ предыдущемъ году. Главнѣйшіе бюджетные итоги приведены ниже:

	1896/7.	1897/8.
Обыкновенные расходы:		
Содержаніе двора	3.000,000	3.000,000
Министерства:		
иностранныхъ дѣлъ	1.494,815	1.055,406
внутреннихъ „	6.490,933	6.257,403
финансовъ	38.670,439	37.962,085
военное	29.129,376	24.116,810
морское	9.870,289	7.830,804
юстиціи	3.552,037	3.484,816
народнаго просвѣщенія	2.005,375	1.460,804
земледѣлія и торговли	1.424,295	1.155,778
путей сообщенія	11.671,747	8.585,728
колоній	2.020,914	1.700,320
Резервный фондъ	3.000,000	2.000,000
Итого	112.330,280	96.609,934
Чрезвычайные расходы	127.344,174	84.194,239
Всего расходовъ	239.674,459	180.804,193
Обыкновенные доходы:		
подати и налоги	90.084,459	73.798,761
гербовые сборы	7.525,616	8.849,536
казенныя предпріятія и имуществъ	21.280,598	16.165,975

	1896/7.	1897/8.
разные	795,386	734,480
% на вклады	1.724,185	1.201,576
Итого	121.410,244	100.750,318
Чрезвычайные доходы	114.340,334	89.711,278
Всего доходовъ	239.750,578	190.461,596

Въ числѣ чрезвычайныхъ расходовъ главнѣйшіе итоги приходятся на министерства внутреннихъ дѣлъ, финансовъ, военное, морское и путей сообщенія. Какъ чрезвычайные расходы, такъ и увеличеніе обыкновенныхъ расходовъ по означеннымъ вѣдомствамъ вызваны, главнымъ образомъ, слѣдующими статьями: увеличеніемъ иностранныхъ посольствъ и консульствъ, улучшеніями порта въ Нагасаки, введеніемъ табачной монополіи, постройкой новаго таможеннаго зданія въ Кобэ, ссудою японскому банку промышленности, торговли и земледѣлія, вознагражденіемъ жертвователей для минувшей войны, постройкою новыхъ фортовъ, покупкою предметовъ воинскаго снаряженія и погашеніемъ расходовъ минувшей войны, постройкою новыхъ военныхъ судовъ и различныхъ морскихъ сооружений, входящихъ въ смѣту втораго періода развитія флотиліи, и, наконецъ, постройкою ж. д. въ Гокнадо. Увеличеніе обыкновенныхъ доходовъ вызвано, главнымъ образомъ, вводимымъ съ 1897/8 г. увеличеніемъ налога на мазъ, новой табачной монополіей, и ожидаемымъ возрастаніемъ подоходнаго налога, ж. д. дохода, лѣснаго, таможенныхъ пошлинъ и др. Отдѣльныя статьи, входящія въ рубрику податей и налоговъ, исчислены по бюджету на 1897/8 г. слѣдующимъ образомъ:

	иены.
Посемельный налогъ	38,668,991
Подоходный „	1.905,696
Сакэ	29,823,852
Спиритный акцизъ	8,556
Табачный „	2,234,186
Гербовые сборы на патенты	981,284
Налогъ на соль	1,479,994
Вывозная пошлина на скотъ	46,310
Выржевой налогъ	684,001
Налогъ на національный банкъ	117,096
Сборъ съ медицинскихъ патентовъ	837,328
Судовой сборъ	10
Горная подать	281,000
Морской сборъ въ Гокнадо	366,023
Охотничьи билеты	149,166
Сборъ съ оборотовъ	5,874,168
Таможенныя пошлины	6,626,829

Что касается чрезвычайныхъ доходовъ, то главнѣйшую часть ихъ составляютъ доходы отъ выпуска новаго промышленнаго займа (509.000.000 иенъ) и отъ военнаго вознагражденія (44.410.177). Означенный заемъ предполагено выпустить въ суммѣ 59.280.000 иенъ, но относительно способа его выпуска японское правительство, по словамъ мѣстныхъ газетъ, еще не пришло къ окончательному рѣшенію. Въ послѣднее время были завязаны переговоры съ лондонскимъ домомъ Ротшильда, о введеніи японскихъ фондовъ на лондонскомъ рынкѣ, но, повидимому, безуспѣшно. Такимъ образомъ, остается лишь вновь обратиться къ внутреннему рынку, на которомъ, однако, разнѣиваніе столь крупнаго займа можетъ встрѣтить затрудненіе, такъ какъ мѣстнымъ капиталистамъ выгоднѣе помѣщать деньги въ приносящія значительно большій доходъ новыя промышленныя предпріятія. Въ виду этого, правительство предполагаетъ выдать японскому банку въ ссуду все военное вознагражденіе, съ тѣмъ, чтобы банкъ выпустилъ подъ обезпеченіе его развиваемые билеты; правительство могло бы тогда позанимствовать изъ банка нужную для неот-

ложныхъ расходовъ сумму, съ обязательствомъ возратить ее по жрѣ продажи облигацій промышленнаго займа на лондонскомъ рынкѣ.

Основная монетная единица Японіи—іенъ—по своей номинальной цѣнности почти равна американскому доллару, но дѣйствительная ея стоимость, вслѣдствіе обезцѣненія серебра, въ послѣднее время значительно упала. По полученнымъ въ Лондонѣ свѣдѣніямъ изъ Йокотамы японское правительство, вслѣдствіе этого, рѣшилось замѣнить обезцѣненный іенъ новой золотой монетной единицей, установивъ отношеніе между новой и прежней единицей въ 1: 32, соответствующее цѣнѣ серебра въ 29³/₈ пенса. Такъ какъ въ серебряномъ іенѣ содержится 26,966 гр. серебра 0,900 пробы или 24,261 гр. чистаго серебра, то новая золотая монетная единица имѣетъ вѣсъ 0,842 гр. брутто, или 0,758 гр. чистаго золота, и теоретическій ея паритетъ равенъ 24,9 пенса.—2,11 мар.—2,61 фр. Отношеніе новой монеты къ старымъ іенамъ выбрано крайне невыгодное для послѣднихъ, такъ какъ лондонскій вексельный курсъ въ Йокотамѣ составляетъ свыше 25 пенсовъ, и потому законная стоимость іена принята ниже ея дѣйствительной. Сдѣлано это, по словамъ газетъ, между прочимъ, и съ тою цѣлью, чтобы поощрять вывозъ старыхъ серебряныхъ іеновъ изъ Японіи, такъ какъ при цѣнѣ немного выше 30 п. за унцію серебра въ Лондонѣ іены могутъ быть съ извѣстной выгодой обращаемы въ слитки и отсылаемы для продажи въ Лондонъ. По имѣющимся статистическимъ свѣдѣніямъ въ народномъ обращеніи Японіи находилось къ концу 1893 г. 26¹/₂ милл. серебряныхъ іенъ и 5,8 милл. іенъ золотомъ. Въ 1893/4 г. отчеканено еще на 27,3 милл. іенъ серебромъ и въ 1895/6 г. таковыхъ-же на 11¹/₂ милл. Наибольшую часть денежнаго обращенія составляютъ, однако, не серебряные іены, которые служатъ мѣновымъ орудіемъ въ другихъ странахъ Востока, куда они и вывозятся, а бумажные деньги, именно государственные кредитные билеты и банкноты японскаго и другихъ эмиссіонныхъ банковъ. Первые находились въ обращеніи къ концу 1894 г. на 13 милл., билетомъ японскаго банка на 122,5 милл. и билетомъ прочихъ банковъ на 22 милл. Къ концу 1895 г., сумма обращенія билетомъ японскаго банка возросла до 147,1 милл., и къ концу 1896 г. составляла 194.933,000 іена, при золотомъ покрытіи въ 88.782,000 іеновъ или въ слишкомъ 45%. Запасъ серебра японскаго банка составлялъ къ тому-же времени 41.649,000 іеновъ. Такимъ образомъ Японія уже располагаетъ извѣстнымъ запасомъ золота для перехода къ золотой валютѣ, а такъ какъ въ распоряженіи ея имѣется еще военная контрибуція Китая, уплачиваемая золотомъ, то введеніе золотого обращенія въ Японію встрѣчаетъ достаточно подготовленную почву. Этими Японія обязана, главнымъ образомъ, политикѣ японскаго банка, который съ 1894 года принимать жрѣ къ накопленію золота, несмотря на то, что оно не имѣло тогда законнаго обращенія въ странѣ и не могло быть обмѣниваемо на банкноты.

Извлеченія изъ донесеній російскихъ и иностранныхъ консуловъ.

Консульскія донесенія и сообщенія Министерству Финансовъ, доставленныя департаменту торговли и мануфактуръ.

Отъ російскаго генеральнаго консула въ Марсель. Оживленное движеніе русскихъ коммерческихъ судовъ въ Марсель въ теченіе прошлаго 1896 года объясняется ввезеніемъ, во второй его половинѣ, повышеніемъ цѣнъ хлѣба.

Представившіяся выгоды для сбыта русскаго хлѣба вызвали соответствующія зафрахтованія. Съ 14 (25) октября по 3 (17) декабря русское общество пароходства и торговли отправило въ Марсель четыре большихъ парохода: Россія, посѣтившая портъ 2 раза, Трурворъ, Королева Ольга и Императрица Марія; они доставили вмѣстѣ всего 80,800 метр. квнт., хлѣба, но на обратномъ пути не могли найти достаточнаго груза. Вошло въ портъ за это время 26 русскихъ судовъ, въ числѣ которыхъ было парусныхъ судовъ 5, а пароходовъ 21 противъ 7 парусныхъ судовъ и 10 пароходовъ въ 1895 году. Размѣръ тоннажа за 1896 годъ 27,452 т. противъ 12,480 т. въ 1895 году. Большая часть этихъ судовъ отплыла съ малыми количествами разнаго товара въ южные порты Россіи, а два парусныя суда въ Финляндію съ неполными грузами выжинокъ.

Отъ російскаго консула съ о. Мальты.—Въ вышеупомянутомъ въ концѣ истекшаго года отчетѣ торговая палата острова Мальты, указывая на развитіе почтовыхъ сообщеній съ Сициліей и континентомъ, сообщаетъ о своемъ ходатайствѣ, чтобы почтовое вѣдомство принимало на себя международную пересылку страховыхъ писемъ съ объявленной цѣнностью. Это ходатайство было отклонено мѣстными властями на томъ основаніи, что Англія не приняла еще этого способа пересылки цѣнностей. Вслѣдствіи торговой палата узнала, что въ Англіи принимаютъ страховку почтовыхъ писемъ, отправляемыхъ во Францію, Алжиръ, Италію, Швейцарію, Египетъ, Константинополь и Смирну, если цѣнность этихъ посылокъ не превышаетъ 20 фунтовъ стерлинговъ. Кромѣ того, вышеупомянутая страна можетъ обмѣниваться съ Англіей почтовыми посылками названной цѣнности, заключающими деньги, золотыя или серебряныя издѣлія, кружева и художественные предметы (пересылка коихъ раньше была воспрещена), лишь бы такіа посылки были застрахованы. Предложеніе мѣстной торговой палаты распространить эти правила и на Мальту будетъ внесено въ законодательный совѣтъ. Въ прошломъ году было получено циркулярное письмо секретаря колоній о замѣтномъ уменьшеніи торговыхъ оборотовъ между метрополіей и колоніями и предлагалось высказать причины, почему иностраннымъ продуктамъ отдають предпочтеніе передъ англійскими. Главныя причины, указанныя торговою палатою, слѣдующія: 1) дешевизна предметовъ иностраннаго производства по сравненію съ англійскими, вслѣдствіе большаго развитія фабрикъ на континентѣ, которыя хотя и не могутъ достигнуть того-же совершенства въ качествѣ и видѣлкѣ, но по вѣвшему виду эти предметы вполне соперничаютъ съ англійскими и могутъ быть продаваемы съ большею выгодною по цѣнамъ, ниже англійскихъ; 2) большія удобства, представляемые покупателямъ иностранными торговыми домами какъ относительно размѣра заказовъ, такъ и способа уплаты. Вообще англійскіе дома не принимаютъ небольшихъ заказовъ, иностранные-же дома приравливаются къ требованіямъ покупателей, поставляя товары даже въ самомъ ограниченномъ количествѣ, и откладываютъ платежи на долгіе сроки, въ то время какъ англійскіе дома требуютъ платы или впередъ, или по врученіи накладныхъ. Ведя дѣла съ континентальными домами, покупатель имѣетъ возможность провѣрить полученный товаръ и подчасъ даже продать часть его ранѣ наступленія срока платежа за заказъ; 3) различіе въ размѣрахъ коммисіонныхъ, болѣе высокихъ для англійскихъ домовъ; иностранные-же довольствуются болѣе скромнымъ заработкомъ, вознаграждая себя на размѣрахъ оборотовъ; 4) разниа въ стоимости упаковки, непревышающей у иностранныхъ домовъ дѣйствительной цѣнности, иногда и вовсе не принимаемой въ расчетъ,—англійскіе дома, хотя и даютъ очень тщательную и прочную упаковку, способную вынести всякую пересылку, но требуютъ за нее сравнительно очень высокую цѣну; 5) относительная близость и легкость сообщенія между континентомъ и островомъ Мальтою. Затѣмъ указывается на странствующихъ приказчиковъ, пріѣзжающихъ съ большими запасами образцовъ. Завязывающіяся при этомъ

личныя отношенія очень способствуютъ развитію коммерческихъ сдѣлокъ. Ко всему необходимо прибавить, что, начиная съ 1884 года, здѣсь почти вовсе упразднены склады товаровъ, которые раньше тразитомъ шли въ Грецію, Египетъ, Сицилію, Тунисъ и Варварійскія владѣнія. Эти страны обходятся теперь безъ посредничества Мальты.

Торговая палата представила мѣстнымъ властямъ свои соображенія о необходимости уменьшить таможенную пошлину на кукурузу, которую ввозятъ на островъ Мальту исключительно какъ кормовое средство для скота. Чтобы не платить высокой пошлины 6 шиллинговъ за сальму ($=1,4$ четверти), нарочно смачиваютъ кукурузу морскою водою и уплачиваютъ пошлину за „подмоченное зерно“. Уменьшеніе съ 6 шиллинговъ на 3 не отозвалось бы на общей суммѣ доходовъ правительства, такъ какъ разница въ тарифѣ была-бы пополаена большимъ количествомъ ввезенной кукурузы. Это измѣненіе таможенного тарифа не было-бы въ ущербъ интересамъ мѣстныхъ землевладельцевъ, такъ какъ здѣсь снимаютъ кукурузу задолго до момента полного созрѣванія и пользуются ею, какъ свѣжимъ фуражемъ для скота.

Общее состояніе торговли продолжаетъ быть крайне удрученнымъ, и цифры годовыхъ оборотовъ ниже среднихъ за послѣдніе 15 лѣтъ. Начиная съ 1890 года, торговая палата не настаиваетъ на необходимости вовсе освободить суда отъ всѣхъ портовыхъ или потонныхъ сборовъ, предлагая обложить привозный спиртъ на 8 шиллинговъ на боченокъ больше прежняго и установить небольшую пошлину на табакъ въ обработанномъ видѣ, или въ листьяхъ, съ тѣмъ, чтобы пошлина возмѣщалась при вывозѣ табака въ видѣ сигаръ, или папиросъ, выдѣланныхъ на существующихъ фабрикахъ. Въ прошломъ году прибыло паровыхъ судовъ 2,560 съ общими водоизмѣненіями въ 3,368,026 тоннъ, т. е. на 123 судна и на 77,890 тоннъ меньше, чѣмъ въ предыдущемъ году. Парусныхъ судовъ было 1,239, и ихъ водоизмѣненіе 89,748 тоннъ, т. е. на 23 судна меньше; по водоизмѣненію ихъ было на 8,475 тоннъ больше, чѣмъ въ 1895 году. Привозъ каменнаго угля уменьшился: всего доставлено 337,292 тонны — на 30,000 тоннъ меньше, чѣмъ въ 1895 году. Необходимо, однако, замѣтить, что, съ увеличеніемъ числа судовъ англійской эскадры Средиземнаго моря, значительная часть привезеннаго угля пошла на нужды военнаго флота, и только этимъ объясняется не очень большое уменьшеніе цифры привоза угля. По отчетамъ таможенъ, цѣна ввезенныхъ предметовъ опредѣлена въ 802,891 фунт. стерл. и вывезенныхъ—54,171 ф. ст., но въ составъ этихъ цифръ входятъ предметы, обложенные пошлиною; о цѣности остальныхъ, нигдѣ официально не регистрируемыхъ, нельзя составить сколько-нибудь опредѣленнаго понятія. Два года тому назадъ здѣшнее правительство хотѣло собрать статистическія данныя, но натолкнулось на такіе затрудненія и, во время пробнаго года, получило такіе неудовлетворительные результаты, что отказалось отъ своего проекта. За предыдущіе 15 лѣтъ средняя годовая цифра стоимости ввоза предметовъ, оплачиваемыхъ пошлиною, была 849,778 и вывоза 65,790 фунт. стерлинговъ, такъ что въ отчетномъ году получилась очень замѣтная разница. Ввозъ оливковаго масла уже давно ограничивается лишь мѣстными потребностями; раньше островъ Мальта служилъ однимъ изъ самыхъ важныхъ складовъ масла въ Средиземномъ морѣ. Въ 1895 г. ввезено 58,933 кафизовъ. Средняя годовая цифра за предыдущіе 15 лѣтъ была 62,868 кафизовъ (кафизъ равенъ $4\frac{1}{2}$ галлонамъ). Зерна въ 1895 г. было доставлено 126,404 сальмъ, нѣсколько болѣе средней цифры за 15 лѣтъ, которая составляла всего 109,249 сальмъ. Зерна въ обработанномъ видѣ привезено въ 1895 году 34,394 квинтала — на 5,157 квинталовъ меньше, чѣмъ въ 1894 году. Ввозъ спиртныхъ напитковъ былъ слѣдующій:

Годы.	Вина.	Спиртные напитки. Боченки.	Пиво.
1895.	295,847	20,088	84,487
1894.	289,026	20,337	75,783

Вывозъ картофеля въ прошедшіе два года былъ значительно меньше средней годовой цифры за 15 лѣтъ, достигавшей 102,645 квинт. Въ 1895 г. вывезено 25,328 квинт. и въ 1894 г. 27,744 квинт. Это уменьшеніе объясняется бывшей здѣсь болѣзью этого корнелюда. Лука вывезено въ 1895 г. 10,207 квинт., въ 1894 г. вывозъ былъ 15,833 кв. Средняя же цифра за 15 лѣтъ 32,616 квинт. Вывозъ уменьшился, вслѣдствіе паденія цѣвъ на лондонскомъ рынкѣ. Темьяна въ 1895 г. вывезено 367 квинт., въ 1894 г. вывозъ достигъ 2,207 квинт. Средняя же годовая цифра за 15 лѣтъ еще выше, а именно 2,608 квинт. Вывозъ апельсинъ все уменьшается; въ 1895 году вывезено 65,180 дюжиновъ, въ 1894 г., вслѣдствіе болѣзни апельсинныхъ деревьевъ, было вывезено всего 23,648 дюжиновъ. Средняя же годовая цифра за 15 лѣтъ 165,105 дюжиновъ. Бумажнаго полотна мѣстнаго производства было вывезено въ 1895 году 595 штукъ и 2,570 кантъ ($=2,127$ метра). Въ 1894 г. вывезли 748 штукъ и 450 кантъ.

Въ порты нашего отечества направлялось отсюда 112 пароходовъ, изъ нихъ 79 съ балластомъ, 29 съ различными товарами, три съ солью въ порты Балтійскаго моря и 1 съ грузомъ растительнаго масла. Въ послѣднюю треть доставлено изъ Россіи 1,259 биковъ, 57,176 четв. пшеницы, 7,900 штукъ домашней птицы и 1,584 тонны керосина, привезеннаго наливомъ. Всего же за истекшій годъ привезено: 3,827 головъ крупнаго рогатаго скота; 792 барана, 136,393 четв. пшеницы; 21,600 штукъ домашней птицы, 3,565 тоннъ и 18,660 ящиковъ керосина. Всѣ эти предметы, за исключеніемъ 500 тоннъ керосина, доставленнаго пароходомъ „Влесьскъ“, привезены на иностранныхъ судахъ. Появленіе русскаго флага здѣсь большая рѣдкость и кромѣ парохода „Влесьскъ“ заходитъ въ здѣшній портъ за углемъ пароходъ „Работникъ“, имѣвшій грузъ растительнаго масла для Ростова. Почти вся пшеница привозится на греческихъ парусныхъ судахъ. Въ большинствѣ случаевъ греки сопровождаютъ партіи рогатаго скота. Нѣсколько лѣтъ тому назадъ были и русскіе проводники; но какъ янѣ передавали, хозяева предпочитаютъ греческихъ подданныхъ, которымъ гораздо легче и дешевле выправить себѣ заграничный паспортъ, годный на 6 мѣсяцевъ, а слѣдовательно на 6 путешествій. Часто отправляются за скотомъ и мальтицы, которымъ, какъ англійскимъ подданнымъ, паспортъ выдается даромъ и на неограниченное число лѣтъ. Цѣны на здѣшнемъ рынкѣ слѣдующія. Пшеница 36 до 38½ шиллинговъ за сальму. Мясо коровье отъ 4 ф. ст. 3 ш. 4 п. до 4 ф. ст. 6 ш. и 8 п. за квинталъ, баранина 3 ф. ст. 5 ш. до 3 ф. ст. 11 ш. 8 п. Мука 20 ф. ст. 28 шил. за квинталъ, сахаръ 19 ш. 6 п. до 21 ш. за кв., куры 1 ш. 4 п. за штуку, яндюки и гуся до 5 ш. Мука доставляется изъ Англій, Франціи и Австріи. Въ послѣдніе 4 мѣсяца истекшаго года изъ Англій привезли 10,829 мѣшковъ, изъ Франціи 8,964 и изъ Австріи 858 мѣшковъ. Сахаръ, главнымъ образомъ, идетъ изъ Англій 18,947 мѣшковъ, а затѣмъ изъ Австріи 7,237 мѣшковъ. За послѣдніе 4 мѣсяца спиртъ привозятъ изъ Австріи. Въ этомъ году были присланы образцы спирта перскахъ заводовъ гг. Свѣдомскихъ. Консульство всячески способствовало ознакомленію здѣшнихъ потребителей съ этимъ спиртомъ, оказавшимъ очень высокаго качества, но слишкомъ дорогимъ по сравненію съ австрійскимъ. Переписка гг. Свѣдомскихъ съ указанными фирмами, къ сожалѣнію, не увѣнчалась успѣхомъ, только вслѣдствіе высокой цѣны спирта, такъ какъ здѣсь довольствуются спиртомъ невысokaго качества, какъ, впрочемъ, и всѣми остальными предметами, лишь бы они обошлись дешево.

Отъ русскаго консула въ Мельбурнѣ. Согласно только что вышедшему отчету за 1896 годъ, въ здѣшній монетный дворъ всего поступило золота 1,186,851 унц. (2,253½ пуда)¹⁾, а выпущено монетою 1,144,629 унц., и въ

¹⁾ 12 унц. равняется одному тройскому (монетному) фунту $=0,91142$ русск. ф.

слиткахъ 21,802 унц. всего цѣною въ 4.658,104 фунт. стерл. 13 мил. Поступившее въ 1896 году въ мельбурнскій монетный дворъ золото по происхожденію распределяется слѣдующимъ образомъ:

Колоніи:	Унци.
Викторія	791,224,58
Новый Южный Уэльсъ	4,912,84
Новая Зеландія	65,254,85
Квентландія	47,83
Южная Австралія	27,515,79
Тасманія	64,164,96
Западная Австралія	225,921,88
Южная Африка	71,28
Борнео	258,94
Легковѣсные монеты, подлежащія пере- плавкѣ (light Gold coin)	399,00
Непавѣстнаго происхожденія	7,079,53
Всего	1.186,851,50

Во всей Австраліи только два монетныхъ двора: въ Мельбурнѣ и въ Сиднейѣ; они подѣлкомственны великобританской казнѣ и вполнѣ независимы отъ колониальныхъ правительствъ, которыя только вносятъ, по условію, расходы по содержанію. Дворы эти чеканятъ исключительно золотую монету. Дѣятельность австралійскихъ монетныхъ дворовъ за послѣдніе три года выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1894.	1895.	1896.
Поступило золота:	Унци.	Унци.	Унци.
въ мельбурнскій монетный дворъ	1.061,523	1.092,819	1.186,851
„ сиднейскій „	869,781	700,121	712,869

Эти цифры не даютъ точнаго понятія о добычѣ золота въ Австраліи (за 1896 г.), такъ какъ не малая часть добываемаго золота вывозится банками въ слиткахъ и помимо монетныхъ дворовъ. Годовыя же, официальные, свѣдѣнія о вывозѣ золота, къ сожалѣнію, еще не опубликованы и едва ли будутъ извѣстны раньше апрѣля. По частнымъ свѣдѣніямъ добыча золота доходила въ истекшемъ году до 2.250,000 унц., т. е. около 9 милл. фунт. стерл., а вывезено, по этимъ же свѣдѣніямъ значительно большее количество.

Извлеченіе изъ сообщений иностранныхъ консуловъ.

Отъ американскаго коммерческаго агента въ Веймарѣ.—По мнѣнію г. Мура, коммерческаго агента Соединенныхъ Штатовъ въ Веймарѣ, большой интересъ обнаруживаемый въ настоящее время германскимъ правительствомъ къ южно-американской республикѣ или Трансваалю, находится въ зависимости отъ быстрого возрастанія вывозной торговли Германіи за послѣдніе годы и отъ увеличенія нѣмецкаго населенія въ этой республикѣ. Если Германія, нѣсколько лѣтъ тому назадъ, отказалась войти въ болѣе тѣсныя сношенія съ Трансваалемъ, предоставляя такимъ образомъ Англіи полную свободу дѣйствій, то это произошло потому, что ея интересы въ южно-африканскихъ дѣлахъ были самые ничтожные. Съ тѣхъ поръ, благодаря пріобрѣтенію колоній въ Восточной Африкѣ, эти интересы получили большое значеніе, и теперь нельзя сомнѣваться въ томъ, что Германія смотритъ на Африку какъ на самое благоприятное поле для расширенія своей внѣшней торговли, и что для достиженія этой цѣли дѣлаются энергическія усилія. Германскіе интересы въ Трансваалѣ, и теперь обширные, постоянно увеличиваются. Значительная часть акцій трансваальскихъ золотопромышленныхъ предпріятій находится въ рукахъ нѣмцевъ, а дѣлагоасская желѣзная дорога, соединяющая Преторію съ восточными берегами, построена главнымъ образомъ на нѣмецкіе капиталы. Для развитія своей торговли съ Трансваалемъ и для борьбы съ англійскимъ вліяніемъ, Германія раз-

считываетъ преимущественно на свою желѣзную промышленность. Извѣстно, что самыя крупныя фирмы желѣзнодорожной промышленности въ Германіи, какъ, напримеръ, Крупнъ, эссенскій заводъ Сименсъ и Гальске, основали отдѣленія въ Трансваалѣ. Другія отрасли германской промышленности также завязали сношенія съ южно-африканской республикой. Въ 1889 г. германскій вывозъ въ Трансвааль не достигалъ одного милліона марокъ, а въ 1894 г. онъ равнялся почти 6 милліонамъ марокъ, не считая товаровъ, привезенныхъ черезъ Англію. Главнѣйшія статьи вывоза составляютъ: химическіе товары (болѣею частью синеродистый кали) 2.929,000 и.; желѣзо и желѣзныя издѣлія (рельсы, мосты и проч.) 1.068,070 и.; паровыя машины, паровозы 1.082,000 марокъ. Привозъ изъ Трансваала въ Германію все еще незначителенъ; въ 1894 г. онъ составлялъ не болѣе полумилліона марокъ, въ томъ числѣ свинцовой и мѣдной руды на 464,070 марокъ. Нѣтъ сомнѣнія, что Германія становится крупнымъ торговцемъ на южно-африканскихъ рынкахъ, которые до сихъ поръ находятся въ зависимости отъ Европы и Соединенныхъ Штатовъ въ дѣлѣ удовлетворенія своихъ потребностей. Вывозъ золота изъ Трансваала быстро увеличился за послѣднее время. Въ 1889 г. его было вывезено на 1.082,900 долларовъ, въ 1891 г. на 12.804,000 дол., въ 1892 на 22.562,000 дол., а въ 1894 на 25.608,400 дол. Консулъ Соединенныхъ Штатовъ въ Аннабергѣ (Германія), съ своей стороны, сообщаетъ, что нѣмецкій элементъ сильно увеличился въ Трансваалѣ. Хотя Юганисбергъ за послѣднее десятилѣтіе принялъ десятки тысячъ англійскихъ переселенцевъ изъ сосѣдней Капской колоніи, а нѣмецкое населеніе насчитываетъ лишь 3,000 человѣкъ, надо признать, что послѣдніе играютъ выдающуюся роль, въ томъ отношеніи, что они болѣею частью обзаводятся хозяйствомъ и принимаютъ участіе въ промышленныхъ предпріятіяхъ. Такъ, напримеръ, Эдуардъ Линне, изъ Гамбурга, основалъ въ Трансваалѣ много большихъ заводовъ, между прочимъ динамитную и цементную фабрики; самый большой электрическій заводъ въ странѣ, въ 4,000 лошадиныхъ силъ, также основанъ имъ въ сообществѣ съ Сименсъ и Гальске. Германскіе финансовыя интересы тоже играютъ преобладающую роль. На основаніи статистическихъ вычисленій оказывается, что въ минувшемъ дѣлѣ германскихъ капиталовъ заинтересовано болѣе чѣмъ на 50.000,000 марокъ. Во-вторыхъ, американскій консулъ приводитъ нѣкоторыя данныя, касающіяся германской торговли съ южной Африкой вообще. Торговля съ Трансваалемъ производится болѣею частью черезъ Delagoa Bay, а сношенія съ остальными мѣстностями черезъ Cape Town. Поэтому данныя этого порта представляютъ довольно вѣрную отѣчку германской торговли съ югомъ Африки. Въ 1891 г. ввозъ достигалъ 41.763,788, а вывозъ 53.209,583 доллара; въ 1895 г. цѣнность ввоза была 92.915,686 долл., а вывоза 82.258,542 долл. Только три порта имѣютъ значеніе для внѣшней торговли, это Cape Town, Port Elisabeth и East London. Германскій ввозъ въ 1894 г. достигъ 2.181,972 долл., причемъ слѣдуетъ замѣтить, что болѣею количество нѣмецкихъ товаровъ шло черезъ Англію и зарегистрировано, какъ англійскій ввозъ. Главныя статьи ввоза въ Германію изъ Капской колоніи составляютъ овечья шерсть, затѣмъ слѣдуютъ кофе, вина, драгоценныя камни и проч. Изъ Германіи вывозятся преимущественно желѣзныя издѣлія, машины, бумажный товаръ, дерево, мѣдный товаръ, сахаръ, писчая бумага и проч.

Отъ американскаго коммерческаго агента въ Конго.—Американскій коммерческій агентъ, г. Моһнл представилъ своему правительству подробный отчетъ о своемъ путешествіи черезъ независимый Конго, начиная отъ Вома, у устья рѣки Конго, сначала сухимъ путемъ до Stanley Pool, частью черезъ французскій Конго, къ озеру Леопольда, и затѣмъ воднымъ путемъ, черезъ озеро, по рѣкѣ Лукуенге, вверхъ по рѣкѣ Конго, черезъ города Болобо, Вангола, Вазоко, въ страны Луамбо и Имбади и въ Кассонго. Путешествіе свое онъ началъ еще въ апрѣлѣ 1892 г., а въ мартѣ 1895 г. представилъ свой до-

кладъ, который напечатанъ лишь въ 1896 г. Онъ представляетъ собою очень подробную реляцію о путешествіи, въ видѣ дневника, и опубликованъ лишь въ извлеченіяхъ, изъ которыхъ мы въ свою очередь заимствуемъ наиболѣе интересные мѣста, касающіяся исторіи Конго, его торговли, а также описанія мѣстныхъ мѣстностей.

Рѣка Конго была открыта въ 1485 году португальскимъ морскимъ офицеромъ Диего Камъ и сдѣлалась известною подъ названіемъ Rio de Padrao, а впоследствии именовалась Rio Rodergoso; черезъ сто лѣтъ Лопецъ далъ ей названіе Заиры, принявъ какъ португальцами, такъ и туземцами, которые и до сихъ поръ не свыкли съ именемъ Конго. Къ югу отъ водопадовъ Станлея рѣка называется Луалоба или Игаррова. Собственно исторія Конго, начинающаяся съ начала XVI столѣтія, когда конгоескій король былъ обращенъ въ христіанство стараніями португальскихъ миссіонеровъ и учредилъ свою столицу въ San Salvador. Въ 1534 г. былъ освященъ соборъ и назначенъ епископъ. Въ 1570 г. этотъ городъ подвергся нападенію со стороны дикаго племени и сожженъ, а оставшіеся въ живыхъ обитатели спаслись въ городъ Бома. Но вскорѣ король Португаліи прислалъ подкрѣпленія, непріятель былъ вытѣсненъ и законный владѣтель Конго былъ водворенъ на свой престолъ. Въ 1630 г. правительство Конго нарушило свои договоры съ Португаліей и епископство было переведено въ S-t Paul de Loanda. Съ этого времени San Salvador началъ постепенно приходить въ упадокъ и въ настоящее время представляетъ не болѣе какъ туземную деревню съ нѣсколькими развалинами, свидѣтельствующими о томъ, какой степени цивилизація достигла въ этомъ краѣ триста лѣтъ тому назадъ. Въ 1784 году португальцы основали фортъ Кабинда, на сѣверѣ отъ устья Конго, но потомъ оставили этотъ военный постъ, вслѣдствіе протеста нѣсколькихъ европейскихъ державъ. Одно время эта территорія была включена въ границы независимаго государства Конго, но была возвращена нѣсколько лѣтъ тому назадъ Португаліи вѣзвѣ другой территоріи, на юго-западѣ. Въ настоящее время она находится подъ властью Португаліи и управляется губернаторомъ. Въ Banana Point было основано поселеніе подданныхъ разныхъ европейскихъ государствъ, предававшихся торговлѣ невольниками и направлявшими свой товаръ, такъ называемую „черную слововую кость“, въ Сѣверную и Южную Америку и въ Востъ-Индію. Въ двадцатыхъ годахъ этого столѣтія впервые прибылъ въ Бома бѣлые и учредили торговлю неграми и, между прочимъ, туземными продуктами. Никакіе европейскіе переселенцы не проникали дальше въ глубь страны до 1860 г., когда португальцы и голландцы устроили факторіи въ Анго-Анго и Фука-Фука, и только девятнадцать лѣтъ спустя сдѣланы были попытки проникнуть внутрь страны, уже изслѣдованную Станлеемъ. Въ 1879 г. общество „Association Internationale Africaine“ поручило Станлею сформировать правительство, построить станціи и развѣстить своихъ офицеровъ и людей въ Центральной Африкѣ съ тѣмъ расчетомъ, чтобы производить возможно большее влияние на дикія племена, никогда не бывшія въ сношеніяхъ съ европейцами. Станлей успѣшно выполнилъ предварительную работу возложенной на него задачи въ 1884 г. и передалъ управленіе сѣру Франсису де Винтону. Общество переобразовалось въ правительство подъ наименованіемъ независимаго государства Конго, которое въ томъ-же году было признано какъ всѣми европейскими державами, такъ и Соединенными Штатами, со значеніемъ его величества донъ Педро, короли Конго (голубое поле съ золотой звѣздой въ центрѣ), которое сохранилось и донынѣ. Леопольдъ II, король бельгійскій, былъ провозглашенъ коварнохъ независимаго Конго державами, представленными на берлинской конференціи, и въ Брюсселѣ находится центральное управленіе подѣламъ Конго. Мѣстная администрація состоитъ изъ генералъ-губернатора, вице-губернатора, пяти государственныхъ инспекторовъ, генеральнаго секретаря, главнаго интенданта, изъ департаментовъ юстиціи, финансовъ, морскаго и медицинскаго и военныхъ властей, сосредоточенныхъ въ Бома. Эта столица расположена на правомъ берегу рѣки Конго и пред-

ставляетъ изъ себя очень чистенькій городъ, дома котораго выкрашены въ бѣлую краску. Черезъ городъ проходитъ паровой трамвай. Народонаселеніе не густо, но на разстояніи двухъдневной ходьбы къ сѣверу живетъ большое количество людей, главный промыселъ которыхъ состоитъ въ собираніи пальмовыхъ орѣховъ и въ производствѣ пальмоваго масла, которое они обмѣниваютъ на англійскую водку (gin), ромъ, кремневые ружья, порохъ и сукна. Монеты обращаются въ весьма ограниченномъ количествѣ; выпущенные правительствомъ серебряные и мѣдные знаки очень неохотно принимаются туземцами.

Главные торговые дома въ Верхнемъ и Нижнемъ Конго слѣдующіе: „Afrikaansche Handels Venootschap“, имѣющее правленіе въ Кабинда и отдѣленія въ девяти мѣстахъ; „Société Anonyme Belge pour le commerce du Haut Congo“, главное правленіе котораго находится въ Брюсселѣ, мѣстныя конторы въ Кинчасса и Станлей Пуль, а факторіи въ болѣе чѣмъ сорока мѣстахъ, преимущественно на водныхъ путяхъ; въ послѣднее время основана Англо-Бельгійская резиновая компанія, организовавшая свои факторіи по рѣкѣ Лопори и другая, на рѣкѣ Монгала. Бельгійская акціонерная компанія (Société Anonyme Belge) образовалась изъ „Sandford exploring expedition“ (экспедиція Сандфорда для изслѣдованій), основанная нѣсколько лѣтъ тому назадъ въ Брюсселѣ генераломъ Сандфордомъ и давшая въ 1892/3 годахъ 10% дивиденда своимъ акціонерамъ.

Страна Нижній Конго плоская и, по мѣтну консула, неудобная для земледѣлія, за исключеніемъ небольшой полосы около Banana Point. Единственные продукты почвы, отправляемые въ Европу составляютъ пальмовыя зерна и peanuts. Туземцы не разводятъ скота, если не считать небольшого количества козъ и овецъ. Для мѣновой торговли съ туземцами употребляютъ платки, джинъ, сукно, бусы, старыя шляпы, цвѣтные зонтики, дешовые ножи, кремневые ружья, порохъ, жестяныя издѣлія, ромъ, дешовые часы, оде-колоны и проч. Всѣ эти предметы специально изготовлены для этого рода торговли, и имѣютъ соотвѣтственную стоимость; единицею для расчетовъ—платокъ длиною въ 24 фута и шириною въ 3, представляющій цѣнность въ 60 центовъ. Покупая мѣстные продукты торговецъ выдаетъ туземцамъ билеты, каждый изъ которыхъ даетъ право на полученіе товаровъ, представляющихъ цѣнность одного платка. Когда весь караванъ раскупленъ, то они идутъ въ складъ и выбираютъ что имъ нужно, по количеству имѣющихся у каждаго билетовъ. Денегъ они вообще не любятъ принимать, считая это низшимъ. Въ Конго привозится громадное количество джина, но онъ не проникаетъ внутрь страны, такъ какъ ввозъ его запрещенъ. Слоновой кости въ Нижнемъ Конго добывается очень мало: всѣ большія партіи, отправляемая изъ гаваней, исключительно привозятся изъ Верхняго Конго. Количество вывозимой слоновой кости увеличивается съ каждымъ годомъ, и можно считать, что Центральной Африки его хватитъ еще на цѣлое столѣтіе. Туземцы Нижняго Конго принадлежать къ племени Фіотѣ; у нихъ не имѣется никакихъ королей, ни начальниковъ. Каждая деревня самостоятельна, имѣя во главѣ нѣчто въ родѣ старшины. Религіи у нихъ нѣтъ; они не поклоняются никакимъ идоламъ, ни огню, ни солнцу, ни лунѣ, ни звѣздамъ; хотя у нихъ и имѣются фетиши, или деревянные истуканы, но обряды ихъ ограничиваются тѣмъ, что они имъ вѣшаютъ на шею бусы и бутылки отъ джина и бормочутъ что-то при этомъ. Если что-нибудь у нихъ пропадетъ, то они вѣшаютъ гвоздь въ истуканъ, утѣренные, что этимъ наносятъ смерть вору. Около Бома находится туземная медицинская школа, студенты которой должны во все продолженіе курса быть выкрашенными въ бѣлую краску съ головами до ногъ.

Озеро Леопольда составляетъ поверхность въ 2.200 квадратныхъ миль; наибольшая глубина его 50 футовъ. Почти вся страна вокругъ плоская и покрыта густымъ лѣсомъ; но въ самомъ озеру мѣстами примыкають равнины, въ которыхъ обитають антилопы, буйволы, слоны и леопарды. Отъ Бангала

до Вазоко, какъ и отъ Волобо до Бангала, рѣка Конго испещрена тысячами острововъ, многие изъ которыхъ имѣютъ отъ 8 до 10 миль въ длину и до 5 миль въ ширину, заселены рыболовами береговыхъ племенъ. Страна Лузамбо занимаетъ обширное пространство, населенное племенами Бакуба и Бадуба; земледѣліе находится въ самомъ цвѣтущемъ положеніи, а кофе и хлопокъ растутъ въ дикомъ состояніи. Питательные продукты дешевы до сѣбѣзнаго: за небольшую чашку полную маленькихъ голубыхъ стеклянныхъ бисеринъ, немного болѣе булавочной головки, человѣкъ можетъ достать пищу на цѣлую недѣлю. Въ видѣ денежныхъ знаковъ употребляются еще мѣдные кресты, раковины каури, мѣдные прутья, сукно и бѣлая бусы. Растительность состоитъ изъ пальмъ, платановъ и банановъ. Громадныя пространства засажены подъ маниоку, хлебныя растенія и сладкій картофель, а скотъ разводится въ большомъ количествѣ. О цѣнѣ животныхъ можно себѣ составить понятіе по стоимости коровы, за которую ходячая дѣна кремневое ружье, стоящее въ Африкѣ такъ же половиною долларя.

Страна Касонго холмистая и также покрыта деревьями и плантаціями. Повсюду стада козъ и овецъ; домашнія птицы считаются нипочемъ. Арабы ввели здѣсь скотоводство. Видѣно денегъ здѣсь употребляются квадратные куски ткани изъ пальмовыхъ фибръ, такъ называемые „мадиба“. За шесть такихъ кусковъ можно продовольствоваться въ продолженіе недѣли. Туземцы предпочитаютъ ихъ сукну, считая его болѣе прочнымъ. Отъ большого арабскаго города Ньянве, имѣвшаго некогда 40,000 жителей, послѣ войны остался одинъ только домъ, занимаемый лейтенантомъ Лемери, начальникомъ военнаго поста. Здѣсь три раза въ недѣлю держится большой рынокъ, въ которомъ принимаютъ участіе около 3,000 продавцовъ, или, скорѣе, продавщицъ, такъ какъ торговля ведется только женщинами. Продаются: сладкій картофель, ямы, кассава, бананы, платаны, анисовныя, пальмовые орѣхи, перецъ, сахарный тростникъ, огурцы, медъ, дыни, яйца, пальмовое масло, козы, овцы, свиньи, птица, поуган, табакъ, соль, пальмовое вино, пшеничное пиво, рыба съжвѣя и шумская, бѣлые муравьи, кузечники, сушеное слоновье, олень, буйволовое и гиеноплатное мясо, корзинки, кирпичи, ткань изъ травы, горшки и проч. Ходячіе денежные знаки тѣ-же „мадиба“ и желѣзные ирки.

Экспортъ изъ независимаго Конго за 1894 годъ представлялъ цѣнность въ 1,690,836 доллар. (противъ 1,030,290 д. въ 1893 г.). Главнѣйшіе предметы вывоза: резина—747,490 фунтовъ, цѣнностью въ 284,278 долларовъ; пальмовое масло—3,779,776 ф., цѣны 171,646 долл.; слоновья кость—557,103 ф., цѣнностью 973,040 долл.; пальмовыя зерна—11,794,548 ф., цѣны 257,263 д.; копаль—7,500 ф., цѣнностью 1,256 д.; дерево, цѣнностью въ 1,621 долл.

Бюджетъ Конго представляется не въ очень благоприятномъ видѣ. Расходы по администраціи, по военному, морскому, санитарному вѣдомствамъ и по общественнымъ работамъ достигаютъ 7,370,939 франковъ (примѣчъ самая большая цифра приходится на армію: 3,556,767 фр.). Приходы не превышаютъ 6,074,764 фр., въ каковой цифрѣ главнымъ составнымъ частію составляютъ авансы, сдѣланный бельгійскимъ казначействомъ, въ размѣрѣ 2,000,000 фр. и—суда въ 1,000,000 фр. отъ бельгійскаго короля. За исключеніемъ этихъ двухъ суммъ, чистый доходъ составляетъ лишь 3,074,764 фр., изъ которыхъ 1,310,000 фр. приходится на долю туземныхъ продуктовъ, дань съ туземцевъ и различныхъ сборовъ съ нихъ, 715,098 фр. на облегченіе съ вывозныхъ, а 480,205 фр. съ ввозныхъ товаровъ.

По мнѣнію американскаго коммерческаго агента, для независимаго государства Конго спасеніе заключается въ присоединеніи его либо къ Бельгіи, либо къ другому государству, не только способному, но и готовому ежегодно пополнять дефицитъ, до тѣхъ поръ, пока эта страна не будетъ въ состояніи уравновѣсить свой бюджетъ. Онъ не сомнѣвается въ томъ, что это должно произойти черезъ нѣсколько лѣтъ и что тогда центральная Африка откроется для міра настолько, что ея бо-

гатства можно будетъ доставлять къ берегамъ океана также легко, какъ это дѣлается въ Соединенныхъ Штатахъ.

Библиографія.

Обзоръ сельскохозяйственныхъ журналовъ. — Обычною темою въ началѣ года для періодическихъ изданій служитъ государственная роспись доходовъ и расходовъ. Слѣдуетъ этому обычаю и печать сельскохозяйственная; среди передовицъ сельскохозяйственныхъ журналовъ за январь большая часть на указанную тему. Изъ разсужденій на другія темы обращаетъ на себя вниманіе статья г. Армфельда о насущныхъ нуждахъ нашего скотоводства. Окончательный выводъ изъ этой статьи—необходимость, для возможности дальнѣйшаго существованія нашего скотоводства, слѣдующихъ трехъ жѣръ: воспрещенія вывоза жмыховъ и отрубей, устройства правильнаго морскаго сообщенія пароходами съ рефрижераторами между Либавой и Лондономъ и установленія вывозныхъ желѣзнодорожныхъ поверстныхъ тарифовъ и морскихъ поверстныхъ фрахтовъ въ размѣрахъ американскихъ. Вывозъ жмыховъ и отрубей, какъ доказываетъ г. Армфельдъ, есть облегченіе для Германіи производства мяса и молочныхъ продуктовъ и, въ то-же время, лишеніе нашего скота прекраснаго корма, безъ котораго, въ прежнее время, не обходились наши хозяйства. Соответствующія цифры свидѣтельствуютъ, что за десять лѣтъ вывозъ жмыховъ и отрубей возросъ у насъ на 229% по вѣсу и почти на 146% по цѣнности: въ 1884 году было вывезено 11,242,000 пуд., а въ 1894 году—37,014,000 пуд. По части пароходства для доставки нашего мяса въ Англію, г. Армфельдъ находитъ достаточнымъ на первое время устройство двухъ пароходовъ, но непремѣннымъ условіемъ считаетъ правительственное участіе въ этомъ дѣлѣ; для частной компаніи устройство пароходовъ затруднительно, тѣмъ болѣе, что, на первое время—лѣтъ пять, а, можетъ быть, и десять, пароходы не будутъ давать дохода. Въ качествѣ предисловія къ изложеннымъ основнымъ положеніямъ своей статьи, г. Армфельдъ выступаетъ съ доказательствами, что мысли Германіи на опасность занесенія эпизоотій изъ Россіи есть лишь „одно лицежбіе“ и что въ скоромъ будущемъ „ни одна русская свинья въ Германію не проникнетъ“.

Въ „Земледѣлческой Газетѣ“ (Мѣ 3 и 4) г. П. Соковнина даетъ обзоръ земскихъ сельскохозяйственныхъ учреждений въ 1896 году. Въ миувшемъ году департаментомъ земледѣлія былъ изданъ особый справочный указатель такихъ учреждений, составленный по свѣдѣніямъ за 1895 годъ. При сравненіи съ этимъ указателемъ, обзоръ г. Соковнина даетъ возможность выяснитъ годовые успѣхи земства въ указанномъ отношеніи. Оказывается, что изъ губернскихъ земствъ въ 1896 году лишь три (владимірское, калужское, пензенское) не проявили непосредственно дѣятельности на пользу сельскаго хозяйства, число-же уѣздныхъ земствъ, имѣющихъ тѣ или нныя сельскохозяйственныя учрежденія, увеличилось на 44, т. е. достигло 299 (изъ 359 земствъ). Общій размыръ земскихъ расходовъ на сельскохозяйственныя мѣропріятія составилъ 2,405,000 рублей (противъ 1,617,000 р. 1895 года), изъ коихъ 1,308,000 безвозвратныхъ ассигнованій, а остальные оборотный капиталъ для земскихъ сельскохозяйственныхъ складовъ и сельскохозяйственно-экономическихъ операцій. Изъ отдѣльныхъ составныхъ частей указанной общей цифры останавливаютъ на себѣ вниманіе: 519,086 руб. на содержаніе и устройство специальныхъ сельскохозяйственныхъ учебныхъ заведеній и на распространеніе сельскохозяйственныхъ знаний; 170,860 рублей на содержаніе агрономовъ и специалистовъ по отдѣльнымъ отраслямъ сельскаго хозяйства; на устройство и содержаніе опытныхъ ставій и полей, показательныхъ участковъ, фермъ, музеевъ и метеорологическихъ станцій 172,839 рублей и пр. Относительно отдѣльныхъ земскихъ сельскохозяйственныхъ учреждений можно указать, что новыя земскіе коллегіальные органы (подъ наименованіемъ сельскохозяйственныхъ

и экономических совѣтовъ, комитетовъ и комиссій) вновь образованы при 30 уѣздныхъ и 3 губернскихъ земскихъ управахъ и предложены къ открытію еще 4 уѣздными земствами. Такимъ образомъ, вмѣстѣ съ образованными ранѣе, число постоянныхъ земскихъ сельскохозяйственныхъ коллегій возросло въ настоящее время до 20 губернскихъ и 127 уѣздныхъ. Расширеніе земскаго агрономическаго персонала выразилось въ учрежденіи одной новой должности губернскаго агронома, 23 должностей уѣздныхъ агрономовъ, 2 помощниковъ губернскихъ агрономовъ и 3 помощниковъ уѣздныхъ агрономовъ; кромѣ того, учреждены новыя должности двухъ губернскихъ пчеловодовъ. Если же принять въ расчетъ, что въ 1896 году упразднены должности земскихъ агрономовъ въ Тамбовской губерніи, то окажется, что вообще въ настоящее время имѣется 17 губернскихъ и 77 уѣздныхъ земскихъ агрономовъ, причемъ 45 изъ нихъ лица съ высшимъ сельскохозяйственнымъ образованіемъ. По части земскихъ сельскохозяйственныхъ складовъ, 1896 годъ отличенъ увеличеніемъ ихъ оборотныхъ средствъ на 292 тысячи рублей и образованіемъ новыхъ складовъ при 46 уѣздныхъ и трехъ губернскихъ земскихъ управахъ; кромѣ того, въ 1896 году 13 уѣздныхъ и одно губернское земство, не укрѣдая особыхъ складовъ, приняли на себя посредничество по выпискѣ для мѣстныхъ хозяевъ различныхъ сельскохозяйственныхъ принадлежностей. Вмѣстѣ съ учрежденными ранѣе земские сельскохозяйственные склады имѣются при 11 губернскихъ и 203 уѣздныхъ управахъ; посредничество же по выпискѣ орудій и сѣмянъ принято 5 губернскими и 35 уѣздными земствами. Общая сумма оборотныхъ средствъ земскихъ складовъ превышаетъ 970 тысячъ рублей, что составляетъ, въ среднемъ, на губернію 28½ тысячъ рублей. Изъ остальнаго матеріала „Земледѣльческой Газеты“ можно указать на замѣтку о „мѣрахъ противъ запрещенія ввоза нашихъ животныхъ въ Германію“. Считая запрещеніе ввоза нашихъ свиней „довольно затруднительнымъ“, газета, расходясь въ этомъ отношеніи съ г. Архиповымъ, признаетъ (№ 2) необходимымъ созданіе такого порядка, при которомъ намъ нельзя бы было сдѣлать упрека въ наличности повальныхъ болѣзней на нашихъ скотѣ, по крайней мѣрѣ, вывозимомъ за границу. Въ интересахъ нашего сельскаго хозяйства лежало бы устройство на пограничныхъ пунктахъ карантинныхъ, въ которыхъ скотъ содержался бы въ теченіе условленныхъ съ сосѣдами сроковъ, причемъ сосѣдямъ могло бы быть даже предоставлено право командировать своихъ ветеринаровъ для убѣжденія въ томъ, что въ нашихъ карантинахъ строго соблюдаются всѣ условленныя мѣры. Въ такомъ порядкѣ не было бы ничего упреждающаго для насъ, такъ какъ порядокъ этотъ могъ бы быть взаимнымъ, то-есть мы могли бы тоже дозволить ввозъ животныхъ еще Германіи не иначе, какъ съ соблюденіемъ такихъ-же условій. Безъ принятія подобныхъ мѣръ мы рискуемъ потерять для продуктовъ нашего животноводства не только германскій рынокъ, но и австрійскій.

Въ январской книжкѣ *Сельскохозяйственнаго журнала* Императорскаго московскаго общества сельскаго хозяйства помѣщенъ, между прочимъ, краткій очеркъ исторіи и современнаго положенія страхованія отъ градобитія въ Германіи. Какъ видно изъ этого очерка, въ настоящее время въ Германіи оперируетъ всего 26 учрежденій, занимающихся страхованіемъ отъ градобитія, причемъ общій итогъ страховыхъ суммъ достигаетъ 2.307 милліоновъ марокъ. Во Франціи насчитывается 20 подобнаго рода учрежденій съ общою страховою суммою въ 480 милл. марокъ, въ Австріи — 14 съ 495 милл. марокъ, въ Италіи — 16 съ 117 милл. мар. Такимъ образомъ по части страхованія отъ градобитія Германія стоитъ впереди другихъ странъ европейскаго континента. Въ другой статьѣ того же журнала кн. Шербаговъ касается важнаго значенія овцеводства и указываетъ на постепенное развитіе этой отрасли сельскаго хозяйства въ различныхъ странахъ. Такъ, напр., въ Австріи и Южной Америкѣ количество овецъ возросло менѣе, чѣмъ въ сорокъ лѣтъ, съ нѣсколькихъ сотъ тысячъ до двухъ сотъ милліоновъ головъ. Въ Англіи насчитывается до 32 мил-

ліоновъ овецъ, въ Германіи около 24 милл., во Франціи также около 24 милл. Россія обладаетъ 50 милл. овецъ, но на лицо есть благоприятныя условія для увеличенія этого числа до нѣсколькихъ сотъ милліоновъ, а именно громадная солонцеватая степи и многочисленное населеніе нуждающееся въ зимнихъ заработкахъ. Не указывая, съ своей стороны, способствъ воспользоваться этими благоприятными условіями, кн. Шербаговъ считаетъ необходимымъ устройство сѣздовъ овцеводовъ и фабрикаторовъ въ главныхъ центрахъ покупки и продажи шерсти.

Въ „*Кавказскомъ сельскомъ хозяйствѣ*“ (№ 156) находимъ, между прочимъ, любопытныя данныя о чайныхъ плантаціяхъ на Кавказѣ. Оказывается, что на плантаціяхъ удебнаго вѣдѣнія насчитывается около 140,000 саженцевъ чая, изъ коихъ болѣе 45,000 собственнаго посѣва изъ сѣмянъ, доставленныхъ изъ Китая командированной туда экспедиціей; для посѣва будущаго года разрѣшено выписать изъ Китая 200 п. чайныхъ сѣмянъ. На плантаціяхъ Попова подѣ чаемъ находится приблизительно 18-20 дес., съ 70,000 кустовъ въ возрастѣ отъ 1-3 лѣтъ и болѣе; въ имѣніи Соловцова чайныхъ кустовъ также насчитывается не одна тысяча, причемъ имѣются кусты 7-9 лѣтняго возраста. Но среди мѣстнаго населенія культура чая пока еще очень туго приживается, хотя чай могъ-бы прекрасно идти въ Гуріи, Мингреліи и даже въ Нижней Имеретіи. Въ „*Вѣстникѣ Винодѣлія*“ (№ 1), помимо общительныхъ замѣтокъ по адресу распорядительной комиссіи одесскаго филосернаго комитета и статей совершенно специальныхъ, находимъ сообщеніе о виноградарствѣ въ бухарскомъ ханствѣ. Авторъ сообщенія, садовникъ бухарскаго правительства, отмѣчаетъ, между прочимъ, что въ скоромъ времени виноградарство въ ханствѣ получитъ большое развитіе: въ окрѣпѣ каракульскомъ возникло крупное французское винодѣліе. Характеризовать положеніе бухарскаго виноградарства какими-либо статистическими данными не оказалось возможнымъ, за полнымъ отсутствіемъ такихъ данныхъ. „*Вѣстникъ Рыбной промышленности*“ знакомитъ съ положеніемъ соотвѣствующей отрасли промышленности на сѣверѣ Тобольской губерніи, на курно-каспійскомъ побережьи, и въ Швеции. Последняя изъ соотвѣствующихъ статей составлена на основаніи иностранныхъ источниковъ, первый двѣ—подъ личнаго ознакомленія съ тѣмъ, о чемъ идетъ рѣчь. Въ очеркѣ рыбопромышленныхъ заведеній Тобольской губерніи главное вниманіе сосредоточено на крайне неприглядномъ санитарномъ состояніи этихъ заведеній, на тѣсныхъ и грязныхъ помѣщеніяхъ для рабочихъ. Всѣ рыболовыя угодья въ описываемой мѣстности принадлежатъ инородцамъ, которые сдаютъ ихъ русскимъ промышленникамъ въ аренду на 3-4 года, de facto являющіеся беззачетною. Инородцы-же: остатки и самобыды являются и рабочими. Въ ихъ интересахъ авторъ сообщенія признаетъ необходимымъ подробное изслѣдованіе ихъ жизни и положенія, открытіе имъ кредита на устройство рыболовныхъ заведеній на своихъ угодьяхъ, открытіе рынковъ для сбыта рыбы и широкую организацию медицинскою помощи. Неприглядными красками рисуется, въ другой статьѣ, и положеніе скученнаго каспійско-курнаго рыбачьяго населенія. Чтобы улучшить такое положеніе, авторъ статьи г. Вешъ рекомендуетъ отводить вновь прибывающимъ ловцамъ участки береговой полосы внѣ существующихъ уже поселковъ, и въ виду постояннаго разногласія въ поселковыхъ обществахъ учрежденію должностныхъ старостъ, которые могли-бы являться уполномоченными лицами при столкновѣніяхъ казеннаго надзора съ интересами общества, а также имѣть право рѣшающаго голоса въ собраніи поселковыхъ старшинъ. Подробно описывается въ статьѣ, между прочимъ, практикуемая система жеревевни при распредѣленіи мѣстъ лова. Часто ловцы, которымъ достались хорошіе жребіи, считаютъ выгоднѣе перепродать свое право на жеревное мѣсто, и за первый събной жребій нѣкоторые получали до 4 т. р. Возможность на затраченные для пріобрѣтенія ловцаго билета 30 р. получить нѣсколько тысячъ отступныхъ, породила не только среди ловцовъ, но и между лицами, совершенно чуждыми рыбб-

ловства, настоящую спекулятивную горячку. Изъ данныхъ о рыбопромышленности Швеція оказывается, что около 50 тыс. жителей добываютъ средства къ жизни исключительно рыболовствомъ и что стоимость годового улова колеблется въ настоящее время между 12 и 16 милл. марокъ, причемъ наибольшую важность имѣетъ ловъ сельди; часть сельдей идетъ затѣмъ на удобреніе и на кормъ скота. Рядомъ съ рыболовствомъ въ открытой морѣ въ Швеціи процвѣтаетъ и прѣсноводное рыболовство: имѣется около 40 рѣкъ, обитаемыхъ лососемъ, цѣнность лова котораго опредѣляется приблизительно въ 1.130 тыс. марокъ. Продукты рыболовства сбываются, главнымъ образомъ, въ Германію, Англію, Данію, причемъ ежегодно усиливается вывозъ свѣжей, упакованной во льду, рыбы. Для искусственнаго разведенія рыбы существуетъ рядъ (около 60) рыбопроизводныхъ заведеній на различныхъ рѣкахъ, населенныхъ лососемъ.

Въ заключеніе слѣдуетъ упомянуть о выходѣ въ свѣтъ первой книжки новаго журнала: „*Наше хозяйство*“. Книжка составлена весьма разнообразно, есть статьи по различнымъ отраслямъ сельского хозяйства — о земледѣіи, коневодствѣ, шелководствѣ, огородничествѣ — иллюстрированныя рисунками. Кроме того, въ первый выпускъ журнала включено нѣсколько научныхъ сообщений, касающихся сельского хозяйства, и обзоръ фактовъ изъ заграничной сельскохозяйственной практики,

Проф. Адольфъ Пиннеръ. Повторительный курсъ органической химіи съ приближеніемъ статьи: „*Опредѣленіе главныхъ классовъ органическихъ ядовъ*“. Перев. Александръ Альмедингенъ. Изд. Ф. В. Щепанскаго. Спб. 1896 г. Предлагаемый повторительный курсъ органической химіи представляетъ собой полный конспектъ всѣхъ тѣхъ обобщеній, къ которымъ пришла теперь эта отрасль химіи на основаніи разнообразныхъ фактовъ и явленій. Мы нарочно употребили слово обобщеніе, потому что теоретической стороной, заставляющей самого учащагося дѣлать выводы и, такъ сказать, мыслить химически, отведена довольно небольшая роль и собственно все руководство приспособлено для заучиванія наизусть. Конечно, этого упрека можно было-бы и не дѣлать повторительному курсу, если-бы онъ не представлялъ собой почтенной книги въ 300 слишкомъ страницъ. Для лица, уже знакомаго съ теоретической стороной органической химіи, курсъ проф. Пиннера даетъ возможность въ быстрое время восстановить въ своей памяти сущность свойствъ отдѣльныхъ группъ соединений, составляющихъ предметъ органической химіи. Въ частности, книга эта предназначена преимущественно для врачей, студентовъ-медики и фармацевтовъ, и поэтому въ ней удѣлено много вниманія соединениямъ, имѣющимъ отношеніе къ врачебной практикѣ, ихъ свойствамъ, отношенію къ реагентамъ и пр. Переходя къ самому переводу, мы должны сказать, что, какъ и всѣ переводы г. Альмедингена, онъ не оставляетъ желать лучшаго. Въ заключеніе, не лишне будетъ добавить, что учебникъ органической химіи проф. А. Пиннера выдерживаетъ въ Германіи уже 10 изданіе, что должно несомнѣнно указывать на его практическій преуспѣхъ.

Добываніе поташа изъ золы. Практическое руководство къ приготовленію древеснаго и травянаго поташа. Сост. П. Федотовъ. Изданіе Ф. В. Щепанскаго, С.-Петербургъ, 1896 г. — Настоящая брошюра представляетъ собой второй выпускъ цѣлаго ряда изданій, предпринятаго фирмой Ф. В. Щепанскаго подъ общимъ заглавіемъ „Общедоступная и дешевая бібліотека сельскохозяйственной техники“. На 42 страницахъ простымъ и понятнымъ языкомъ изложено описаніе растений, дающихъ пригодную золу, и тѣ способы добыванія поташа изъ золы, которые могутъ быть примѣнены даже въ небольшомъ хозяйствѣ малообразованнаго грамотнаго человѣкомъ. Здѣсь-же изложено способъ переработки поташа на вѣдкій щелокъ и вкратцѣ упомянуты производства, нуждающіяся въ поташѣ и щелокахъ. Намъ кажется, что книжечка эта можетъ сослужить службу, особенно если издатель приложитъ

усилія для распространенія ея именно тамъ, гдѣ въ ней представляется надобность, а не ограничится нѣсколькими большими городами. Цѣна брошюры 20 коп.

„Юго-западные желѣзные дороги“, историческо-экономическій очеркъ—составилъ П. Андреевъ, коммерческій агентъ управленія юго-западныхъ дорогъ. Киевъ. 1896. — Книга, заглавіе которой здѣсь выписано, состоитъ изъ трехъ самостоятельныхъ частей: въ первой данъ подробный историческій очеркъ постройки тѣхъ желѣзнодорожныхъ линій, которыя впоследствии образовали сѣть юго-западныхъ дорогъ, а также и самаго процесса образованія этой сѣти; вторая часть содержитъ въ себѣ итоги эксплуатаціи юго-западныхъ дорогъ за время отъ 1880 по 1895 годъ, и наконецъ, третья часть посвящена описанію того состоянія, въ которомъ находилась эта обширная рельсовая сѣть 1 января 1895 года, т. е. въ моментъ перехода ея отъ частнаго общества въ вѣдѣніе казеннаго управленія. Нечего, кажется, и говорить о томъ, какъ полезны такіе спеціальныя изслѣдованія, посвященныя отдѣльнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Надо сознаться, что какъ ни много вниманія привлекали и привлекаютъ къ себѣ желѣзныя дороги, какъ ни много у насъ говорятъ и пишутъ о желѣзнодорожныхъ порядкахъ, въ концѣ концовъ это все въ огромномъ большинствѣ случаевъ поверхностныя сужденія, основанныя на случайныхъ, такъ сказать, на лету схваченныхъ цифрахъ, а основательнаго знанія желѣзныхъ дорогъ и желѣзнодорожнаго дѣла немного, и подробнаго изслѣдованія или даже просто описанія нашей теперь уже довольно обширной рельсовой сѣти нѣтъ. Желѣзныя дороги, несмотря на то, что онѣ уже болѣе сорока лѣтъ существуютъ въ Россіи, все еще ждутъ своего историка, и собственно по исторіи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, кроме тощенькой книжки А. А. Головачева, притомъ-же давно уже устарѣвшей, у насъ нѣтъ почти ничего. При такихъ условіяхъ, понятно, что всякое начинаніе въ этомъ дѣлѣ можно только приветствовать. Всякое описаніе дороги, подобное тому, какое сдѣлано въ разсматриваемой книгѣ—очевидно, по порученію управленія желѣзныхъ дорогъ—послужитъ важнымъ матеріаломъ будущему исторіку желѣзнодорожнаго дѣла. А что касается даннаго описанія, то оно, безспорно, имѣетъ особенное значеніе въ виду того, что предметъ его слугитъ именно сѣти юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Образованіе этой сѣти было въ Россіи первымъ опытомъ объединенія нѣсколькихъ большихъ линій въ одною обществѣ, подъ однимъ управленіемъ. Нѣтъ сомнѣнія, что удача этого опыта въ значительной мѣрѣ способствовала тому, что впоследствии и многія другія линіи объединялись въ однихъ рукахъ, и параллельно казенному управленію, вѣдающему большую часть рельсовой сѣти, образовались и продолжаютъ расширяться частныя желѣзнодорожныя компании. Въ виду этого, наибольшій интересъ представляеть, по нашему мнѣнію, первая часть книги, посвященная исторіи постройки отдѣльныхъ линій и слиянія ихъ въ одно цѣлое, и эту именно часть книги можно особенно рекомендовать всякому, интересующемуся желѣзнодорожнымъ дѣломъ — тѣмъ болѣе, что она изложена съ достаточною подробностью. Изслѣдованіе свое г. Андреевъ начинаеть съ того момента, когда возникли самыя первыя предположенія о постройкѣ путей сообщенія въ Новороссіи и юго-западномъ краѣ. Тутъ отбѣгается весьма любопытный историческій фактъ, линіи разсѣдѣтельствующій о необыкновенной прозорливости Императора Николая Павловича. Когда князь Воронцовъ, бывшій генералъ-губернаторомъ Новороссійскаго края (рѣчь идетъ о тридцатыхъ годахъ), сдѣлалъ представленіе о необходимости устройства шоссе отъ Одессы до Елизаветграда и Кременчуга, Николай Павловичъ положилъ такую резолюцію: „Полагаю, что устройство желѣзной дороги будетъ и лучше, и полезнѣе всего—надо опредѣлить только, откуда ее начать“. Затѣмъ, когда въ 1844 году Воронцовъ сдѣлалъ снова представленіе объ устройствѣ конно-желѣзныхъ дорогъ, Государь выразилъ желаніе, чтобы „при сооруженіи просимой желѣзной дороги дать ей такое устройство, чтобы она могла впоследствии послужить для

паровозного сообщения". Таким образом, очевидно, что Государь настойчиво желалъ устройства именно желѣзныхъ дорогъ, и это — несмотря на то, что тогдашній Министръ Финансовъ г. Канкринъ былъ противникомъ этихъ путей сообщенія, доказывая, что „желѣзныя дороги усиливаютъ склонность къ ненужному передвиженію съ мѣста на мѣсто, и безъ того весьма свойственную нашему вѣку, выманивая при этомъ излившія со стороны публики издержки". Дальнѣйшій ходъ дѣла показалъ, на чьей сторонѣ была истина. Затѣмъ авторъ книги шагъ за шагомъ слѣдитъ за всѣмъ развитіемъ дѣла устройства путей сообщенія въ юго-западномъ краѣ вплоть до 1 января 1895 года. Съ большою подробностью онъ останавливается на первоначальной дѣятельности новаго, тогда впервые возникшаго общества, которое само должно было создать надлежащую организацию управленія столь сложнымъ предпріятіемъ.

Повторяемъ, книга г. Андреева представляетъ большой интересъ — и сама по себѣ, какъ очеркъ развитія перваго изъ крупнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ Россіи, и какъ матеріалъ для будущей исторіи нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Надо только желать, чтобы этотъ прижизнь не остался безъ подражанія.

„Земледѣльческое производство и желѣзнодорожные тарифы“ — составилъ Адольфъ Сулиговскій. Спб., 1896. — Въ заключительной части своего труда г. Сулиговскій, между прочимъ, говоритъ слѣдующее: „Когда идетъ рѣчь о тарифахъ (желѣзнодорожныхъ), то представляется на первый разъ, что это — дѣло провозныхъ расходовъ и ничего болѣе и что, въ крайнемъ случаѣ, это — вопросъ финансовый по поводу участія казны въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ. На дѣлѣ, однако, не то. Коснувшись одной стороны экономической жизни, именно — перевозочной стороны, если можно такъ выразиться, тарификація по хлѣбнымъ грузамъ затрогиваетъ другія стороны, съ которыми приходится справляться, дабы избѣгнуть ошибокъ и вредныхъ общественныхъ опытовъ. Взявшись за это дѣло, мы принуждены войти въ область самыхъ трудныхъ экономическихъ вопросовъ, нуждающихся въ точномъ изслѣдованіи и обсужденіи. У каждой отрасли производства имѣются свои характерныя черты и разнообразныя условия существованія и развитія. Здѣсь дѣло идетъ объ иностранной конкуренціи, тамъ — о внутренней; иногда слѣдуетъ имѣть въ виду и одно, и другое; при извѣстныхъ условіяхъ въ одномъ мѣстѣ производство развивается, въ другомъ падаетъ и такъ до безконечности. Въ виду столь сложнаго характера экономическихъ явленій, всякій разсужденіе, имѣющій цѣлью добыть логичный принципъ для руководства на этомъ поприщѣ, могутъ сослужить дѣлу несомнѣнную пользу“. Если къ этому прибавить, что въ самомъ началѣ своего труда г. Сулиговскій выставляетъ какъ въ вызывающую на снисхожденіе фразу: *feci quod potui, faciant meliora potentes*, то мы, несомнѣнно, должны будемъ признать, что и разсужденія, изложенныя въ лежащей передъ нами книгѣ, могутъ сослужить свою пользу. Въ трудѣ г. Сулиговскаго собраны кое-какія свѣдѣнія по исторіи хлѣбныхъ тарифовъ въ Россіи, по земледѣльческому производству, по вывозу русскаго хлѣба за границу и по передвиженію хлѣба внутри Россіи. Словомъ, авторъ сдѣлалъ многое для того, чтобы его разсужденія не казались голословными, и цифръ въ его книгѣ, на протяжении полутора страницы, разсыяно не мало. Но книга имѣетъ два крупныя недостатка, которые, къ сожалѣнію, значительно умаляютъ значеніе ея. Во-первыхъ, эта книга явилась слишкомъ поздно: она вышла въ свѣтъ въ 1896 году, т. е. въ такое время, когда вопросъ о хлѣбныхъ тарифахъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ — объ ихъ значеніи и желательныхъ разбирѣхъ — изслѣдованъ и освѣщенъ до мельчайшихъ подробностей. Если бы г. Сулиговскій выпустилъ свой трудъ лѣтъ десять назадъ, все его разсужденіе имѣло бы большой успѣхъ и представляло бы большой интересъ; теперь же, послѣ обширныхъ изслѣдованій, произведенныхъ какъ правительственными учрежденіями, такъ и желѣзнодорожными обществами, и особенно — послѣ происшедшаго недавно совѣ-

щанія сельскихъ хозяевъ, разсужденія, изложенныя въ трудѣ г. Сулиговскаго, представляютъ ни что иное, какъ слабое повтореніе того, что уже давно сдѣлано. Другой недостатокъ — тотъ, что книга представляетъ собою не просто разсужденіе о хлѣбныхъ тарифахъ, а разсужденіе одностороннее: авторъ имѣетъ свою затаенную цѣль, о которой не говоритъ, и все свои разсужденія ведетъ къ осуществленію своей цѣли. Въ упомянутыхъ выше совѣщаніи сельскихъ хозяевъ г. Сулиговскій — принималъ участіе въ качествѣ представителя варшавскаго отдѣленія общества для содѣйствія торговлѣ и промышленности. Тамъ онъ открыто защищалъ интересы сельскаго хозяйства одного района и ему открыто возражали представители сельскихъ хозяйствъ другихъ районовъ Россіи. Въ совѣщаніи г. Сулиговскій былъ одною стороною, и на его разсужденія такъ и смотрѣли, какъ на одностороннія. Въ книгѣ же онъ высказываетъ тѣ же самыя пожеланія, какія высказывалъ въ совѣщаніи но тутъ онъ высказывается уже въ качествѣ безпристрастнаго изслѣдователя, а это можетъ ввести въ заблужденіе людей, не вполне знакомыхъ съ истиннымъ положеніемъ дѣла.

Торгово-промышленный отдѣлъ.

ВНУТРЕННІЯ ИЗВѢСТІЯ.

Съ 20 сентября прошлаго года елецкій земскій элеваторъ работаетъ въ новыхъ и лучшихъ условіяхъ; интересно поэтому разсмотрѣть послѣдній полугодичный отчетъ о дѣятельности элеватора съ іюля по 31 декабря прошлаго 1896 года. За исключеніемъ 1891 и 1892 годовъ, когда по случаю массоваго поступленія продовольственного хлѣба, элеваторъ такъ сказать, былъ заваленъ работой, дѣятельность элеватора съ финансовой точки зрѣнія была неудачна для елецкаго уѣзднаго земства, такъ что, въ силу необходимости, вытекало предположеніе о продажѣ элеваторъ въ постороннія руки, но теперь обстоятельство измѣнилось, хотя по условіямъ урожая и рынковъ онъ долженъ бы работать еще слабѣе предшествовавшихъ лѣтъ. На 1 іюля 1896 г. въ элеваторѣ оставалось на храненіи хлѣба: пшеницы 41,818 п. 25 ф., ржи 127,278 п. 38 ф., овса 44,143 п., сѣмени льнянаго — 10 п. 213,250 п. 23 ф. Съ 1 іюля по 31 декабря поступило: пшеницы 117,154 п., ржи 73,467 п. 20 ф., овса 476,969 п. 30 ф., гречихи 6,054 п., крупъ гречневыхъ 823 п. 20 ф., проса 2,580 п. 20 ф., гороха 4,269 п., сѣмени льнянаго 5,118 п. 7 ф., сѣмени рапсового 277 п., всего 686,713 п. 17 ф.; за отчетные 6 мѣсяцевъ отпущено съ элеватора: пшеницы 94,178 п. 35 ф., ржи 50,346 п., муки ржаной, за исключеніемъ 65 п. 10 ф. промоя, 29,398 п. 30 ф., овса 363,919 п. 10 ф., гречихи 6,054 п., крупъ гречневыхъ 823 п. 20 ф., проса 2,580 п., гороха 1,830 п., сѣмени льнянаго 4,925 п., рапса 277 п. Кроме того, списано убыли отъ шастанья, очистки и сушки 6,093 п., а всего 550,725 п. 15 ф. и осталось на 1 января 1897 года: пшеницы 64,237 п. 5 ф., ржи 120,284 п. 33 ф., муки ржаной 198 п., овса 161,876 п. 20 ф., гороха 2,439 п., сѣмени льнянаго 203 п. 10 ф., а всего 349,288 п. 25 ф. Финансовая сторона дѣятельности элеватора за полугодіе представляется въ слѣдующемъ видѣ. Получено: за пріемъ, очистку, и отгрузку хлѣба 5,473 р. 7 к., за шастанье и полировку 1,629 р. 57 к., за храненіе 5,451 р. 38 к., за страхованіе частнаго хлѣба 1,137 р. 42 к., за размолъ ржи 1,205 р. 24 к., за сушку хлѣба 191 р. 4 к., мелкихъ поступленій 120 р. 21 к., коммисіонныхъ по продажѣ хлѣба 1,205 р. 30 к., итого 16,413 р. 23 к. За полугодіе произведено расходовъ: жалованье служащимъ 5,597 р. 69 к., топливо 2,728 р. 28 к., страхованіе строеній и хлѣба 1,756 р. 25 к., ремонтъ и работы 727 р. 8 к., смазка 119 р. 10 к., почтовые, телеграфные и канцелярскіе расходы 304 р. 51 к., освѣщеніе 40 р. 47 к., разные расходы 371 р. 12 к., городской налогъ 1,083 р. 75 к., вывозка, нагрузка и подвозка хлѣбамъ 275 р. 10 к., невыполненные расходы 9 р. 41 к., 5% на затрачен-

ный (долгъ управѣ) строительный капиталъ въ 85,242 р. 2,131 р. 5 к., 5% на амортизацію сооружений 2,146 р. 35 к., всего 17,280 р. 26 к. Если основываться на голыхъ цифрахъ отчета, то получится кажущійся убытокъ въ 877 р. 3 к., но онъ только кажущійся. Дѣло въ томъ, что записанный къ полугодию расходъ по страхованію зданій (1,010 р. 85 к.) и по платежу опѣчного сбора (1,083 р. 75 к.), относятся къ полному году и должны быть занесены въ расходъ къ отчетному полугодию только въ половинномъ размѣрѣ, въ суммѣ 1,047 р. 30 к., слѣдовательно, получится остатокъ чистой прибыли въ 170 р. 27 к.: это за отчисленіемъ 10% на процентируваніе и амортизацію строительнаго капитала, что представляетъ рѣзкій переходъ къ лучшему послѣ послѣдовательнаго ряда убытковъ.

Съ 20 сентября прошлаго года элеваторъ при новыхъ условіяхъ работалъ собственно три мѣсяца съ небольшимъ, но уже получились иные результаты, и предположенія о продажахъ элеватора измѣнились. За переполненіемъ помѣщеній, элеватору за послѣдніе три мѣсяца почти на треть приходится отказываться въ примѣхъ транзитнаго хлѣба, и это при неполномъ у насъ урожаѣ прошлаго года. Судя по всему, элеваторъ выбрался теперь изъ полосы постоянныхъ убытковъ и дефицитовъ.

За послѣдніе 4 мѣсяца элеваторъ оказалъ крупную услугу для мѣстнаго хлѣба, который мало пострадалъ отъ потери и порчи. Тѣ 300-400 т. пудовъ, которые находились и находятся въ элеваторѣ, при отсутствіи его, должны были-бы большою частью лежать на желѣзнодорожномъ храненіи, подвергаясь всѣмъ обычнымъ неблагоприятнымъ дѣйствіямъ и влияніямъ осенней и зимней погоды и увеличивая собою общую наличность залежей по линіямъ сѣти хлѣбовозныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Благодаря элеватору, количество хлѣбныхъ залежей на слѣдующихъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ было незначительно, и изъ Ельца шло очень мало жалобъ на безпорядки по передвиженію и храненію хлѣба. Послѣднее, впрочемъ, отбѣжало за послѣдніе мѣсяцы по всѣмъ тѣмъ пунктамъ, гдѣ находились обширные элеваторы и транзитные станціонные склады для хлѣба.

Истекшій 1896 годъ нельзя признать благопріятнымъ для виноградарства Кубанской области¹⁾. Сырая весна, весеннее заморозки и влажное лѣто способствовали чрезвычайно сильному развитію грибныхъ болѣзней винограда—милдью и антракнозу, мѣстами совершенно уничтожившими урожай, мѣстами понизившими его до половины обычнаго средняго, опредѣляемаго въ этомъ районѣ цифрою 300 ведеръ вина съ десятины. Въ большинствѣ случаевъ, виноградъ непосредственно послѣ уборки сбывается на мѣстные базары, откуда уже онъ идетъ на винодѣліе въ специальныхъ хозяйствахъ. Въ минувшемъ году цѣны на виноградъ упали почти вдвое, сравнительно съ предшествовавшимъ годомъ. Въ Екатеринодарѣ въ прошломъ году мѣстный виноградъ продавался по 70-80 к. пудъ. Въ Терской области уборка винограда, закончившаяся повсюду къ концу сентября, дала также печальные результаты. Урожай оказался очень незначительнымъ и сильно поврежденнымъ, главнымъ образомъ, милдью. Виноградники, въ которыхъ производилось леченіе отъ грибныхъ болѣзней, дали, въ среднемъ, около 300 ведеръ сусла съ десятины; съ виноградниковъ-же нелеченныхъ ничего не было получено. Ведро сусла шло въ станціяхъ минувшею осенью по цѣнамъ около 50-55 к.; ведро вина урожая 1895 года—въ среднемъ по 1 р. 50 к.

По свѣдѣніямъ, собраннымъ разслѣдователями филлоксерныхъ партій, прошлогодній урожай винограда въ Кавказѣ, за исключеніемъ виноградниковъ удѣльнаго вѣдомства, опредѣлился въ слѣдующихъ цифрахъ. Въ 34 винодѣльческихъ селе-

ніяхъ Тонетскаго уѣзда и сѣверо-западной части Телавскаго уѣзда съ 3,641 десятины площади виноградниковъ получено всего 236,665 ведеръ вина, на сумму до 618,555 рублѣй. Высшій сборъ съ одной десятины не превышалъ 192 ведеръ, а наименьшій равнялся 4 ведрѣмъ. Въ среднемъ собрано по 64,8 ведра съ десятины. Цѣны на вино опредѣлились: наибольшая 3 рубля, наименьшая 1 р. 98 коп., средняя—2 р. 55 коп. за ведро. Въ Сигнахскомъ и предлазанской части Телавскаго уѣзда, именно въ нижне-матчаанскомъ участкѣ (Кизикин), средній урожай винограда выразился 8 ведрями вина съ десятины; въ кадалосскомъ участкѣ урожай совсѣмъ пропалъ вслѣдствіе троекратнаго града и сильнѣйшаго распространенія болѣзней милдью и оидіума, при полномъ отсутствіи лѣченія, и въ бакуринскомъ участкѣ получено не болѣе 13 ведеръ съ десятины плохаго вина, продававшегося, однако, не ниже 3 р. 80 коп. за ведро. Виноградники въ Кизикин были поражены болѣзнями милдью и оидіумомъ и большинствомъ оставалось безъ лѣченія, вслѣдствіе дурной погоды и за недостаткомъ какъ матеріаловъ, такъ и аппаратовъ для лѣченія. Въ зааланской части Телавскаго и Сигнахскаго уѣздовъ, въ 24 селеніяхъ, начиная отъ Маграани до Ахалсепели включительно, съ 3,436 десятинъ виноградниковъ собрано всего 144,190 ведеръ вина на сумму до 460,000 рублѣй. Среднее количество вина на десятину опредѣлилось въ 41,3 ведра, наибольшій сборъ не превышалъ 100 ведеръ. Высшая цѣна на ведро вина 4 р. 50 коп., а низшая отъ 1 р. 20 коп. до 2 р. 30 коп.

Херсонскимъ губернскимъ земскимъ собраніемъ сессіи 1895 года поручено было губернской управѣ произвести подробное мѣстное изслѣдованіе земледѣльческихъ артелей, образованныхъ г. Левитскимъ, черезъ особо избранную для того комиссію, которая докладъ свой по этому вопросу должна передать на обсужденіе уѣздныхъ земскихъ собраній, а къ ближайшей сессіи Херсонскаго земства представить свои соображенія о порядкѣ расходованія проектируемаго капитала имени Императора Александра II. Такое изслѣдованіе произведено было комиссіей въ концѣ августа и началѣ сентября 1896 г. по обширной программѣ, причемъ опрошено было 69 артелей изъ числа 78, организованныхъ г. Левитскимъ; кромѣ того, опрошены были двѣ артели, получившія суды отъ елизаветградской уѣздной управы, и двѣ распавшихся артели; большинство ихъ образовалось въ 1896 г., причемъ 42 лишь въ мартѣ или апрѣлѣ, т. е. при неблагоприятныхъ условіяхъ для посѣва, къ которому нужно было подготовиться заблаговременно; но и болѣе раннія артели, образовавшіяся въ концѣ зимы, оказались съ невольнѣ поставленнымъ хозяйствомъ, за отсутствіемъ озимаго посѣва. Въ составѣ 70 артелей (въ томъ числѣ одна распавшаяся, но сохранившая еще имущество) оказалось 287 семей, съ 782 душами мужск. пола, въ числѣ коихъ полурабочихъ—112, рабочихъ 325; земельное обезпеченіе ихъ надѣломъ выражалось въ суммѣ 1.544 дес., т. е. 5,4 дес. на хозяйство; живой и мертвый инвентарь ихъ, до поступленія въ артели, составлялъ: 6 воловъ, 72 лошади, 32 коровы, 76 штукъ мелкаго скота, 18 пугловъ, 109 мелкихъ земледѣльческихъ орудій, 75 возовъ, 2 фургона; отсюда видно, что земельное обезпеченіе артельщиковъ (большинство изъ бывшихъ военныхъ поселеній) было сравнительно удовлетворительнымъ,—пѣсколько выше средняго обезпеченія крестьянъ бывшихъ помѣщичьихъ (5,03 дес. на хозяйство въ Александрійскомъ уѣздѣ и 4,99 дес. въ Елизаветградскомъ); что-же касается рабочаго и полнороботнаго скота, то количество его было крайне недостаточно. При изслѣдованіи имущества указанныхъ артелей оказалось въ слѣдующемъ видѣ: лошадей 324, коровъ 5, мелкаго скота 16, воловъ 124, пугловъ 11, саней 7, пугловъ простыхъ 8, усовершенствованныхъ 50, боронъ 114, ралъ 5, крумеровъ 7, упряжи 232, молотилокъ 5, паровыхъ 1, вѣялокъ 1, всего на сумму 17,925 р. (не считая стоимости не вошедшихъ въ оцѣнку 15 лошадей, 26 возовъ, 24 боронъ, 4 пугловъ и 1 рала); судъ состояло за артельщиками 14,104 р., долговъ по получкѣ въ разсрочку

¹⁾ См. въ № 3 и 4 Вѣстника Финансовъ, Промышленности и Торговли статью „Урожай винограда и цѣны на вино въ главнѣйшихъ районахъ Кавказа въ 1896 году“.

плуговъ и машинъ—6,003 р. (за плуги выданы были задатки по 5 р., а остальная сумма разсрочена была на два года). Разница въ имущественномъ положеніи артельщиковъ до вступленія въ артель и послѣ вступленія оказалась, такимъ образомъ, огромная, доказывающая пока лишь тотъ весьма важный выводъ (который подтвержденъ и общимъ впечатлѣніемъ изслѣдователей), что полученныя артелями средства употреблены весьма производительно и рационально. Относительно приобщенія собственно артельныхъ началъ—общаго пользованія инвентаремъ и землею—изслѣдованіе представило весьма немного данныхъ, которыя могли бы дать право сдѣлать положительное или отрицательное заключеніе о степени жизненности этихъ началъ, потому что дѣло это лишь въ зародышѣ.

Въ нѣкоторыхъ, напр., селеніяхъ, имѣвшихъ навыки къ общественному труду, благодаря существовавшей издавна общественной запискѣ, не встрѣчено ни одной артели, у которой не было бы чего либо общаго въ работѣ: надѣльная земля обрабатывалась по преимуществу сообща; каждая артель снимала на сторонѣ землю для посѣва и покосовъ, причѣмъ урожай съ артельныхъ покосовъ сложенъ былъ или у артельного старосты, или въ другихъ дворахъ, но не раздѣленъ между членами копами или подесатинно. Въ другихъ мѣстахъ, по протоколу изслѣдователей, не обнаруживается вовсе проявленіе артельныхъ началъ, а есть лишь организація обдѣйшихъ хозяйствъ села, направленная почти исключительно на полученіе ссуды, такъ какъ ее въ отдѣльности каждому хозяину не выдавали; покупка рабочихъ лошадей и мертвцаго инвентаря произведена товариществами главнымъ образомъ съ дѣлюю веденія собственнымъ хозяйствомъ на надѣльной землѣ; артельные-же посѣвы, которые производились болѣею частью на снятой землѣ, „служатъ какъ бы вѣншими признакомъ существованія артельного хозяйства и средствомъ болѣе выгодной и болѣе удобной уплаты долга по ссудамъ“; но и такіе артельные посѣвы незначительны и встрѣчаются далеко не во всѣхъ артеляхъ; рабочія лошади, купленныя на артельныя деньги, находились у каждого хозяина и считаются индивидуальной собственностью; встрѣчающееся соединеніе труда и рабочихъ лошадей для обработки надѣльной земли имѣетъ форму обычной между обдѣйными домохозяевами супружия. Въ сущности и послѣдняя характеристика земледѣльческихъ группъ, признанныхъ изслѣдователями чисто вѣншими союзами, организованными искусственно для полученія лишь ссуды, все-таки ничего не говорятъ еще о безнадѣжности кооперативнаго начала, въ зародышѣ заключающагося уже въ самой супружѣ, къ дальнѣйшему развитію, разъ оно признано даже въ этихъ союзахъ наиболѣе удобнымъ средствомъ уплаты общаго долга; такъ что и защитники и противники земледѣльческихъ артелей съ одинаковымъ правомъ могли бы ссылаться на эти примѣры; но аргументы и тѣхъ и другихъ были бы весьма недостаточны, въ виду непродолжительности опыта. Поэтому губернская управа, совершенно основательно уклоняясь отъ окончательнаго вывода о жизнѣности артелей и способности ихъ къ дальнѣйшему развитію, отдастъ полную справедливость „вѣнмовѣрнымъ усиліямъ г. Левитскаго, положившаго въ дѣло всю душу, давашаго сильный толчекъ обдѣйшему населенію въ направленіи изысканія средствъ къ выходу изъ своего тяжелаго положенія“; во и на основаніи собранныхъ данныхъ управа считаетъ возможнымъ высказать предположеніе, что при благоприятныхъ условіяхъ соединеніе нѣсколькихъ хозяйствъ, до 8 или 10, для веденія общаго хозяйства возможно и среди малорускаго населенія Херсонской губерніи; самый-же важный выводъ управы заключается въ полномъ признаніи рациональности и производительности выданныхъ артелямъ ссудъ.

Имѣя въ виду такой результатъ выдачи мелкихъ ссудъ, губернская управа могла съ тѣмъ болѣею увѣренностью вновь высказаться передъ послѣднимъ собраніемъ за образованіе особаго капитала для выдачи этихъ ссудъ, за что высказалось и большинство уѣздныхъ собраній, подтвердившихъ огромную потребность населенія въ мелкомъ дешевомъ кредитѣ, независимо отъ формы его организаціи; что-же касается артельной формы, то большинство отнеслось къ ней скептически: такъ, напр.

александрійское уѣздное земское собраніе, признавъ въ принципѣ важность развитія въ уѣздѣ кооперативныхъ началъ среди крестьянскаго населенія, не усматриваетъ въ зарождающихся нѣхъ артеляхъ необходимой устойчивости, которая давала бы увѣренность въ ихъ долговѣчномъ существованіи; аяновская уѣздная земская управа находитъ, что артельная форма веденія хозяйства наиболѣе желательна, но она неприсуща крестьянскому населенію края и возможна лишь при руководствѣ интеллигентныхъ организаторовъ, каковымъ является г. Левитскій. По отношенію къ проектируемому капиталу губернская управа высказала слѣдующія предположенія: отчислить изъ запаснаго капитала 100,000 руб. на выдачу изъ него ссудъ мелкимъ земледѣльцамъ и кустарямъ, равно и всякимъ компаніямъ, товариществамъ и артелямъ на пріобрѣтеніе живаго и мертвцаго инвентаря и вообще на улучшеніе крестьянскаго хозяйства; возбудить въ установленномъ порядкѣ ходатайства о присвоеніи этому капиталу наименованія „особый капиталъ имени Царя-Освободителя Императора Александра II“; для разработкѣ правилъ о выдачѣ ссудъ образовать особую комисію изъ представителей губернской и уѣздныхъ управъ, поручить губернской управѣ, по выработкѣ комисіей правилъ, временно ввести ихъ въ дѣйствіе и затѣмъ доложить ихъ губернскому собранію будущей очередной сессіи со своими замѣчаніями на основаніи практики. Что-же касается земледѣльческихъ артелей, то управа находитъ финансовое положеніе ихъ пока болѣе или менѣе обезпеченнымъ, въ виду переданныхъ въ распоряженіе г. Левитскаго частныхъ средствъ и пособія Императорскаго волно-экономическаго общества, и предлагаетъ необходимымъ лишь оказать нравственную поддержку дѣлу г. Левитскаго, выразивъ ему благодарность за его дѣятельность, ассигновавъ нѣкоторую сумму (до 500 р.) на расходы по поездкамъ и поручивъ агрономическому институту губернскаго земства внимательно относиться ко всѣмъ запросамъ артельщиковъ и приходить имъ на помощь своими совѣтами и указаніями.

ИНОСТРАННЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

Франція.

Въ послѣднихъ нумерахъ нѣкоторыхъ французскихъ сельскохозяйственныхъ журналовъ помѣщены не лишнныя интереса данныя о производствѣ во Франціи вина и сидра. Возобновленіе французскихъ виноградинокъ въ минувшемъ году шло особенно энергично въ 34 департаментахъ, гдѣ замѣчено прращеніе ихъ общей площади, хотя въ нѣкоторыхъ пунктахъ преобладаетъ пока выкорчевываніе пораженныхъ виноградныхъ кустовъ и замѣна уничтоженныхъ виноградинокъ другими культурами. Въ общемъ, сравнительно съ предшествовавшимъ годомъ, площадь виноградинокъ нѣсколько уменьшилась. Въ 1895 году числилось 1.747,002 гектара, 1896 г.—1.728,438 гектара, т. е. менѣе на 18,569 гектаровъ. Цифра производства вина стоитъ въ болѣеи зависимости отъ величинъ годоваго урожая винограда, обусловленной многими случайными вліяніями, чѣмъ отъ площади виноградинокъ. Несмотря на указанное уменьшеніе этой площади, въ 1896 году во Франціи получено было на 17.968,000 гектолитровъ вина болѣе, чѣмъ въ 1895 году (всего въ 1896 году—44.656,000 гект.). Кромѣ того, въ минувшемъ году было произведено 1.426,531 гектолитръ полувина (изъ виноградныхъ выжимокъ съ прибавкою сахара, винной кислоты и воды) и 888,010 гектолитровъ вина изъ сухаго винограда (коринки). Рядомъ съ такимъ громаднымъ производствомъ винограднаго вина, въ прошломъ году во Франціи было приготовлено около 8 миллионѣв гектолитровъ сидра, т. е. яблочнаго вина, средняя же годовая цифра его производства за предыдущія десять лѣтъ равна 14.345,000 гектолитровъ или около половины средняго за то-же время производства винограднаго вина. Почти вся эта масса вина и сидра потреблена внутри страны, такъ какъ вывезено было лишь около 1½ миллиона гектолитровъ.

По даннымъ постоянной комисіи по таможеннымъ тарифамъ (Commission permanente des valeurs de douane), на французскихъ хлопчатобумажныхъ прядильныхъ фабрикахъ въ 1895 г. находилось въ дѣйствіи 5.400,000 прядильныхъ станковъ. Потребленіе хлопка-сырца въ продолженіе этого года на этихъ фабрикахъ оцѣнивается въ 150 миллионѣвъ килограммовъ; изъ этого можно вывести заключеніе, что средняя годовая переработка каждого станка въ 1895 году была въ 27,7 кил. Изъ этихъ 150 миллионѣвъ килограммовъ хлопка-сырца выработано въ 1895 году 130 милл. кил. хлопчатобумажной пряжи; но это количество пряжи не покрыло потребленія французскихъ фабрикантовъ хлопчатобумажныхъ издѣлій, такъ что во Францію за отчетный годъ ввезено было изъ заграниціи еще $5\frac{1}{2}$ милл. пряжи. Вывозъ пряжи изъ Франціи въ 1895 г. оцѣнивается въ 966,000 кил., такъ что, вычитая это количество изъ ввоза, можно опредѣлить потребленіе иностранной хлопковой пряжи во Франціи въ $4\frac{1}{2}$ милл. кил., а общее ея годовое потребленіе приблизительно въ 135 милл. кил. Ввозъ во Францію въ 1895 г. хлопчатобумажной пряжи, который по цѣнности составилъ приблизительно 15-16 милл. фр., почти всецѣло англійскаго происхожденія; изъ Швейцаріи въ отчетномъ году ввезено лишь 600 тыс. кил. По сравненію этого ввоза пряжи въ $5\frac{1}{2}$ милл. кил. съ производствомъ пряжи во Франціи 130 мил. кил., можно вывести заключеніе, что этотъ ввозъ весьма ограниченный. Что же касается вывоза пряжи изъ Франціи, то въ 1895 г. онъ, какъ сказано выше, не превысилъ 966,000 кил., а по цѣнности составилъ приблизительно $2\frac{1}{2}$ милл. фр., т. е. не увеличился, по сравненію съ 1894 г. и представляетъ лишь ограниченное количество. Такимъ образомъ, ясно, что французскіе прядильщики, не имѣя покупателей загранично, работаютъ лишь для покрытія внутренняго потребленія, и вывозъ изъ этой страны заграницу имѣлъ-бы мѣсто только въ томъ случаѣ, когда явилось бы перепроизводство хлопчатобумажной пряжи. Но, какъ видно, до сихъ поръ произведенное во Франціи количество пряжи лишь съ трудомъ покрывало дѣйствительное потребленіе французскихъ фабрикъ. Этимъ явленіемъ слѣдуетъ объяснить благоприятное положеніе хлопчатобумажной промышленности, которое отмѣчалось въ продолженіе 1895 г. во Франціи. Въ 1895 г., какъ и въ 1894 г., французскіе прядильщики снабжались сырымъ матеріаломъ по довольно низкимъ цѣнамъ и при этомъ имѣли весь годъ въполнѣ достаточное количество заказовъ на пряжу. Такимъ образомъ, несмотря на низкія отѣтки на хлопчатобумажную пряжу, французскія прядильни принесли своимъ владѣльцамъ въполнѣ удовлетворительныя прибыли. Что же касается производства хлопчатобумажныхъ тканей, то число ткацкихъ станковъ, находившихся въ дѣйствіи въ продолженіе 1895 г., опредѣляется комисіею въ 95,000 шт. Изъ этого количества около 43,000 механическихъ ткацкихъ станковъ находятся въ восточной части Франціи, 13,620 шт. въ Роаннѣ (Roanne) и въ области рѣки Роны и около 38,000 шт. въ остальной части Франціи, Нормандіи, въ северной области и проч. Опредѣляя число механическихъ ткацкихъ станковъ во Франціи въ 95,000 шт. и принимая во вниманіе, что въ среднемъ, каждый станокъ перерабатываетъ въ годъ 1,000 кил. пряжи, т. е. производитъ въ годъ 100 кусковъ ткани по 10 кил., общее потребленіе хлопчатобумажной пряжи на механическихъ станкахъ составило 95 милл. килл. Къ этому количеству слѣдуетъ прибавить 10 милл. кил. пряжи, потребляемой на ручныхъ станкахъ, и около 30 милл. кил. пряжи, потребляемой на фабрикахъ, приготавливающихъ сѣтяныя ткани изъ хлопка съ шелкомъ или шерстью, или идущей на производство кружевъ, басонныхъ издѣлій и нитокъ для шитья. Такимъ образомъ, общее потребленіе хлопчатобумажной пряжи во Франціи составило въ 1895 г. приблизительно 135 мил. кил., т. е. количество пряжи, приготовленное во Франціи, увеличенное на ввозъ ея во Францію изъ другихъ странъ. Ввозъ хлопчатобумажныхъ тканей во Францію достигъ въ 1895 г. 4.375,000 кил., вывозъ-же болѣе 23 милл. кил.; сравнивая эти числа съ привозомъ и вывозомъ Франціи за нѣсколько

предыдущихъ годовъ, видно, что наравнѣ съ уменьшеніемъ ввоза отмѣчается увеличеніе отпуски. Въ общемъ, хлопчатобумажная промышленность Франціи находится въ настоящее время въ весьма благоприятномъ положеніи. Основанная для покрытія нуждъ своего внутренняго и колониальнаго рынка, она располагаетъ достаточнымъ количествомъ прядильныхъ и ткацкихъ станковъ, производство которыхъ находится въ соответствіи съ потребленіемъ. Нужды внутренняго потребленія нормально увеличиваются ежегодно; сбытъ-же на колониальныхъ рынкахъ, довольно значительный уже теперь, по всей вѣроятности вскорѣ, достигнетъ такихъ размѣровъ, которыхъ раньше не предвидѣлось.

Египетъ.

Вывозъ хлопка изъ Египта въ продолженіе послѣднихъ шести кампаній подвергся постепенному увеличенію, и въ общемъ съ 1890/1 г.г. по 1895/6 г. возросъ на $\frac{1}{5}$ часть всего вывоза; увеличеніе это, конечно, произошло вслѣдствіе увеличенія производства хлопка въ этой странѣ. Въ слѣдующей таблицѣ приводятся данныя о вывозѣ хлопка изъ Египта въ продолженіе послѣднихъ шести кампаній (съ 1 сентября по 31 августа), въ кантарахъ (около 50 кил.):

1890/1	4.048,006
1891/2	4.653,318
1892/3	5.070,055
1893/4	5.034,273
1894/5	4.829,334
1895/6	5.199,928

Распределены этотъ вывозъ по отдѣльнымъ странамъ, слѣдующимъ образомъ, въ кантарахъ:

	Великобританія.	Континентъ.	С.-Амер. Соед. Штаты.
1890/1	2.180,827	1.721,479	145,700
1891/2	2.566,896	1.886,597	199,825
1892/3	2.477,726	2.292,965	299,864
1893/4	2.428,951	2.382,353	222,969
1894/5	2.053,641	2.430,128	345,565
1895/6	2.612,364	2.131,317	459,247

Изъ этой таблицы видно, что вывозъ хлопка изъ Египта въ Великобританію за послѣднія шесть лѣтъ мало измѣнился. По отношенію - же къ С.-Американскимъ Соединеннымъ Штатамъ отмѣчается крупное увеличеніе, что слѣдуетъ приписать исключительно тѣмъ качествамъ египтскаго хлопка, который особенно цѣнится американцами для приготовленія извѣстныхъ сортовъ хлопчатобумажныхъ тканей. Подъ континентомъ слѣдуетъ подразумѣвать всѣ государства Европы, за исключеніемъ Великобританіи; изъ этихъ государствъ наибольшее количество хлопка идетъ въ Россію, Францію, Австро-Венгрію, Германію, Италію и Испанію. Въ эти государства за послѣднія двѣ кампаніи отправлено было изъ Египта слѣдующее количество хлопка, въ кинахъ:

	1894/5.	1895/6.
Россія	132,309	85,694
Франція	46,242	58,164
Австро-Венгрія	54,457	65,339
Германія	7,477	7,339
Италія	43,803	41,992
Испанія	19,007	18,125

Въ кампанію 1894/5 г. цѣны на хлопокъ въ Александріи подверглись весьма сильнымъ колебаніямъ. Въ началѣ кампа-

нѣ, въ сентябрѣ 1894 г. одинъ кантаръ хлопка стоилъ приблизительно $8\frac{3}{4}$ талари и до марта 1895 г. отѣтки колебались между этимъ уровнемъ и 7 талари. Съ этого же мѣсяца по май 1895 г. цѣны подверглись постепенному повышенію и достигли даже 13 талари, затѣмъ послѣдовало пониженіе, такъ что къ концу кампаніи хлопокъ котировался 11 талари. Всѣ эти колебанія цѣнъ египетскаго хлопка были вызваны положеніемъ хлопковой торговли въ С.-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ и измѣненіями въ цѣнахъ на американскій хлопокъ въ Америкѣ. Въ кампанію же 1895/6 г., наоборотъ, цѣны египетскаго хлопка въ Александріи были устойчивы и подверглись лишь незначительнымъ измѣненіямъ. За исключеніемъ сентября, октября и ноября 1895 г., когда цѣны держались около 10—11 талари, можно сказать, что съ декабря 1895 г. по августъ 1896 г. цѣны не отклонялись отъ $11\frac{1}{8}$ талари или $11\frac{1}{8}$ талари. Съ другой стороны, принимая во вниманіе обильный сборъ хлопка въ 1895 г., можно сказать, что кампанія 1895/6 г. была весьма благоприятная для хлопководовъ.

С.-А. Соединенные Штаты.

На основаніи свѣдѣній, полученныхъ отъ министра земледѣлія Мортонъ, New-Yorker-Handels-Zeitung даетъ обзоръ вывоза продуктовъ скотоводства изъ С.-А. Соединенныхъ штатовъ за 1889-1896 г. г. Вывозъ лошадей и овецъ за эти годы обнаружилъ значительное возрастаніе. Въ среднемъ за 1889—1892 гг. вывозилось въ годъ 3,396 лошадей, въ 1893—1896 г. г. уже 11,831 головъ. Еще рѣче это увеличеніе скъзывается въ приводимыхъ ниже погодныхъ данныхъ. Среднее годовое количество экспорта овецъ составило по 4-лѣтіямъ 76,070 и 491,565. Но если устранимъ изъ разсчета 1889 г. и сравнить три послѣдніе года съ предшествующимъ временемъ и даже между собою, то быстрота роста экспорта окажется поражающая. Точныя данныя о размѣрахъ экспорта лошадей, иудовъ и овецъ за разсматриваемый періодъ (считая годъ съ 1 іюля по 30 іюня) показаны въ слѣдующей таблицѣ:

Фискальный годъ.	Лошади.	Мулы.	Овцы.
1889.	3,748	2,980	128,852
1890.	3,501	4,544	67,521
1891.	3,110	2,184	60,947
1892.	3,226	1,965	46,960
1893.	2,967	1,634	37,260
1894.	5,246	2,063	132,370
1895.	13,980	2,515	405,748
1896.	25,126	5,918	491,565

Лошади и овцы вывозятся преимущественно въ Великобританію. Въ 1895 году туда отправлено было 5,834 лошади и не менѣе 397,280 овецъ. О распредѣленіи экспорта 1896 г. еще не было свѣдѣній. Вывозъ убойнаго скота увеличился за это время также весьма значительно. Такъ, въ 1889 г. онъ опредѣлился въ 205,786 штукъ, а въ 1896 г. уже въ 372,461 шт. Весьма значительныя колебанія происходили въ размѣрахъ вывоза нижеслѣдующихъ животныхъ продуктовъ (въ англ. фунтахъ).

Годы.	Масло.	Сыръ.	Сало (крокъ свиного).
1889.	15,504,978	84,999,828	77,844,555
1890.	29,748,042	95,376,053	112,745,370
1891.	15,187,114	82,133,876	111,689,251
1892.	15,047,246	82,100,221	89,780,010
1893.	8,920,107	81,450,923	61,819,153
1894.	11,812,092	73,852,134	54,661,524
1895.	5,598,812	60,448,421	25,664,300
1896.	19,373,913	36,777,291	52,759,212

Вывозъ свиней значительно сократился: въ 1890 г. онъ достигалъ 91,148 штукъ, въ 1892 г. 85,654, въ 1894 г. только 1,553 шт., въ 1895 г. 7,130 и 1896 г. 21,049 шт. Вывозъ важнѣйшихъ свиныхъ продуктовъ имѣлъ слѣдующіе размѣры (въ фунтахъ):

Годы.	Сало.	Окорока.	Солопина.	Топленый жиръ.
1889.	357,377,399	42,847,247	61,110,815	318,242,900
1890.	531,899,677	76,591,279	79,788,868	471,083,598
1891.	514,675,557	84,410,108	81,317,364	498,343,924
1892.	507,949,830	78,856,559	80,336,481	460,045,776
1893.	391,758,175	82,178,154	52,459,722	365,693,501
1894.	415,657,577	86,270,571	64,575,881	447,565,867
1895.	452,549,976	105,494,123	58,266,893	474,895,274
1896.	425,352,187	129,036,851	69,498,373	509,534,256

Изъ экспорта 1896 года въ Англію было отправлено 344,271,323 ф., сала, 103,165,516 ф. окороковъ, 16,670,206 ф. солонины и 201,924,144 ф. жира.

Въ общемъ состояніи скотоводства въ послѣднее время наблюдается поворотъ къ лучшему. Какъ сообщаетъ извѣстный спеціальныя органъ въ Чикаго „Grande Judd Farmer“, цѣнность фермерскаго скота за 1893—1896 г. г., упала на 623 милліона долл. или на 25%. Въ 1896 г., однако, произошло увеличеніе цѣнности всего фермерскаго скота на 27 милл. долл., причѣмъ она достигла суммы въ 1,887 милл. долл. Но и въ 1896 г. продолжалось паденіе цѣнъ на лошадей. Наконецъ, по свѣдѣніямъ изъ иного источника, къ концу 1896 г. въ С.-А. Соединенныхъ Штатахъ находилось 18,113,000 коровъ молочныхъ и 32,647,000 головъ прочаго крупнаго скота. Количество барановъ уменьшилось въ большихъ степяхъ, но возросло на фермахъ, гдѣ ихъ было $31\frac{1}{2}$ милліонъ штукъ. Количество свиней исчислялось въ 47,546 тыс. штукъ.

Торговые обзоры.

Обзоръ торговли хлопкомъ въ январѣ 1897 года.

Положеніе торговли хлопкомъ, столь тихое и неопредѣленное въ концѣ 1896 г., значительнымъ измѣненіемъ въ продолженіе января не подверглось. Въ началѣ мѣсяца предполагали, что, вслѣдствіе ранняго сбора хлопка въ текущую кампанію въ Соединенныхъ Штатахъ и большаго отпуска съ плантацій этой страны, въ продолженіе сентября, октября, ноября и декабря, поступленіе хлопка на рынки сбыта чувствительно сократится и, такимъ образомъ, подъ влияніемъ сокращенія въ предложеніи товара, въ торговлѣ послѣдуетъ давно ожидаемое улучшеніе и цѣны хлопка-сырца повысятся. Это предположеніе, однако, до сихъ поръ не оправдалось, такъ какъ поступленіе хлопка на американскіе рынки, хотя и сократилось, по сравненію съ предыдущимъ мѣсяцемъ, но тѣмъ не менѣе сохранило обычныя въ это время года размѣры, притокомъ сокращеніе это, въ особенности въ концѣ мѣсяца, было скорѣе вызвано неблагоприятною погодою, затрудняющею перевозки хлопка къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, чѣмъ сокращеніемъ наличности хлопка на плантаціяхъ. Съ другой стороны, всѣ прочія причины, пикующія какое либо влияние на положеніе всемірной торговли хлопкомъ—сырцемъ, способствовали дальнѣйшему ослабленію положенія, и вызвали даже въ концѣ мѣсяца пониженіе котировокъ на всѣхъ главнѣйшихъ рынкахъ. Изъ этихъ причинъ, по отношенію къ торговлѣ въ Европѣ, на первомъ мѣстѣ слѣдуетъ поставить распространеніе чумы и голодъ въ Остѣ-Индіи. Распространеніе чумы, какъ извѣстно, вызвало въ

Остъ-Индіи панику среди рабочихъ нѣкоторыхъ городовъ этой страны, которые, покинули свои занятія. Результатомъ этого была приостановка работы на нѣкоторыхъ прядильняхъ, что вызвало сокращеніе спроса остъ-индскихъ фабрикантовъ на хлопокъ-сырецъ. Вызванное этимъ пониженіе котировокъ хлопка въ Остъ-Индіи отразилось также и на цѣнахъ на европейскихъ рынкахъ, тѣмъ болѣе, что здѣсь, также подъ влияніемъ сокращенія спроса остъ-индскихъ фабрикантовъ, стали ожидать совершенно естественное увеличеніе въ снабженіи остъ-индскимъ хлопкомъ европейскихъ рынковъ. Вліяніе этого факта было, однако, нѣсколько ослаблено тѣмъ предположеніемъ, что уменьшеніе въ производствѣ въ Остъ-Индіи хлопчатобумажныхъ издѣлій должно будетъ вызвать увеличеніе въ спросѣ на эти издѣлія со стороны дальняго востока, въ особенности-же Китая, куда за послѣдніе годы Остъ-Индіи направляла довольно большія количества. Съ другой стороны, надо ожидать уменьшенія и въ отпускахъ издѣлій въ Остъ-Индію, куда, какъ извѣстно, до сихъ поръ отправлялось, преимущественно изъ Великобританіи, много дешевыхъ сортовъ бумажныхъ тканей. Сокращеніе это уже сказалось въ отчетномъ мѣсяцѣ, и объясняется, главнымъ образомъ, тѣмъ, что, подъ влияніемъ неурожая хлѣба въ Остъ-Индіи, покупная способность индусовъ естественно уменьшилась. Не безъ вліянія на положеніе торговли хлопкомъ осталось также все еще неблагоприятное положеніе мануфактурной промышленности въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ. Упадокъ цѣвъ серебра, столь пагубно отразившійся на хлопчатобумажной промышленности этой страны, по-прежнему ищетъ улучшенія послѣдней. Избраніе въ президенты Штатовъ Макъ-Кинлея, правда, вызвало было нѣкоторые признаки улучшенія еще въ концѣ 1896 г., во раздѣлѣхъ съ накопившимися запасами готовыхъ издѣлій фабрикантамъ еще не удалось. Запасы эти въ продолженіе января сократились на 382,000 дюковъ, но принимая во вниманіе, что къ началу года они составляли свыше 1½ милл., это сокращеніе слѣдуетъ признать незначительнымъ. Видя, что улучшенія въ торговлѣ хлопчатобумажными издѣліями до полной распродажи запасовъ ожидать нельзя, американскіе фабриканты стали искать способовъ сбыта ихъ. Явившаяся у нѣкоторыхъ изъ нихъ мысль—вывоза ихъ на европейскіе рынки и продажа ихъ тамъ по какимъ-бы то ни было цѣнамъ до сихъ поръ не принята, главнымъ образомъ, вслѣдствіе того, что результаты ея въ смыслѣ улучшенія положенія торговли бумажными издѣліями весьма сомнительны, а во-вторыхъ, что, безъ сомнѣнія, этотъ вывозъ пагубно отразится на европейской мануфактурной промышленности и этимъ вызоветъ совершенно естественное сокращеніе сбыта въ Европѣ хлопка-сырца. Не соглашаясь съ этимъ мнѣніемъ, нѣкоторые фабриканты Америки вновь сократили рабочее время на фабрикахъ съ 58 часовъ въ недѣлю 42 часовъ, причѣмъ сокращеніе это продолжится 13 недѣль. Подъ вліяніемъ перечисленныхъ выше причинъ, статистическія данныя о снабженіи, потребленіи и запасахъ хлопка остались почти безъ всякаго вліянія на общій положеніе всемірной хлопковой торговли. Такимъ образомъ, сокращеніе въ поступленіи хлопка на американскіе рынки, которое ожидалось въ январѣ, хотя и осталось безъ вліянія, но въ дѣйствительности состоялось, какъ видно изъ слѣдующей таблицы, въ которой приведены эти данныя по отдѣльнымъ мѣсяцамъ текущей кампаніи, по сравненію съ тремя предыдущими:

	1896/97.	1897/98.	1898/99.	1899/00.
Сентябрь	511,273	663,703	542,394	1,222,287
Октябрь	1,637,555	2,116,630	1,722,122	1,891,562
Ноябрь	1,704,608	2,197,167	1,321,097	1,634,210
Декабрь	1,613,603	1,971,988	1,336,030	1,549,705
Январь	750,991	981,289	617,924	680,513
Итого за 5 мѣс.	6,218,030	7,930,777	5,539,567	6,978,277
До конца кампаніи	1,309,181	1,961,989	1,622,906	—
Общій сборъ	7,527,211	9,892,766	7,162,473	—

Что-же касается распредѣленія этого поступленія на американскіе рынки, то оно наглядно представляется въ слѣдующей таблицѣ, въ которой приведены вывозъ Соединенныхъ Штатовъ, потребленіе ихъ и запасы къ началу и къ концу мѣсяца, въ кипахъ:

	Январь.		Съ 1 сент. по 1 февр.	
Вывозъ:	1896.	1897.	189 ⁵ /с.	189 ⁶ /7.
въ Великобританію .	280,520	431,846	1,275,921	2,319,973
„ Францію	68,656	78,266	352,712	489,985
на континентъ . . .	239,391	256,806	1,122,100	1,384,792
Всего	588,567	766,918	2,750,733	4,194,750
Потребленіе на амер. фабрикахъ:				
южныхъ штатовъ .	88,000	93,000	442,000	455,000
сѣверныхъ „ . . .	158,915	153,319	1,145,514	1,095,627
Всего	246,915	246,319	1,587,514	1,550,627
Запасы въ Америкѣ:	Къ 1 января.		Къ 1 февралю.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
въ портахъ	1,128,612	1,295,116	989,500	1,089,481
на внутрен. рынк. .	583,663	578,475	505,878	471,186
Итого	1,712,275	1,873,591	1,495,378	1,560,667

Такимъ образомъ, увеличеніе сбора хлопка въ Америкѣ всецѣло отразилось на экспортной дѣятельности этой страны, внутреннее-же потребленіе ея, подъ вліяніемъ приведенныхъ выше причинъ, не только сохранило размѣры прошлаго года, но даже дало нѣкоторое сокращеніе. При этомъ сокращеніе это падаетъ всецѣло на фабрики сѣверныхъ штатовъ, южныя же фабрики указываютъ, какъ видно, легкое увеличеніе въ потребленіи. Запасы увеличиваются, противъ предыдущей кампаніи, лишь въ портахъ; это явленіе также служитъ нагляднымъ доказательствомъ, что американцы въ этомъ году принуждены болѣе, тѣмъ когда-либо, вывозить избытки производства хлопка.

По отношенію къ другимъ двумъ странамъ—Египту и Остъ-Индіи, не имѣя данныхъ о движеніи хлопка по всей странѣ, мы ограничимся лишь приведеніемъ статистическихъ данныхъ главнѣйшихъ портовъ этихъ странъ—Александріи и Бомбея:

	Январь.		Съ 1 сент. по 5 февр.	
Египетъ.	1896. К	1897. а н т а р ѣ	1898 ⁹ / ₈ . я	1899 ⁹ / ₇ . мъ
Поступленіе въ Александрію	706,062	751,630	4,489,733	4,647,138
вывозъ:				
въ Великобританію . .	333,705	346,030	1,965,638	1,837,611
на континентъ	304,840	341,494	1,218,599	1,301,970
въ Соед. Штаты. . . .	87,525	74,351	322,511	203,169
Итого вывезено . . .	726,070	761,875	3,506,548	3,342,750

	Къ 1 января.		Къ 5 февралю.	
Запасы	1896.	1897.	1896.	1897.
	1,079,597	1,427,633	1,039,589	1,417,388

	Январь.	
Остъ-Индіа.	1896. К	1897. н.
Поступленіе въ Бомбей	321,000	217,000
вывозъ:		
въ Великобританію	13,000	3,000
на континентъ	112,000	70,000
Итого вывезено	125,000	73,000

Какъ видно изъ этихъ таблицъ, сокращеніе въ вывозѣ въ Великобританію и на континентъ отбѣляется лишь по отпо-

шенію къ остъ-индскому хлопку, хлопка-же изъ другихъ двухъ странъ производства—Америки и Египта вывезено въ январѣ текущаго года больше, чѣмъ въ январѣ 1896 г. Сокращеніе въ отпускъ изъ Бомбея можно объяснить отчасти неудовлетворительнымъ урожаемъ, а также и уменьшеніемъ въ подвозахъ къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе недостатка въ рабочихъ рукахъ. Въ общемъ, судя по этимъ даннымъ, поступленіе хлопка въ Европу за январь превышаетъ поступленіе за тотъ-же мѣсяцъ предыдущаго года, причѣмъ увеличеніе это всецѣло падаетъ на Великобританію, потребление и запасы которой соотвѣтственно увеличились. Движеніе-же хлопка на континентѣ дало за отчетный мѣсяцъ нѣкоторое уменьшеніе противъ предыдущаго года. По даннымъ фирмы „Ellison & Co“, движеніе хлопка въ Великобританіи и на континентѣ въ январѣ 1896 и 1897 гг. было слѣдующее, въ кипахъ:

	Великобританія.		Континентъ.	
	1896.	1897.	1896.	1897.
Запасы къ 1 январю . . .	1.063,340	1.005,380	701,280	516,530
Привозъ за январь . . .	382,010	559,290	496,660	419,640
	1.445,350	1.564,670	1.197,940	936,170
Вывозъ	40,990	24,790	—	—
Снабженіе	1.404,360	1.539,880	1.197,940	936,170
Запасы къ 1 февралю . . .	1.125,500	1.258,540	774,280	568,330
Потребленіе	278,860	281,340	423,660	367,840

Всемирное видимое снабженіе къ 25 января (6 февраля) было слѣдующее, въ кипахъ:

Запасы:	1895.	1896.	1897.
въ Ливерпулѣ . . .	1.609,000	1.100,000	1.299,000
„ Лондонѣ	6,000	5,000	5,000
„ Гамбургѣ	27,000	26,000	20,000
„ Бременѣ	322,000	237,000	206,000
„ Амстердамѣ . . .	16,000	9,000	7,000
„ Роттердамѣ . . .	200	200	300
„ Антверпенѣ . . .	18,000	17,000	10,000
„ Гаврѣ	485,000	305,000	244,000
„ Марселѣ	5,000	7,000	5,000
„ Барселонѣ	73,000	70,000	55,000
„ Генуѣ	24,000	60,000	43,000
„ Триестѣ	16,000	18,000	16,000
Всего въ Европѣ . .	2.601,200	1.854,200	1.910,300
въ Америкѣ:			
въ портахъ	1.001,022	939,446	1.027,257
на внутр. рынкахъ .	466,453	479,143	444,400
Плывущіе грузы въ Европу:			
изъ Америки . . .	795,774	438,712	527,018
„ Остъ-Индіи . . .	26,000	165,000	81,000
„ Египта, Бразиліи и др. странъ .	45,000	39,000	29,000
Видимое снабженіе . .	4.933,449	3.915,501	4.018,975

Среднеазиатскимъ хлопкомъ въ Москвѣ торговали въ январѣ неосновательно. Изъ сортовъ, пользовавшихся за это время большимъ вниманіемъ фабрикантовъ, слѣдуетъ отмѣтить вторые сорта хлопка изъ американскихъ сѣмянъ, отчасти вслѣдствіе хорошаго ихъ качества, но, главнымъ образомъ, подъ вліяніемъ того, что сорта эти брались фабрикантами выѣсто межушковыхъ, которыхъ въ этомъ году собрано было въ Средней Азіи очень мало. Хлопокъ изъ среднеазиатскихъ сѣмянъ продавался лишь въ ограниченномъ количествѣ, такъ какъ, въ виду плохихъ дѣлъ съ ровными номерами пряжи, большинство фабрикантовъ переставило веретена на болѣе тонкіе номера, и, такимъ образомъ, сократили потребленіе этихъ сортовъ. Сравнительно ограниченные обороты со среднеазиатскимъ хлоп-

комъ въ Москвѣ слѣдуетъ также приписать тому, что многіе фабриканты Лодзи, Варшавы и другихъ городовъ, совершавшіе прежде свои закупки въ Москвѣ, постепенно переносятъ свою покупную дѣятельность въ Среднюю Азію, и, такимъ образомъ, получаютъ сырой матеріалъ безъ посредничества московскаго рынка. Положеніе торговли мануфактурными товарами, въ особенности въ началѣ января, также было не особенно оживленное и предполагаемое въ концѣ 1896 г. повышеніе котировокъ на пряжу къ 1 января т. г. не состоялось. Къ концу мѣсяца число покупателей на московскомъ рынкѣ нѣсколько увеличилось, тѣмъ не менѣе обороты не приняли ожидаемыхъ размѣровъ. Цѣны на хлопчатобумажную пряжу и издѣлія въ продолженіе января не измѣнились и предполагаютъ, что сильныхъ колебаній въ нихъ до открытія нижегородской ярмарки не послѣдуетъ. Умѣренные обороты съ мануфактурой можно также приписать довольно ограниченнымъ запасамъ готовыхъ издѣлій, оживленная продажа которыхъ, какъ извѣстно, имѣла мѣсто въ концѣ 1896 г. Въ заключеніе приводимъ движеніе цѣвъ на хлопковъ на главнѣйшихъ рынкахъ въ январѣ:

	2 (14) января.	9 (21) января.	16 (28) января.	23 января. (4 февр.)	30 январ. (11 февр.)
Ливерпуль, пенса за фунтъ:					
американскій миддлингъ					
ушландъ	4 ¹ / ₃₂	4	4	3 ¹¹ / ₃₂	3 ²⁷ / ₃₂
стип. гудъ-феръ желтый. 5%	5 ⁵ / ₁₆	5 ⁵ / ₁₆	5 ⁵ / ₁₆	5 ¹ / ₂	5 ¹ / ₁₆
остъ-индскій гудъ-доллара 3 ⁷ / ₁₆	3 ⁷ / ₁₆	3 ⁷ / ₁₆	3 ⁷ / ₁₆	3 ¹³ / ₃₂	3 ¹¹ / ₃₂
Нью-Йоркъ, центы за фунтъ:					
ушландъ-миддлингъ:					
наличный.	7 ⁵ / ₁₆	7 ⁵ / ₁₆	7 ⁵ / ₁₆	7 ⁵ / ₁₆	7 ⁵ / ₁₆
на ближ. мѣсяцъ. . .	6,97	7,01	6,97	7,04	6,61
Александрия, талари за кант.:					
гудъ-феръ-браунъ. . . . 9%	9%	9%	9%	9 ¹ / ₄	9
Бомбей, рупи за кипу:					
фулли-гудъ-доллара. . .	171	172	170	172	171
Москва, рубли за пудъ:					
кокандск. 1 с. (амер. сѣм.) 9,85-90	9,85-90	9,75-85	9,80-85	9,60-75	
„ 2 „ „ 9,20-25	9,20-25	9,15-25	9,15-20	9,10-15	
бухарскій ручн. очистики. 7,90-95	7,90-95	7,80	7,70-80	7,55-60	
Пенса за англ. фунтъ:					
амер. фулли-гудъ-миддл. ушландъ.	4 ¹¹ / ₃₂	4 ¹¹ / ₃₂	4 ¹¹ / ₃₂	4 ¹ / ₄	4 ² / ₁₆
египетск. фулли-гудъ-феръ желтый.	5 ⁵ / ₁₆	5 ⁵ / ₁₆	4 ¹⁵ / ₁₆	4 ⁷ / ₈	4 ¹¹ / ₁₆

Метеорологическій бюллетень главной физической обсерваторіи за недѣлю съ 7 по 13 февраля 1897 г.

Въ теченіе отчетной недѣли сѣверная Россія почти все время находилась подъ низкимъ давленіемъ, а западная и южная подъ высокимъ. Съ 7 по 13 февраля по сѣверной половинѣ Имперіи прошло 4 циклона. Погода вездѣ стояла вообще очень теплая, особенно въ западной половинѣ страны; лишь во второй половинѣ недѣли температура значительно упала на на сѣверовостокъ и отчасти въ среднихъ губерніяхъ. По большей части вездѣ было пасмурно и довольно часто выпадали во всей Россіи осадки, какъ въ видѣ снѣга, такъ и въ видѣ дождя. Благодаря сильнымъ вѣтрамъ, дувшимъ подъ вліяніемъ частыхъ и значительныхъ минимумовъ въ среднихъ и восточныхъ губерніяхъ, въ этихъ раіонахъ часто подымались метели.

Значительная волна тепла, появившаяся въ концѣ прошлой недѣли и уже 6 февраля охватившая почти всю Россію, кромѣ востока, 7 февраля еще болѣе повысила температуру во всей Россіи, кромѣ югозападной окраины. Суточная температура подымалась въ среднихъ и восточныхъ губерніяхъ на 10°—15°, въ

а мѣстами даже на 20°; напр. въ Пермь 6 февраля было — 32°, а 7 — 20°, въ Вяткѣ 6 было — 30°, а 7 14°, въ Нижнемъ-Новгородѣ 6 было — 25°, а 7 — 8°, въ Костромѣ 6 было — 23°, а 7 — 3° и т. д. 8 февраля утромъ нигдѣ во всей Россіи температура не была ниже нормальной; кромѣ востока, гдѣ она была близка къ нулю, во всей остальной Россіи было значительно теплѣе нормального (на 10°—13° въ среднихъ губерніяхъ). Оттепель наблюдалась на нѣсколькихъ станціяхъ вездѣ, кромѣ востока. Осадки въ эти два дня выпали 7 въ среднихъ и восточныхъ губерніяхъ въ видѣ снѣга въ сопровожденіи сильного вѣтра, поднявшаго на востокъ метели, а 8 на сѣверозападѣ въ видѣ дождя и снѣга, а на востокѣ и сѣверовостокѣ въ видѣ снѣга; на югѣ стояла совершенно сухая погода. 9 февраля во всей Россіи стало нѣсколько теплѣе безъ рѣзко выраженныхъ слѣдовъ предыдущей волны тепла. Осадки выпали только въ сѣверной половинѣ Россіи. Чтобы показать, насколько тепло стало во всей Россіи къ 10 февраля приведемъ здѣсь утреннія температуры за 10-е для нѣкоторыхъ пунктовъ въ разныхъ мѣстѣ Европейской Россіи. Въ Кюпио 0° (норм.—11°), С.-Петербургѣ 1° (норм.—9°), Великихъ Лукахъ 2° (норм.—9°), Москвѣ 2° (норм.—10°), Пензѣ 1° (норм.—11°), Казани 2° (норм.—13°), Саратовѣ 0° (норм.—12°), Харьковѣ 1° (норм.—7°), Николаевѣ 3° (норм.—4°) и т. д. 10 февраля подъ влияніемъ максимума, появившагося на Бѣломъ морѣ, образуется волна тепла, которая съ 10 по 13 февраля проходить съ сѣвера на востокъ: 10

становится холоднѣе на Бѣломъ морѣ, 11 во всей сѣверной половинѣ, 12 въ среднихъ, сѣверовосточныхъ и отчасти восточныхъ губерніяхъ, а 13 на востокѣ и юговостокѣ. Однако, повышение температуры въ предшествовавшіе дни было значительно сильнѣе пониженія въ эти послѣдніе дни, а потому лишь на сѣверовостокѣ и отчасти на востокѣ и въ среднихъ губерніяхъ къ концу недѣли стало холоднѣе нормального, во всей остальной Россіи температура оставалась выше нормальной, особенно въ западной половинѣ страны, которой волна холода впрочемъ и не коснулась. Такъ что къ концу недѣли, 13 февраля въ среднихъ, восточныхъ и сѣверовосточныхъ губерніяхъ было значительно холоднѣе нормы, мѣстами на 14°, 17° и даже 22°, въ остальной Россіи теплѣе нормального, но не болѣе, чѣмъ на 3°—7°. Осадки во второй половинѣ недѣли выпали на сѣверозападѣ, сѣверовостокѣ, востокѣ и отчасти въ среднихъ губерніяхъ.

Средняя недѣльная температура лишь мѣстами на востокѣ оказалась близкой къ нулю, во всей остальной Россіи было значительнѣе теплѣе нормального. Оттепель наблюдалась, какъ показываетъ максимальная за недѣлю температура, безъ исключенія во всей Россіи.

Выше нормальныхъ осадки были лишь на востокѣ и отчасти въ средней Россіи, въ остальныхъ частяхъ страны, хотя и выпадали часто осадки, но въ незначительномъ количествѣ; на югѣ почти вовсе не было осадковъ. 10 февраля вскрылся Ингуль у Елсаветрада.

Мѣста наблюденій.	Барометръ	Температура.				Число морозныхъ дней.	Осадки.				Число бурь.	Число дней съ сильнымъ вѣтромъ.	Слѣдный покровъ.	
		Средняя.	Нормальная.	Максимальная.	Минимальная.		Сумма за недѣлю.	Нормальная сумма.	Число дней съ осадками.	Максимальные въ сутки.			Закрывающая высота.	Число дней съ покровомъ.
<i>Средн. черноз. губ.</i>							<i>мм.</i>	<i>мм.</i>		<i>мм.</i>				
Алатырь	—	—	—	—	—	—	4	4	4	1	—	—	4	7
Симбирскъ	—	—	—	—	—	—	2	4	3	1	—	—	4	7
Сызрань	—	—	—	—	—	—	2	5	2	1	—	—	4	7
Николаевскъ	—	—	—	—	—	—	1	5	2	0	—	—	2	7
Сердобскъ	—	—	—	—	—	—	5	6	4	3	—	—	8	7
Вольскъ	—	—	—	—	—	—	16	6	6	7	—	—	6	7
Саратовъ	762	—44	—8,9	4	—23	6	1	5	1	1	2	4SW-WNS	5	7
Елань	—	—	—	—	—	—	10	5	4	3	—	—	—	—
Камышинъ	—	—	—	—	—	—	1	4	3	0	—	—	—	—
Царицынъ	764	—3,7	—6,8	—2	—22	7	—	3	0	—	—	1W	—	—
Пена	761	—6,8	—10,8	—2	—23	7	2	6	2	1	1	5NE-SN-W	6	7
Земетчино	761	—5,9	—10,4	—3	—28	7	1	6	1	1	1	2N-NW	4	7
Козловъ	762	—5,7	—9,7	—2	—	—	3	7	1	3	—	1N	—	—
Кирсановъ	—	—	—	—	—	—	2	6	2	2	—	3SW-W	5	7
Ефремовъ	763	—4,1	—9,1	—3	—27	7	6	7	2	3	—	—	3	7
Ширги	—	—	—	—	—	—	0	7	1	0	—	1SW	2	7
Поняри	763	—4,0	—8,6	—0	—15	7	3	7	1	3	—	3SW-W-NW	3	7
Курскъ	764	—2,3	—6,5	2	—18	7	4	7	2	3	—	—	4	7
Новый-Осколь	—	—	—	—	—	—	1	8	1	1	—	3SW-W-NW	3	7
Новозыбовка	764	0,2	—6,6	4	—6	5	2	6	1	2	2	—	3	7
Нѣжинъ	—	—	—	—	—	—	2	6	1	2	—	—	3	7
Глуховъ	—	—	—	—	—	—	4	6	3	2	—	—	5	7
Бурнакъ	—	—	—	—	—	—	1	6	5	0	—	—	4	7
Вутурдиновка	—	—	—	—	—	—	2	6	3	2	—	—	4	7
Харьковъ	765	—1,1	—7,0	—2	—6	7	—	7	0	—	—	1SW	1	7
Ахтырка	—	—	—	—	—	—	2	7	2	1	—	—	1	7
Купянскъ	—	—	—	—	—	—	1	7	1	1	—	—	1	7
Бахмутъ	—	—	—	—	—	—	—	5	0	—	—	—	1	7
Полтава	—	—	—	—	—	—	1	7	1	1	—	—	2	7
Ромны	—	—	—	—	—	—	2	7	1	2	—	—	0	3
Кременчугъ	—	—	—	—	—	—	2	6	1	2	—	—	1	7
<i>Юго-западные губ.</i>														
Лубны	767	—0,2	—5,5	4	—3	6	2	6	1	2	—	—	2	7
Кіевъ	766	—0,9	—4,6	6	—4	4	1	6	1	1	—	1NW	0	5
Умань	—	—	—	—	—	—	1	6	3	0	—	—	0	2
Волковинцы	—	—	—	—	—	—	4	7	3	3	—	—	1	7
Здолбуново	769	—0,6	—3,5	4	—5	6	—	8	0	—	—	1NW	—	—
Вогуславъ	—	—	—	—	—	—	1	6	3	1	—	—	0	1

Мѣсто наблюденья.	Варометръ.	Температура.				Число морозныхъ дней.	Осадки.				Число бурь.	Число дней съ сильнымъ вѣтромъ.	Снѣжный покровъ.	
		Средняя.	Нормальная.	Максимальная.	Минимальная.		Сумма за недѣлю.	Нормальная сумма.	Число дней съ осадками.	Максимальное въ сутки.			Заключительная высота.	Число дней съ покровомъ.
Южная губ.														
Астрахань	767	—1,1	—5,2	6	—14	7	—	3	0	—	—	1S	—	0
Ахтуба	—	—	—	—	—	—	4	3	4	3	—	—	3	7
Ростовъ-на-Дону	767	—0,4	—3,5	4	—5	6	8	8	1	8	1	1W	1	6
Ст. Урюпинская	763	—1,5	—9,6	2	—21	7	—	4	0	—	—	2W-NW	—	—
Усть-Медвѣдичкая	765	—4,0	—8,5	3	—19	7	1	4	1	1	—	—	—	—
Каменская	—	—	—	—	—	—	2	6	2	2	—	—	1	7
Егорлыкская	—	—	—	—	—	—	12	8	4	8	—	—	1	6
Елсаветградъ	768	1,1	—4,6	3	—2	4	3	6	1	3	—	—	0	3
Керчь	769	1,5	—0,4	7	—	—	—	5	0	—	1	2NW	—	—
Севастополь	769	3,3	2,8	7	—2	2	10	6	3	4	1	5N-NE-NW	—	—
Мелитополь	—	—	—	—	—	—	—	5	0	—	—	—	—	0
Симферополь	—	—	—	—	—	—	15	7	3	8	—	—	0	3
Лозовая	766	—1,5	—6,2	1	—7	7	?	7	?	?	—	6S-W-NW	1	7
Дуганскъ	766	—1,5	—6,1	4	—12	5	—	4	0	—	—	—	2	7
Екатеринославъ	—	—	—	—	—	—	1	7	1	1	—	—	0	4
Алекс.-Покровское	—	—	—	—	—	—	1	6	2	0	—	—	—	0
Маріуполь	—	—	—	—	—	—	2	6	3	1	—	—	1	6
Николаевъ	769	2,0	—2,1	7	—2	3	—	4	0	—	—	1NW	—	0
Одесса	770	2,3	—2,0	5	—	—	—	6	0	—	—	3S-NW	—	—
Новый-Бугъ	—	—	—	—	—	—	1	5	4	0	—	—	0	3
Вирауда	—	—	—	—	—	—	4	7	3	3	—	—	1	7
Кишиневъ	771	2,3	—1,3	6	—5	6	—	7	0	—	—	1NW	0	2
Измаилъ	—	—	—	—	—	—	—	4	0	—	—	—	—	6
Кавказъ.														
Ставрополь	768	—2,0	—2,9	4	—8	7	6	8	3	3	—	—	1	7
Врюховецкая	—	—	—	—	—	—	12	—	3	10	—	—	—	0
Майкопъ	—	—	—	—	—	—	46	—	3	41	—	—	2	7
Владикавказъ	770	—1,6	2,4	4	—	—	7	7	2	4	1	2S-SW	1	7
Новороссійскъ	769	3,3	2,4	7	—1	2	19	15	5	10	—	3S-SW	—	0
Сочи	769	4,2	5,7	10	—	—	49	41	2	42	1	1N	—	—
Батумъ	769	4,2	6,7	10	—1	2	82	37	4	37	—	18W	—	—
Тифлисъ	771	0,8	3,0	10	—9	6	—	5	0	—	1	3NW	—	0
Елсаветполь	770	1,0	3,0	13	—9	6	—	3	0	—	—	—	—	—
Сѣверная губ.														
Вологда	757	—7,1	—10,7	2	—28	7	12	5	4	6	—	2NE-NW	5	7
С.-Петербургъ	756	—2,1	—7,9	2	—9	5	9	5	5	3	—	2S-W	2	7
Великіе-Луки	759	0,7	—6,9	4	—11	5	1	5	1	1	—	2N-SE	3	7
Восточная губ.														
Вятка	755	—11,9	—10,7	0	—29	7	9	4	4	4	6	6NE-SW-NW	6	7
Пермь	757	—12,5	—12,7	1	—32	7	26	4	6	7	1	6NE-SW-W	5	7
Шадринскъ	—	—	—	—	—	—	7	3	4	4	—	—	2	7
Уфа	759	—7,1	—12,0	1	—33	7	27	4	6	9	—	—	7	7
Вугульма	—	—	—	—	—	—	5	4	3	3	—	—	1	7
Вирскъ	—	—	—	—	—	—	26	4	5	10	—	—	9	7
Елабуга	758	—8,1	—12,4	3	—37	6	11	4	5	4	1	6NE-SW-NW	5	7
Казань	758	—10,4	—11,5	3	—35	7	9	3	6	2	—	1N	5	7
Оренбургъ	763	—6,2	—13,6	0	—32	7	3?	6	2?	2?	1	1SW	9	7
Троицкъ	761	—7,6	—14,0	1	—33	7	—	3	0	—	—	3S-SW	2	7
Средн. Промышл. губерніи.														
Нижній-Новгородъ	758	—6,8	—9,0	2	—24	6	13	4	4	5	1	2NE-SW	6	7
Луконовъ	—	—	—	—	—	—	7	6	4	3	—	—	6	7
Кострома	758	—5,9	—10,0	2	—25	6	14	4	3	7	—	3N-NE-W	6	7
Москва	760	—3,9	—8,7	4	—22	6	4	6	3	2	3	—	5	7
Рязань	—	—	—	—	—	—	1	5	1	1	—	—	7	7
Жиздра	—	—	—	—	—	—	7	6	5	2	—	—	6	7
Вышн.-Волочекъ	758	—2,4	—8,6	3	—17	5	4	5	2	2	3	2N-W	3	7
Смоленскъ	762	—0,0	—7,6	5	—4	6	7	5	2	4	2	2W-NW	5	7
Прибалтійск. губ.														
Ревель	757	0,3	—5,6	3	—5	5	2	6	1	2	—	—	—	—
Перновъ	759	—0,4	—5,2	2	—4	6	4	5	2	3	2	6N-SW-NW	2	7
Юрьевъ	758	—0,4	—6,3	2	—7	6	8	8	2	7	—	—	1	7
Рига	760	1,0	—4,3	3	—4	4	?	6	?	?	—	1SW	2	7
Виндава	761	0,9	—3,3	2	—3	4	1	7	1	1	—	3SW-W	—	—
Либава	763	1,1	—2,4	3	—2	4	32	7	2	30	—	—	1	7
Сѣверо-западн. губ.														
Вильна	765	0,5	—4,0	3	—8	5	7	7	3	3	—	—	3	7
Пинскъ	767	—0,1	—4,2	6	—8	6	3	6	2	2	—	4W-NW	2	7
Царство Польское.														
Варшава	769	2,3	—2,4	7	—2	4	3	8	2	2	—	1NW	9	4

О В Ъ Я В Л Е Н І Я .

МОСКОВСКОЕ ОБЩЕСТВО

для сооруженія и эксплуатаціи подъ-
ѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи.

Правленіе общества, на основаніи § 59 устава, имѣетъ честь пригласить г.г. акціонеровъ названнаго общества пожаловать въ общее собраніе, назначенное на 18 марта 1897 года, въ 4 часа дня, въ Москвѣ, въ помѣщеніи правленія, на Тверскомъ бульварѣ, въ д. № 87.

**Обсужденію общаго собранія
будутъ подлежать слѣдующіе
вопросы:**

1) разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса за 1896 г.

2) выборъ, на основаніи § 34 устава общества, одного члена правленія и одного кандидата.

3) докладъ правленія о положеніи дѣлъ общества и рѣшеніе вопросовъ изъ него вытекающихъ.

Для присутствованія въ общемъ собраніи, г.г. акціонеры должны предъявить правленію принадлежащія имъ акціи общества или надлежащіе документы, не позже какъ за 14 дней до собранія, 3703 (3—1)

ПРАВЛЕНІЕ

Варшавскаго общества

для очистки и продажи спирта

Ссылаясь на объявленіе свое отъ 12 августа, м. г. согласно котораго срокъ уплаты третьяго срочнаго платежа по 375 руб. съ доплатою по 8 руб. на каждую акцію втораго выпуска, истекалъ 28 ноября (10 декабря) 1896 г., симъ объявляю во всеобщее свѣдѣніе, что, на основаніи разрѣшенія Министерства Финансовъ отъ 5 октября 1896 года за № 23,813, срокъ послѣдняго платежа продленъ до 30 мая (11 іюня) 1897 года.

Правленіе общества постановило, для облегченія г.г. акціонерамъ, послѣдній срочный платежъ раздѣлить на двѣ равныя части по 191 руб. 50 коп. каждая, со сроками платы 20 марта и 20 мая н. ст. 1897 г.

Акціи-же, на которыя послѣдній платежъ не будетъ внесенъ въ сказанный выше срокъ, проданы будутъ правленіемъ другимъ лицамъ согласно пункту 6 объявленія съ 12 августа 1896 г.

Г. Варшава, 30 января 1897 г.

3701

Высочайше утвержденное БЕЛЬГІЙСКОЕ акціонерное общество
подъ наименованіемъ

„Центральное Электрическое общество въ Москвѣ“

симъ объявляетъ, что по управленію дѣлами общества въ Россіи, имъ учреждено ответственное агентство, въ лицѣ директора-распорядителя и члена совѣта управленія общества, московскаго 1 гильдіи купца Николая Филипповича Феттеръ, въ его конторѣ, по Фуркасовскому переулку, домъ Обидиной (Мясницкой части, 1-го участка) въ Москвѣ.

3644 (3—3).

Правленіе товарищества мануфактуръ

С. и Г. ВАСИЛІЯ БАЛАШЕВА СЫНОВЬЯ

приглашаютъ г.г. владѣльцевъ паевъ въ чрезвычайное общее ихъ собраніе, имѣющее быть 8 марта 1897 года, въ 2 часа дня, въ Москвѣ, Городской части, въ домѣ Варварскаго подворья, въ помѣщеніи правленія, для разрѣшенія вопроса объ уступкѣ принадлежащей товариществу земли въ количествѣ трехъ десятинъ и 1,627 кв. саж., Московской губерніи, Богородскаго уѣзда, при дер. Куровской, обществу орѣховскаго подъѣзднаго пути и для разрѣшенія другихъ, могущихъ встрѣтиться вопросовъ.

3699

ПРАВЛЕНІЕ

С.-ПЕТЕРБУРГСКО-АЗОВСКАГО
КОММЕРЧЕСКАГО БАНКА

Правленіе банка, на основаніи параграфа 60 устава, имѣетъ честь пригласить г.г. акціонеровъ на обыкновенное общее собраніе, имѣющее быть 29 марта 1897 года въ 4 часа дня, въ помѣщеніи правленія (Невскій, 64).

Предметы, подлежащіе обсужденію общаго собранія, слѣдующіе:

- 1) Утвержденіе отчета за 1896 годъ.
- 2) Распредѣленіе прибылей.
- 3) Избраніе г.г. членовъ совѣта и правленія.
- 4) Утвержденіе смѣты расходовъ по перестройкѣ дома для правленія банка.

Для приобрѣтенія права присутствовать въ общемъ собраніи, владѣльцы акцій должны представить таковыя не позже, какъ за двѣ недѣли до назначеннаго для собранія дня (парагр. 56 уст.), т. е. не позже 15 марта въ правленіе банка въ С.-Петербургѣ, или-же въ отдѣленія его въ Москвѣ, Минскѣ и Воронежѣ, или-же въ правленіе Азовско-Донскаго коммерческаго банка въ Таганрогѣ.

Въ случаѣ непредставленія къ вышеозначенному сроку требуемаго § 61 количества акцій, назначается вторичное общее собраніе на 16 апрѣля въ 4 часа дня.

Это вторичное общее собраніе признается дѣйствительнымъ, какое бы ни было представлено явившимися акціонерами количество принадлежащихъ имъ акцій.

8707

ПРАВЛЕНИЕ

Высочайше утвержденного
акціонернаго общества

„ТОРФЪ“

имѣть честь пригласить г.г. акціонеровъ на годичное общее собраніе, имѣющее быть 15 марта 1897 г. въ 1 часть дня, въ Москвѣ, въ помещеніи правленія, уголъ Садовой и Мясницкой, д. Гагманъ.

Обсужденію годичнаго общаго собранія подлежатъ:

- 1) утвержденіе отчета за 1896 г.;
- 2) утвержденіе смѣты на 1897 г.;
- 3) выборъ ревизіонной комисіи на 1897 г.;
- 4) выборъ члена правленія — вмѣсто выбывающаго по очереди.
- 5) подтвержденіе инструкціи правленію на 1897 г.
- 6) о взносъ остальной суммы по временнымъ свидѣтельствамъ.
- 7) о покупкѣ 2 торфяныхъ болотъ и
- 8) о казенныхъ поставкахъ.

3696

ПРАВЛЕНИЕ

Высочайше утвержденного
„Южно-Русскаго общества печатнаго дѣла“

на основаніи §§ 51 и 53 устава, приглашаетъ г.г. акціонеровъ въ обыкновенное общее собраніе, имѣющее быть 8 марта сего 1897 года, въ 7½ часовъ вечера, въ собственномъ домѣ общества (Пушкинская улица, № 20.)

Предметы занятій общаго собранія:

- 1) утвержденіе отчета правленія за 1896 годъ.
- 2) Распределеніе прибылей.
- 3) Смѣта расходовъ и планъ дѣйствій правленія на 1897 годъ.
- 4) Докладъ правленія по текущимъ дѣламъ.
- 5) Избраніе одного директора вмѣсто выбывающаго по жребію на основаніи § 26 устава и одного кандидата къ директорамъ правленія вмѣсто Г. М. Волфензона, вступившаго въ должность директора на основаніи § 24 устава, а также трехъ членовъ ревизіонной комисіи на основаніи § 43 устава. 3691

ПРАВЛЕНІЕ АКЦІОНЕРНАГО ОБЩЕСТВА

МАЛЬЦОВСКИХЪ ЗАВОДОВЪ

имѣть честь пригласить г.г. акціонеровъ въ обыкновенное общее собраніе, назначенное на 20 марта 1897 года, въ 2 часа пополудни, въ помещеніи Правленія (С.-Петербургъ, Вознесенскій проспектъ № 6) для рѣшенія слѣдующихъ вопросовъ:

- 1) Разсмотрѣнія доклада Правленія и утвержденія отчета и баланса за истекшія 1895—96 годъ.
- 2) Разсмотрѣнія и утвержденія смѣты и плана дѣйствій на 1896—97 г.
- 3) Выбора директора и кандидата замѣнъ выбывающихъ согласно § 28 устава.
- 4) Избранія ревизіонной комисіи на 1896—97 годъ.
- 5) Объ удовлетвореніи нѣкоторыхъ обязательствъ общества акціями новаго выпуска, если таковыя останутся нераспределенными между акціонерами по объявленной подпискѣ.
- 6) Объ измѣненіи нѣкоторыхъ §§ устава общества.

На основаніи § 60 устава, владельцы акцій на предъявителя приглашаются представлять въ правленіе свои акціи или росписки кредитныхъ учрежденій въ храненіи и залогъ ихъ, не позже какъ за 15 дней до дня собранія.

Пріемъ акцій и свидѣтельствъ банковыхъ учрежденій на владѣніе акціями будетъ производиться въ правленіи общества по 5 марта включительно, ежедневно, кромя праздничныхъ и воскресныхъ дней, отъ 10 до 4 часовъ пополудни.

8716

О Т Ъ

С.-ПЕТЕРБУРГСКОЙ КОНТОРЫ

ГОСУДАРСТВЕННОГО БАНКА.

ОБЪЯВЛЕНІЕ.

Въ связи съ предстоящею лѣтомъ сего года перестройкою кладовой отдѣленія вкладовъ на храненіе цѣнныхъ бумагъ и документовъ, предвидится нѣкоторое замедленіе въ исполненіи требованій вкладчиковъ, соединенныхъ съ вынутіемъ изъ кладовой цѣнностей. Посему С.-Петербургская контора Государственного Банка считаетъ долгомъ покорнѣйше просить вкладчиковъ по возможности заявлять всякія свои требованія ранѣе 1 іюля 1897 года или отложить ихъ до 1 сентября 1897 года, предупреждая, что въ теченіе іюля и августа требованія о выдачѣ вкладовъ, купоновъ и справокъ и о замѣнѣ тиражныхъ бумагъ будутъ исполняемы отдѣленіемъ вкладовъ на храненіе лишь на слѣдующій день послѣ подачи заявленій, отъ 1 до 3 часовъ пополудни.

Управляющій Баронъ Г. Дризень.

УЧРЕДИТЕЛЬ ОБЩЕСТВА

ХОЛОДНЫХЪ СКЛАДОВЪ

для храненія, перевозки и торговли жизненными припасами съ выдачею ссудъ—**М. П. Федоровъ** извѣщаетъ, что на основаніи отношенія Департамента торговли и мануфактуръ за № 1207, срокъ первоначальнаго взноса денегъ продолженъ до 23 июня 1897 года.

3682

ПРАВЛЕНІЕ

НИКОПОЛЬ-МАРИУПОЛЬСКАГО

горнаго и металлургическаго общества

доводитъ до всеобщаго свѣдѣнія, что оно принимаетъ заказы на марганцовую руду Покровскихъ Коней Екатеринославской губерніи. За подробными условіями продажи руды слѣдуетъ обращаться въ правленіе общества (Петербургъ, Англійская Набережная 22).

3670 (3—2)

ПРАВЛЕНІЕ

Моршанскаго городского общественнаго банка

объявляетъ, что за неплатежъ слѣдующихъ банку взносовъ, на основаніи 144 ст. Нормальнаго положенія о город. обществен. банкахъ, будутъ продаваться съ торговъ безъ переторжки 14 марта 1897 года, въ 11 ч. утра, въ помѣщеніи правленія банка, нижеслѣдующія имущества:

1) каменный двухъ этажный флигель, со всѣми надворными постройками и усадебнымъ мѣстомъ, находящійся въ г. Моршанскѣ, на углу Тамбовской и Солдатской улицъ, въ 1 части, въ 27 кварт., подъ № 129, принадлежащій Моршанскому мѣщанину Андрею Петровичу Никитину, за неплатежъ процентовъ съ пеней за просрочку, за страхованіе, публикацію и капитальнаго долга всего 2,186 руб.

2) деревянный одноэтажный флигель, со всѣми надворными постройками и усадебнымъ мѣстомъ, находящійся въ г. Моршанскѣ, по Дворянской улицѣ, во 2 части, въ 14 квар., подъ № 7, принадлежащій Моршанскому мѣщанину Федору Ильичу Платицыну, за неплатежъ % съ пеней и капитальнаго долга всего 1,635 р.

3) каменный одноэтажный домъ, со всѣми надворными постройками и усадебнымъ мѣстомъ, находящійся въ г. Моршанскѣ, на углу Софійской и Дворянской улицъ, принадлежащій Моршанскому мѣщанину Артему Алексѣвичу Никифорову, за неплатежъ процентовъ съ пеней за просрочку, за страхованіе и капитальнаго долга 999 руб. 49 коп.

4) каменный одноэтажный домъ, со всѣми надворными постройками и усадебнымъ мѣстомъ, находящійся въ г. Моршанскѣ, по Солдатской улицѣ, въ 1 части, въ 1 кварт., подъ № 160, принадлежащій Моршанскому мѣщанину Николаю Терентьевичу Петрову, за неплатежъ процентовъ съ пеней за просрочку, за застрахованіе и капитальнаго долга всего 2,243 руб. 77 коп.

5) каменный двухэтажный флигель, со всѣми надворными постройками и усадебнымъ мѣстомъ, находящійся въ г. Моршанскѣ, по Солдатской улицѣ, принадлежащій Моршанской мѣщанкѣ Вѣрѣ Емильиновнѣ Бычковой, за неплатежъ процентовъ съ пеней за просрочку, за страхованіе и капитальнаго долга всего 2,230 руб. 83 коп.

По каждому вышеозначенному имуществу торгъ начнется съ суммы долга банку, съ присоединеніемъ къ нимъ недоимокъ по казеннымъ, земскимъ и городскимъ повинностямъ, какія окажутся ко дню торга и расходовъ, произведенныхъ по назначенію имущества въ продажу.

Каждое имущество будетъ продаваться въ цѣломъ составѣ.

Имущества могутъ быть приобретены съ переводами на покупателя капитальнаго долга банку по усмотрѣнію правленія.

Желающіе торговаться устно, или посредствомъ запечатанныхъ объявленій, должны представить въ задатокъ сумму, равную 10% суммы долга, первые въ день торга, а вторые наканунѣ онаго особо отъ запечатанныхъ объявленій.

Заемщикамъ дозволяется внести недоимку съ процентами за просрочку (одинъ процентъ въ мѣсяцъ) и со всѣми расходами по назначенію имущества въ продажу, до дня торга и тѣмъ освободить оное отъ продажи.

Имущества эти, кромѣ банка, нигдѣ не заложены.

Видѣть документы и получать свѣдѣнія, относящіяся до продаваемыхъ имуществъ, можно въ правленіи банка ежедневно съ 10 час. утра до 2 час. пополудни, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней.

При неуспѣшности первыхъ торговъ, назначаемыхъ на 14 марта 1897 г., назначаются вторые и окончательные торги 29 марта 1897 года, въ 11 час. утра.

ПРАВЛЕНІЕ

торгово-промышленнаго товарищества

ЕГОРА ОРЛОВА СЫНОВЕЙ

симъ приглашаетъ гг. владѣльцевъ паевъ въ обыкновенное общее собраніе, имѣющее быть 23 марта 1897 года, въ 3 часа дня, въ Москвѣ, Яузской части, домъ Орловыхъ, въ квартирѣ И. Е. Орлова.

Предметами совѣщаній будутъ, кромѣ обыкновенныхъ текущихъ дѣлъ товарищества: 1) разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса за прошлый 1896 годъ, 2) разсмотрѣніе и утвержденіе сметы расходовъ и плана дѣйствій наступившаго года, 3) избраніе члена правленія и кандидата, 4) избраніе членовъ ревизіонной комисіи и 5) о приобритеніи недвижимыхъ имуществъ.

3712

ПРАВЛЕНІЕ

Высочайше утвержденнаго товарищества

Ф. РЕДДАВЕЙ и К^о.

на основаніи § 49 устава, приглашаетъ гг. владѣльцевъ паевъ на обыкновенное общее собраніе, имѣющее быть 9 марта 1897 г., въ 1 ч. дня, въ помѣщеніи правленія (Москвы, Городской части, Ильинка, д. купеческаго общества) для разсмотрѣнія и утвержденія отчета и баланса за протекшій годъ, сметы расходовъ и плана дѣйствій наступившаго года, для избранія членовъ правленія и ревизіонной комисіи, а также для разрѣшенія другихъ могущихъ возникнуть вопросовъ.

3683

ПРАВЛЕНІЕ

Высочайше утвержденнаго общества

Южно-Русскаго машиностроительнаго завода

на основаніи § § 53 и 55 устава, приглашаетъ гг. акціонеровъ въ чрезвычайное общее собраніе, назначенное въ 7 ч. вечера 12 марта 1897 г. въ помѣщеніи правленія общества въ городѣ Киевѣ по Крещатику, д. № 5, для обсужденія вопроса объ уширеніи сдѣланныхъ, соотвѣственно принятымъ заказамъ, кредитовъ, для разсмотрѣнія и утвержденія, въ связи съ этимъ сметы по постройкѣ и оборудованіи завода и разрѣшенія текущихъ вопросовъ.

3693

ПРАВЛЕНІЕ

Центрально-Россійскаго товарищества земледѣльческихъ машинъ, орудій и издѣлій изъ новаго чугуна

въ ТУЛѢ,

на основаніи § § 48 и 50 устава товарищества, симъ имѣть честь объявить гг. пайщикамъ, что 26 февраля 1897 г., въ 12 часовъ дня, въ г. Тулѣ, въ помѣщеніи правленія товарищества назначается чрезвычайное общее собраніе для обсужденія вопросовъ объ увеличеніи акціонернаго капитала и объ измѣненіи нѣкоторыхъ параграфовъ устава товарищества.

3632 (3—3)

ПРАВЛЕНІЕ

Высочайше утвержденнаго акціонернаго общества

подъ фирмою

„ЮЖНО-РУССКОЕ ОБЩЕСТВО ПАРОХОДНЫХЪ СООБЩЕНІЙ“

симъ имѣть честь довести до свѣдѣнія гг. акціонеровъ сего общества, что годовичное общее собраніе имѣть состояться въ Одессѣ 9 марта сего 1897 года, въ помѣщеніи правленія (Надеждинская ул., домъ гр. Толстой).

Предметы, подлежащіе обсужденію:

- 1) Разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса за 1896 годъ, равно сметы расходовъ на 1897 годъ.
- 2) Избраніе, на мѣсто выбывающихъ, членовъ правленія и ревизіонной комисіи.
- 3) Обсужденіе вопроса о расширеніи дѣятельности общества, заказъ пароходовъ, приобритеніи и сооруженіи необходимыхъ для дѣла строеній и проч.
- 4) Обсужденіе текущихъ вопросовъ и плана дѣйствій на будущую навигацію.

3692

ПРАВЛЕНІЕ

**С.-ПЕТЕРБУРГСКАГО
ЧАСТНАГО КОММЕРЧЕСКАГО БАНКА**

имѣть честь довести до свѣдѣнія гг. акціонеровъ, что въ четвергъ 17 апрѣля 1897 г., въ 8 час. вечера, назначается общее собраніе акціонеровъ, въ помѣщеніи банка, по Англійской набережной, д. № 18.

Предметы занятій общаго собранія:

- 1) утвержденіе отчета за 1896 годъ;
- 2) избраніе трехъ членовъ правленія: двухъ, выбывающихъ по очереди, согласно § 20 устава, и одного, выбывшаго до срока;
- 3) избраніе двухъ депутатовъ, выбывающихъ по очереди, согласно § 26 устава, и двухъ кандидатовъ къ депутатамъ, согласно § 27 устава;
- 4) назначеніе пособія вдовѣ бывшаго директора банка, Е. Е. Брандта на 1897 годъ.

Правленіе долгомъ считаетъ присовокупить, что, на основаніи § 38 устава, общее собраніе составляется изъ акціонеровъ, владѣющихъ не менѣе какъ двадцатью пятью акціями, и что гг. акціонеры, желающіе участвовать въ собраніи, обязаны представить акціи въ правленіе банка за два мѣсяца до дня, назначеннаго для собранія.

Пріемъ акцій будетъ производиться также въ отдѣленіяхъ банка: въ Москвѣ (Ильинка, домъ Хлудовыхъ) и въ Ростовѣ на-Дону.

3573 (3—3)

ПРАВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВА ВОЛЖСКАГО стального завода

на основаніи §§ 4, 8 и 9 Высочайше утвержденного общества и согласно постановленію общаго собранія г.г. акціонеровъ отъ 23 іюня 1896 г. имѣть честь довести до свѣдѣнія г.г. акціонеровъ сего общества, что послѣдующимъ срокомъ втораго взноса по акціямъ назначается 15 мая 1897 года; размѣръ взноса опредѣленъ въ 35 р. золотомъ или 52 р. 50 к. кредитными.

Взносы по акціямъ принимаются ежедневно отъ 10 до 3 часовъ дня въ рускомъ торгово-промышленномъ банкѣ въ С.-Петербургѣ. (Большая Конюшенная, д. № 27). 3710

ПРАВЛЕНИЕ ТОВАРИЩЕСТВА ОБОРОТЪ

симъ доводить до свѣдѣнія г.г. пайщиковъ, что годовое общее собраніе имѣть быть 10 марта 1897 года, въ 3 часа пополудни, въ квартирѣ г. О. К. Ульянова (Англійскій проспектъ, домъ Бормана, № 16) въ С. Петербургѣ.

Предметы засѣданія:

1) разсмотрѣніе и утвержденіе отчета за 1896 годъ;

2) выборъ трехъ директоровъ и одного кандидата, а также членовъ ревизіонной коммисіи на текущій годъ;

3) утвержденіе смѣты на расширеніе кладовыхъ. 3697

ОТЪ ПРАВЛЕНІЯ

С.-ПЕТЕРБУРГСКАГО МЕЖДУНАРОДНАГО коммерческаго банка

Правленіе банка, на основаніи § 61 устава имѣть честь пригласить г.г. акціонеровъ въ общее собраніе, имѣющее быть въ субботу, 5 апрѣля 1897 года, въ 3 часа пополудни въ собственномъ домѣ банка (Англійская набер., № 6), присовокупляя, что въ собраніи этомъ предъявлены будутъ на обсужденіе г.г. акціонеровъ слѣдующіе предметы:

1) Отчетъ за 1896 годъ.

2) Избраніе членовъ правленія и совѣта, согласно §§ 38, 39, 50 и 51 уст. Къ сему правленіе считаетъ долгомъ обратить вниманіе г.г. акціонеровъ на то, что для дѣйствительности постановленій общаго собранія требуется присутствіе не менѣе 40 акціонеровъ (§ 62 уст.) и присовокупляетъ:

1) Что право голоса по именнымъ акціямъ акціонеръ получаетъ лишь по прошествіи мѣсяца со дня перевода тѣхъ акцій на его имя по книгамъ правленія (§ 56 уст.) и

2) Что владѣльцы акцій на предъявителя, для права присутствованія въ общемъ собраніи лично, или черезъ повѣренныхъ должны, согласно § 57 устава, предъявить свои акціи за мѣсяцъ до назначеннаго дня собранія, т. е. не позже 5 марта включительно:

въ С.-Петербургѣ—въ правленіе банка.

въ Кіевѣ—въ отдѣленіе банка.

въ Берлинѣ—въ правленіе учетнаго общества. 3703

ПРАВЛЕНИЕ ПЕРВАГО ОБЩЕСТВА ПОДЪѢЗДНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ПУТЕЙ ВЪ РОССІИ

имѣть честь довести до всеобщаго свѣдѣнія, что съ 31 января 1897 г. открыто временное товаро-пассажирское движеніе по феллинской вѣтви перновскаго подъѣзднаго пути отъ станціи Мойзеколь до города Феллина, причѣмъ товары будутъ перевозиться какъ въ мѣстныхъ, такъ и въ прямыхъ сообщеніяхъ.

Временное расписаніе движенія поѣздовъ нижеслѣдующее:

Товаро-пассажирскій поѣздъ № 5.			Товаро-пассажирскій поѣздъ № 3.			Наименованіе станцій.	Товаро-пассажирскій поѣздъ № 4.			Товаро-пассажирскій поѣздъ № 6.		
Прибытіе.	Оста-новка.	Отправле-ніе.	Прибытіе.	Оста-новка.	Отправле-ніе.		Прибытіе.	Оста-новка.	Отправле-ніе.	Прибытіе.	Оста-новка.	Отправле-ніе.
ч. м.	я.	ч. м.	ч. м.	м.	ч. м.	Прибытіе: изъ Валка.	ч. м.	м.	ч. м.	ч. м.	м.	ч. м.
10 —	—	—	9 47	—	—	„ Пернова.	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	Отправление: въ Валкѣ.	—	—	10 20	—	—	—
—	—	—	—	—	—	„ Перновъ.	—	—	—	—	—	10 —
Утра.	—	10 45	Вечера.	—	10 20	Мойзеколь, Б.	9 41	—	Утра.	9 21	—	Вечера.
11 26	9	11 35	11 01	7	11 08	Абя	8 55	5	9 —	8 30	10	8 40
12 22	13	12 35	11 55	10	12 05	Галлигъ.	8 —	8	8 08	7 30	13	7 43
1 45	10	1 55	1 15	10	1 25	Керсель.	6 40	10	6 50	6 10	10	6 20
2 45	—	Дня.	2 15	—	Ночи.	Феллингъ, Б.	Утра.	—	5 50	Дня.	—	5 20

Отправленіе и прибытіе поѣздовъ показано по С.-Петербургскому времени.

3694

ПРАВЛЕНИЕ

Высочайше утвержденного Московскаго товарищества химическо-красочныхъ заводовъ

И. С. ОССОВЕЦКАГО

имѣть честь просить гг. владѣльцевъ паевъ пожаловать въ обыкновенное общее собраніе имѣющее быть 23 марта сего года, въ 2 часа дня, въ помѣщеніи правленія, въ Москвѣ, на Большой Грузинской улицѣ, въ домъ Оссоветаго.

Предметы занятія:

1) Разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса за 1896 годъ, равно смѣты расходовъ и плана дѣйствій на 1897 годъ.

2) Избраніе на мѣсто выбывающихъ директоровъ правленія кандидата и членовъ ревизіонной комисіи.

3) Разрѣшеніе другихъ вопросовъ, предложенныхъ правленіемъ. 3668

ПРАВЛЕНИЕ

Южно-Русскаго общества плавучихъ элеваторовъ

симъ извѣщаетъ гг. акціонеровъ сего общества, что согласно § 52 Высочайше утвержденного устава общества, на 26 марта 1897 года въ 10 часовъ утра, въ помѣщеніи правленія общества въ гор. Николаевѣ, по Фалѣвской ул. № 7 назначено обыкновенное годовое общее собраніе акціонеровъ для разсмотрѣнія и утвержденія отчета объ операціяхъ общества и баланса его оборотовъ за истекшій 1896 годъ, а также смѣты расходовъ и плана дѣйствій наступившаго 1897 года.

3705 (3—1)

Правленіе товарищества
НОРСКОЙ МАПУФАКТУРЫ

приглашаетъ гг. владѣльцевъ паевъ въ обыкновенное общее собраніе, имѣющее быть 20 февраля 1897 г. въ 12 часовъ дня, въ Москвѣ, на Варварѣ, въ старомъ гостинномъ дворѣ, въ амбарѣ № 65.

1) для разсмотрѣнія и утвержденія баланса и отчета за 1896 г.

2) для избранія одного директора взамѣнъ выбывающаго по очереди, и

3) для разрѣшенія другихъ вопросовъ текущаго дѣла по доклада правленія. 3704

ПРАВЛЕНИЕ

БЕССАРАБСКО-ТАВРИЧЕСКАГО ЗЕМЕЛЬНАГО БАНКА

имѣть честь довести до свѣдѣнія гг. акціонеровъ, что постановленіемъ очереднаго общаго собранія акціонеровъ 9 февраля 1897 г. дивидендъ за 1896 операціонный годъ определенъ: по акціямъ первыхъ семи выпусковъ въ размѣрѣ 38 р. 50 к. и восьмага выпуска въ 34 рубля на акцію.

Уплата дивиденда производится: въ Одессѣ—въ правленіи банка, въ С.-Петербургѣ—въ банкахъ: учетно-судномъ, рускомъ для внѣшней торговли и международномъ коммерческомъ, въ Москвѣ—у комисіонеровъ русскаго для внѣшней торговли банка, начиная съ 11 февраля 1897 г.—по представленіи дивиденднаго купона отъ акцій банка за 1896 г. 3686

ПРАВЛЕНИЕ

Высочайше утвержденного товарищества „ШЛИССЕЛЬБУРГСКОЕ ПАРОХОДСТВО“

назначить, на основаніи § 43 устава, очередное общее собраніе на 18-е марта 1897 года, въ 2 час. пополудни (Большая Конюшенная ул., д. № 27, въ квартирѣ пароходнаго общества по Волгѣ, учрежд. въ 1843 г.), покорнѣйше просить гг. пайщиковъ пожаловать въ собраніе для рѣшенія слѣдующихъ вопросовъ:

1) Разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса за 1896 годъ, а равно и смѣты расходовъ на 1897 годъ.

2) Распредѣленіе прибыли за 1896 годъ.

3) Выборъ члена правленія, вмѣсто выбывающаго по очереди г-на Э. К. Тегельстена, и 2-хъ кандидатовъ.

4) Выборъ членовъ ревизіонной комисіи на 1897 годъ.

Пай, согласно § 72 устава, принимаются въ конторѣ т-ва „Шлиссельбургское Пароходство“, Петербургская набережная, д. № 36. 3711

ПРАВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВА

КУТИМСКАГО и ПРИВИШЕРСКАГО ГОРНЫХЪ ЗАВОДОВЪ

имѣть честь пригласить гг. акціонеровъ въ обыкновенное общее собраніе, имѣющее быть 15 марта сего года, въ 2 часа дня, въ помѣщеніи правленія, Москва, Мясницкій проѣздъ, домъ Воронина, кв. № 11 для обсужденія слѣдующихъ предметовъ:

1) Разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса по 1 января 1897 г.

2) утвержденіе смѣты расходовъ и плана дѣйствій на слѣдующій годъ;

3) избраніе одного директора и одного кандидата на мѣсто выбывающихъ, согласно § 26 устава, и

4) избраніе членовъ ревизіонной комисіи. 3700

ПРАВЛЕНИЕ

С.-ПЕТЕРБУРГСКО-АЗОВСКАГО КОММЕРЧЕСКАГО БАНКА

имѣть честь объявить, что согласно разрѣшенію Министра Финансовъ второй и послѣдній взносъ по акціямъ пятаго выпуска въ суммѣ 225 рублей на каждую, назначенъ правленіемъ на 20 февраля сего 1897 года.

Изъ означенныхъ 225 рублей поступаютъ 170 рублей въ складочный и 55 рублей въ запасный капиталы банка.

Пріемъ взносовъ производится: въ С.-Петербургѣ—въ правленіи банка; въ Москвѣ—въ Воронежѣ—въ отдѣленіяхъ банка и въ Таганрогѣ—въ правленіи Азовско-Кавказскаго Коммерческаго банка.

Послѣ 20 февраля с. г. пріемъ второго взноса по акціямъ прекращается; время, свидѣтельства, оставшіяся неоплаченными подвергаются послѣдствіямъ, указаннымъ въ параграфѣ 10 устава банка. 3664 (3—2)

ПРАВЛЕНИЕ

ТАГАНРОГСКАГО

металлургическаго общества

согласно § 50 устава Высочайше утвержденного 26 апрѣля 1896 г., симъ приглашаетъ г.г. акціонеровъ пожаловать въ засѣданіе чрезвычайнаго собранія акціонеровъ въ субботу 1 б. марта, въ 11 ч. утра, въ помѣщеніи Правленія (СПБ., Садовая, 13) для обсужденія вопроса объ увеличеніи складочнаго капитала общества съ цѣлю расширенія дѣятельности заводовъ общества и для предоставленія правленію полномочій въ отношеніи нѣкоторыхъ финансовыхъ мѣропріятій.

3639 (3-3)

ПРАВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВА

ВИШЕРСКИХЪ

чугуноплавильныхъ заводовъ

приглашаетъ г.г. акціонеровъ общества въ обыкновенное общее собраніе, имѣющее быть 14 марта 1897 года, въ 7 часовъ вечера, въ помѣщеніи правленія въ г. Москвѣ, на Лубянской пробѣздѣ, въ домѣ Шевалье-Сейовой, для:

- 1) рассмотрѣнія и утвержденіе отчета и баланса за истекшій отчетный годъ,
 - 2) рассмотрѣнія и утвержденія смѣты расходовъ и плана дѣйствій наступившаго года,
 - 3) избранія членовъ правленія,
 - 4) избранія членовъ ревизіонной комисіи.
- Пріемъ предварительныхъ квитанцій, дающихъ право на участіе въ общемъ собраніи, будетъ производиться въ правленіи общества, во всѣ присутственныя дни съ 12 по 27 февраля с. г. съ 11 ч. утра до 2 ч. дня.

3703

Въ дополненіе къ публикаціи, пропечатанной въ № 5 и 6, отъ 2-9 сего февраля „Вѣстника Финансовъ“

ПРАВЛЕНИЕ

ТАГАНРОГСКАГО

металлургическаго общества

симъ объявляетъ, согласно призыванію къ § 56 устава сего общества, Высочайше утвержденного 26 апрѣля 1896 года, что для полученія права присутствія и голоса въ чрезвычайномъ общемъ собраніи акціонеровъ, созываемомъ на субботу, 1 будущаго марта 1897 года, будутъ, взаимно, подлинныхъ копій, принимаемы росписки въ храненіи и отъ сихъ акцій, выданныхъ г. акціонеромъ отъ лютицкихъ банковъ Навельмаккера сына и де-Соважъ, Веркуръ и К^о. 3698

ПРАВЛЕНИЕ

Варшавскаго общества для очистки и продажи спирта.

Согласно §§ 48 и 49 устава Общества, симъ приглашаетъ г.г. акціонеровъ названнаго Общества на чрезвычайное общее собраніе, имѣющее состояться 20 марта (1 апрѣля) 1897 г. въ 6 час. пополудни, въ зданіи Музея Промышленности и Сельскаго Хозяйства въ Варшавѣ, по улицѣ Краковское - Предмѣстье № 66: для рассмотрѣнія и утвержденія предложеній Правленія, касающихся организаціи Правленія Общества и администраціи новаго ректификаціоннаго завода на Прагѣ.

Въ случаѣ, если-бы къ сему сроку не явилось лично, или посредствомъ уполномоченныхъ, число акціонеровъ, требуемое § 46 устава, то второй срокъ общаго собранія назначается, безъ новыхъ о томъ объявленій, на 7/8 апрѣля сего года, въ 6 час. пополудни, въ вышеозначенномъ мѣстѣ. Это вторичное собраніе будетъ считаться законно состоявшимся, несмотря на число присутствующихъ акціонеровъ и владѣемыхъ ими акцій. Разсматриваться-же будутъ въ немъ тѣ самые предметы, которые подлежали рассмотрѣнію перваго общаго собранія.

Варшава. 23 января 1897 года.

3681

ПРАВЛЕНИЕ ОБЩЕСТВА

КУТИМСКАГО и ПРИВИШЕРСКАГО

ГОРНЫХЪ ЗАВОДОВЪ

на основаніи § 52 устава общества, имѣетъ честь пригласить г.г. акціонеровъ въ чрезвычайное общее собраніе, имѣющее быть 15 марта сего года въ 3 часа дня, въ помѣщеніи правленія, въ Москвѣ, Мясницкій пробѣздъ, домъ Воронина, кв. № 11, для обсужденія вопроса о ликвидаціи общества Кутимскаго и Привишерскаго горныхъ заводовъ, внесеннаго по заявленію г.г. акціонеровъ.

Для дѣйствительности этого собранія требуется прибытіе въ оное числа владѣльцевъ акцій, представляющихъ три четверти общаго числа акцій.

3708

Правленіе Высочайше утвержденного

ЮЖНО-РУССКАГО

ЛѢСОПРОМЫШЛЕННАГО ОБЩЕСТВА

на основаніи § 50 устава приглашаетъ г.г. акціонеровъ въ обыкновенное общее собраніе, имѣющее состояться 18 февраля 1897 года, въ 4 часа дня въ помѣщеніи правленія въ Кіевѣ (Б. Подвальная № 33).

Разсмотрѣнію общаго собранія подлежатъ:

- 1) Разсмотрѣніе и утвержденіе отчета и баланса на 1 ноября 1896 года, а также распредѣленіе прибылей.
- 2) Разсмотрѣніе и утвержденіе смѣты расходовъ, плана дѣйствія на 1897 годъ и дополненіе инструкціи правленія.
- 3) Докладъ ревизіонной комисіи.
- 4) Выслушаніе доклада правленія объ увеличеніи основнаго капитала, объ измѣненіи и дополненіи устава общества и по другимъ вопросамъ.
- 5) Избраніе членовъ ревизіонной комисіи на 1897 годъ.

Въ случаѣ неприбытія въ собраніе требуемаго § 59 устава числа акціонеровъ общества оное признается несостоявшимся и вторичное собраніе назначается на 5 марта въ 4 часа пополудни въ томъ-же помѣщеніи, причѣмъ вторичное собраніе будетъ признано состоявшимся, какое-бы число акціонеровъ въ ономъ не участвовало.

3624 (3-3)

ПРАВЛЕНІЕ С.-ПЕТЕРБУРГСКАГО общества страхованій

имѣть честь довести до свѣдѣнія г.г. акціонеровъ и г.г. страхователей пожизненныхъ доходовъ и денежныхъ капиталовъ, что обыкновенное годовичное собраніе имѣетъ быть въ воскресенье, 2 марта, въ часъ пополудни, въ помѣщеніи правленія, по Невскому проспекту, д. № 5.

На разрѣшеніе общаго собранія будетъ предложено:

- 1) утвержденіе отчетовъ и вытекающихъ по оному вопросовъ;
- 2) распредѣленіе прибыли;
- 3) выборъ директора;
- 4) выборъ пяти ревизоровъ, и
- 5) разсмотрѣніе доклада правленія о покупкѣ и продажѣ недвижимыхъ имуществъ.

На основаніи примѣчанія къ § 40 устава, книги и счета общества открыты для предварительнаго разсмотрѣнія г.г. акціонеровъ и г.г. страхователей пожизненныхъ доходовъ и денежныхъ капиталовъ съ 17 февраля, ежедневно, съ 11 часовъ утра до 3 часовъ пополудни, кромя воскресныхъ и праздничныхъ дней.

3718

CIGARETTES ESPIC.

VENTE DANS TOUTES LES PRINCIPALES
PHARMACIES. En Gros: 20, rue St.-Lazare,
PARIS.

ПРАВЛЕНІЕ

Высочайше утвержденнаго
общества

Россійскихъ паровыхъ красильныхъ фабрикъ

приглашаетъ господъ акціонеровъ пожаловать въ общее собраніе имѣющее быть въ помѣщеніи правленія 15 марта сего года въ 8 часовъ вечера.

3685

ПРАВЛЕНІЕ

Варшавскаго общества

для очистки и продажи спирта.

Ссылаясь на объявленіе свое отъ 23 января сего года, симъ доводить до свѣдѣнія, что срокъ, назначенный въ ономъ объявленіи на 20 марта (1 апрѣля) и 3 (15) апрѣля сего года, для чрезвычайнаго общаго собранія акціонеровъ сего общества, симъ измѣняется и собраніе то состоится 15 (27) марта сего года, а въ случаѣ неявки требуемаго числа акціонеровъ, второй срокъ назначается на 29 марта (10 апрѣля) сего года, въ томъ же часу и мѣстѣ, какъ указано въ первомъ объявленіи.

Варшава, 6 февраля 1897 г.

3689

АНОНИМНОЕ ОБЩЕСТВО химическихъ продуктовъ и маслобоенъ въ Одессѣ бывш. „А. А. БРОДСКІЙ“

открыло свои дѣйствія въ Россіи, назначивъ отвѣтственнымъ директоромъ—распорядителемъ потомственного почетнаго гражданина Александра Абрамовича Бродскаго, помѣщае-
въ г. Одессѣ, по Почтовой улицѣ, въ домѣ Вургафта.

3690

ПРАВЛЕНІЕ РУССКАГО для внѣшней торговли БАНКА

имѣетъ честь пригласить гг. акціонеровъ на общее собраніе, назначенное на 29 марта сего года въ 3 часа пополудни, въ д. банка, по Б. Морской № 32.

Сему собранію предстоятъ:

- 1) Разсмотрѣніе отчета банка за 1896 годъ.
- 2) Разсмотрѣніе вопроса о приобрѣтеніи въ г. Архангельскѣ дома для помѣщенія отдѣленія банка.
- 3) Разсмотрѣніе вопроса объ увеличеніи состава правленія до 6 членовъ и
- 4) Избраніе на основаніи §§ 25, 26, 27, 36, 37 и 39 устава членовъ совѣта правленія.

На основаніи § 51 устава, правомъ голоса на общемъ собраніи пользуются, по числу принадлежащихъ акцій, владельцы акцій на предъявителя, представившіе акціи въ банкъ до 3 часовъ дня 28 числа февраля 1897 г. и владельцы именныхъ акцій, имя которыхъ переводъ акцій по книгамъ правленія сдѣланъ до вышеупомянутого 28 февраля включительно.

Акціи на право присутствованія въ общемъ собраніи принимаются въ кассѣ правленія банка, В. Морская, 32 отъ 11 до 3 часовъ дня.

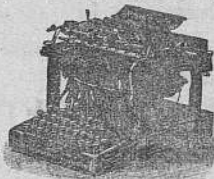
3700

= НОВОСТЫ! = ПОСЛѢДНЕЕ СЛОВО ТЕХНИКИ.

1897— —1897.

НОВѢЙШАЯ
АМЕРИКАНСКАЯ

ПИШУЩАЯ
МАШИНА.



РЕМИНГТОНЪ СПЕЦІАЛЬ

МАССА УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЙ, ЗАТМѢВАЮЩІЯ
ВСѢ ДРУГІЯ СИСТЕМЫ. Цѣна 325 руб.

РЕМИНГТОНЪ № 5. 260 руб.

Популярнѣйшая и самая распространенная изъ всѣхъ пишущихъ машинъ.
Единственный для всей Россіи СКЛАДЪ

ВЫСОЧАЙШЕ
УТВЕРЖДЕННОЕ
ТОВАРИЩЕСТВО

М. Блок

ПРАВЛЕНІЕ
МОСКВА.

ОТДѢЛЕНІЯ:
С.-Петербургъ, Кіевъ, Одесса, Варшава,
Екатеринбургъ, Кокальдъ, Ростовъ н/Д.

Правительственнымъ учрежденіямъ допускается продолжительная рас-
срочка. 3120

И семь нумеръ прилагаются составленныя въ хлѣботорговомъ отдѣленіи департамента торговли и ману-
туръ картограммы цѣны на рожь и овесъ около 1 января 1897 года.

КАРТА ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ.

КАРТОГРАММА ПОКАЗЫВАЮЩАЯ

ЦѢНУ ПУДА РЖИ

около 1^{го} Января 1897 г.

RUSSIE D'EUROPE.

PRIX DU SEIGLE

au 1 Janvier 1897.



КАРТА ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ.

КАРТОГРАММА ПОКАЗЫВАЮЩАЯ
ЦѢНУ ПУДА ОВСА

около 1^{го} Января 1897 г.

RUSSIE D'EUROPE.

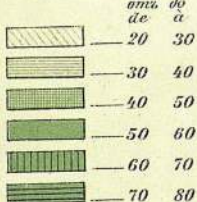
PRIX DE L'AVOINE

au 1 Janvier 1897.



Копѣекъ за пудъ

Souvers par poud



1 poud = 16.38 kilogr.

