

РИЖСКІЙ
Торговый Архивъ.

— — — — —
29-ой годъ изданія.

1902.

Выпускъ I.

Рига 1002.

Типографія Р. Руэцъ, Домская площадь № 11/13.

Рижскій Торговый Архивъ.

29-ой годъ изданія.

1902.

Составленъ Правителемъ Дѣлъ Рижскаго Биржевого Комитета

Н. Э. Крамеръ.

Рижский Губернский Архив

1902

Дозволено цензурою. — Рига, 1 Мая 1902 г.

И. Э. Гринберг

Оглавленіе.

	Стр.
I. Торговые и корабельные сборы.	
1. Взиманіе процентнаго сбора съ цѣнности привозныхъ и вывозныхъ товаровъ и ластоваго сбора	1
а. Регулированіе тарифа сборовъ	1
б. Измѣненіе основъ взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ ..	1
в. Контора для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ	45
2. Торговые и промысловые налоги	47
II. Портовые и судоходныя дѣла.	
3. Портовые сооруженія:	
а. Морскія дамбы	48
б. Работы по регулированію рѣки Двины:	
аа. Новыя сооруженія	49
бб. Ремонтныя работы	49
вв. Передача готовыхъ сооруженій Городскому Управленію	50
в. Проекты улучшенія устья р. Двины	50
г. Устройство Андреевскаго полуострова	50
д. Сухая Двина	50
4. Землечерпательныя работы:	
а. Работы землечерпательныхъ машинъ въ 1901 г.	50
б. Землечерпательный караванъ и пароходы	56
в. Переписка съ управленіемъ крѣпости Усть-Двинскъ относительно землечерпательныхъ работъ у казеннаго кабеля	57
г. Столкновенія между пароходами и землечерпательницами въ портѣ	60
д. Правила для Рижскаго порта для предупрежденія столкновеній между землечерпательницами и другими судами	61
5. Постройка Рижской желѣзнодорожной гавани	64
а. Землечерпательныя и плавныя работы	70
б. Земляныя работы	78
в. Постройки	79
г. Зимнія работы	81
6. Землечерпательницы и пароходы Рижскаго Биржеваго Комитета:	
а. Землечерпательницы	83
б. Пароходы	86

	Стр
7. Дѣятельность ледокола „Ерманъ“	86
8. Страхование рабочаго персонала Рижскаго Биржевого Комитета отъ несчастныхъ случаевъ	101
9. Страхование пароходовъ и землечерпательницъ :	
а. Страхование пароходовъ и землечерпательницъ Биржевого Коми- тета отъ огня и взрывовъ паровыхъ котловъ	101
б. Страхование парохода „Геркулесъ“ отъ опасности на морѣ.....	105
10. Выгрузка баласта :	
а. Опредѣленіе мѣстъ выгрузки баласта.....	105
б. Выгрузка баласта.....	106
11. Мѣропріятія противъ засоренія фарватера въ Мюльграбенъ	106
12. Поднятіе затонувшихъ лодокъ.....	106
13. Зимняя гавань :	
а. Посѣщеніе гавани	107
б. Пожарная часть	107
в. Кранъ въ зимней гавани	107
г. Рыболовство	109
д. Отношеніе Усть-Двинскаго Крѣпостнаго Управленія къ зимней гавани.....	110
е. Устройство новой зимней гавани у города	112
14. Мюльграбенская гавань	115
15. Больдерааская гавань.....	116
16. Навигационное училище :	
а. Дѣятельность училища	116
б. Преподаваніе и учебныя силы.....	116
в. Отдѣленіе для машинистовъ и кочегаровъ	117
г. Различныя дѣла.....	117
17. Вспомогательная касса для шкиперовъ.....	120
18. Вспомогательная касса для моряковъ.....	120
19. Пріютъ для моряковъ :	
а. Посѣщеніе пріюта	120
б. Учрежденіе Владиміръ-Марія.....	121
в. Конусъ на зданці пріюта для моряковъ	121
20. Лечение больныхъ матросовъ	122
21. Больдераасній карантинный лазаретъ.....	123
22. Плавучій докъ.....	127
23. Рижсній нораблеподъемный докъ.....	128
24. Больдераасній машиностроительный заводъ	129
25. Компасо-провѣрочная станція	129
26. Наблюденія метеорологичеснія и надъ уровнемъ воды по градштану :	
а. Метеорологическія станціи въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ.....	131
б. Станціи для опредѣленія по градштану уровня воды въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ	132
в. Предвѣщанія бурь	132
г. Наблюденія съ помощью самопишущихъ градштоковъ въ Ригѣ и Больдераа	133
27. Наблюденія надъ ледоходомъ	133

	Стр.
28. Распределение мѣстъ на грузы на городской набережной	135
29. Цехъ лощмановъ	135
30. Маяки, морскіе сигналы, беспроволочный телеграфъ и новая сигнальная книга	135
31. Понтонный мостъ и устройство постоянного моста черезъ рѣку Двину	139
32. Поощреніе русскаго торговаго мореходства :	
а. Положеніе о судоводителяхъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота	144
б. Положеніе о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ	144
в. Учрежденіе пенсіонной кассы для служащихъ въ торговомъ флотѣ	149
г. Мѣры къ поощренію судостроенія	151
33. Наботажъ и береговое судоходство	152
34. Холодильникъ и сохраненіе легно портящихся товаровъ	155
35. Березинская система и верхняя Двина	155
36. Соединеніе р. Лифляндской Аа съ Западной Двиной	157
III. Телеграфная часть.	
37. Рига-Большерааскій телеграфъ	158
38. Телеграфное сообщеніе съ Домеснесъ	158
39. Телеграфное отдѣленіе въ Еиржѣ	159
IV. Почтовая часть.	
40. Льготы при пересылкѣ почтовыхъ пакетовъ (collis postaux) . .	161
V. Желѣзнодорожная часть.	
41. Желѣзнодорожный отдѣлъ при Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ	162
42. Сѣзды по желѣзнодорожнымъ дѣламъ	165
43. Желѣзнодорожные тарифы въ 1901 г.	172
44. Тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ	173
45. Тарифъ желѣзныхъ дорогъ I и II группъ	177
46. Сѣверное заморское международное сообщеніе :	
а. Ввозное сообщеніе	180
б. Вывозное сообщеніе	181
47. Разныя распоряженія о перевозкѣ грузовъ по жел. дорогамъ	181
48. Развѣтїе желѣзнодорожной сѣти открытіемъ сообщенія на новыхъ дорогахъ и участнахъ, равно и строящимися и не-цессіонированными дорогами	185
49. Открытіе станцій	189
50. Закрытіе станцій	190
51. Переименованіе станцій	190
52. Открытіе и закрытіе хлѣбныхъ складовъ общаго пользованія	190
53. Риго-Орловская желѣзная дорога	191
54. Мосновско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога	192
55. Риго-Баусно-Ковенская или Вилснская желѣзная дорога	193
VI. Таможенная часть.	
56. Сроки для подачи досмотровыхъ документовъ и уплаты таможенныхъ пошлинъ	193
57. Безпошлинный ввозъ пустыхъ бочекъ	195
VII. Банковья и Биржевыя дѣла.	
58. Курсовыя бюллетени и котировна цѣнныхъ бумагъ на биржѣ.	200
59. Котировка бумагъ анціонерныхъ обществъ, въ учрежденіи или управленіи коихъ участвуютъ германскіе подданные	201

	Стр.
VIII. Дѣла, касающіяся амбаровъ и складовъ.	
60. Биржевой амбаръ.....	201
61. Центральные амбары для складки товаровъ.....	201
62. Рижскій элеваторъ.....	202
IX. Экспортная торговля.	
63. Лѣсная торговля:	
а. Увеличеніе платы за причаль плотовъ къ берегамъ рѣки Двины.....	205
б. Продажа обрубковъ расколотыхъ (шплитгольца) по „Рижской мѣрѣ“.....	209
в. Задержка движенія по Березинской системѣ.....	209
64. Торговля хлѣбомъ, сѣменами и выжимками:	
а. Запрещеніе перевѣшиванія хлѣбныхъ грузовъ у красныхъ амбаровъ.....	210
б. Перерывы въ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.....	215
в. Новые хлѣбные контракты для остзейскихъ портовъ.....	216
г. Учрежденіе акціонернаго общества для гарантированія количества и качества вывозимаго хлѣба.....	221
д. Предъявленіе претензій скундниками накладныхъ по хлѣбнымъ грузамъ.....	223
е. Преобразование хлѣбной торговли.....	224
ж. Обзоръ состоянія международнаго хлѣбнаго рынка.....	225
65. Торговля льномъ и пеньюю.....	228
X. Привозная торговля.	
66. Мѣста для выгрузки и нагрузки.....	233
67. Подъемные краны:	
а. Устройство новыхъ крановъ.....	233
б. Отдача крановъ въ арендное содержаніе таможеннои артели.....	234
XI. Фабричная часть.	
68. Мѣры къ улучшенію положенія рабочаго населенія въ г. Ригѣ.....	237
69. Подготовительныя работы по возобновленію торговыхъ договоровъ.....	240
70. Правила отчетности акціонерныхъ и прочихъ предпріятій обязанныхъ публичною отчетностью.....	240
XII. Торговля должностн.	
71. Пенсіи должностнымъ лицамъ и вознагражденіе за товары, вывезенные безъ браковни.....	243
72. Рижская Биржевая артель.....	241
XIII. Торговое законодательство.	
73. Проектъ V-ой книги новаго русскаго гражданскаго права „объ обязательствахъ“.....	214
74. Гербовой сборъ.....	215
75. Измѣненія и дополненія существующихъ законоположеній относительно общихъ собраній и ревизіонной части акціонерныхъ компаній а равно состава правленій оныхъ.....	252
XIV. 76. Торговые обычаи Рижской биржи.....	253
XV. 77. Купеческое общество.....	251
XVI. Учебная часть.	
78. Рижскій Политехническій Институтъ.....	256
79. Больдерааское народное училище.....	257
80. Ремесленное училище Рижскаго Ремесленнаго Общества.....	257

	Стр.
81. Частное учебное заведение Германа	259
82. Семиклассное Коммерческое училище Рижскаго Биржевого Комитета	259
а. Организація и открытіе коммерческаго училища	259
б. Пріискаіе помѣщенія для училища	264
XVII. 83. Кожертванія съ благотворительною цѣлью	279
XVIII. Участвіе въ выставкахъ.	
84. Рижская юбилейная выставка	270
85. Международная выставка въ Глазго	270
XIX. Торговая статистика, Вѣстникъ Рижской биржи. Промышленная Газета и Торговый архивъ.	
86. Торговая статистика	272
87. „Вѣстникъ Рижской Биржи“	273
88. Промышленная газета	274
89. Торговый архивъ	274
XX. 90. Хроника	275

Особыя приложенія.

I. Члены Рижскаго Биржевого Общества въ Январѣ 1902 г.	277
II. Правила о перевозкѣ большимъ наботажемъ иностранныхъ и русскихъ товаровъ въ Владивостокъ и Николаевскій портъ	283
III. Правила объ измѣненіяхъ и дополненіяхъ существующихъ законоположеній относительно общихъ собраній и ревизіонной части акціонерныхъ компаній, а равно состава правленія оныхъ	287
IV. Инструкція таможеннымъ учрежденіямъ для взиманія корабельнаго и попутнаго сборовъ	293
V. Instruction to the steamer following the „Ermak“ through the ice	303



Отчетъ

Рижскаго Биржеваго Комитета о дѣятельности
его на поприщѣ торговли и судоходства за
1901 годъ.

I. Торговые и корабельные сборы.

1. Взиманіе процентнаго сбора съ цѣнности привозныхъ и вывозныхъ товаровъ и ластоваго сбора.

а. Регулированіе тарифа сборовъ.

Измѣненія тарифа сборовъ въ 1901 г. не послѣдовало. Но изданнымъ 8-го іюня отчетнаго года новымъ закономъ о преобразованіи портовыхъ сборовъ (собраніе узаконеній и распоряженій Правительства отъ 1901 г. № 68) названный тарифъ съ января 1902 г. долженъ былъ потерять свою силу. Сборы имѣютъ въ будущемъ взыматься Рижскою таможеню на основаніи особой изданной Министерствомъ Финансовъ инструкціи.

б. Измѣненіе основъ взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ.

Въ 1901 г. произошло давно уже ожидаемое преобразованіе взимаемыхъ въ Имперіи портовыхъ сборовъ, вызвавшее въ внутреннемъ хозяйствѣ Рижскаго Биржеваго Комитета переворотъ, послѣдствія котораго въ настоящій моментъ еще совсѣмъ не могутъ быть предвидѣны. Закономъ 8 іюня отмѣнены существовавшіе почти въ теченіи цѣлаго столѣтія, сборы съ цѣнности вывозныхъ и привозныхъ товаровъ,*) а также ластовый сборъ и созданы совершенно

*) Первое постановленіе Рижскаго купечества объ обложеніи ввоза и вывоза сборомъ въ размѣрѣ $\frac{1}{4}\%$ съ цѣнности товаровъ получило Высочайшее утвержденіе 6 февраля 1804 г.

новыя основанія для взиманія и расходованія портовыхъ сборовъ. Рижскій Биржевой Комитетъ лишился чрезъ это принадлежавшаго ему до сихъ поръ права распоряженія ими и утратилъ значительную часть своей хозяйственной самостоятельности. Какое дѣйствіе будетъ имѣть новый законъ на преусиѣваніе Рижскаго порта, покажетъ будущее. Во всякомъ случаѣ должно быть уже теперь признано, что Рижскій Биржевой Комитетъ, въ теченіи многихъ десятилѣтій, добросовѣстно исполнялъ возложенныя на него правительствомъ задачи, производительно употреблялъ портовые сборы и что благодаря его энергичной дѣятельности Рижскій портъ доступенъ въ настоящее время даже судамъ съ посадкою въ 24 фута.

14 апрѣля предсѣдатель Рижскаго Биржеваго Комитета получилъ слѣдующую подписанную Товарищемъ Министра Финансовъ, В. И. Ковалевскимъ, телеграмму:

„Министерствомъ финансовъ внесенъ въ Государственный Совѣтъ проектъ преобразованія сборовъ взимаемыхъ въ портахъ Имперіи. Рассмотрѣніе назначено на 25 апрѣля. Предсѣдатель Департамента Промышленности, Наукъ и Торговли, генераль - адъютантъ Чихачовъ признаетъ желательнымъ, чтобы Государственный Совѣтъ могъ выслушать по этому дѣлу объясненія представителей нѣкоторыхъ Биржевыхъ Комитетовъ. Прошу Васъ или Вашего замѣстителя прибыть въ Петербургъ не позднѣе 21 апрѣля и по прибытіи пожаловать ко мнѣ. Печатныя записки вмѣстѣ съ симъ высылаются.“

17 апрѣля получены были въ Ригѣ чрезвычайно обширные матеріалы къ законопроекту. Они состояли изъ записки, излагавшей ходъ развитія законодательства о портовыхъ сборахъ, содержащей очень богатый статистическій и историческій матеріалъ и оканчивавшейся проектомъ новаго закона. Къ запискѣ были приложены журналы засѣданій учрежденнаго по Высочайшему и повелѣнію подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества, Великаго Князя, Александра Михайловича, Совѣта для обсужденія вопроса преобразованія портовыхъ сборовъ.

Изъ проекта закона Биржевой Комитетъ усмотрѣлъ, что Министерствомъ Финансовъ и Совѣтомъ въ принципѣ рѣшена передача въ казну всѣхъ взимавшихся до сихъ поръ городскими общественными управленіями и другими учрежденіями портовыхъ сборовъ и что одновременно съ симъ черезъ имѣющееся въ виду преобразованіе портовыхъ управленій хозяиномъ въ портъ должно стать Министерство Финансовъ.

Ниже будетъ приведена въ высшей степени интересная мотивировка законопроекта со стороны Министерства Финансовъ. Здѣсь же слѣдуетъ лишь краткое изложеніе проекта въ томъ видѣ, въ какомъ онъ былъ внесенъ въ Государственный совѣтъ.

На основаніи новаго закона сборъ долженъ былъ вѣзаться въ размѣрѣ десяти копѣекъ съ тонны чистой вмѣстимости съ судовъ, приходящихъ въ портъ изъ-за границы и отходящихъ за границу. Одновременно долженъ былъ вѣзаться сборъ съ товаровъ въ размѣрѣ $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ и 1 копѣйки съ пуда. Обязанности по вѣзанію сборовъ возлагались на таможни и поступившія суммы сборовъ должны были вноситься таможнями въ мѣстные казначейства для зачисленія въ доходъ казны. Изъ общихъ поступленій сборовъ по вѣмъ портамъ двѣ пятыхъ предполагалось обратить въ ресурсы Государственного Казначейства, а три пятыхъ назначались для распредѣленія Министерствомъ Финансовъ по его усмотрѣнію между отдѣльными портами для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ порта. Расходы имѣющіе покрываться изъ упомянутыхъ, подлежащихъ распредѣленію суммъ, были точно опредѣлены, но при перечисленіи ихъ не были упомянуты напр. расходы на работы по углубленію русла рѣкъ. Сверхъ расходовъ прямо поименованныхъ въ законѣ изъ суммъ сборовъ должны были назначаться пособія на усиленіе обще-городскихъ средствъ, тѣмъ городскимъ общественнымъ управленіямъ, коимъ до изданія новаго узаконенія предоставлены были отчисленія на указанный предметъ изъ торговыхъ сборовъ. Опредѣленіе суммы, назначаемой на удовлетвореніе мѣстныхъ нуждъ отдѣльныхъ портовъ должно было, согласно новому закону - проекту, быть предоставлено Главному по портовымъ дѣламъ Присутствію въ Петербургѣ. Также усмотрѣнію этого Присутствія предоставлялось передать требуемую сумму въ распоряженіе мѣстнаго торговаго управленія, городского общественного управленія или иного мѣстнаго учрежденія. Новыя постановленія должны были вступить въ силу съ 1 января 1902 г. и съ этого же срока отмѣнялись всѣ нынѣ взимаемые въ портахъ Россійской Имперіи сборы съ судовъ и товаровъ.

Въ примѣненіи къ дѣятельности Рижскаго Биржеваго Комитета эти новыя постановленія имѣли слѣдующее значеніе:

Взимаемый въ пользу Биржеваго Комитета съ каждаго входящаго въ портъ и выходящаго изъ него судна ластовый сборъ отмѣнялся.

$\frac{1}{6}\%$ сборы съ цѣнности ввозимыхъ товаровъ, вѣзавшіеся до сихъ поръ въ пользу Биржеваго Комитета замѣнялись общимъ сборомъ съ вѣса товаровъ въ пользу казны. Какъ уже выше упомянуто сборъ этотъ долженъ былъ равняться $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ и 1 коп. съ пуда.

Этотъ новый способъ обложенія правда значительно проще существовавшей до сихъ поръ системы вѣзанія сборовъ соотвѣственно цѣнности товара по особому тарифу, но представляетъ для большаго числа ввозимыхъ товаровъ непомѣрное повышеніе сборовъ. Такъ наприм. желѣзо, красильное дерево, смола, сталь, платившія по прежнему тарифу $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда, должны были теперь

платить 1 коп. съ пуда; сода и сѣра платили до сихъ поръ $\frac{1}{8}$ коп. съ пуда, а съ 1 января 1902 г. имѣли платить 1 коп. съ пуда; чугуны платилъ раньше $\frac{1}{10}$ коп. съ пуда -- по новому закону — 1 коп. Особенно же чувствительно было увеличеніе обложенія для каменнаго угля, глины и мѣла. Между тѣмъ, какъ до сихъ поръ сборъ съ каменнаго угля составлялъ $\frac{1}{22}$ коп. съ пуда, а съ глины $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда, теперь за каменный уголь и глину пришлось бы платить $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда. Особенно громадной явилась новая ставка на мѣлъ; послѣдній платилъ до сихъ поръ $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда, теперь же предполагалась съ него плата по $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда. Такимъ образомъ наприм. портовый сборъ съ мѣла, составившій въ 1899 году 815 рублей, по новому тарифу составилъ бы за тоже количество 12,228 рублей.

Болѣе благоприятными представлялись предполагаемыя ставки на вывозные товары, по которымъ сборы оставались болѣе или менѣе въ прежнихъ размѣрахъ. На нѣкоторые предметы, какъ напримѣръ на ленъ и паклю, пеньку и торсъ, тарифъ даже былъ уменьшенъ. Высшимъ противъ прежняго сборомъ были обложены льняныя выжимки, яйца и льняное сѣмя.

При очевидномъ стремленіи новаго закона, уменьшить сборы съ вывоза на счетъ сборовъ съ ввоза, несоотвѣтственнымъ являлось несообразно высокое обложеніе лѣсныхъ матеріаловъ. Предполагалось обложить лѣсные матеріалы сборомъ въ $\frac{1}{2}$ коп., а дрова сборомъ въ $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда.

Другое нововведеніе для Риги заключалось въ томъ, что въ будущемъ сборъ имѣлъ быть взимаемъ Рижскою таможеню, слѣдовательно правительственнымъ учрежденіемъ, а не существовавшею въ теченіе полстолѣтія, такъ называемою конторою для взиманія корабельныхъ сборовъ, представлявшею собою общественный органъ, работавшій на практическихъ основаніяхъ.

Особенно же тяжело должно было отразиться на хозяйственной дѣятельности Биржевого Комитета постановленіе, что взимаемые въ Рижскомъ портѣ съ входящихъ и выходящихъ судовъ и товаровъ сборы не имѣли болѣе поступать въ непосредственное завѣдываніе Биржеваго Комитета, но по взиманіи ихъ и внесеніи въ государственное казначейство быть переданы въ распоряженіе Главнаго по портовымъ дѣламъ Присутствія въ С.-Петербургѣ, отъ усмотрѣнія котораго должно было зависѣть предоставлять эти суммы Рижскому или же какому либо другому порту.

Изъ журіаловъ уже упомянутаго состоящаго подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михайловича Совѣта, также какъ изъ записки Министра Финансовъ усматривалось далѣе, что одновременно съ

преобразованиемъ портовыхъ сборовъ предполагалось полное измѣненіе прежнихъ портовыхъ управленій и ихъ отношеній къ мѣстному главному представителю правительственной власти — губернатору.

По проекту управленіе всѣми торговыми портами должно было сосредоточиться въ Министерствѣ Финансовъ въ Отдѣлѣ по дѣламъ Торговаго Мореплаванія.

Высшее руководство и надзоръ за дѣятельностью мѣстныхъ портовыхъ управленій должны были быть поручены имѣющему еще быть учрежденному при Министерствѣ Финансовъ высшему присутственному мѣсту по портовымъ дѣламъ. Мѣстное управленіе портовыми дѣлами сосредоточивалось въ рукахъ Начальника порта и особаго Присутствія по портовымъ дѣламъ. Самостоятельная дѣятельность органовъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ и Путей Сообщенія въ торговыхъ портахъ значительно сокращена. Предсѣдателемъ Высшаго учрежденія по портовымъ дѣламъ долженъ былъ быть Министръ Финансовъ или другое назначаемое Высочайшею властью лицо. Въ составъ этого учрежденія имѣли войти по проекту кромѣ представителей разныхъ министерствъ, два члена отъ купечества. Къ обязанностямъ Главнаго по портовымъ дѣламъ Присутствія принадлежало: разсмотрѣніе общихъ предположеній касающихся устройства новыхъ портовъ и расширенія существующихъ; разрѣшеніе ходатайствъ городскихъ управленій и иныхъ мѣстныхъ учрежденій объ отпускѣ изъ отчисляемыхъ въ ихъ пользу портовыхъ сборовъ, суммъ на надобности благоустройства портовъ; разсмотрѣніе вопросовъ объ измѣненіи существующихъ сборовъ; общее паблюденіе за цѣлесообразнымъ расходомъ мѣстными учрежденіями отпускаемыхъ въ ихъ распоряженіе суммъ на портовые надобности; изданіе правилъ и инструкцій для портовыхъ управленій; рѣшенія объ отмѣнѣ распоряженій Начальниковъ порта и постановленій Особыхъ по портовымъ дѣламъ Присутствій; разсмотрѣніе жалобъ на дѣйствія Начальниковъ порта и па обязательныя постановленія въ портахъ и т. д. Мѣстное управленіе портомъ ввѣрялось, согласно проекту, Начальнику порта, который долженъ былъ непременно состоящій на дѣйствительной службѣ или въ запасѣ или отставкѣ морской офицеръ. На Начальника порта возлагалось между прочимъ: паблюденіе за исполненіемъ узаконеній и распоряженій Правительства о торговомъ мореходствѣ, судостроеніи и морскихъ промыслахъ; устанавленіе правилъ о порядкѣ входа и стоянки судовъ въ портѣ, о порядкѣ нагрузки и выгрузки товаровъ; опредѣленіе порядка желѣзнодорожнаго движенія въ предѣлахъ порта; составленіе правилъ пользованія имѣющимися въ портѣ пристанями, кранами, складочными магазинами и иными портовыми сооружениями и приспособленіями, опредѣленіе порядка производства рыболовнаго, водолазнаго, перевозочнаго для нагрузки и разгрузки судовъ, и иныхъ производимыхъ

въ портѣ промысловъ; составленіе обязательныхъ постановленій о мѣрахъ предупрежденія пожаровъ, о порядкѣ нагрузки и выгрузки баласта и объ очисткѣ судовъ отъ мусора и т. д. завѣдываніе на правахъ мѣстнаго начальника лоцмановъ лоцманскими учрежденіями; составленіе предположеній объ отводѣ участковъ въ портовой терри- торіи въ пользованіе частнымъ лицамъ и наблюденіе за правильнымъ пользованіемъ ими со стороны этихъ лицъ и обществъ; осмотръ торговыхъ судовъ, а также механизмовъ и котловъ, когда это тре- буется закономъ; составленіе предположеній о необходимыхъ для улучшенія порта работахъ по переустройству, капитальному ремонту и оборудованію, объ устройствѣ верфей, доковъ, элеваторовъ, подъ- ѣздныхъ къ порту путей, о расширеніи желѣзнодорожныхъ сообщеній, открытіи мореходныхъ учебныхъ заведеній, спасательныхъ станцій и т. п.

Какъ видно изъ вышеизложеннаго, Начальнику порта предо- ставлялись по проекту почти всѣ права и на него возлагались почти всѣ обязанности, которыя до сихъ поръ раздѣлялись между Городскимъ общественнымъ управленіемъ, Биржевымъ Комитетомъ, Управленіемъ работами въ портѣ, Губернаторомъ, Портовымъ Присутствіемъ и Капи- таномъ надъ портомъ.

Прежнее портовое присутствіе, состоящее подъ предсѣдательствомъ Губернатора должно было, согласно проекту, быть совершенно пре- образовано. Оно имѣло въ будущемъ образоваться подъ пред- сѣдательствомъ Начальника порта изъ мѣстныхъ представителей вѣдомствъ Финансовъ, Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ, Город- скаго Головы, Предсѣдателя мѣстнаго Биржевого Комитета и двухъ членовъ отъ купечества и, согласно тексту проекта новаго закона, „состоять“ при Начальникѣ порта.

Въ запискѣ Отдѣла по дѣламъ Торговаго Мореплаванія законо- проектъ о преобразованіи портовыхъ сборовъ обосновывается тѣмъ, что представляется вполне справедливымъ, чтобы морская торговля, пользующаяся выгодами отъ портовыхъ устройствъ, была привлечена къ участию въ расходахъ казны на потребности порта, что существо- вавшія по сіе время законоположенія относительно способа и порядка взиманія а также размѣра сборовъ съ товаровъ и судовъ, въ раз- личныхъ портахъ совершенно различны и должны были бы въ инте- ресахъ судоходства и торговли быть согласованы и что способъ употребленія этихъ сборовъ общественными управленіями не соотвѣт- ствовалъ интересамъ судоходства.

Крайне интересными являются представленныя Государственному Совѣту соображенія Министра Финансовъ, но въ виду обширности записки, здѣсь можетъ быть указано лишь на самыя важныя изъ нихъ.

Послѣ сдѣланнаго Министромъ Финансовъ краткаго очерка историческаго хода внесеннаго законопроекта, имъ указывается на то, что устройство главнѣйшихъ портовъ Имперіи потребовало значительныхъ затратъ изъ средствъ казны и требуетъ ихъ и до сихъ поръ. По мѣрѣ развитія торговыхъ сношеній, становятся необходимыми дальнѣйшія работы по расширенію и оборудованію существующихъ портовъ и вмѣстѣ съ тѣмъ возникаютъ новые центры отпускной торговли, привлекающіе къ себѣ грузы, вывозимые за границу и требующіе устройства новыхъ портовыхъ сооружений. Одновременно съ ростомъ заграничной торговли развиваются и внутреннія морскія сообщенія въ каботажномъ плаваніи и возникаетъ необходимость въ улучшеніи портовъ второстепенныхъ, имѣющихъ мѣстное не мало-важное значеніе для прилегающихъ къ нимъ раіоновъ. За послѣднія два десятилѣтія строительная дѣятельность въ нашихъ портахъ достигла значительнаго развитія. Тѣмъ не менѣе слѣдуетъ признать, что послѣдніе не удовлетворяютъ въ достаточной мѣрѣ требованіямъ, предъявляемымъ къ портовому благоустройству современной морскою торговлею.

Независимо отъ обширныхъ новыхъ работъ, стоящихъ на очереди въ нѣкоторыхъ портахъ, представляется необходимымъ озаботиться подлежащимъ оборудованіемъ портовъ механическими приспособленіями для нагрузки и выгрузки, складами, доками, подъѣздными рельсовыми путями и т. п. Далѣе не слѣдуетъ забывать, что до настоящаго времени весьма мало еще сдѣлано для устройства портовъ каботажныхъ и портовъ-убѣжищъ. Такимъ образомъ пельзя не предвидѣть, что расходы Государственнаго Казначейства на портовое дѣло не будутъ уменьшаться, но напротивъ будутъ значительно увеличиваться. При этомъ означенныя затраты не могутъ разсматриваться лишь какъ единовременный расходъ Государственнаго Казначейства, ибо, при многочисленности нашихъ портовъ еще въ теченіи многихъ лѣтъ будетъ требоваться производство капиталныхъ работъ по ихъ сооруженію, независимо отъ ежегодныхъ расходовъ по расширенію портовыхъ устройствъ, содержанію оныхъ и ремонту, углубленію гаваней и рейдовъ и оборудованію портовъ. При подобныхъ обстоятельствахъ вопросъ о привлеченіи торговли и судоходства къ участию въ сихъ расходахъ пріобрѣтаетъ весьма серьезное практическое значеніе. По означенному вопросу Государственнымъ Совѣтомъ въ свое время было высказано что устройство портовъ вызывается обще-государственными потребностями и, соотвѣтственно съ симъ, затраты на этотъ предметъ должны покрываться изъ обще-государственныхъ средствъ, по-мимо установленія какихъ-либо спеціальныхъ налоговъ. Правильность этого соображенія не можетъ быть оспариваема. Современный портъ служитъ не только мѣстнымъ интересамъ приморскаго города, но преимущественно имѣетъ значеніе для болѣе обширнаго тяготѣющаго къ нему

раіона, являясь для послѣдняго главнымъ центромъ отпускной и привозной торговли и притягивая къ себѣ часто грузы изъ весьма отдаленныхъ мѣстностей Имперіи. Такимъ образомъ дѣятельность торговаго порта представляется связанною съ экономическими интересами обширныхъ раіоновъ, забота о коихъ входитъ въ кругъ задачъ обще-государственныхъ. Соотвѣтственно съ симъ надлежитъ признать вполне справедливымъ заключеніе, что на общіе ресурсы Государственнаго Казначейства должны преимущественно ложиться расходы по устройству портовъ. Но при этомъ, по мнѣнію Министра Финансовъ, нельзя не принять въ соображеніе, что въ благоустроенныхъ портахъ торговля и судоходство получаютъ возможность пользоваться весьма существенными выгодами, заключающимися въ уменьшеніи многихъ накладныхъ расходовъ, удешевленіи морскихъ фрахтовъ, страховыхъ премій, облегченіи производства торговыхъ операцій и т. п. Поэтому установленіе нѣкотораго обложенія въ портахъ судовъ и грузовъ вполне, повидимому, оправдывалось-бы особыми услугами и удобствами, представляемыми судоходству и торговлѣ.

Независимо отъ приведенныхъ соображеній, обложеніе судоходства и торговли въ портахъ оправдывается также существованіемъ въ каждомъ портѣ мѣстныхъ потребностей, какъ-то: по устройству и содержанію ведущихъ къ порту путей и замощенію улицъ, по которымъ провозятся грузы въ портъ, по содержанію территоріи порта, освѣщенію и по инымъ надобностямъ портоваго благоустройства. Удовлетвореніе сихъ потребностей предоставлялось до сихъ поръ городскимъ общественнымъ управленіямъ и инымъ мѣстнымъ учрежденіямъ, но при этомъ очевидно представлялось затруднительнымъ требовать отъ этихъ учреждений принятія ими на себя соединенныхъ съ этимъ расходовъ, тѣмъ болѣе, что финансовыя средства городовъ не всегда оказывались достаточными для удовлетворенія общегородскихъ нуждъ. Вслѣдствіе сего съ давнихъ поръ въ портахъ стали взиматься съ судоходства и торговли особые сборы, для полученія средствъ на удовлетвореніе такихъ потребностей портовъ, которыя въ виду мѣстнаго ихъ значенія, не относились на счетъ общихъ расходовъ Государственнаго Казначейства, при чемъ поступления отъ сихъ сборовъ предоставлялись въ распоряженіе городовъ на опредѣленные надобности.

На основаніи изложенныхъ сужденій Министръ Финансовъ приходитъ къ заключенію, что дальнѣйшее сохраненіе портовыхъ сборовъ представляется вполне правильнымъ.

Далѣе въ соображеніяхъ Министра Финансовъ изложено, что сборы, взимаемые въ портахъ Имперіи, являются съ одной стороны вспомогательнымъ источникомъ средствъ Государственнаго Казначейства на расходы по устройству портовъ, а съ другой стороны служатъ, какъ уже сказано, для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ портоваго благоустройства. Соотвѣтственно этому сборы въ портахъ до сего

времени устанавливались: одни—въ доходъ казны, другіе—въ пользу городскихъ общественныхъ управленій. При обсужденіи вопроса о желательной системѣ сборовъ на будущее время Министръ Финансовъ указываетъ на то, что въ интересахъ какъ плательщика сбора такъ и взимателя его слѣдуетъ признать безусловно желательнымъ установленіе взамѣнъ всѣхъ существующихъ нынѣ сборовъ различныхъ наименованій, съ разнымъ назначеніемъ, двухъ общихъ для всѣхъ портовъ сборовъ, а именно: одного корабельнаго—взимаемаго по числу тоннъ чистой вмѣстимости судовъ и другого товарнаго—уплачиваемаго по количеству привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ.

Обращаясь къ рассмотрѣнію выработанныхъ совѣщаніемъ постановленій объ означенныхъ сборахъ, слѣдуетъ замѣтить, что въ сихъ постановленіяхъ предположено взиманіе во всѣхъ портахъ Имперіи общаго корабельнаго сбора въ размѣрѣ 10 коп. съ тонны чистой вмѣстимости судовъ, приходящихъ въ портъ изъ заграницы и отходящихъ за-границу. Этотъ сборъ значительно выше существующаго нынѣ ластоваго сбора въ 5 коп. съ ластва или $2\frac{1}{2}$ коп. съ тонны. Министръ Финансовъ полагаетъ однако, что повышеніе корабельнаго сбора не можетъ быть признано сколько нибудь обременительнымъ для судоходства, ибо установленіе общаго сбора съ судовъ въ увеличенномъ размѣрѣ связано съ отмѣною взимаемыхъ нынѣ въ отдѣльныхъ портахъ мѣстныхъ корабельныхъ сборовъ нерѣдко весьма значительныхъ. Такъ напр. въ Нарвскомъ портѣ въ настоящее время взимается въ видѣ различныхъ мѣстныхъ сборовъ 73 коп. съ ластва; въ Либавѣ, въ Ревелѣ и Виндавѣ—23 коп.; въ Ригѣ 43 коп.; въ южныхъ портахъ на Черномъ морѣ въ видѣ якорной подати 50 коп. съ ластва и т. д. Вслѣдствіе сего предполагаемое установленіе общаго сбора съ судовъ въ размѣрѣ 10 коп. съ тонны явилось бы во многихъ портахъ облегченіемъ для торговаго мореплаванія. При этомъ нельзя не принять въ соображеніе, что сборъ будетъ уплачиваться преимущественно иностранными судами.

Далѣе Министръ находитъ вполне цѣлесообразнымъ предполагаемое въ проектѣ взиманіе сбора въ повышенномъ размѣрѣ съ судовъ тѣхъ націй, съ коими не заключено торговыхъ трактатовъ и правило, коимъ Министру Финансовъ предоставляется право дальнѣйшаго повышенія сбора съ иностранныхъ судовъ какъ репрессивной мѣры при взиманіи за-границею повышенныхъ сборовъ съ нашихъ судовъ. Точно также Министръ одобряетъ предполагаемое взиманіе корабельнаго сбора съ судовъ каботажныхъ лишь одинъ разъ въ теченіи всей навигаціи, при первомъ посѣщеніи порта, при чемъ онъ находитъ, что эту льготу желательно было бы также распространить на тѣ русскія суда, которыя содержатъ постоянные срочные рейсы между нашими

и заграничными портами. Взиманіе съ этихъ судовъ корабельнаго сбора полностью при каждомъ ихъ возвращеніи въ русскій портъ, въ виду многочисленности совершаемыхъ ими рейсовъ, могло бы поставить въ весьма затруднительное положеніе тѣ наши пароходныя предприятия, которыя содержатъ срочныя сообщенія съ иностранными портами. Въ виду сего и въ дѣйствующихъ нынѣ постановленіяхъ (ст. 835 Уст. Тамож.) опредѣлено, что пароходы содержащія постоянныя сообщенія между русскими и иностранными портами, подлежатъ платежу ластовыхъ денегъ лишь одинъ разъ въ навигацію. Къ сожалѣнію текстъ новаго закона о портовыхъ сборахъ оставляетъ открытымъ вопросъ о томъ, относится ли эта льгота, какъ это было до сихъ поръ, и къ судамъ плавающимъ не подъ русскимъ флагомъ, если они совершаютъ въ опредѣленные сроки рейсы между русскими и заграничными портами.

Что касается сбора съ товаровъ, то въ соображеніяхъ Министра Финансовъ заключаются слѣдующія важныя указанія.

Прежде всего Министръ одобряетъ предложенное Совѣщаніемъ обложеніе товаровъ сборомъ въ поразрядной системѣ. Согласно его изложеніямъ нынѣ въ большинствѣ портовъ сборъ съ товаровъ взимается въ размѣрѣ полукопѣйки съ пуда, причемъ обложены преимущественно товары, вывозимые за-границу. Само собою разумѣется, что приведенная ставка не вполне сообразована съ стоимостью проходящихъ черезъ порты грузовъ и, являясь обременительной для нѣкоторыхъ товаровъ малоцѣнныхъ, она могла бы быть повышена для весьма многихъ грузовъ болѣе высокой стоимости. Поэтому мысль объ установленіи сбора въ нѣсколькихъ ставкахъ, и раздѣленіи всѣхъ главныхъ предметовъ ввоза и вывоза на разряды представляется вполне правильной. При этомъ въ виду незначительности обложенія, по сравненію съ цѣнностью товаровъ казалось бы вполне достаточнымъ вмѣсто установленія сложнаго поразряднаго тарифа, предусмотрѣть общую минимальную ставку сбора, необременительную для всѣхъ вообще товаровъ и затѣмъ выдѣлить въ особыя группы тѣ немногочисленные товары для коихъ желательно назначеніе сбора еще въ низшемъ размѣрѣ. Такой пріемъ примѣненъ въ Петербургскомъ портѣ, въ коемъ всѣ вообще товары обложены сборомъ въ 1 коп. съ пуда и выдѣлены лишь двѣ группы товаровъ съ низшимъ обложеніемъ въ $\frac{1}{2}$ коп. и $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда. Иная болѣе сложная система товарныхъ сборовъ существуетъ въ прибалтійскихъ портахъ: Ригѣ, Ревелѣ, Виндавѣ и Либавѣ. Въ этихъ портахъ городскимъ общественнымъ учрежденіямъ, а въ Ригѣ также Биржевому Комитету предоставлено взимать сборы въ процентномъ отношеніи къ цѣнности товаровъ. Сборы эти взимаются по особымъ тарифамъ, въ коихъ ставки опредѣляются мѣстными заинтересованными учрежденіями и могутъ быть измѣняемы по ходатайствамъ купечества. Какъ усматривается изъ тарифа сборовъ въ

Рижскомъ портѣ, примѣнительно къ коему составлены тарифы и въ прочихъ названныхъ портахъ, ставки сборовъ колеблются отъ $\frac{1}{60}$ коп. до $4\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, при чемъ преобладающими являются нормы въ $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{3}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$, 1 коп. и $1\frac{1}{2}$ коп. съ пуда. Основаніемъ сихъ тарифовъ служитъ повидимому предположеніе, что даже незначительная разница въ ставкахъ сбора можетъ оказывать вліяніе на привозъ и вывозъ и на взаимную конкуренцію портовъ. Въ дѣйствительности такое предположеніе едва-ли оправдывается, и ему противорѣчитъ неподвижность существующихъ въ помянутыхъ портахъ тарифовъ, которые въ теченіи многихъ лѣтъ не подвергались никакимъ измѣненіямъ. Поэтому казалось бы вполне возможнымъ, безъ ущерба для интересовъ мѣстной торговли, отказаться отъ мысли установленія сборовъ въ строгомъ соотвѣтствіи съ индивидуальною цѣнностью товаровъ.

На основаніи изложеннаго Министръ Финансовъ находитъ вполне цѣлесообразнымъ раздѣленіе всѣхъ товаровъ на три разряда, и установленіе сбора съ нихъ въ размѣрѣ $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ и 1 коп. съ пуда.

Далѣе изъ записки видно, что Министръ Финансовъ, въ интересахъ сельскаго хозяйства относится весьма сочувственно къ предполагаемому пониженію ставки съ хлѣбныхъ грузовъ, сѣна, соломы, всякихъ удобрительныхъ веществъ, извести, нефти сырой и нефтяныхъ остатковъ и желѣзныхъ шлаковъ съ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, каковая ставка опредѣлена въ пунѣ дѣйствующихъ узаконеніяхъ въ большинствѣ портовъ, на $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда. Также сочувственно Министръ Финансовъ относится къ принятому Совѣщаніемъ рѣшенію уменьшить до $\frac{1}{3}$ означенныя выше ставки для грузовъ, перевозимыхъ въ каботажныхъ сообщеніяхъ между русскими портами, такъ какъ съ одной стороны этимъ достигалось бы облегченіе сбора для многихъ товаровъ, которые до сихъ поръ уплачивали его въ томъ же размѣрѣ, какъ и вывозимые за границу или привозимые изъ за границы товары,*) а съ другой стороны каботажные грузы или идутъ далѣе за границу и въ такомъ случаѣ обязаны уплатить сборъ въ полномъ размѣрѣ, или же служатъ для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей. Затѣмъ Министръ Финансовъ одобряетъ предложенное Совѣщаніемъ совершенное освобожденіе отъ сбора камня дикаго и соли, идущей изъ Чернаго и Азовскаго морей исключительно въ порты Балтійскаго моря. Соглашаясь далѣе съ тѣмъ, чтобы при могущей явиться въ будущемъ надобности пониженія сбора съ нѣкоторыхъ товаровъ или совершеннаго ихъ освобожденія отъ сбора, означенные вопросы до рѣшенія ихъ Министромъ Финансовъ, подлежали предварительному разсмотрѣнію Главнаго по портовымъ дѣламъ Присутствія, Статсъ-Секретарь Витте

*) Въ Ригѣ каботажное судоходство было освобождено до сихъ поръ отъ всякаго рода портовыхъ сборовъ.

переходить къ обсужденію финансовыхъ результатовъ, которыхъ можно ожидать отъ данной реформы.

Общая сумма поступленій въ портахъ составляетъ приблизительно 5,838,000 руб. ежегодно, при чемъ около 4,632,000 руб. или 79,4⁰/₁₀₀ представляютъ сборъ съ товаровъ, а 1,206,000 руб. или 20,6⁰/₁₀₀ приходится на казенный ластовый, маячный и всѣ прочіе корабельные сборы. По произведенному разсчету сборъ съ товаровъ въ будущемъ доставитъ ежегодно до 5,800,000 руб., т. е. приблизительно на 1,170,000 руб. больше существующаго нынѣ обложенія. Поступленія корабельнаго сбора исчислены въ 1,800,000 руб., т. е. приблизительно на 600,000 руб. болѣе существующаго нынѣ поступленія. Такимъ образомъ общее поступленіе сборовъ въ портахъ составитъ въ сложности до 7,600,000 руб. въ годъ, т. е. на 1,762,000 руб. больше, чѣмъ въ настоящее время. Изъ названныхъ 7,600,000 руб. 76,3⁰/₁₀₀ придется на сборы съ товаровъ, а 23,7⁰/₁₀₀ на корабельный сборъ. Означенное увеличеніе поступленій сборовъ обусловливается распространеніемъ обложенія на нѣкоторые порты, до сихъ поръ не платившіе сборовъ (Баку, Астрахань, Архангельскъ и др.), взиманіемъ во многихъ портахъ сбора съ такихъ товаровъ, которые до сего времени были изъяты отъ уплаты сборовъ и повышеніемъ корабельнаго сбора. Было бы поэтому, по мнѣнію Министра Финансовъ, не правильнымъ, на основаніи указаннаго повышенія ноступленій, говорить объ обременительности проектируемой системы обложенія судовъ и товаровъ въ портахъ. Такое предположеніе представляется тѣмъ менѣе основательнымъ, если вспомнить, что новой системой сборовъ устанавливаются значительныя льготы по отношенію къ хлѣбнымъ грузамъ и нѣкоторымъ другимъ товарамъ, для коихъ ставки сбора понижены съ $\frac{1}{2}$ коп. на $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда, что вводится равномѣрное обложеніе судовъ и товаровъ во всѣхъ портахъ и упраздняются многочисленныя мѣстные сборы.

Высочайше учрежденное 9 января 1901 г. Совѣщаніе вошло также въ обсужденіе порядка взиманія и расходованія сборовъ. Въ этомъ отношеніи Совѣщаніемъ замѣчено, что нынѣ въ дѣлѣ взиманія сборовъ не существуетъ общаго единообразнаго порядка, т. к. въ нѣкоторыхъ портахъ сборы взимаются таможнями и передаются ими частью казнѣ, частью мѣстнымъ городскимъ управленіямъ, въ другихъ же портахъ сборы взимаются общественными учрежденіями непосредственно, безъ участія правительственныхъ органовъ. Такому способу взиманія сборовъ соотвѣтствуетъ и способъ ихъ употребленія. Совѣщаніе пришло къ заключенію, что и на будущее время желательно опредѣленной части поступленій сборовъ присвоить спеціальное назначеніе для покрытія расходовъ, вызываемыхъ мѣстными потребностями портовъ. Съ своей стороны Министръ Финансовъ нашелъ означенное предположеніе Совѣщанія вполне правильнымъ, и указываетъ въ своей запискѣ на то, что предоставляемая изъ поступленій городскимъ

общественнымъ управленіемъ и инымъ мѣстнымъ учрежденіямъ суммы служили для удовлетворенія разнообразныхъ нуждъ судоходства и торговли. Такъ эти суммы составляли источникъ для уплаты процентовъ и погашенія по займамъ, заключеннымъ нѣкоторыми городами (Одесса, Бердянскъ, Поти), а также Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ на устройство и улучшение портовъ, изъ нихъ же покрывались расходы по содержанию портовыхъ управленій; за симъ указанныя отчисленія назначались на устройство и содержание ведущихъ къ порту путей и замощеніе улицъ, на устройство и содержание пристаней, на освѣщеніе порта, наконецъ на содержание мореходныхъ школъ.

Очевидно, что и послѣ введенія въ дѣйствіе проектируемаго преобразованія сборовъ перечисленныя мѣстныя нужды въ портахъ будутъ требовать особыхъ средствъ на ихъ удовлетвореніе, при чемъ, въ виду неудовлетворительнаго состоянія многихъ нашихъ портовъ требованія эти еще возрастуть. Предложенное Совѣщаніемъ выдѣленіе изъ общихъ поступленій сборовъ въ портахъ Имперіи на помянутыя надобности опредѣленной суммы, съ тѣмъ, чтобы прочая часть поступленій обращалась въ общіе ресурсы Государственнаго Казначейства и служила пособіемъ къ ассигнованіямъ на строительныя работы въ портахъ Министръ Финансовъ находитъ правильнымъ. Что касается размѣра означенной суммы, то Совѣщаніе полагало, что слѣдовало бы изъ ежегодныхъ поступленій по всѣмъ портамъ $\frac{2}{5}$ обращать въ ресурсы Государственнаго Казначейства, а $\frac{3}{5}$ назначать на удовлетвореніе мѣстныхъ потребностей портовъ, т. к. и до сихъ поръ приблизительно 39,1% передавались городамъ на мѣстныя нужды портовъ.

Министръ Финансовъ считаетъ это предложеніе вполне правильнымъ. Передача всѣхъ поступленій въ казну могла бы быть допущена лишь при томъ условіи, еслибы Правительство приняло на себя всѣ заботы о благоустройствѣ портовъ и связанныхъ съ нимъ городскихъ пуждахъ, которыя нынѣ лежатъ на обязанности городскихъ общественныхъ управленій и нѣкоторыхъ Биржевыхъ Комитетовъ. Въ дѣйствительности, однако, осуществленіе подобнаго порядка правительственнаго завѣдыванія всѣми нуждами портовъ представлялось бы крайне затруднительнымъ. Такъ напримѣръ улучшение подъѣздныхъ къ порту путей и замощеніе улицъ входятъ цѣликомъ въ область городского хозяйства. Въ тѣхъ портахъ, гдѣ не произведено отчужденія территории порта, освѣщеніе послѣдняго и удовлетвореніе нѣкоторыхъ иныхъ надобностей также принадлежатъ къ обязанностямъ городского управленія, затѣмъ часто нужды городскія совсѣмъ не могутъ быть отдѣлены отъ потребностей порта; далѣе въ нѣкоторыхъ портахъ городскія управленія, а въ Ригѣ Биржевой Комитетъ уже издавна принимаютъ непосредственное участіе въ работахъ по благоустройству порта и успѣшно

исполняютъ лежація на нихъ въ этомъ дѣлѣ обязанности; наконецъ нѣкоторымъ городамъ предоставлено было производство капитальныхъ работъ по устройству портовъ, и на нихъ лежитъ обязанность уплаты процентовъ и погашенія по заключеннымъ съ этою цѣлью займамъ.

Вслѣдствіе сего, по мнѣнію Министра Финансовъ, было бы нецѣлесообразно при настоящемъ преобразованіи портовыхъ сборовъ предрѣшать заранѣе, что то или другое вѣдомство могло бы принять на себя всѣ заботы о мѣстныхъ нуждахъ въ портахъ, безъ содѣйствія мѣстныхъ городскихъ общественныхъ управленій. Нельзя конечно отрицать, что строительнымъ органамъ Министерства Путей Сообщенія, въ тѣхъ портахъ, гдѣ они учреждены, возможно было бы поручать выполненіе тѣхъ или другихъ портовыхъ работъ, расходы по которымъ покрывались до сихъ поръ изъ мѣстныхъ источниковъ. Равнымъ образомъ къ участию въ удовлетвореніи нуждъ портовъ имѣютъ быть привлечены вновь образуемая портовая управленія. Но независимо отъ того, что не во всѣхъ портахъ возможно будетъ пользоваться означенными правительственными учрежденіями, едва-ли было бы удобно, безъ ближайшаго изслѣдованія мѣстныхъ условій въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ и безъ предварительнаго опыта, опредѣлить заранѣе учрежденія, черезъ посредство которыхъ надлежало бы производить расходы изъ назначаемыхъ на нужды портовъ суммъ.

Передачу портовыхъ сборовъ въ непосредственное завѣдываніе городскихъ управленій, примѣнительно къ нынѣ дѣйствующимъ постановленіямъ Совѣщаніе находитъ нежелательнымъ и именно въ силу того соображенія, что городскія управленія, за немногими исключеніями, не проявили должной распорядительности въ расходованіи суммъ сборовъ на нужды портовъ, и потому является желательнымъ предоставить Правительству болѣе дѣятельное участіе въ завѣдываніи этими суммами. Совѣщаніе находитъ, что сосредоточеніе всѣхъ суммъ сборовъ въ рукахъ Правительства наиболѣе соотвѣтствовало бы общему началу проектируемой реформы.

Высказанные Совѣщаніемъ взгляды вполнѣ раздѣляются Министромъ Финансовъ, и обязанности по взиманію сборовъ возлагаются на таможи, на основаніи особой инструкціи, издаваемой Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Государственнымъ Контролеромъ.

Что касается засимъ расходованія специальныхъ средствъ на мѣстныя нужды портовъ, то Совѣщаніе пришло къ заключенію, что цѣлесообразнѣе всего было-бы предоставить эти средства въ распоряженіе вновь образуемаго при Министерствѣ Финансовъ Главнаго по портовымъ дѣламъ Присутствія, отъ какового учрежденія будетъ затѣмъ зависѣть передавать необходимыя суммы портовымъ управленіямъ, городскимъ общественнымъ управленіямъ или инымъ мѣстнымъ учрежденіямъ, въ зависимости отъ того, какому изъ сихъ учреждений

предоставлено будетъ Главнымъ Присутствіемъ производство соотвѣтственныхъ работъ и расходовъ.

Соглашаясь и съ этимъ предположеніемъ Совѣщанія, Министръ Финансовъ указываетъ на то, что сосредоточеніе этихъ специальныхъ средствъ въ рукахъ Главнаго по портовымъ дѣламъ Присутствія и связанное съ тѣмъ отступленіе отъ дѣйствующихъ смѣтныхъ правилъ едва ли могутъ возбуждать какія-либо существенныя опасенія. До сего времени отчисленія изъ суммъ сборовъ расходовались городскими общественными управленіями на основаніи общихъ плановъ работъ и смѣтныхъ исчисленій, утвержденныхъ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ по соглашенію съ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ. На будущее же время предположенія о расходахъ на мѣстныя нужды портовъ будутъ подлежать утвержденію Главнаго по портовымъ дѣламъ Присутствія, въ составъ коего входятъ члены помянутыхъ вѣдомствъ, причемъ, если Присутствіемъ будетъ признано желательнымъ предоставить производство расхода городскому общественному управленію, то въ отношеніи расходованія отпущенныхъ суммъ долженъ само собою разумѣется примѣняться общій порядокъ расходованія специальныхъ средствъ городскими управленіями. Главному по портовымъ дѣламъ Присутствію должно быть предоставлено право поручать производство тѣхъ или иныхъ работъ также и мѣстнымъ портовымъ управленіямъ или инымъ учрежденіямъ съ отпускомъ соотвѣтственныхъ суммъ въ ихъ распоряженіе, причемъ въ случаѣ расходованія этихъ суммъ правительственными органами, послѣдніе будутъ подлежать ревзійи и контролю на общихъ основаніяхъ. По сравненію съ существующимъ порядкомъ по мнѣнію Министра Финансовъ большое преимущество будетъ заключаться въ томъ, что заботы объ улучшеніи портовъ будутъ сосредоточены въ центральномъ учрежденіи, въ распоряженіи коего будутъ также находиться необходимыя для того спеціальныя средства. Тѣмъ будетъ сдѣлано также возможнымъ болѣе равномерное и соотвѣтствующее дѣйствительнымъ нуждамъ распределеніе средствъ между различными портами и созданъ контроль надъ цѣлесообразнымъ ихъ расходованіемъ.

Какъ уже выше сказано, 14 апрѣля сообщено было Рижскому Биржевому Комитету Товарищемъ Министра Финансовъ Тайнымъ Совѣтникомъ Ковалевскимъ, что обсужденіе проекта новаго закона въ Государственномъ Совѣтѣ назначено на 25 апрѣля 1901 года и что послѣдній нашелъ желательнымъ, выслушать въ этомъ засѣданіи мнѣнія и объясненія представителей нѣкоторыхъ городскихъ управленій и Биржевыхъ Комитетовъ. Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ рѣшилъ назначить въ предстоящее засѣданіе Государственнаго Совѣта

своего вице-предсѣдателя М. ф. Геймана и Правителя Дѣлъ Комитета Н. Э. ф. Крамера. Представителемъ Рижскаго Городскаго Управленія былъ городской голова Л. В. Керковиусъ.

Во Вторникъ 24-го Апрѣля состоялось въ Министерствѣ Финансовъ подъ предсѣдательствомъ Тайн. Сов. Ковалевскаго засѣданіе, въ которомъ кромѣ нѣкоторыхъ чиновниковъ Министерства принимали участіе городскіе головы Петербурга, Одессы, Риги, Ревеля, Либавы и Поти и представители Биржевыхъ Комитетовъ первыхъ четырехъ городовъ. Цѣль засѣданія была ознакомить различныхъ представителей съ проектомъ новаго закона и выслушать ихъ мнѣнія. Въ теченіи преній выяснилось, что Поти привѣтствуетъ новый законъ о портахъ съ радостными ожиданиями, Одесса объявляетъ себя въ общемъ довольной и желаетъ только нѣкоторыхъ измѣненій, Петербургъ относится совершенно индифферентно, всѣ же остальные прибалтійскіе порты опредѣленно высказываются противъ новаго закона. Заявленія представителей прибалтійскихъ губерній побудили г. Товарища Министра высказать, что новый законъ слѣдуетъ разсматривать не съ точки зрѣнія интересовъ Риги или Либавы, а съ точки зрѣнія обще-государственной пользы и что слѣдуетъ имѣть это въ виду при высказываніи мнѣній. На это Рижскій городской голова Керковиусъ замѣтилъ, что онъ полагаетъ что представители городскихъ управленій и биржевыхъ комитетовъ не приглашены въ Петербургъ, чтобы защищать государственные интересы, но что на нихъ, какъ представителяхъ мѣстныхъ интересовъ лежитъ обязанность отстаивать послѣдніе. Въ продолженіи засѣданія представителями Биржевого Комитета было спеціально указано на крайне высокое, сравнительно съ прежнимъ обложеніе лѣса, угля и другихъ товаровъ, на невыгодное положеніе морской границы въ сравненіи съ сухопутной и на необходимость указанія въ самомъ законѣ на производство землечерпательныхъ работъ, какового указанія до сихъ поръ не имѣется.

Засѣданіе Государственнаго Совѣта состоялось въ Среду 25-го Апрѣля въ залѣ Маріинскаго дворца. Въ этомъ засѣданіи принимали участіе, подъ предсѣдательствомъ бывшаго Морскаго Министра адмирала Чихачева соединенные департаменты: законовъ, государственной экономіи и торговли и промышленности, всѣ Министры лично или черезъ своихъ замѣстителей, городскіе головы Петербурга, Одессы, Риги, Ревеля и Либавы, представители Биржевыхъ Комитетовъ Петербурга, Одессы, Риги и Ревеля, также какъ и представители Добровольнаго флота, Русскаго Общества пароходства и Общества „Кавказъ и Меркурій“.

Послѣ краткаго резюме проекта новаго закона, предсѣдательствующій предложилъ представителямъ приглашенныхъ учреждений высказать совершенно откровенно свое мнѣніе. Какъ уже оказалось на засѣданіи въ Министерствѣ Финансовъ отношеніе къ проекту

отдѣльныхъ портовъ было очень различное. И въ этомъ за-сѣданіи Государственнаго Совѣта столица держалась довольно индифферентно по отношенію къ новому закону, Одесса за исключеніемъ немногихъ подробностей, была имъ довольна, а представители всѣхъ трехъ прибалтійскихъ городовъ высказались рѣшительно противъ новаго закона, грозящаго матеріально повредить городамъ и отяготить торговлю.

На первый изъ предложенныхъ Государственнымъ Совѣтомъ воиросовъ — какихъ послѣдствій можно ожидать для торговли и судоходства отъ введенія новыхъ портовыхъ сборовъ корабельнаго и товарнаго, представители Биржеваго Комитета отвѣтили въ томъ смыслѣ, что на основаніи новаго закона цѣлый рядъ не цѣнныхъ самихъ по себѣ, но много вѣсящихъ товаровъ, имѣющихъ большое значеніе для промышленности, обложенъ несоразмѣрно высокимъ сборомъ. Такъ наприм. за глину платили до сихъ поръ $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда, теперь же придется платить $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда. Мѣлъ былъ обложенъ сборомъ въ $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда, а по новымъ правиламъ $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда, такъ что при одинаковомъ количествѣ ввоза вмѣсто прежнихъ 800 руб. сборъ съ него составитъ 12,000 руб. Особенныя опасенія возбуждаетъ высокое обложеніе каменнаго угля. За него платили до сихъ поръ $\frac{1}{22}$ коп. съ пуда, теперь же придется платить $\frac{1}{4}$ коп., такъ что сборъ составитъ за одинаковое количество вмѣсто 14,000 — 80,000 руб. При этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что намъ грозитъ вывозная пошлина на уголь со стороны Англии, между тѣмъ промышленность прибалтійскихъ губерній, которая и безъ того переживаетъ тяжелое время, принуждена исключительно пользоваться англійскимъ углемъ.

На второй вопросъ: какъ отразится на интересахъ портоваго благоустройства и портовыхъ городовъ сліяніе портовыхъ сборовъ въ одну общую на всю Имперію сумму съ лишеніемъ сборовъ спеціальнаго назначенія — расходоваться на нужды исключительно даннаго порта — представителями Рижскаго Биржеваго Комитета было отвѣчено, что Биржевой Комитетъ не считаетъ себя компетентнымъ высказаться относительно того, какія послѣдствія этотъ новый законъ будетъ имѣть для благосостоянія портовъ во всей Имперіи вообще, что онъ убѣжденъ въ лучшихъ намѣреніяхъ Министерства Финансовъ, что онъ признаетъ съ благодарностью, что Министерство Финансовъ въ теченіи послѣднихъ 10—15 лѣтъ доказало при всякомъ случаѣ свое живое участіе и пониманіе интересовъ Рижскаго порта и Рижской торговли, но что тѣмъ не менѣе новый законъ объ управленіи портами и преобразованіи сборовъ вызвалъ большое безіюкоичество и серьезныя опасенія, такъ какъ съ одной стороны у Биржеваго Комитета будетъ отнята самостоятельность въ употребленіи корабельныхъ и товарныхъ сборовъ и завѣдываніе ими передано бюрократически организованному правительственному учрежденію, а съ другой стороны при сліяніи всѣхъ

корабельныхъ сборовъ въ одну общую сумму для всего государства невольно возникаетъ вопросъ, будетъ ли Рижскій Биржевой Комитетъ получать необходимыя для его потребностей суммы, такъ какъ назначеніе ихъ будетъ впредь зависѣть отъ разнообразнѣйшихъ причинъ и вліяній, отъ размѣра поступившихъ сборовъ, отъ требованій другихъ портовъ, отъ состава Управленія и отъ большей или меньшей симпатіи послѣдняго къ тому или другому порту. Представителями Биржеваго Комитета было затѣмъ указано на значеніе работъ по углубленію фарватера рѣки и на то обстоятельство, что эти работы не могутъ быть заранѣе опредѣлены и исчислены, что онѣ зависятъ отъ характера ледохода и господствующихъ вѣтровъ и что ихъ нельзя отсрочить и откладывать съ одного мѣсяца на другой, что очень легко можетъ случиться при казенномъ управленіи, такъ какъ казенное учрежденіе по своему устройству не можетъ имѣть той самостоятельности и инициативы, какъ Биржевой Комитетъ. Послѣдній своей предшествующей дѣятельностью оправдалъ оказанное ему довѣріе, въ чемъ Государственный Совѣтъ можетъ убѣдиться изъ представленной записки Министра Финансовъ, также какъ изъ заключенія Министра Внутреннихъ Дѣлъ. Поэтому нѣтъ повода создавать новый порядокъ, въ силу котораго у Биржеваго Комитета, доказавшаго свое умѣнье самостоятельно хозяйничать на пользу города и государства и желающаго сохранить эту хозяйственную самостоятельность, таковая будетъ отнята.

8 іюня с. г. новый законъ о портовыхъ сборахъ, получилъ Высочайшее утвержденіе. Возраженія противъ проекта этого закона не остались однако безъ послѣдствій и повели къ нѣкоторому измѣненію проекта. Таково нанримѣръ очень важное измѣненіе согласно которому изъ $\frac{3}{5}$ всѣхъ портовыхъ сборовъ, составляющихъ спеціальныя средства Главнаго по портовымъ дѣламъ Присутствія въ Петербургѣ прежде всего должны отпускаться суммы обязательно слѣдующія на прежнихъ основаніяхъ городскимъ управленіямъ и Биржевымъ Комитетамъ, и лишь послѣ того можетъ быть раздѣленъ остатокъ между различными портами, тогда какъ по первому проекту закона распредѣленіе образующихся изъ портовыхъ сборовъ поступленій между различными портами предоставлялось совершенно усмотрѣнію Главнаго портоваго Присутствія. Въ статью закона, говорящую объ обязательномъ отпускѣ суммъ на извѣстныя цѣли, включены также землечерпательныя работы. Далѣе имѣется въ виду пониженіе нѣкоторыхъ ставокъ.

Новый законъ о портовыхъ сборахъ и портовомъ управленіи переведенъ Правителемъ Дѣлъ Биржеваго Комитета на нѣмецкій языкъ и напечатанъ въ Вѣстникѣ Рижской Биржи (№№ 159, 176, 177 и 188) и въ III части Торговаго Архива.

11 августа 1901 г. за № 467 Лифлявскій Губернаторъ, препровождая экземпляръ циркулярнаго распоряженія Министерства Внутреннихъ Дѣлъ отъ 28 іюля за № 31 о сообщеніи Комитету по портовымъ дѣламъ свѣдѣній относительно расходовъ на портовые надобности, обязательно относимыхъ на спеціальныя средства портовыхъ сборовъ, а также и предположеній о предстоящихъ въ ближайшіе годы расходахъ по благоустройству портовъ, просилъ Биржевой Комитетъ о доставленіи ему означенныхъ свѣдѣній, а равно болѣе или менѣе разработанныхъ плановъ желательныхъ улучшеній съ подлежащими смѣтными исчисленіями. Циркуляръ Министерства гласилъ такъ :

„Согласно Высочайше утвержденному 8 іюня сего года мнѣнію Государственнаго Совѣта о преобразованіи взимаемыхъ въ Имперіи портовыхъ сборовъ, двѣ пятыхъ поступленій сихъ сборовъ зачисляются въ общіе ресурсы Государственнаго Казначейства, а три пятыхъ — въ спеціальныя средства Министерства Финансовъ по Комитету по портовымъ дѣламъ. Изъ означенныхъ спеціальныхъ средствъ Комитетомъ производятся ежегодно обязательные расходы по выдачѣ городскимъ общественнымъ управленіямъ и инымъ мѣстнымъ общественнымъ учрежденіямъ суммъ : а) на покрытіе издержекъ по содержанию и ремонту тѣхъ портовыхъ сооружений, устройствъ, подъѣздныхъ путей и иныхъ приспособленій для портоваго благоустройства, а также по землечерпательнымъ и дноуглубительнымъ работамъ въ предѣлахъ портовыхъ водъ, которыя производились означенными управленіями или учрежденіями за счетъ суммъ отмѣняемыхъ портовыхъ сборовъ ; б) на уплату процентовъ и погашенія по тѣмъ займамъ, по которымъ сія уплата производилась до изданія настоящаго узаконенія, съ надлежащаго разрѣшенія, изъ суммъ сихъ сборовъ ; в) на тѣ общегородскія потребности, которыя, по особымъ указаніямъ, было разрѣшено городскимъ управленіямъ относить въ опредѣленномъ размѣрѣ на сумму отмѣняемыхъ портовыхъ сборовъ, и г) на возмѣщеніе городамъ отчислявшихся на общегородскія ихъ нужды суммъ тѣхъ отмѣняемыхъ портовыхъ сборовъ, назначеніе которыхъ не было точно опредѣлено въ законѣ ; суммы эти возмѣщаются въ размѣрѣ средняго ежегоднаго ихъ поступленія за послѣднее трехлѣтіе, причемъ Комитету предоставляется въ зависимости отъ финансоваго положенія города, ежегодно въ предѣлахъ не болѣе 10% первоначальнаго ассигнованія, уменьшать тѣ изъ нихъ, которыя поступали за счетъ портовыхъ сборовъ, установленныхъ на неопредѣленный срокъ.

Засимъ изъ остающейся въ распоряженіи Комитета по портовымъ дѣлами части его спеціальныхъ средствъ, за покрытіемъ указанныхъ обязательныхъ отчисленій, Комитетомъ производятся, по его усмотрѣнію, нижеслѣдующіе расходы по : а) уплатѣ процентовъ и погашенія по займамъ, заключаемымъ на устройство и улучшение портовъ ; б) содер-

жанію мѣстныхъ портовыхъ управленій и полиціи въ портѣ в) устройству и содержанію ведущихъ къ порту путей и замощенію улицъ, по которымъ провозятся грузы въ портъ; г) текущему ремонту и содержанію территоріи порта съ пристанями, причальными линиями и мостовыми, водостоковъ, навѣсовъ, здаій, складовъ, крановъ и иныхъ механическихъ приспособленій для нарузки и вырузки, освѣщенію порта, содержанію продостерегательныхъ знаковъ и инымъ надобностямъ портоваго благоустройства; д) выдачѣ пособія мореходнымъ учебнымъ заведеніямъ, кассамъ служащихъ въ торговомъ флотѣ, матросскимъ пріютамъ, больницамъ и т. п. учрежденіямъ.

Усматривая изъ приведенныхъ постановленій, что Комитету по портовымъ дѣламъ, для составленія предположеній о порядкѣ расходванія специальныхъ средствъ портовыхъ сборовъ въ ближайшемъ 1902 году, необходимо имѣть въ своемъ распоряженіи точныя данныя о суммахъ, подлежащихъ въ каждомъ отдѣльномъ портѣ обязательному отчисленію въ распоряженіе городскихъ управленій, а равно свѣдѣнія о предположеніяхъ мѣстныхъ учреждений, касающихся расходовъ на портовое благоустройство, Министерство Финансовъ въ отзывѣ отъ 19 сего іюля за № 7944/3266 проситъ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ поручить подлежащимъ Губернскимъ Начальствамъ, путемъ сношеній съ городскими управленіями и иными мѣстными общественными учрежденіями, выяснить по портамъ: Азову, Аккерману, Анапѣ, Архангельску, Астрахани, Баку, Батуму, Бердянску, Виндавѣ, Владивостоку, Геническу, Евпаторіи, Ейску, Измаилу, Керчи, Килии, Красноводску, Либавѣ, Маріуполю, Нарвѣ, Нахичевани, Николаеву, Новороссійску, Одессѣ, Чернову, Петровску, Потіи, Ревелю, Ригѣ, Ростову на Дону, С. Петербургу, Севастополю, Сухуму, Таганрогу, Темрюку, Херсону, Ялтѣ и Оеодосіи и станціямъ Гниловской и Таманской нижеслѣдующіе вопросы и доставить по онымъ подробныя свѣдѣнія въ Комитетъ по портовымъ дѣламъ:

А. Касательно расходовъ на портовые надобности, обязательно относимыхъ на спеціальныя средства портовыхъ сборовъ: 1) какія суммы изъ поступленій нынѣ отмѣняемыхъ мѣстныхъ сборовъ въ каждомъ изъ поименованныхъ выше портовъ были отпущены и въ какомъ размѣрѣ дѣйствительно были израсходованы ежегодно за послѣднія пять лѣтъ съ 1896 по 1900 г. включительно: а) на содержаніе и ремонтъ портовыхъ сооружений и устройствъ, на замощеніе подъѣздныхъ къ порту путей; на землечерпательныя и дноуглубительныя работы въ портѣ, съ показаніемъ расходовъ отдѣльно по каждой изъ означенныхъ портовыхъ надобностей; б) на уплату процентовъ и иогашенія по займамъ, заключеннымъ городскими управленіями на нужды портовъ; в) на тѣ общегородскія надобности, которыя въ нѣкоторыхъ портахъ (напр. Одессѣ и Ялтѣ) разрѣшено

было покрывать изъ суммъ мѣстныхъ портовыхъ сборовъ, и г) на удовлетвореніе общегородскихъ нуждъ въ тѣхъ портахъ, гдѣ, до сего времени, допускалось заимствование суммъ на сей предметъ изъ поступленій сборовъ, и

Б. Предположенія мѣстныхъ городскихъ управленій и иныхъ общественныхъ учрежденій о предстоящихъ въ ближайшіе годы расходахъ по благоустройству портовъ, съ указаніемъ, по возможности, на существующія неудобства, а равно болѣе или менѣе разработанные планы желательныхъ улучшеній, съ подлежащими смѣтными исчислениями, такъ какъ на основаніи сихъ предположеній Комитетомъ по портовымъ дѣламъ имѣютъ быть составлены предположенія о расходахъ, предусмотрѣнныхъ, независимо отъ обязательныхъ отчисленій, въ ст. 3, отдѣла IV Высочайше утвержденного 8 іюня сего года мнѣнія Государственнаго Совѣта.

При этомъ Министерство Финансовъ присовокупило, что изложенныя данныя по поименованнымъ выше портамъ, въ коихъ съ 1 января 1902 года устанавливаются новые сборы съ судовъ и товаровъ, представляется необходимымъ имѣть заблаговременно, не поздиѣ 15 сентября сего года, дабы соотвѣтственныя предположенія Комитета по портовымъ дѣламъ могли быть составлены еще осенью текущаго года.

Вслѣдствіе сего имѣю честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство путемъ сношеній съ общественными учрежденіями города Риги выяснить предложенныя Министерствомъ Финансовъ вопросы по настоящему дѣлу и собранныя по сему предмету данныя съ своимъ заключеніемъ представить Министерству Внутреннихъ Дѣлъ не поздиѣ 10 сентября сего года.“

Желаемыя свѣдѣнія были представлены 10 сентября 1901 г. за № 951 при слѣдующей препроводительной бумагѣ:

„Во исполненіе предложенія стъ 11 августа с. г. за № 467 Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить Вашему Превосходительству затребованныя свѣдѣнія о расходахъ на пользу Рижскаго порта, произведенныхъ по сіе время изъ средствъ ластоваго сбора и $\%$ сборовъ съ цѣны товаровъ, какъ равно и данныя о суммахъ, имѣющихъ на основаніи ст. IV п. 2 а и б закона отъ 8 іюня 1901 года быть обязательно предоставленными въ распоряженіе Биржевого Комитета. Всѣ эти данныя находятся въ приложеніи № 1. Второе приложеніе заключаетъ въ себѣ краткое предположеніе относительно тѣхъ суммъ, которыя въ теченіе слѣдующихъ лѣтъ, на основаніи ст. IV п. 3 новаго закона о преобразованіи портовыхъ сборовъ имѣли бы быть назначены въ томъ случаѣ, если Биржевой Комитетъ будетъ принужденъ отказаться отъ теперешней зимней гавани въ устьѣ р. Двины.

Опасеніе, что Биржевой Комитетъ можетъ со временемъ быть поставленъ въ необходимость это сдѣлать является, къ сожалѣнію вполне основательнымъ, въ виду отношенія Усть - Двинскаго крѣпостнаго начальства къ зимней гавани и Биржевой Комитетъ принужденъ поэтому считаться съ этой возможностью.

Вашему Превосходительству не безызвѣстно, что Биржевой Комитетъ, съ самаго начала своего существованія, т. е. съ 1816 г. поставилъ одной изъ главнѣйшихъ своихъ задачъ употреблять все находящіяся въ его распоряженіи средства на то, чтобы улучшать и усовершенствовать Рижскій портъ соотвѣтственно его важному значенію для государства. Биржевой Комитетъ всегда сознавалъ, что р. Двина сдѣлала г. Ригу тѣмъ, чѣмъ онъ есть въ настоящее время и что ему какъ представителю торгующаго оптомъ купечества прежде всего принадлежитъ забота о рѣкѣ. Поэтому работы Биржевого Комитета по углубленію фарватера р. Двины получили свое начало уже почти столѣтіе тому назадъ. Эти работы вмѣстѣ съ работами по урегулированію теченія р. Двины предотвратили грозившее обмелѣніе рѣки и сдѣлали Ригу портовымъ городомъ перваго разряда. Значеніе этихъ работъ всеми признано и Комитетъ всегда встрѣчалъ по сіе время со стороны всѣхъ правительственныхъ органовъ, особенно со стороны Министерства Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ полное содѣйствіе своимъ начинаніямъ.

Комитетъ позволяетъ себѣ высказать поэтому надежду, что и Ваше Превосходительство, во вниманіе къ почти столѣтней дѣятельности Рижскаго Биржевого Комитета, не откажете ему въ Вашей поддержкѣ при новомъ положеніи вещей въ особенности въ виду того, что лишь своевременное и соотвѣтственное требованіямъ назначеніе суммъ можетъ поставить Биржевой Комитетъ въ возможность исполнить свою задачу содѣйствовать развитію Рижскаго порта.“

Представленные данныя составили слѣдующія два приложенія :

Свѣдѣнія

о расходахъ **Рижскаго Биржеваго Комитета** по содержанію Рижскаго порта и по производству землечерпательныхъ и дноуглубительныхъ работъ, покрываемыхъ изъ поступленій ластоваго и $\frac{1}{6}$ 0/0 сборовъ съ привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ.

Предполагалось израсходовать

въ 1896 г.	въ 1897 г.	въ 1898 г.	въ 1899 г.	въ 1900 г.
------------	------------	------------	------------	------------

А. Расходы по содержанию и ремонту портовых сооружений, на потребности

1. Содержание и ремонтъ портовых дамбъ.

12,000 р.	12,000 р.	12,000 р.	13,000 р.	20,000 р.
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Съ 1864 г. находятся въ завѣдываніи Рижскаго Биржеваго Комитета: няго Подераа; съ 1866 г. Фортъ-Кометская дамба. Кромѣ того Биржевымъ укрѣпленія произведены были на счетъ сборовъ по устройству портовъ. Затѣмъ въ 1876—1881 г. также сооружена была изъ средствъ означенныхъ сборовъ послѣднихъ пяти лѣтъ не произведенъ, а такъ какъ береговое укрѣпленіе Рижское на 20,000 рублей.

Законнымъ основаніемъ для означенной статьи расхода является Высоч. Прав. 1891 г. № 16 ст. 154).

2. Выставленіе предохранительныхъ знаковъ.

60 р.				
-------	-------	-------	-------	-------

Даваемая Центральною Обсерваторіею въ С.-Петербургѣ предостерегается за устройство и содержаніе сигнальной станціи.

Законное основаніе: Высоч. утвѣрд. мѣрній Госуд. Сов. отъ 10 Апрѣля и предложеніе Лифл. Губернатора отъ 25 Ноября 1885 г. за № 15089).

3. Наблюденіе за уровнемъ воды въ р. Двинѣ и за ледоходомъ.

800 р.				
--------	--------	--------	--------	--------

За производство метеорологическихъ наблюденій и измѣреніе уровня воды улачивается 600 р.; за лимниграфъ выдаются портов. инженеру ежегодно 200 р. Законнымъ основаніемъ для сего расхода служатъ вышеупомянутые законы и постановленія.

4. Устройство свайныхъ огражденій въ р. Двинѣ выше желѣзнодорожнаго моста.

-	-	-	-	-
---	---	---	---	---

Предложеніемъ Лифл. Губернатора отъ 16 Юня 1900 г. за № 5122 Рижскому Биржевому Комитету было разрѣшено покрыть расходы въ размѣрѣ до 1000 р. на устройство свайныхъ огражденій для защиты гавани отъ заломовъ. Такъ какъ разрѣшенныхъ на сей предметъ 1000 р. не хватило, то Биржевымъ Комитетомъ допложено было 320 р. изъ собственныхъ средствъ. Въ 1902 г. имѣютъ быть по этому назначены — 1320 р.

Израсходовано

въ 1896 г.	въ 1897 г.	въ 1898 г.	въ 1899 г.	въ 1900 г.	Подлежитъ къ ассигнованію на 1902 г.
------------	------------	------------	------------	------------	--------------------------------------

землечерпательныя и дноуглубительныя работы, а равно на другія работы.

онтъ портовых дамбъ.

10,201 р. 30 к.	10,814 р. 11 к.	13,453 р. 19 к.	15,701 р. 9 к.	16,639 р. 53 к.	20,000 р.
-----------------	-----------------	-----------------	----------------	-----------------	-----------

Магнусгофская морская дамба, дамба у Вецаке и береговья укрѣпленія Верх-Комитетомъ производились ремонты береговыхъ укрѣпленій у д. Ринушъ, каковыя Биржевымъ Комитетомъ содержится западная морская дамба, которая въ теченіе Ремонтъ береговыхъ укрѣпленій въ Верхнемъ Подераа у д. Ринушъ въ теченіе нушъ такого ремонта требуетъ, то на 1902 г. имѣютъ быть ассигнованы

утв. мѣрній Государств. Совѣта отъ 5 Февраля 1891 г. (Собр. Узак. и Распор.

ковъ, извѣщающихъ о приближеніи бури.

60 р.	48 р. 5 к.	36 р.	32 р. 5 к.	35 р. 37 к.	60 р.
-------	------------	-------	------------	-------------	-------

гающія извѣщенія сообщаются Цеху лодмановъ въ Большераа, каковому уплачиваются 1867 г. и 1 Февраля 1871 г. (Указъ Нрав. Сената отъ 16 Юня 1884 г. № 8678

въ р. Двинѣ и за ледоходомъ.

800 р.					
--------	--------	--------	--------	--------	--------

улачивается 600 р.; за лимниграфъ выдаются портов. инженеру ежегодно 200 р. законы и постановленія.

р. Двинѣ выше желѣзнодорожнаго моста.

-	-	-	-	-	2000 р.	1320 р.
---	---	---	---	---	---------	---------

скому Биржевому Комитету было разрѣшено покрыть расходы въ размѣрѣ до 1000 р. на устройство свайныхъ огражденій для защиты гавани отъ заломовъ. Такъ какъ разрѣшенныхъ на сей предметъ 1000 р. не хватило, то Биржевымъ Комитетомъ допложено было 320 р. изъ собственныхъ средствъ. Въ 1902 г. имѣютъ быть по этому назначены — 1320 р.

Предполагалось израсходовать

въ 1896 г.	въ 1897 г.	въ 1898 г.	въ 1899 г.	въ 1900 г.
------------	------------	------------	------------	------------

5. На приобретение

Предложеніемъ Д-та Торговли и Мануфактуръ отъ 5 Апрѣля 1900 г. за являгося между г. Министромъ Финансовъ и г. Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, товарнаго сбора на приобретение подъемныхъ крановъ. Раньше всего было уста приобретение этого крана взято было въ 1900 г.—19,611 р. 4 к. изъ резервнаго на 1901 г. На основаніи вышеупомянутого разрѣшенія г. г. Министровъ Внутреннемъ еще 174,000 р. изъ поступлений поуднаго сбора на приобретение подъемною въ 50 тоннъ. Изъ вышеупомянутой суммы въ 174,000 р. имѣли быть

6. Землечерпательныя и

132,000 р.	136,000 р.	190,000 р.	235,000 р.	300,000 р.
------------	------------	------------	------------	------------

Землечерпательныя работы въ р. Двинѣ производятся Биржевымъ Комитетомъ Госуд. Сов. отъ 10 Апрѣля 1867 г. и 5 Февраля 1891 г. Средній раз

7. Субсидія навигаціонной

5000 р.				
---------	---------	---------	---------	---------

Открытое въ 1839 г. частное училище для моряковъ было въ 1844 г. навигаціонную школу дальняго плаванія. Съ 1885 г. означенное учебное заведеніе имѣло Дѣль и Финансовъ ежегодную субсидію въ 5000 р. изъ поступлений вательно: Высоч. утв. мѣрныя Госуд. Совѣта отъ 10 Апрѣля 1867 г. и 1 Февраля

8. Субсидія на содержаніе морскихъ спасатель

2000 р.				
---------	---------	---------	---------	---------

Въ Лифляндской губерніи существуютъ 15 спасательныхъ станцій. На Внутреннихъ Дѣль означеннымъ станціямъ выдаются ежегодно 2000 р. изъ

9. Вознагражденіе специалистовъ

500 р.				
--------	--------	--------	--------	--------

Означенные расходы производятся на основаніи уже неоднократно упомянутое Лифл. Губернатора отъ 25 Ноября 1885 г.).

10. Штатное содержаніе Риж

25,000 р.				
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Штатное содержаніе Рижскаго Портового Управленія было установлено Портовыхъ Управленій и Полиціи въ портахъ имѣютъ быть покрыты изъ специальныхъ. Въ виду сего означенный расходъ имѣетъ быть исключенъ изъ смѣты

11. Единовременный расходъ на

Законное основаніе: см. выше.

Израсходовано

въ 1896 г.	въ 1897 г.	въ 1898 г.	въ 1899 г.	въ 1900 г.	Подлежитъ къ ассигнованію на 1902 г.
------------	------------	------------	------------	------------	--------------------------------------

подъемныхъ крановъ.

—	—	—	—	19,611 р. 4 к.	85,000 р.
---	---	---	---	----------------	-----------

№ 1183 было сообщено Биржевому Комитету, что на основаніи соглашенія, состоящаго Биржевому Комитету разрѣшено употребить 200,000 р. изъ поступлений $\frac{1}{6}\%$ новленъ въ таможенномъ районѣ кранъ съ подъемною силою въ 10 тоннъ. На капитала $\frac{1}{6}\%$ товарнаго сбора и внесены для той же цѣли 6000 р. въ смѣту нихъ Дѣль и Финансовъ Биржевому Комитету имѣли быть ассигнованы въ будущихъ крановъ. На 1902 г. предусмотрѣнно приобретение крана съ подъемною ассигнованы на будущій годъ 85,000 р.

дноуглубительныя работы.

148,093 р. 31 к.	137,046 р. 56 к.	177,581 р. 29 к.	215,140 р. 92 к.	276,217 р. 45 к.	190,415 р.
------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------

тетомъ съ 1818 года. Законнымъ основаніемъ служили по сие время Высоч. утв. мѣръ расходуемой суммы равнялся за пятилѣтній срокъ 190,415 р.

школъ Биржеваго Комитета

5000 р.					
---------	---------	---------	---------	---------	---------

Биржевымъ Комитетомъ принято въ свое завѣдываніе и преобразовано въ навигационную школу дальняго плаванія на основаніи состоящаго соглашенія г. г. Министровъ Внутреннихъ Дѣль и Финансовъ ежегодную субсидію въ 5000 р. изъ поступлений $\frac{1}{6}\%$ сбора. Законнымъ основаніемъ производства сего расхода являются сѣдующія: Лифл. Губернатора отъ 25 Ноября 1885 г. за № 15089.

ныхъ станцій по Лифляндскому Побережью.

2000 р.					
---------	---------	---------	---------	---------	---------

на основаніи вышеупомянутыхъ распоряженій г. г. Министровъ Финансовъ и средствъ $\frac{1}{6}\%$ сбора.

за даваемыми ими заключенія.

300 р.	425 р.	300 р.	300 р.	460 р.	500 р.
--------	--------	--------	--------	--------	--------

упомянутого соглашенія г. г. Министровъ Финансовъ и Внутреннихъ Дѣль (Пред-

скаго Портового Управленія.

25,000 р.	—				
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	---

закономъ отъ 3 Юня 1893 г. Ст. 4 и 3 б. расходы по содержанію мѣстныхъ средствъ, находящихся въ распоряженіи Комитета по портовымъ дѣламъ Комитета.

Устройство Портового Управленія.

21,000 р.	—	—	—	—	—
-----------	---	---	---	---	---

Предполагалось израсходовать

въ 1896 г.	въ 1897 г.	въ 1898 г.	въ 1899 г.	въ 1900 г.
------------	------------	------------	------------	------------

12. Содержание Больдерааскаго

—	400 р.	400 р.	400 р.	2500 р.
---	--------	--------	--------	---------

Расходы на содержание карантиннаго лазарета съ разрѣшенія Правитель 14 Января 1897 г. за № 292 и предложеніе хозяйственнаго Д-та Министерства этой статьѣ не можетъ быть въ точности установленъ, такъ какъ онъ зависитъ чума, холера или черная оспа. Наемная плата помѣщенія стоитъ нынѣ 600 р. расходы слѣдуетъ считать 200 р. Такимъ образомъ слѣдуетъ исчислить расходъ

Б. Погашеніе

1. Уплата процентовъ и погашеніе по займамъ,

21,400 р.	20,700 р.	21,000 р.	21,250 р.	21,450 р.
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

На постройку биржеваго дома сдѣлано было три займа. Первый заемъ третій въ 1855 г. въ размѣрѣ 55,000 р. Первый заемъ имѣетъ быть погашенъ 1902 г. имѣютъ быть внесены на уплату процентовъ и на погашеніе по утверждѣнію на 1904 — 18,900 р.

Законное основаніе: Высоч. утв. мнѣнія Госуд. Совѣта отъ 10 Апрѣля 1867 г. соглашеніе г. г. Министровъ Финансовъ и Внутреннихъ Дѣлъ, сообщенное Коми

2. Погашеніе займа на пріобрѣтеніе

—	—	16,200 р.	18,795 р.	20,845 р.
---	---	-----------	-----------	-----------

Въ 1895 г. Биржевому Комитету г. Министромъ Финансовъ разрѣшено каковой расходъ опредѣленъ былъ въ 200—300,000 р. Для погашенія предъ резервнаго капитала сего сбора и употребить не болѣе 50% образовавшагося говли и Мануфактуръ отъ 26 Апрѣля 1895 г. № 8629). Плавающий докъ стоилъ на уплату сего расхода 140,582 р. 64 к. и изъ излишка доходовъ противъ долга составлялъ 1 Января сего года 67,000 р. Въ 1901 г. имѣютъ быть уплату этому отчисленію въ распоряженіе Биржеваго Комитета въ 1902 г. — 50,000 р.

Для возведенія необходимыхъ построекъ была образована въ бассейнѣ укрѣплена. Для возведенія необходимаго береговаго укрѣпленія на разстояніи строекъ опредѣлены въ 25,000 р. Кромѣ того является необходимость въ пріобрѣтеніи котораго равняется нынѣ 260 фут., каковая длина должна быть признана можетъ быть указано, что уже въ 1895 г. Министерствами Финансовъ и Путей (Предложеніе Д-та Торговли и Мануфактуръ отъ 26 Апрѣля 1895 г. № 8629).

Имѣя въ виду, что, какъ уже выше замѣчено Министерствомъ Финансовъ и на нужды дока, а между тѣмъ понынѣ израсходовано всего 140,582 р. изъ поступленій понуднаго сбора. Но 1902 г. имѣли бы быть ассигнованы расходовъ по оборудованію дока.

Израсходовано

въ 1896 г.	въ 1897 г.	въ 1898 г.	въ 1899 г.	въ 1900 г.	Подлежитъ къ ассигнованію на 1902 г.
------------	------------	------------	------------	------------	--------------------------------------

Карантиннаго лазарета.

336 р. 83 к.	311 р. 93 к.	311 р. 83 к.	5 р. — к.	3412 р. 45 к.	1250 р.
--------------	--------------	--------------	-----------	---------------	---------

ства покрыты изъ поступленій 1/6% сбора. (Предложеніе Лифл. Губернатора отъ Внутреннихъ Дѣлъ отъ 18 Апрѣля 1900 г. за № 3076). Размѣръ расходовъ по отъ разнообразныхъ обстоятельствъ и раньше всего отъ того, грозятъ ли порту въ годъ. Врачу было выдано въ прошломъ году 425 р. На остальные ежегодные по содержанію лазарета при нормальныхъ обстоятельствахъ въ 1250 р.

займовъ.

заклученнымъ на постройку Биржеваго дома.

21,400 р.	20,700 р.	21,000 р.	21,250 р.	21,450 р.	20,750 р.
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

въ 1851 г. въ размѣрѣ 100,000 р., второй въ 1854 г. въ размѣрѣ 125,000 р. и въ 1903 г., второй — 1 Мая 1904 г. и третій 1 Февраля 1904 г. Въ росписъ депному плану 20,750 р., въ росписъ на 1903 г. — 20,850 р. и въ росписъ

и 1 Февраля 1871 г., Указъ Прав. Сената отъ 16 Юня 1886 г. и состоявшееся тету предложеніемъ Лифл. Губернатора отъ 25 Ноября 1885 г. за № 8678.

брѣтеніе плавучаго дока.

—	69,862 р. 92 к.	26,969 р. 22 к.	29,489 р. 90 к.	14,260 р. 60 к.	75,000 р.
---	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------

было устройство и пріобрѣтеніе плавучаго дока на счетъ поступленій 1/6% сбора, принятаго Биржевымъ Комитетомъ займа разрѣшено было взять 50,000 р. изъ ежегодно излишка доходовъ противъ расходовъ сбора. (Предложеніе Д-та Торговли и Мануфактуръ отъ 26 Апрѣля 1895 г. № 8629). Изъ 1/6% сбора взято по сіе время расходовъ по эксплуатациіи дока — 15,321 р. 61 к. Подлежащій уплатѣ остатокъ трелены изъ поступленій сбора для уплаты долга 15,000 р. и подлежали по

гавани посредствомъ насыпи территоріи, которая только въ нѣкоторой части ея 76 саж. необходимо еще около 18,000 р. Расходы на возведеніе самыхъ пообрѣтеніи третьяго элемента, для состоящаго нынѣ изъ двухъ элементовъ дока, недостаточной въ виду все возрастающихъ размѣровъ судовъ. При этомъ Сообщенія признана была необходимость устройства дока длиною въ 330 фут.

совъ разрѣшено было употребить 300,000 р. изъ поступленій сбора на пріобрѣтеніе и 64 к., является нынѣ необходимость покрытія вышеупомянутыхъ расходовъ 50,000 р. на погашеніе сдѣланнаго займа и 25,000 р. на счетъ предстоящихъ

Новая зимняя гавань и станция для снабжения судовъ каменнымъ углемъ.

Въ томъ случаѣ, если Рижскій Биржевой Комитетъ, вслѣдствіе разнаго рода требованій Военнаго Вѣдомства, будетъ поставленъ въ необходимость отказаться отъ нынѣшней зимней гавани, расположенной при устьѣ р. Двины, со всѣми принадлежащими къ этой гавани устройствами, то пришлось - бы въ такомъ случаѣ озаботиться не только устройствомъ новой зимней гавани для зимовки остающихся въ Рижскомъ портѣ морскихъ судовъ и землечерпательнаго каравана Биржеваго Комитета, но и явилось-бы необходимымъ устроить новую пристань со складами каменнаго угля для пароходовъ-ледоколовъ и самоотвозныхъ землечерпательницъ вблизи устья р. Двины.

Для устройства новой зимней гавани Рижское Городское Управленіе предложило Биржевому Комитету мѣстность у сѣверной оконечности острова Кипенгольма на условіяхъ аренднаго пользованія этимъ участкомъ.

На сказанномъ мѣстѣ представляется возможнымъ устроить зимнюю гавань въ рѣкѣ Двинѣ между продольною дамбою FG и островомъ Кипенгольмомъ, или же на самомъ Кипенгольмѣ, на которомъ имѣется уже пространство воды, посредствомъ производства землечерпательныхъ работъ. Расходъ по осуществленію того или другого проекта можетъ быть оцѣненъ приблизительно въ полмилліона рублей, а именно:

- 1) по устройству зимней гавани между дамбою FG и островомъ Кипенгольмомъ:

грунтъ около	70.000 руб.
дамба, устраиваемая для защиты отъ весенняго половодія и береговья устройства	325.000 „
зданія и мастерская для починки судовъ	100.000 „
непредвидѣнные расходы	15.000 „
	510.000 руб.

- 2) по устройству зимней гавани на Кипенгольмѣ:

грунты около	140.000 руб.
устройство бассейна гавани	250.000 „
зданія и мастерская для починки судовъ	100.000 „
непредвидѣнные расходы	15.000 „
	505.000 руб.

Расходы по устройству новой пристани и складовъ каменнаго угля для пароходовъ-ледоколовъ и самоотвозныхъ землечерпательницъ вблизи устья р. Двины находятся въ зависимости отъ имѣющей быть избранной для сего мѣстности. Пока еще мѣстность не избрана.

Въ половинѣ Сентября Биржевой Комитетъ получилъ слѣдующее предложеніе Отдѣла Торговаго Мореплаванія отъ 31 августа 1901 г. за № 3805:

„На основаніи п. 1 раздѣла II В ы с о ч а й ш е утвержденного 8 іюня сего 1901 года мнѣнія Государственнаго совѣта о преобразованіи взимаемыхъ въ Имперіи портовыхъ сборовъ, со всѣхъ лѣсныхъ матеріаловъ (кромѣ деревъ цѣнныхъ породъ) устанавливается съ 1 января 1902 года товарный сборъ въ полкопейки съ пуда; при этомъ означенный сборъ взимается съ товаровъ, по количеству показанному въ грузовыхъ документахъ, безъ провѣрки ихъ вѣса.

Принимая во вниманіе что въ грузовыхъ документахъ на лѣсные матеріалы не указывается вѣса оныхъ, на практикѣ могутъ встрѣтиться затрудненія для чиновъ таможеннаго вѣдомства при исчисленіи причитающагося портоваго сбора. Съ другой стороны, ставка сбора съ лѣсныхъ матеріаловъ въ полкопейки съ пуда можетъ оказаться для нѣкоторыхъ сортовъ лѣса чрезмѣрно обременительною по сравненію съ существующимъ обложеніемъ. Дабы заранѣе устранить возможность затрудненій при взиманіи сбора и жалобъ торгующаго купечества на тяжесть обложенія товарнымъ сборамъ, портовымъ таможнямъ имѣетъ быть преподана къ руководству при взиманіи сборовъ особая инструкція, утвержденная Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Государственнымъ Контролеромъ. Въ виду сего, Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія имѣетъ честь просить Рижскій Биржевой Комитетъ представить свѣдѣнія о томъ, какой вѣсъ имѣютъ тѣ сорта лѣсныхъ матеріаловъ, которые указаны въ тарифѣ сборовъ, взимаемыхъ нынѣ въ Ригѣ съ вывозныхъ товаровъ (стр. 10—14), дабы возможно было единицы лѣснаго товара принятыя въ торговлѣ, перевести на единицы вѣсовыя. Засимъ представляется необходимымъ имѣть заключеніе Биржевого Комитета о томъ, на сколько поудное обложеніе, съ точки зрѣнія интересовъ пашей отпускной торговли, примѣнимо къ лѣснымъ грузамъ, и не является ли болѣе желательнымъ обложеніе сихъ грузовъ въ какой либо иной формѣ, при чемъ было бы желательно разбить всѣ лѣсные товары на нѣсколько группъ, числомъ не болѣе пяти.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія проситъ доставить свѣдѣнія о томъ, въ какихъ цифрахъ могли бы выразиться поступления товарнаго сбора съ лѣсныхъ товаровъ, при примѣненіи къ нимъ обложенія согласно предположеніямъ Комитета, принявъ въ основаніе вывозъ лѣсныхъ матеріаловъ изъ Риги за 1898, 1899 и 1900 гг.“

Этотъ запросъ побудилъ делегацію по лѣсному торгу подробно заняться выработкой заключенія. Къ совѣщаніямъ делегаціи былъ

привлеченъ цѣлый рядъ не принадлежащихъ къ составу ея лѣсо-торговцевъ. Нѣкоторыми членами делегаціи произведены были многочисленные опыты по взвѣшиванію различныхъ древесныхъ породъ; другіе съ своей стороны приняли на себя трудную работу раздѣленія различныхъ сортовъ дерева на группы и установленія различныхъ ставокъ. Послѣ неоднократной переработки перваго проекта и зрѣлаго обсужденія вопроса въ самомъ Комитетѣ, 24 октября 1901 за № 1114 было представлено въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія слѣдующее заключеніе:

„Вслѣдствіе предложенія отъ 31 августа с. г. за № 3805 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить затребованныя свѣдѣнія по вопросу о порядкѣ обложенія портовымъ товарнымъ сборомъ лѣсныхъ матеріаловъ.

Раньше всего Биржевой Комитетъ не можетъ не высказать своей благодарности по поводу того, что Министерство Финансовъ взяло на себя починокъ къ урегулированію портовыхъ сборовъ за вывозимые лѣсные матеріалы и тѣмъ признало затруднительность точнаго примѣненія къ лѣснымъ матеріаламъ п. 1, Отд. II Высочайше утвержденнаго 8 іюня 1901 г. Мнѣнія Государственнаго Совѣта. Дѣйствительно примѣненіе установленныхъ этимъ закономъ ставокъ къ лѣснымъ матеріаламъ должно было бы чрезвычайно повредить лѣсной торговлѣ и лѣсопильной промышленности и безъ того находящимся въ упадкѣ. Далѣе Комитетъ позволяетъ себѣ указать на обстоятельство, которое должно имѣть не маловажное значеніе при опредѣленіи размѣра портовыхъ сборовъ, и именно на то, что, какъ учитъ опыты, всѣ пошлины на товары въ концѣ концовъ слагаются посредникомъ — т. е. купцомъ на производителей и потребителей. Въ данномъ случаѣ высокій размѣръ сборовъ палъ бы со временемъ главнымъ образомъ на русскаго лѣсовладѣльца и сельскаго хозяина, такъ какъ нашъ лѣсовладѣлецъ не имѣетъ для своихъ продуктовъ иного болѣе или менѣе значительнаго сбыта, какъ за границу, иностранныя же государства легко могутъ удовлетворить свою потребность лѣсными матеріалами другихъ странъ, между тѣмъ какъ защищать и поддерживать интересы русскаго лѣсовладѣльца и сельскаго хозяина правительство съ полнымъ основаніемъ уже въ теченіи многихъ лѣтъ поставило одной изъ своихъ главныхъ задачъ. Наконецъ слѣдуетъ замѣтить, что послѣдствіемъ увеличенія портовыхъ сборовъ на лѣсной товаръ можетъ быть то, что вывозъ тѣхъ лѣсныхъ товаровъ, которые приходятъ изъ пограничнаго раіона между Ригой и прусскими, конкурирующими съ ней портами, будетъ отвлеченъ отъ Риги въ эти прусскіе порты, къ которымъ лѣсные товары, не уплачивая портовыхъ или тому подобныхъ сборовъ, могутъ быть сплавлены по Вислѣ и Нѣману или перевезены по желѣзнымъ дорогамъ. Эти порты являются уже и теперь сильными и успѣшными конкурентами русскихъ и окончательно вытѣснятъ ихъ

со временемъ изъ занимаемаго ими нынѣ положенія, если расходы по вывозу такъ сильно увеличатся возвышеніемъ портовыхъ сборовъ. Подобное перемѣщеніе цѣли направленія товаровъ должно вредно отразиться и прямо и косвенно на всемъ государствѣ вообще прямо потому, что съ уменьшеніемъ количества вывозимыхъ товаровъ, уменьшится и сумма поступающихъ портовыхъ сборовъ, косвенно потому, что значительно уменьшится податная способность русскихъ лѣсоторговцевъ.

По расчетамъ Биржевого Комитета новыя ставки выше прежнихъ въ 4 раза, а на нѣкоторые особенно важные лѣсные матеріалы въ 8 разъ, такъ что обложеніе достигло $4\frac{1}{2}\%$ — 2% и даже болѣе съ цѣнности товара.

Вопросъ объ обложеніи вывоза лѣса долженъ, по мнѣнію Комитета, быть рѣшенъ очень осторожно и съ принятіемъ во вниманіе наличныхъ условій. Съ одной стороны лѣсные товары имѣютъ сравнительно съ ихъ объемомъ и вѣсомъ лишь незначительную цѣнность и не могутъ вынести обложенія на одинаковыхъ основаніяхъ съ другими предметами вывоза; съ другой стороны слѣдуетъ принять во вниманіе, что торговля лѣсомъ не требуетъ дорогихъ приспособленій и устройствъ, каковы набережныя, краны и т. д.

Удобнѣ всего было бы для экспортирующихъ лѣсъ торговцевъ еслибъ портовой сборъ взимался и впродъ, какъ и до сихъ поръ, съ числа штукъ; при подобномъ способѣ обложенія и контроль для взимающихъ сборъ учреждений былъ бы легче всего, такъ какъ коносоменты всегда заключаютъ въ себѣ обозначеніе числа штукъ. Находящійся нынѣ въ дѣйствиіи тарифъ заключаетъ 69 статей, но могъ бы быть значительно упрощенъ соединеніемъ вмѣстѣ сортовъ лѣса подлежащихъ одинаковому обложенію; тѣмъ не менѣе потребовалось бы все таки отъ 15 до 20 статей, чтобы обложеніе осталось до извѣстной степени справедливымъ и равномернымъ. Но такъ какъ подобное большое число статей противорѣчитъ намѣреніямъ Министерства и предполагается оставить самое большее 5 категорій, то отъ выше введеннаго способа обложенія придется понятно отказаться.

При подобныхъ обстоятельствахъ Биржевой Комитетъ считаетъ наиболѣе рациональнымъ взимать сборъ съ дѣйствительнаго кубическаго содержанія лѣснаго матеріала или, въ виду того, что законъ требуетъ поудный сборъ, съ вѣса, который однако долженъ быть опредѣленъ лишь на основаніи кубическаго содержанія по извѣстнымъ разъ на всегда установленнымъ нормамъ.

Контроль нагруженнаго количества въ кубической мѣрѣ былъ бы правда не такъ простъ, какъ при обложеніи но-штучно, но могъ бы, все же производиться безъ особыхъ затрудненій, такъ какъ размѣры нагруженнаго лѣса почти всегда обозначаются въ коносоментахъ.

Обложение по действительному вѣсу нагруженнаго лѣса, по мнѣнію Биржевого Комитета, не выполнимо, такъ какъ взвѣшиваніе большихъ партій лѣса совершенно невозможно; взвѣшивать же отдѣльныя штуки и заключать по полученному результату объ общемъ вѣсѣ цѣлыхъ партій повело бы къ совершенно ошибочнымъ выводамъ, такъ какъ вѣсъ лѣса зависитъ отъ очень многихъ, не могущихъ быть съ точностью разсчитанныхъ условій, какъ напр. отъ большого или меньшаго содержанія сырости, отъ плотности волокъ, отъ способа сбереженія и т. д. Случается что вѣсъ штукъ совершенно одинаковаго размѣра разнится между собою на 50 и болѣе процентовъ.

По мнѣнію Комитета остается лишь принять средній вѣсъ для отдѣльныхъ сортовъ лѣса. На основаніи долготнаго опыта и произведенныхъ многочисленныхъ испытаній, Комитетъ пришелъ къ тому результату, что дубовый лѣсъ въ сухомъ состояніи вѣситъ приблизительно 1 пудъ 10 фунтовъ на кубическій футъ, остальные же вывозимые на судахъ изъ Риги сорта лѣса, также въ сухомъ состояніи, вѣсятъ въ среднемъ приблизительно 1 пудъ на кубическій футъ. Этотъ разсчетъ вполне подтверждается данными заключающимися въ Русско-Германскомъ торговомъ-судоходномъ договорѣ; (отпечатанномъ въ торговомъ архивѣ Германской Имперіи, изданномъ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ 1894 г. стр. 256) согласно которому въ Германіи ввозимый изъ Россіи лѣсной матеріалъ, независимо отъ породы лѣса, облагается нормальной пошлиной за каждые 100 килограммъ или за каждый фестметръ, при чемъ 1 фестметръ принимается равнымъ 600 килограммамъ; по этому разсчету 1 кубическій футъ = 40,77 русскимъ фунтамъ. Приблизительно къ такому же результату приводятъ Кольмансыя таблицы почти всеобщепризнанныя по своему достоинству въ лѣсной торговлѣ. Согласно этимъ таблицамъ вѣсъ кругляковъ въ сухомъ состояніи представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Нѣмецкій вѣсъ. Русскій вѣсъ.

Дубов. лѣсъ 1 куб. метръ					
= 35 ¹ / ₃ куб. фут.	1391 ф.	= 1701 ф.	1 куб.-футъ	= 48,1 ф.	
Березовый	1272 "	= 1556 "	1 "	= 44,0 "	
Ольховый	906 "	= 1108 "	1 "	= 31,4 "	
Осиновый	1089 "	= 1332 "	1 "	= 37,7 "	
Еловый	1189 "	= 1454 "	1 "	= 41,2 "	
Сосновый	1189 "	= 1454 "	1 "	= 41,2 "	

На основаніи вышеизложеннаго Комитетъ считаетъ себя въ правѣ предложить приведенныя выше среднія ставки въ 1 пудъ 10 ф. = 1 куб. футу дубоваго лѣса и въ 1 пудъ = 1 куб. футу остальныхъ породъ лѣса какъ разъ на всегда установленную норму вѣса.

На основаніи этого расчета, при раздѣленіи всѣхъ вывозимыхъ лѣсныхъ матеріаловъ на 4 группы, было бы достаточно принять во вниманіе различіе въ цѣнности отдѣльныхъ матеріаловъ. Эти 4 группы слѣдовало бы составить слѣдующимъ образомъ :

Безъ различія породы лѣса.	Группа I. —	Дубовые ваншосы, бочарный лѣсъ, клепки и оксгофтные лады, также какъ мачты, шпирь и бугшприты безъ различія породы лѣса.
	Группа II. —	Доски, дряницы, планки и всякіе концы, пиленные остатки отъ 1—5 футовъ длины (firewood) бруски, дощечки для боченковъ и вообще всякій со всѣхъ сторонъ отпиленный и обструганный лѣсъ.
	Группа III. —	Брусья, мурлатты, крестовины, Норвежскія капъ-бревна, круглыя бревна, шилперы всякаго рода и суковатый лѣсъ.
	Группа IV. —	Питпропсы, польсь-топы, жерди, стропила, ботс-мачты, столбы, чурбаны, расколотые обрубки, дрова.

Для обложенія Комитетъ позволяетъ себѣ предложить слѣдующія ставки :

Группа I	—	$\frac{1}{2}$ коп.
„ II	—	$\frac{1}{6}$ „
„ III	—	$\frac{1}{10}$ „
„ IV	—	$\frac{1}{16}$ „

на основаніи предположеннаго средняго вѣса 1 пудъ = 1 куб. футу.

На основаніи этихъ предложенныхъ Комитетомъ ставокъ результатъ обложенія въ послѣдніе 3 года представился бы приблизительно въ слѣдующемъ видѣ :

	Въ 1898 г.	въ 1899 г.	въ 1900 г.
Группа I	713 р.	211 р.	146 р.
Группа II	27860 „	29760 „	28701 „
Группа III	20973 „	22083 „	20468 „
Группа IV	3700 „	3480 „	4330 „
Всего . .	53246 р.	55534 р.	53645 р.

Въ дѣйствительности взыскано было по старому тарифу :

50994 „	52840 „	50456 „
---------	---------	---------

Слѣдовательно по новой таксѣ было бы болѣе на :

2252 р.	2694 р.	3183 р.
---------	---------	---------

Приведенныя цифры правда не могут претендовать на полную точность, такъ какъ при нашемъ лѣсномъ экспортѣ имѣются опредѣленные данныя лишь о числѣ штукъ лѣса разнаго рода, а не кубическомъ содержаніи его; но эти цифры основываются на тщательной оцѣнкѣ и должны близко подходить къ дѣйствительности.

Что же касается предложенія Отдѣла по дѣламъ Торговаго Мореплаванія представить свѣдѣнія о вѣсѣ отдѣльныхъ, приведенныхъ въ теперешнемъ тарифѣ сборовъ лѣсныхъ матеріаловъ, то изъ вышеприведенныхъ объясненій уже достаточно явствуетъ, что опредѣленіе дѣйствительнаго вѣса отдѣльныхъ сортовъ лѣса на основаніи пробныхъ взвѣшиваній не возможно. Приблизительный средній вѣсъ отдѣльныхъ сортовъ лѣса можетъ быть найденъ лишь такимъ образомъ, что прежде всего устанавливается приблизительное среднее кубическое содержаніе для каждой тарифной единицы на основаніи тщательной оцѣнки и затѣмъ это кубическое содержаніе переводится на вѣсъ, согласно предложеннымъ Комитетомъ ставкамъ, считая 1 куб. футъ дубоваго лѣса за 1 пудъ 10 ф. и 1 куб. футъ остальныхъ лѣсныхъ породъ — за 1 пудъ. Биржевой Комитетъ считаетъ своимъ долгомъ приложить къ сему составленную имъ на приведенныхъ основаніяхъ таблицу кубическаго содержанія и вѣсовыхъ единицъ отдѣльныхъ лѣсныхъ матеріаловъ, заключающихся въ настоящемъ тарифѣ.

Въ случаѣ взиманія сборовъ на основаніи приведенныхъ въ этой таблицѣ среднихъ единицъ (средняго исчисленія) окончательный результатъ будетъ, если предложенныя Комитетомъ раздѣленіе на группы и ставки сборовъ будутъ приняты, приблизительно тотъ же, какъ при обложеніи по вѣсу опредѣленнаго на основаніи дѣйствительнаго кубическаго содержанія нагруженнаго количества. Взиманіе сбора на основаніи среднихъ единицъ могло бы быть очень легко и удобно контролировано; тѣмъ не менѣе Комитетъ считаетъ болѣе правильнымъ отдать предпочтеніе вышепредложенному способу установленія сбора на основаніи вѣса опредѣленнаго дѣйствительнымъ кубическимъ содержаніемъ вывезеннаго количества лѣса, такъ какъ при этомъ взиманіе сбора будетъ болѣе справедливое, ибо каждый купецъ будетъ платить сборъ только за то количество лѣса, которое онъ дѣйствительно экспортировалъ.“

Къ этому заключенію была приложена слѣдующая таблица:

Лѣсные товары.

Шпирь всякой длины:

отъ 7—10 палмъ }
 ” 11—13 ” }
 ” 14—15 ” }
 ” 16 ” }

въ среднемъ штука

Куб. ф.	Пуд.
30	30

	Куб. ф.	Пуд.
Мачты, длиною въ 65 фут. голланд. и болѣе :		
въ 17 пальмъ	въ среднемъ штука	100 100
” 18 ”		
Мачты длиною въ 60 фут. голланд. и болѣе :		
въ 19 пальмъ	въ среднемъ штука	100 100
” 20 ”		
” 21 ”		
” 22 ”		
Бугшприты, длиною въ 60 фут. голланд. :		
въ 17 пальмъ	съ давнихъ лѣтъ въ вывозной торговлѣ не встрѣчается	
” 18 ”		
” 19 ”		
” 20 ”		
” 21 ”		
” 22 ”		
Бревна, сосновые, четырехугольные :		
длинною до 35 фут. 100 штукъ	2300	2300
свыше 35 ” ” ”	3500	3500
Бревна, сосновые, круглыя и Норвежск. капъ :		
длинною до 35 фут. 100 штукъ	1000	1000
свыше 35 ” ” ”	2000	2000
еловыя, осиновыя, ольховыя и березовыя, четырех- угольныя :		
длинною до 35 фут. 100 штукъ	2300	2300
свыше 35 ” ” ”	3500	3500
круглыя :		
длинною до 35 фут. 100 штукъ	1000	1000
свыше 35 ” ” ”	2000	2000
Осиновые кругляки, длиною до 10 фут. 100 штукъ	400	400
Мауерлаты сосновые :		
длинною до 35 фут. 100 штукъ	1600	1600
свыше 35 ” ” ”	2500	2500
Мауерлаты, еловыя :		
длинною до 35 фут. 100 штукъ	1600	1600
свыше 35 ” ” ”	2500	2500
Крестовины, сосновыя и еловыя :		
длинною до 35 фут. } въ среднемъ 100 штукъ	500	500
свыше 35 ” }		
Доски и планки, сосновыя и еловыя :		
толщ. въ $\frac{1}{2}$ дюйм. длиною до 9 фут. 100 шт.	16	16
” ” $\frac{1}{2}$ ” ” ” ” ” ” ” ” ” ”	31	31
” ” $\frac{3}{4}$ ” ” ” ” ” ” ” ” ” ”	24	24

толщ. въ	$\frac{3}{4}$ дюйм.	длиною	свыше 9	фут. 100	шт.	Куб. ф.	Пуд.
толщ. въ	$\frac{3}{4}$ дюйм.	длиною	свыше 9	фут. 100	шт.	47	47
" "	1	" "	до 9	" "	" "	31	31
" "	1	" "	свыше 9	" "	" "	63	63
" "	$1\frac{1}{4}$	" "	до 9	" "	" "	40	40
" "	$1\frac{1}{4}$	" "	свыше 9	" "	" "	79	79
" "	$1\frac{1}{2}$	" "	до 9	" "	" "	47	47
" "	$1\frac{1}{2}$	" "	свыше 9	" "	" "	95	95
" "	2	" "	до 9	" "	" "	63	63
" "	2	" "	свыше 9	" "	" "	136	136
" "	$2\frac{1}{2}$	" "	до 9	" "	" "	79	79
" "	$2\frac{1}{2}$	" "	свыше 9	" "	" "	170	170
" "	3	" "	до 9	" "	" "	108	108
" "	3	" "	свыше 9	" "	" "	233	233
" "	$3\frac{1}{2}$	" "	до 9	" "	" "	126	126
" "	$3\frac{1}{2}$	" "	свыше 9	" "	" "	272	272
" "	4	" "	до 9	" "	" "	162	162
" "	4	" "	свыше 9	" "	" "	350	350
" "	$4\frac{1}{2}$	" "	до 9	" "	" "	183	183
" "	$4\frac{1}{2}$	" "	свыше 9	" "	" "	394	394
" "	5	" "	до 9	" "	" "	203	203
" "	5	" "	свыше 9	" "	" "	438	438
Ваншосы, 100 штукъ						1600	2000
Бочарный лѣсъ						1100	1375
Суковатый лѣсъ, въ вывозной торговлѣ болѣе не встрѣчается.							
Клепки, длиною до 75 дюйм. } въ среднемъ сложн. 100 шт.						80	100
" свыше 75 " }							
Оксгофтные лады всѣхъ размѣровъ 100 штукъ						40	50
Ботсмачты 100 штукъ						1000	1000
Дощечки для боченковъ, сосновыя и еловыя всѣхъ размѣровъ 1000 штукъ						42	42
Дрова, сажень						114	114
Обрубки расколотые, сажень						216	216
Стропила, жерди, планочки, столбы и чурбаны 100 шт.						300	300
Шлиера, четырехугольная } 100 штукъ						575	575
" круглая }							
Питпропсы, толщ. въ нижнемъ концѣ 6 дюйм. } и длиною менѣе 10 футовъ }							
" толщ. въ нижнемъ концѣ 6", } длиною 6—12 футовъ }							
" толщ. 6—9", длин. менѣе 10 фут. } въ среднемъ 100 шт.						300	300
" толщ. 6—9", длиною 10—12 ф. }							
Польсь-Топъ, толщ. 7", длин. менѣе 15 ф. }							

Какъ видно изъ вышеизложеннаго сдѣланныя представителями Рижскаго Биржеваго Комитета въ Государственпомъ Совѣтѣ и Министерствѣ Финансовъ заявленія о предиолагаемомъ новымъ закономъ громадномъ обложеніи дерева и нецѣлесообразности обложенія по вѣсу не были оставлены безъ вниманія, но побудили Министерство Финансовъ подвергнуть обсужденію вопросъ объ измѣненіи только что изданныхъ правилъ. На-сколько Рижскому Биржевому Комитету извѣстно, вопросъ этотъ будетъ обсуждаться въ январѣ 1902 года.

Въ тѣсной связи съ этимъ вопросомъ стоитъ другой, а именно вопросъ о несоразмѣрно высокомъ обложеніи портовымъ сборомъ такихъ предметовъ, какъ мѣлъ, глина, сѣрный колчеданъ и т. д. Это обстоятельство побудило Рижскій Биржевой Комитетъ обратиться 16 октября 1901 г. съ слѣдующей запиской къ Министру Финансовъ:

„Закономъ 8 іюня с. г. о преобразованіи взимаемыхъ въ Имперіи портовыхъ сборовъ, согласно которому ввозимые въ Рижскій портъ и вывозимые изъ него товары подлежатъ впредь сбору съ вѣса товаровъ, вмѣсто прежняго сбора съ цѣнности ихъ, тяжело поражены различныя отрасли мѣстной промышленности, выписывающія сырой матеріалъ, такъ какъ ставки на многіе сами по себѣ не цѣнные но объемистые продукты подвергались громадному повышенію. Такъ напримѣръ съ мѣла взималось до сихъ поръ $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда, теперь же за него придется платить $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда, за глиноземъ, сѣрный колчеданъ и фосфаты платили $\frac{1}{30}$ коп., по новому же расчету пришлось бы платить $\frac{1}{4}$ коп. до 1 коп., также какъ за сѣру — за которую взималась $\frac{1}{8}$ коп. за пудъ и красильное дерево, за которое уплачивалось $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда.

Въ виду такого чрезвычайнаго повышенія сбора, многіе заводы обратились къ Рижскому Биржевому Комитету съ просьбою ходатайствовать передъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ о пониженіи размѣровъ сборовъ на основаніи ст. II, п. 5 закона 8 іюня 1901 года.

Такъ напримѣръ Товариществомъ Рижскаго цементнаго завода К. Хр. Шмидтъ, одной изъ самыхъ большихъ цементныхъ фабрикъ въ Россіи, основанной уже въ 1866 г., указано на то, что при ввозѣ въ 1900 г. 4,200,000 пуд. мѣла портовой сборъ съ названнаго товара составлялъ 700 руб., между тѣмъ какъ по новому закону фабрикѣ пришлось бы заплатить за то же количество 10,200 руб. Такое неимоверное повышеніе сбора должно вызвать серьезныя опасенія.

Цементный заводъ Шмидта основанъ въ расчетѣ на дешевое полученіе изъ заграницы мѣла, необходимаго для изготовленія порландскаго цемента. Замѣнить заграничный мѣлъ таковымъ внутренняго производства заводъ не можетъ или лишь при чрезчуръ тягостныхъ условіяхъ; всѣ же известковыя залежи въ Лифляндской губерніи заключаютъ въ себѣ примѣсь магnezіи и потому не годятся для выдѣлки. Заграничный мѣлъ стоитъ заводу $4\frac{1}{2}$ —5 коп. за пудъ;

портовый сборъ въ $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда составилъ бы такимъ образомъ 5% съ стоимости товара.

При этомъ слѣдуетъ еще замѣтить, что польскіе цементные заводы и заводы черноморскаго раіона находятся вообще въ болѣе благоприятныхъ условіяхъ, такъ какъ имѣютъ болѣе дешевый уголь и естественный цементный камень и что основаніе многихъ новыхъ заводовъ и вызванное тѣмъ чрезмѣрное производство и безъ того уже значительно ограничило область сбыта мѣстнаго цементнаго производства.

Въ такомъ положеніи находится основанный въ 1884 году химическій заводъ Дюбоска, импортирующій ежегодно до 1,500,000 пудовъ красильнаго и дубильнаго дерева. Портовой сборъ съ этихъ объемистыхъ продуктовъ составлялъ до сихъ поръ $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда, а будетъ составлять теперь 1 коп. съ пуда. Въ виду того, что эта отрасль промышленности вслѣдствіе все увеличивающагося производства минеральныхъ красокъ и безъ того падаетъ, то дальнѣйшему существованію ея при такомъ возвышеніи сборовъ грозитъ совершенное прекращеніе.

Значительное увеличеніе портовыхъ сборовъ съ цѣлаго ряда сырыхъ продуктовъ является тѣмъ болѣе чувствительнымъ для обрабатывающей эти продукты промышленности, что и импортируемый каменный уголь, которымъ единственно можетъ пользоваться мѣстная промышленность, обложенъ огромнымъ сравнительно съ прежнимъ сборомъ, такъ какъ этотъ сборъ, составлявшій прежде $\frac{1}{22}$ коп. съ пуда, установленъ въ будущемъ въ $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда. Высота этого новаго падающаго на мѣстную промышленность налога наглядно видна изъ слѣдующихъ цифръ. Портовой сборъ за 33,089,998 пуд. угля ввезеннаго въ 1900 г. составилъ 15,040 руб., между тѣмъ какъ по новому закону онъ равнялся бы 82,724 руб.

Какъ извѣстно Вашему Высокопревосходительству промышленность г. Риги быстро развилась за послѣднее десятилѣтіе. Но общій недостатокъ въ деньгахъ, производство сверхъ потребности по многимъ отраслямъ, значительное обложеніе промысловымъ налогомъ и штенпельнымъ сборомъ сильно отразились на многихъ новыхъ промышленныхъ предиріятіяхъ и причинили тяжелыя заботы владѣльцамъ старыхъ и солидныхъ фабрикъ и заводовъ. При подобныхъ обстоятельствахъ даже незначительное увеличеніе обложенія можетъ создать большія затрудненія. Въ виду же того, что согласно ст. II, п. 5 закона 8 іюня с. г. Вашему Высокопревосходительству принадлежитъ право причислять малоцѣнные товары къ низшимъ категоріямъ, устанавливать ставки сбора ниже $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда и совершенно освободить товары отъ сборовъ, Рижскій Биржевой Комитетъ беретъ смѣлость почтительнѣйше ходатайствовать передъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ о пониженіи портовыхъ сборовъ съ мѣла.

угля, красильнаго дерева, дубильныхъ веществъ, глинозема, фосфатовъ, сѣры и сѣрнаго колчедана до нынѣ существующей нормы, такъ какъ предположенное высокое обложеніе можетъ очень тяжело отразиться на отдѣльныхъ отрасляхъ мѣстной промышленности, между тѣмъ какъ могущее произойти вслѣдствіе возвышенія ставокъ товарнаго сбора съ названныхъ продуктовъ увеличеніе доходовъ казны не имѣло бы для послѣдней никакого значенія.“

Также и этотъ вопросъ будетъ разсматриваться въ январѣ 1902 г. въ Министерствѣ Финансовъ и по наведеннымъ справкамъ есть надежда, что ставки на дерево, мѣль и уголь будутъ понижены.

Въ половинѣ ноября Рижскій Биржевой Комитетъ получилъ приглашеніе на засѣданіе, имѣвшее состояться въ Отдѣлѣ Торговаго Мореплаванія подъ предѣтельствомъ Товарища Министра Тайнаго Совѣтника Ковалевскаго. Отъ Рижскаго Биржеваго Комитета былъ посланъ Правитель Дѣлъ Н. Э. Крамеръ. Представителемъ Городскаго Управленія былъ Городской Голова Г. И. Армитстедъ. Его сопровождали городской секретарь Карльбергъ и городской старшій инженеръ Ренненкамфъ. Цѣль этого засѣданія, не носившаго офиціальнаго характера, была, по замѣчанію Тайнаго Совѣтника, Ковалевскаго подготовить представителей прибалтійскихъ портовыхъ городовъ и представителей Министерства Финансовъ къ предстоящимъ засѣданіямъ, взаимно ориентироваться и по возможности столковаться. По его словамъ въ намѣренія Министерства Финансовъ совѣмъ не входитъ отнять у городскихъ управленій и Биржевыхъ Комитетовъ что либо, на что они имѣютъ законное право; но Министерство должно отклонить требованія, превосходящія мѣру основательныхъ.

Въ совѣщаніи принимали участіе кромѣ чиновниковъ министерства финансовъ городскіе головы Риги, Ревеля, Либавы, Пернова, Виндавы и Нарвы.

Изъ Биржевыхъ Комитетовъ одинъ Рижскій былъ приглашенъ прислать своего представителя. Во время засѣданія Товарищъ Министра Финансовъ отозвался очень лестно о Ригѣ, причемъ онъ особенно указалъ на Рижскій Биржевой Комитетъ, который и теперь, какъ всегда, представилъ внимательно провѣренный и богатый матеріалъ для обсужденія предстоящихъ вопросовъ. Въ этомъ совѣщаніи были разсмотрѣны расходныя статьи каждаго города, которыя до сихъ поръ покрывались изъ портовыхъ сборовъ, спрошены и даны разъясненія, составлены предполагаемыя смѣты и т. д. Подробный докладъ объ этомъ засѣданіи былъ въ свое время сдѣланъ представителемъ Биржеваго Комитета

Н. Э. Крамеромъ. Такъ какъ обсуждавшіеся въ этомъ совѣщаніи вопросы еще разъ поступили на разсмотрѣніе официальныхъ засѣданій комитета по портовымъ дѣламъ, состоявшихся въ декабрѣ мѣсяцѣ, и большею частью уже получили свое рѣшеніе, то достаточно будетъ изложить главнѣйшее изъ рѣшающихъ декабрскихъ засѣданій.

Высочайше утвержденными 12 іюня 1901 года правилами о мѣстномъ управленіи приморскими торговыми портами для непосредственнаго завѣдыванія ими при Совѣтѣ торговаго мореплаванія учрежденъ особый Комитетъ. Предсѣдательство въ Комитетѣ принадлежитъ Предсѣдательствующему въ Совѣтѣ. Въ случаѣ его отсутствія обязанности предсѣдателя исполняетъ Товарищъ Министра Финансовъ, завѣдующій дѣлами торговли и промышленности. Въ составъ Комитета входятъ: Товарищъ Министра Финансовъ, Управляющій Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія, по одному представителю Министерствъ Внутреннихъ Дѣлъ, Путей Сообщенія и Государственнаго контроля и дѣлопроизводитель. При вопросахъ касающихся Министерствъ морскаго или военнаго — представители этихъ вѣдомствъ. Къ обязанностямъ Комитета принадлежитъ между прочимъ: рѣшеніе по представленнымъ мѣстными учрежденіями предположеніямъ о назначеніи въ ихъ распоряженіе необходимыхъ для благоустройства порта суммъ; разсмотрѣніе представлений портовыхъ управленій также какъ и другихъ предложеній, которыя Министръ Финансовъ нашелъ бы пужнымъ передать на обсужденіе Комитета — касательно развитія, улучшенія, капитальнаго ремонта и оборудованія портовъ. При обсужденіи этихъ вопросовъ въ Комитетъ приглашаются съ правомъ голоса: Начальникъ даннаго порта и по одному представителю мѣстнаго городского управленія и купечества.

Въ концѣ ноября Рижскій Биржевой Комитетъ получилъ отъ Товарища Министра Финансовъ телеграфное сообщеніе, что засѣданія комитета для обсужденія сдѣланныхъ Рижскимъ городскимъ управленіемъ и Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ представлений относительно назначенія суммъ для землечернательныхъ работъ и другихъ цѣлей, начнутся 1 декабря и что на эти засѣданія приглашается представитель Рижскаго Биржевого Комитета. Вслѣдствіе этого Правитель дѣлъ Биржевого Комитета Н. Э. Крамеръ выѣхалъ 30 ноября 1901 г. въ Петербургъ. Одновременно поѣхалъ въ Петербургъ Рижскій городской голова Г. И. Армитстедъ, какъ представитель городского управленія. Также и въ этотъ разъ его сопровождали городской секретарь и городской старшій инженеръ.

Засѣданія подъ предсѣдательствомъ Тайнаго Совѣтника Ковалевскаго состоялись 1, 3 и 5 декабря. Представителемъ Государственнаго контроля былъ Помощникъ Генераль-Контролера Статскій совѣтникъ Горенко, Министерства Путей сообщенія Ст. Сов. Надпорожскій, Министерства Внутр. Дѣлъ Дѣйств. Ст. Сов. Каталей,

Морскаго Министерства Вице-Адмиралъ Верховскій, Государственнаго Казначейства Директоръ Департамента Дмитріевъ.

Кромѣ того были приглашены въ засѣданія состоящій при Его Высочествѣ Великомъ Князѣ Александрѣ Михайловичѣ капитанъ II ранга Беклемпшевъ и Начальникъ работъ въ Рижскомъ портѣ Дѣйст. Ст. Сов. Константиновъ.

Въ второмъ засѣданіи представитель Государственнаго контроля предложилъ раньше всего обсудить вопросъ, не было-ли бы цѣлесообразнымъ взять у Биржевого Комитета землечерпательныя работы и передать ихъ правительственнымъ органамъ. Представитель Государственнаго контроля основывалъ свое предложеніе на томъ, что подобныя работы въ портѣ не относятся къ кругу вѣдомства Биржевыхъ Комитетовъ, и что теперь чрезвычайно благоприятный моментъ для принятія работъ правительственнымъ учрежденіемъ, такъ какъ съ одной стороны Биржевому Комитету не назначено еще никакихъ суммъ, а съ другой въ распоряженіи казны имѣется большой приобрѣтенный изъ средствъ портовыхъ сборовъ и слѣдовательно принадлежащій ей землечерпательный караванъ.

Очень теплую поддержку встрѣтило это предложеніе со стороны Управляющаго Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія ст. сов. Конкевича.

Представитель Биржевого Комитета указалъ съ своей стороны на то, что взятіе на себя землечерпательныхъ работъ казной совѣмъ не соответствовало бы ея интересамъ. Биржевой Комитетъ работает на водномъ поприщѣ уже почти цѣлое столѣтіе. Благодаря постояннымъ заботамъ о рѣкѣ Двинѣ и неутомимымъ стараніямъ удалось предохранить Двину отъ участи большинства русскихъ рѣкъ, т. е. обмелѣнія. Эти старанія всегда признавались правительствомъ, между прочимъ и недавно при внесеніи новаго проекта. При подобныхъ обстоятельствахъ и имѣя въ виду, что отъ того, что идетъ на пользу Рижскому порту, получаетъ пользу и все государство, представляется не вполне понятнымъ, почему собственно Государственный Контроль желаетъ отнять землечерпательныя работы у Рижскаго Биржевого Комитета. Затѣмъ представитель Рижскаго Биржевого Комитета заявилъ, что часть шаландъ, новыя землечерпательницы и всѣ пароходы — собственность Комитета. При взятіи землечерпательныхъ работъ на себя казна была бы принуждена купить или нанять нужные пароходы и землечерпательницы у Биржевого Комитета, что понятно значительно вздорожило бы землечерпательныя работы, такъ какъ Биржевой Комитетъ, вытѣсненный изъ своего теперешняго положенія, не имѣлъ бы въ будущемъ никакого основанія, отказаться отъ матеріальныхъ выгодъ, которыхъ онъ въ настоящее время не ищетъ.

Въ виду того, что доводы представителя Биржевого Комитета не встрѣтили возраженій и предложеніе статск. совѣт. Горенко и статск. сов. Конкевича не было поддержано, то Комитетъ

перешель, по предложенію предсѣдательствующаго Товарища Министра Финансовъ, къ обсужденію отдѣльныхъ представленныхъ расходовъ. Въ результатѣ просимыя суммы на землечерпательныя работы (190,415 руб.), на содержаніе портовыхъ устройствъ (20,000 руб.), на сооруженіе средняго ряда свай (1320 руб.), субсидія мѣстнымъ спасательнымъ станціямъ (2000 руб.) уплата процентовъ и погашеніе займовъ на постройку Биржевого дома (20,750 руб.), были разрѣшены. На содержаніе навигаціоннаго училища вмѣсто просимыхъ 5000 руб. должны были быть выданы лишь 2500 руб. въ виду предстоящаго въ этомъ году преобразованія училища. Въ случаѣ, если это преобразование не совершится до 1 іюня 1902, то послѣдуетъ ассигнованіе дальнѣйшихъ 2500 руб.

Расходы по предвѣщанію бурь, наблюденіямъ уровня воды и ледохода, также какъ на содержаніе карантиннаго лазарета должны, по постановленію Комитета, производиться впредь мѣстнымъ Начальникомъ порта. Просимая Биржевымъ Комитетомъ сумма въ 500 руб. вычеркнута за заключенія техниковъ. Весьма долгіе дебаты и разъясненія вызвали просимые Биржевымъ Комитетомъ въ его представленіи отъ 10 сентября 1901 г. за № 951 75,000 руб. на плавучій докъ и 85,000 руб. на приобрѣтеніе новыхъ крановъ. Что касается плавучаго дока, то Комитетомъ по портовымъ дѣламъ рѣшено не покрытый еще заемъ изъ кассы Биржевого общества, составлявшій къ концу декабря 1900 г. 67,000 руб., сразу вернуть Биржевому Комитету. Кромѣ того были еще ассигнованы 16,000 руб. на укрѣпленіе береговъ плавучаго дока.

Резервный же капиталъ изъ $\frac{1}{6}\%$ сбора имѣетъ быть зачисленъ полностью въ спеціальныя суммы Комитета по портовымъ дѣламъ.

Что касается 85,000 руб. на приобрѣтеніе подъемныхъ крановъ, то сумма эта разрѣшена Комитету условно, т. е. только въ томъ случаѣ, если Рижское портовое управленіе выскажется за ея назначеніе.

Въ разъясненіе основательнаго требованія около 180,000 руб. за приобрѣтенныя шаланды, представитель Биржевого Комитета въ засѣданіи 5 декабря 1901 г. изложилъ, что для успѣшности землечерпательныхъ работъ и въ виду недостаточности средствъ дноуглубительной кассы, Биржевой Комитетъ приобрѣлъ въ 1893—1895 годахъ 5 желѣзныхъ землечерпательныхъ шаландъ на сумму 91,885 руб. 6 коп. и въ 1896 г. снова 5 желѣзныхъ шаландъ на сумму 89,356 руб., всего слѣдовательно 10 шаландъ на общую сумму 181,241 руб. 6 коп. Эти шаланды были отданы въ безвозмездное пользованіе дноуглубительной кассѣ, при чемъ Биржевой Комитетъ, который всегда строго раздѣлялъ принадлежащее ему имущество отъ всего, что приобрѣтено имъ изъ поступленій портовыхъ сборовъ, имѣлъ въ виду ходатайствовать въ свое время о возвращеніи ему

этой суммы изъ $\frac{1}{6}\%$ сбора такпмъ же образомъ, какъ это произошло въ 1891 г., когда онъ получилъ обратно сдѣланные дноуглубительной кассой займы въ общей сложности 600,369 руб. 28 коп.

Въ настоящее время, когда дальнѣйшее взиманіе и завѣдываніе портовыми сборами отнято у Биржевого Комитета, а также и резервный капиталъ изъ $\frac{1}{6}\%$ сбора имѣетъ быть переданъ Комитету по портовымъ дѣламъ, Биржевой Комитетъ видитъ себя вынужденнымъ, просить о возмѣщеніи названныхъ, произведенныхъ для землечерпательныхъ работъ расходовъ.

Справедливость этого требованія была признана въ принципѣ Комитетомъ по портовымъ дѣламъ, однако въ виду того, что наличность помянутыхъ шаладѣ въ составѣ землечерпательнаго каравана и теперешняя цѣнность шаладѣ могутъ быть опредѣлены лишь мѣстными органами, рѣшено поручить Рижскому портовому управленію разъяснить вопросъ, какъ образовался долгъ Биржевому банку въ 1893 и 1896 годахъ за пріобрѣтенныя 10 шаладѣ для землечерпательныхъ работъ и свое заключеніе относительно покрытія этого долга представить Комитету по портовымъ дѣламъ.

Далѣе Рижскому портовому управленію должно было быть поручено войти въ ближайшее разсмотрѣніе дѣятельности Биржевого Комитета по завѣдыванію гидротехническими сооруженіями, способа дальнѣйшаго завѣдыванія подъемными кранами, плавучимъ докомъ и выполненія новыхъ проектированныхъ Биржевымъ Комитетомъ сооружений при нихъ и представить свое заключеніе и по этому вопросу Комитету по портовымъ дѣламъ.

Какихъ либо правилъ относительно отчетности, завѣдыванія названными суммами, способа ихъ ассигнованія и т. д. Комитетомъ въ его декабрьскихъ засѣданіяхъ не установлено. Офиціальныхъ протоколовъ Биржевымъ Комитетомъ до конца года еще не получено, а также и предусмотрѣнная въ законѣ 1901 г. инструкція для взиманія портовыхъ сборовъ таможенными еще не издана.

в. Контора для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ.

Уже въ отчетѣ за прошлый годъ было сообщено, что 15 января 1901 г. контора для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, по распоряженію управляющаго таможей, насильственно удалена изъ занимаемаго ею дотолѣ помѣщенія, при чемъ все ея обзаведеніе переведено въ перестроенную часть.

31 января 1901 г. Рижскій Биржевой Комитетъ получилъ отъ конторы для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ копію съ протокола засѣданія ея отъ 26 января по поводу вопреки заключенному контракту насильственнаго перемѣщенія названной конторы

управляющимъ таможеню. Контора присоединяла къ этому просьбу принять необходимыя мѣры противъ подобаго недопустительнаго образа дѣйствій. Биржевой Комитетъ былъ однако того мнѣнія, что наибольшее основаніе къ обжалованію дѣйствій управляющаго таможей имѣла городская управа, одинъ изъ членовъ которой состоитъ главнымъ инспекторомъ конторы, и рѣшилъ поэтому, ранѣе принятія извѣстнаго положенія относительно этого вопроса, обождать отзывъ Рижской городской управы. 6 Февраля Рижская городская управа просила Биржевой Комитетъ сообщить ей, какія мѣры онъ предполагаетъ принять по поводу дѣйствій Таможеннаго начальства. На это Биржевой Комитетъ отвѣтилъ, что онъ можетъ лишь вполне поддержать жалобу, которую Городская управа ведшая въ свое время переговоры съ управляющимъ таможей относительно помѣщенія конторы и имѣющая въ лицѣ одного съ своихъ членовъ главный надзоръ за конторою, а слѣдовательно и главную обязанность защищать ея законныя права, подастъ въ департаментъ таможенныхъ сборовъ.

Какіе дальнѣйшіе шаги были сдѣланы въ этомъ дѣлѣ Рижской городской управою, Биржевому Комитету неизвѣстно. Впрочемъ дѣло это сохранило только принципиальное значеніе, такъ какъ съ введеніемъ съ 1 января 1902 г. новаго закона о портовыхъ сборахъ всѣ портовые сборы переданы въ казну, взиманіе ихъ въ будущемъ должно производиться черезъ таможеню и контора для взиманія торгвыхъ корабельныхъ сборовъ имѣетъ слѣдовательно закрыться.

Это предстоящее закрытіе конторы для взиманія сборовъ побудило послѣднюю ходатайствовать передъ Биржевымъ Комитетомъ и Городской управою о назначеніи пенсій и пособій служащимъ въ ней лицамъ.

Вполнѣ признавая справедливость назначенія пенсій или пособій служащимъ въ конторѣ, городская управа встрѣтила однако затрудненія, какъ ею сообщалось Биржевому Комитету отъ 16 октября 1901 г. въ согласованіи предложенной конторой операціи (т. е. выдачи пенсій и пособій со стороны города по зачисленіи принадлежащаго конторѣ капитала въ размѣрѣ 14,300 руб. въ городской пенсіонный капиталъ) съ указаніями городского пенсіоннаго устава, въ виду того, что служащіе конторы не могутъ считаться въ тѣсномъ смыслѣ городскими служащими и что далѣе въ содержаніи конторы, а слѣдовательно и въ образованіи названнаго капитала Рижскій Биржевой Комитетъ участвовалъ въ большемъ нежели городъ размѣрѣ. Вышеизложенныя соображенія побудили Городскую управу просить Рижскій Биржевой Комитетъ, не признаетъ - ли онъ возможнымъ принять на себя выдачу пенсій или пособій остающимся за штатомъ служащимъ конторы на выработанныхъ Главнымъ инспекторомъ конторы основанійхъ или же предпочитаетъ раздѣлить капиталъ между служащими.

По этому вопросу контора для взиманія сборовъ обратилась съ своей стороны непосредственно въ Биржевой Комитетъ. На это Биржевой Комитетъ, послѣ подробнаго обсужденія означеннаго вопроса въ одномъ изъ своихъ засѣданій, отвѣтилъ 22 октября 1901 г. за № 1095, что назначеніе пенсій служащимъ въ конторѣ или выдача имъ пособій представляется Биржевому Комитету безусловно желательнымъ, но что съ другой стороны слѣдуетъ замѣтить, что согласно существующимъ постановленіямъ, за ними не можетъ быть признано права на полученіе пенсіи изъ средствъ Биржевого Комитета. Въ случаѣ принятія капитала въ размѣрѣ 14,300 руб. съ соединеннымъ съ тѣмъ обязательствомъ выплачиванія пенсій, капиталъ этотъ имѣлъ бы быть присоединенъ къ общему пенсіонному фонду или образовать особую пенсіонную кассу для означенныхъ служащихъ, для каковой кассы должны были бы быть еще выработаны новыя пенсіонныя правила. Во всякомъ случаѣ это могло бы повести въ будущемъ къ проволочкамъ и затрудненіямъ, которыя Биржевой Комитетъ желаетъ избѣгать.

Чтобы отклонить поэтому всякія обязательства и легко могуція выйти изъ нихъ недоразумѣнія, Биржевой комитетъ предпочелъ бы или купить для вышеупомянутыхъ служащихъ, или для ихъ вдовъ пожизненную ренту въ одномъ изъ страховыхъ обществъ, при чемъ основаніемъ должны были служить предложенные конторою размѣры пенсій или вознагражденій, или же раздѣлить капиталъ между служащими. По принципиальномъ рѣшеніи вопроса можно будетъ уже покончить съ подробностями соглашенія конторы съ Городской управою и Биржевымъ Комитетомъ.

4 декабря послѣдовалъ отвѣтъ конторы, изъ котораго оказывалось, что правленіе конторы по разнымъ причинамъ сомнѣвалось въ цѣлесообразности покупки пожизненной ренты передачей капитала одному изъ страховыхъ обществъ. Служащіе въ конторѣ выразили съ своей стороны желаніе, чтобы вмѣсто назначенія имъ пенсій или пособій, образовавшійся съ теченіемъ времени изъ остатковъ капиталъ былъ раздѣленъ между ними соотвѣтственно продолжительности срока ихъ службы и размѣру получавшагося ими содержанія.

Рѣшенія этого вопроса въ томъ или другомъ смыслѣ до конца года еще не послѣдовало.

2. Торговые и промысловые налоги.

Въ половинѣ марта 1901 г. состоялись въ Петербургѣ засѣданія Особаго Присутствія по Государственному промысловому налогу, на которыя приглашенъ былъ также въ качествѣ представителя Рижскаго Биржевого Комитета М. ф. Гейманъ. На этихъ засѣданіяхъ должны

были между прочимъ обсуждаться: вопросъ объ измѣненіи основаній для обложенія лѣсной промышленности и вопросъ объ обложеніи промысловыхъ занятій банковыми предпріятіями и вообще денежными операціями. Далѣе Присутствіе по промысловому налогу должно было рассмотретьъ предполагаемое на 1901 г. распредѣленіе дополнительнаго раскладочнаго сбора на различныя губерніи и области имперіи. Изъ доклада вице-предсѣдателя ф. Геймана Биржевой Комитетъ узналъ, что вопросъ объ обложеніи лѣсной промышленности былъ отложенъ. При совѣщаніи о распредѣленіи раскладочнаго сбора оказалось, что средній доходъ предпріятій подлежащихъ раскладочному сбору составляетъ въ Лифляндской губерніи всего 2,51, такъ что она занимаетъ въ этомъ отношеніи второе мѣсто среди 73 губерній, между тѣмъ какъ средній процентный размѣръ обложенія сравнительно очень высокій (2,17) и по высотѣ обложенія Лифляндія занимаетъ третье мѣсто. Предполагается поэтому уменьшить сумму обложенія, составляющую 255,000 руб. на 15,000 руб.

II. Портовые и судоходныя дѣла.

3. Портовые сооруженія.

а. Морскія дамбы.

Замощеніе Магнусгольмской морской дамбы было исправлено гдѣ этого требовалось на семь ея протяженіи. Поврежденныя мѣста въ каменныхъ стѣнахъ исправлены и изготовлены 8 каменныхъ блоковъ у маленькаго маяка, изъ которыхъ 6 перемѣщены къ концу свайной стѣны и соединены между собой каменной кладкой.

Поправки на западномъ молѣ производились обычнымъ образомъ. Каменная насыпь на рѣчной сторонѣ фашинной дамбы была въ нѣкоторыхъ мѣстахъ возобновлена и защитные блоки уравниены каменной кладкой. Часть оградныхъ свай у виѣшной стороны дамбы должна была на сторонѣ рѣки быть замѣнена новыми брусьями.

Дамба Ветцаке потребовала лишь самаго незначительнаго ремонта.

Каменная облицовка форты Кометской дамбы должна была быть разобрана въ 4-хъ мѣстахъ, и камни вновь вложены и заштукатурены цементной штукатуркой. Откосъ къ сторонѣ зимней гавани покрытъ на протяженіи 200 сажень дерномъ.

Въ сторожевыхъ домахъ на Магнусгольмѣ и у Ветцаке произведены необходимыя поправки.

Расходы по ремонту морскихъ дамбъ составили въ 1901 году 8325 руб. 20 коп.

б. Работы по регулированію рѣки Двины.

аа. Новыя сооруженія.

1) Принадлежащая Министерству Путей Сообщенія землечерпательница „Перновъ“ работала съ начала мая до второй половины іюля у отверстія дамбы STU, чтобы удалить песчаные наносы изъ фарватера, ведущаго въ Красную Двину. До конца августа она углубляла проходъ и была затѣмъ переведена Портовымъ управленіемъ въ р. Аа, гдѣ она оставалась до конца рабочаго сезона.

2) Принадлежащая Министерству Путей Сообщенія морская землечерпательница „А. ф. Бетихеръ“ была пущена въ дѣло 11 мая на восточной сторонѣ бара, гдѣ она работала до конца мѣсяца, послѣ чего вычерпывала у моловъ и выше рѣчнаго устья тянущіяся въ правой сторонѣ рѣчнаго русла большія мели противъ впаденія рѣки Аа, въ каковой чрезвычайно успѣшной ея работѣ ей помогали 4 землечерпательныя шаланды Биржевого Комитета.

3) Устроенное въ послѣдніе годы на южномъ концѣ Больдерааской дамбы мѣсто для построекъ управленія портовыми работами продолжало обдѣлываться, при чемъ не только продолжались насыпныя и планировочныя работы, но и постройка начатыхъ зданій.

4) Въ 1900 г. была возобновлена часть нагрузныхъ мостковъ, построенныхъ передъ стѣпой набережной гавань дамбы въ Больдерааскомъ портѣ. Въ теченіи прошлаго лѣта работа эта продолжена и окончена.

5) Между 1 и 2, также какъ между 7 и 8 Волерстофскими перемычками владѣлецъ прилегающаго берега г. Зеебергъ устроилъ легкіе больверки, засыпанные сзади пескомъ. Для этой цѣли была предоставлена часть гранта съ землечерпательницъ Биржевого Комитета.

бб. Ремонтныя работы.

Ремонтъ сооруженій для регулированія р. Двины, еще не принятыхъ Городскимъ Управленіемъ въ свое завѣдываніе, былъ произведенъ въ 1901 г. Управленіемъ работъ въ портѣ.

Весьма значительная работа была произведена для исправленія Больдерааской свайной дамбы, гдѣ на большихъ протяженіяхъ пришлось вынуть камни изъ дамбы, чтобы выправить свайныя стѣны и затѣмъ снова укрѣпить ихъ, заложивъ опять камнями и замостивъ дамбу.

2) Изъ принятыхъ Городскимъ Управленіемъ сооруженій для регулированія рѣки, дамба CDE потребовала значительныхъ работъ. Передъ наружной свайной стѣной ея въ верхнемъ концѣ образовались весной 1900 г. углубленія, имѣвшія послѣдствіемъ провалъ каменной насыпки на большія протяженія. Послѣ того какъ углубленія на

рѣчной сторонѣ верхней части дамбы уже осенью 1900 г. были засыпаны грантомъ, пришлось въ этомъ году перейти къ остальнымъ работамъ по исправленію дамбы.

ев. Передача готовыхъ сооружений Городскому Управленію.

Въ 1901 г. не было передано городу въ завѣдываніе никакихъ сооружений для регулированія р. Двины.

в. Проекты улучшенія устья р. Двины.

Въ 1901 г. глубина воды на песчаныхъ меляхъ передъ и около устья Двины была измѣрена управленіемъ портовыми работами.

Оказалось, какъ и раньше, что отлагающіяся передъ устьемъ рѣки песчанья массы увеличиваются и баръ все удлиняется. Къ пріобрѣтенной Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1898 г. морской землечерпательницѣ „А. ф. Бетихеръ“ присоединилась въ 1901 году принадлежащая Биржевому Комитету морская землечерпательница „Рига“, и обѣ имѣютъ назначеніе содѣйствовать работамъ морской землечерпательницы „Двина“ въ устьѣ и передъ устьемъ рѣки. Если эта работа будетъ успѣшна — въ 1901 году глубина на барѣ въ первый разъ доведена на всемъ его протяженіи до 24 футовъ — то дальнѣйшей отстройки моловъ не предполагается.

г. Устройство Андреевскаго полуострова.

Для производства предварительныхъ работъ по устройству Андреевскаго полуострова и составленія проекта, который долженъ примкнуть къ приводимому съ прошлой весны въ исполненіе проекту экспортной гавани, Городское Управленіе просило о назначеніи чужныхъ для того средствъ изъ портовыхъ сборовъ. Хотя эти средства не были тотчасъ разрѣшены, слѣдуетъ тѣмъ не менѣе ожидать, что необходимость этого ассигнованія будетъ признана.

д. Сухая Двина.

Углубленный путь въ „Сухой Двинѣ“ хорошо удержался при стокѣ весенняго половодья и не потребовалъ никакихъ распоряженій.

4. Землечерпательныя работы.

а. Работы землечерпательныхъ машинъ въ 1901 году.

Ледоходъ на Двинѣ начался около Риги 23 Марта и слѣдовавшее затѣмъ половодье достигло 8 апрѣля у города наивысшаго

своего уровня. Хотя весенняя вода въ верхнемъ теченіи рѣки поднялась очень высоко — у Витебска на 30 фут., у Двинска и Крейцбурга на 26 фут. выше нормальнаго — стокъ ея, въ предѣлахъ Рижскаго порта прошелъ относительно спокойно и равномерно. Спаденіе воды совершилось очень медленно, такъ что Двина лишь въ концѣ Апрѣля дошла у Риги до обычнаго своего уровня 4,5 фут. по градштоку близъ желѣзнодорожнаго моста.

Послѣ спаденія воды оказалось при промѣрахъ, что глубина фарватера отъ амбаровъ въ Московскомъ форштадтѣ до понтоннаго моста сохранилась въ 20 футовъ за исключеніемъ одного мѣста въ проходѣ Желѣзнодорожнаго моста (14¹/₂ фута) и ниже моста (19 фут.) Имѣющій глубину 22 футовъ фарватеръ у города отъ понтоннаго моста почти до элеватора, какъ и въ послѣдніе года, обмелѣлъ сильнѣе вдоль набережной (дойдя до 18 фут.) чѣмъ на западной сторонѣ до 20 фут.) фарватеръ вдоль дамбъ АВ и СDE, глубиною въ 20 фут. въ нынѣшнемъ году имѣлъ глубину, на 1 футъ меньшую но удержался гораздо лучше чѣмъ въ предъидущемъ году. Гавани позади дамбъ АВ, СDE и FG имѣющія глубину въ 20 футовъ, оказались мельче на 1 до 2 футовъ, также и Подерааская бухта, гдѣ по сторонамъ вода имѣла отъ 18¹/₂ до 19 футовъ глубины.

Въ фарватерѣ между Верхнимъ Подераа и Бѣлой церковью, углубленномъ на 24 фута оказались мѣста въ 22 фута, а у Волерсгофа и въ Нижнемъ Подераа глубина еще болѣе уменьшилась. Въ Старомъ и Новомъ Мюльграбенѣ не было найдено никакихъ измѣненій.

На протяженіи между Бѣлой церковью и устьемъ глубина въ 24 фута сохранилась очень хорошо, но обмелѣніе рѣки снова произошло ниже впаденія Гаппаксъ - Грабена, тамъ гдѣ направленіе фарватера переходитъ отъ одного берега къ другому.

Первыя обмѣленія на барѣ показались въ началѣ апрѣля. Глубина въ 24 фута уменьшилась къ половинѣ мѣсяца на восточной сторонѣ до 19, на западной сторонѣ до 20 футовъ.

Какъ только теченіе это позволило, землечерпательница „Двина“ начала 25 апрѣля углубленіе бара; 27 апрѣля ей въ помощь была дана землечерпательница „Большераа.“ Благодаря рѣдко благопріятной погодѣ эта рѣчная землечерпательница могла работать чрезвычайно успѣшно, такъ что уже 18 мая суда могли пользоваться глубиною воды въ 21 футъ, 6 июня — въ 22 фута а 6 іюля — въ 24 фута. Съ 14 іюля землечерпательница „Большераа“ была снова употребляема для работъ въ рѣкѣ. 27 іюля на всемъ барѣ на ширинѣ 50 сажень глубина воды доведена была до 24 футовъ.

Выше устья землечерпательныя работы продолжались на правой сторонѣ рѣчнаго русла для удаленія большой песчаной мели, которая постепенно движется внизъ по теченію и землечерпательницами „Двина“ и „Большераа“ вычерпано 6170 куб. саж. гранта. Главная

же работа была выполнена здѣсь казенной землечерпательницей „А. Ф. Бетхеръ“, которая одна вычерпала 28,000 куб. саж. земли. Для возможно успѣшнаго использованія этой землечерпательницы въ распоряженіе ея въ теченіи многихъ мѣсяцевъ были предоставлены 4 большія землечерпательныя шаланды Биржеваго Комитета.

Работы по углубленію фарватера въ портѣ 6 іюня на-столько были подвинуты, что суда могли пользоваться глубиною въ 22 фута вплоть до города. Глубина въ 24 фута между Верхнимъ Подераа и Ринушомъ, глубина въ 20 футовъ въ фарватерѣ у Митавскаго форштадта и позади дамбъ АВ и EG не могла въ этомъ году быть восстановлена. Также остались мели у желѣзнодорожнаго моста, на городской сторонѣ, передъ сельдянымъ буяномъ и въ Подерааской бухтѣ.

Землечерпательныя работы начались 16 апрѣля и кончились 24 октября. Работы отдѣльныхъ землечерпательницъ распредѣляются по времени и мѣсту слѣдующимъ образомъ:

Землечерпательница „Густавъ“ углубила съ 1 мая по 11 іюня въ входѣ въ гавань позади дамбы АВ доведя глубину до 19 футовъ, работала затѣмъ до 21 іюля передъ Андреевской дамбою и до 24 Августа передъ таможенной набережной. Послѣ того, какъ она работала 4 дня на мели передъ замкомъ, она была переведена 29 Августа къ верхней оконечности Андреевскаго полуострова, гдѣ она оставалась до 15 сентября. Съ 17 сентября по 19 октября она употреблялась для углубленія гавани позади дамбы СDE. Съ 20 по 23 октября она выполняла небольшую работу у фортъ-Кометской дамбы.

Землечерпательница „Двина“ начала 25 апрѣля углубленіе бара на восточной сторонѣ, была черезъ 2 дня переведена на западную сторону, гдѣ и работала до 10 іюня. Съ 8 по 15 мая она бездѣйствовала вслѣдствіе починки. Съ 11 іюня по 16 іюня землечерпательница углубляла восточную часть бара и окончила затѣмъ работу на западной сторонѣ его до 27 іюля. Въ тоже время, въ теченіе нѣсколькихъ бурныхъ дней землечерпательница употреблялась для срытія мелей выше устья Двины. Съ 28 іюля по 26 сентября она углубляла гавань въ Больдераа и входъ нее, послѣ чего она продолжала съ 27 сентября по 20 октября начатую на мѣляхъ выше устья рѣки работу.

Землечерпательница „Циклопъ“ углубляла съ 16 по 29 апрѣля короткое пространство въ Новомъ - Мюльграбенѣ, а съ 30 апрѣля до 5 іюня фарватеръ при Нижнемъ-Подераа на протяженіи приблизительно 1 версты. 5 іюня она была переведена къ городу и поставлена на работу передъ таможенной набережной. Послѣ того, какъ она углубила лѣвую сторону фарватера до верхней оконечности набережной она продолжала въ іюлѣ работу вверхъ по рѣкѣ. 13 іюля ее пришлось отвести для ичинокъ въ зимнюю гавань, гдѣ она оставалась до 30 іюля. Вслѣдъ затѣмъ „Циклопъ“ углублялъ до

27 августа фарватеръ ниже устья Гаппаксъ-Грабена, а затѣмъ до 1 сентября короткое протяженіе передъ берегомъ Верхняго Шодераа.

Землечерпательница „Больдераа“ углубляла съ 23 по 27 апрѣля Больдерааскую гавань и ушла потомъ на баръ, гдѣ продолжала работу до 14 іюля. Впродолженіи этого времени она употреблялась въ немногіе бурные дни для расширенія фарватера въ восточной сторонѣ Двины, ниже впаденія р. Аа и затѣмъ съ 18 іюня для углубленія фарватера ниже впаденія Гаппаксъ-Грабена. 14 іюля землечерпательница подошла къ городу и работала передъ набережной. Съ 10 сентября она углубляла входъ въ портъ позади дамбы CDE и съ 11 по 15 сентября пространство приблизительно въ 125 сажень длины у Волерсгофа.

Землечерпательница „Мюльграбенъ“ была употребляема при работахъ въ экспортной гавани послѣ того какъ она проработала одинъ день въ Новомъ-Мюльграбенѣ.

Производительность землечерпательницъ видна изъ слѣдующей таблицы :

Землечерпательница	Находилась въ дѣйствиіи дней	Работала	Вычерпала куб. саж.	Средняя дневная производительность въ куб. саж.	Высшая дневная производительность въ куб. саж.
Густавъ	176	143 дня или 1689 часовъ	11,996	83,9	146 1 день
Двина	172	134 дня или 1161 часовъ	16,938	126,4	320 1 день
		изъ нихъ въ морѣ: 68 дней или 623 часа	9,156	134,6	
Циклопъ	118	100 дней или 1248 часовъ	24,705	247,0	506 1 день
Больдераа	145	117 дней или 1166 часовъ изъ нихъ въ морѣ: 33 дня или 368 часовъ	8,470	256,6	384 2 дня
Мюльграбенъ	2	1 день или 10 часовъ	192	192	192 1 день
Всѣ 5 землечерпательн.	613	495 дней	81,456	950	

Вычерпано было 5-ю землечерпательницами :					
На барѣ . . .	землечерп.	Двина	въ 68	дней	9,158 куб.-саж.
тамъ-же	"	Большераа	" 33	"	8,470 "
При входѣ въ Большерааскую гавань и въ Большерааской гавани . .	"	Двина	" 47	"	5,849 "
Въ Большерааск. гавани . .	"	Большераа	" 5	"	1,040 "
тамъ-же	"	Густавъ	" 3	"	86 "
Около Большерааской свайной дамбы на восточной мели .	"	Двина	" 19	"	1,931 "
тамъ-же	"	Большераа	" 17	"	4,239 "
Ниже устья Гап-паксъ-Грабена .	"	Большераа	" 9	"	2,187 "
тамъ-же	"	Циклопъ	" 23	"	5,216 "
Въ Новомъ-Мюльграбенѣ .	"	Мюльграбенъ	" 1	"	192 "
тамъ-же	"	Циклопъ	" 11	"	1,106 "
У Нижняго Подераа . . .	"	"	" 28	"	8,766 "
У Волерсгофа .	"	Большераа	" 6	"	1,492 "
У Верхняго Подераа . . .	"	Циклопъ	" 5	"	704 "
У Верхней оконечности Андреевскаго полуострова . .	"	Густавъ	" 15	"	1,150 "
Передъ Андреевск. дамбой .	"	"	" 33	"	3,534 "
Передъ таможенной набережной .	"	"	" 28	"	2,068 "
тамъ-же	"	Циклопъ	" 23	"	6,198 "
На мели передъ замкомъ . .	"	Густавъ	" 4	"	270 "
Передъ городск. набережной .	"	Циклопъ	" 10	"	2,715 "
тамъ-же	"	Большераа	" 26	"	5,631 "
При входѣ въ гавань позади дамбы CDE .	"	"	" 21	"	4,566 "

Позади дамбы			
CDE . . . землечерп. Густавъ	въ 26 дней	1,703 куб.-саж.	
При входѣ въ			
позади дамбы АВ	„ „ „ 34 „	3,185 „	
			81,456 куб.-саж.

Изъ этого количества 96 саженой было выгружено у нижняго конца Андреевскаго полуострова и 2892 куб. саж. позади дамбы Малый Илькенешъ за 4597 руб. 80 коп., 2982 куб. саж. было выгружено для постройки экспортной гавани и 5556 куб. саж. сплавлено тамъ-же рефулерами на берегъ. 1618 куб. саж. было отдано для насыпей въ Новомъ Мюльграбенѣ и между перемычками на Спильвѣ. 1150 куб. саж. земли были проданы какъ строительный грантъ за 596 руб. и 64 куб. саж. отдано даромъ на суда въ качествѣ баласта. Остатокъ вычерпанной земли — 67098 куб. саж. — былъ вывезенъ въ море и вываленъ вправо отъ устья р. Двины.

Землечерпательныя работы Биржевого Комитета стоили въ 1901 г. — 203,999 руб. 85 коп., каковая сумма составляется изъ слѣдующихъ статей:

I. Жалованья и поденная плата . . .	руб. 49,048 47
II. Каменный уголь	„ 13,616 96
III. Расходы по производству	„ 8,300 48
IV. Инвентарь и расходы по содержанію . . .	„ 89,032 57
V. Разныя издержки	„ 8,120 78
VI. За буксировку :	
пароходу „Симсонъ“ . . .	руб. 4,828 50
„ „Геркулесъ“ . . .	„ 3,971 50
„ „Гермаркъ“ . . .	„ 10,853 —
„ „Цандеръ“ . . .	„ 12,426 —
„ „Руд-Керковиусъ“ . . .	„ 8,484 50
„ „Планета“ . . .	„ 5,688 50
„ „Комета“ . . .	„ 2,304 —
	„ 48,556 —
	р. 216,675 26

за вычетомъ :

Дохода за проданный грантъ .	руб. 596 —
Денегъ полученныхъ за леченіе	„ 142 75
„ „ отъ пла-	
вуч. дока за разн. матеріалъ	„ 717 50
Денегъ полученныхъ отъ пор-	
товаго управленія за наемъ	
шаландъ	„ 1,085 67
Денегъ, полученныхъ отъ	
экспортной гавани за поль-	
зованіе кузницей	„ 79 70

Денегъ, полученныхъ за проданные 3 шаланды и старыя машины и котель съ землечерпательницы „Двина“ . . руб. 8,900 —

Денегъ, полученныхъ отъ верфи „Конрадъ“ за употребленный материалъ и представленныхъ при испытаніяхъ рефулера рабочихъ „ 1,152 59

руб. 12,675 41

Руб. 203,999 85

б. Землечерпательный караванъ и пароходы.

1) Къ землечерпательному каравану принадлежать приобрѣтенныя на счетъ дноуглубительной кассы паровыя землечерпательницы „Густавъ“, „Двина“, „Циклопъ“ и „Больдераа“;

18 желѣзн. шаландъ вмѣстимостью 6 куб.-саж. №№ 1—18;

5 „ „ „ 10 „ №№ 19, 20, 21, 35 и 36;

13 „ „ „ 13 „ №№ 29—34 и 37—43;

1 „ шаланда для угля № 24;

1 „ шаланда съ кузницей.

2) Порученный акціонерному обществу Рижской судостроительной верфи и машиннаго завода Ланге и Сынъ заказъ въ 19,900 руб. 2 новыхъ и паровыхъ машинъ для землечерпательницы „Двина“ долженъ былъ быть сданъ до 1 марта 1901 г., запоздалъ однако до 23 марта. При произведенномъ 4 іюня испытаніи оказалось, что хотя съ того времени, какъ землечерпательница была пущена въ ходъ, т. е. съ 25 апрѣля устранены различныя недостатки въ ея устройствѣ, послѣдніе все таки еще не совсѣмъ исчезли. Биржевой Комитетъ потребовалъ поэтому въ отношеніи отъ 9 іюня за № 642 отъ правленія судостроительной верфи, чтобъ она на свой счетъ исправила возможно скорѣе эти недостатки и опредѣлилъ, согласно контракту, пеню за запоздалую поставку въ размѣрѣ 2,200 руб.

Въ письмѣ отъ 19 іюня правленіе просило о сложеніи пени. Делегация по землечерпательнымъ работамъ разсмотрѣвъ приведенныя причины занозданія высказалась однако 28 іюня за исключеніе лишь части штрафныхъ денегъ, а именно предложила предъявить требованіе въ 1,100 руб. въ виду того, что 11 рабочихъ дней фактически были потеряны, а пеня была договорена въ 100 руб. за каждый день запозданія.

Послѣ того какъ судостроительная верфь Ланге и Сынъ 4 іюля снова обратилась къ Биржевому Комитету съ просьбой сложить съ нея всю пеню, Биржевой Комитетъ рѣшилъ 9 августа исполнить эту

просьбу, при чемъ онъ однако снова подтвердлъ, что не признаетъ за верфью никакого законнаго права на получение обратно штрафныхъ денегъ, но лишь снисходя къ просьбѣ завода отказывается въ видѣ исключенія въ этомъ спеціальному случаѣ отъ удержанія пени.

Доставленный весной 1900 года Русскимъ электрическимъ обществомъ „Уніонъ“ электрической моторъ для землечерпательницы „Двина“ не могъ, согласно докладу машиннаго инженера Флейшера, быть принятъ раньше устраненія разныхъ неисправностей. Зимой 1901 г. все устройство было подвергнуто осмотру и положеніе мотора измѣнено въ томъ отношеніи, что онъ былъ изолированъ введеннымъ кожаннымъ соединеніемъ отъ настоящей машины, получившей затѣмъ лучшую постановку. Послѣ того, какъ землечерпательница работала до конца октября, произведено было въ присутствіи адъюнкта профессора Осмидова въ теченіи нѣсколькихъ часовъ испытаніе и осмотръ мотора и послѣдній признанъ удовлетворительнымъ и принятъ отъ общества Уніонъ.

Въ письмѣ отъ 24 ноября Русское электрическое общество „Уніонъ“ просило объ уплатѣ счета въ 1,735 руб. такъ какъ производство при устройствѣ мотора непредусмотрѣнныхъ въ смѣтѣ измѣненій вызвало расходы въ размѣрѣ названной суммы. Въ своемъ отвѣтѣ отъ 11 декабря за № 1299 Биржевой Комитетъ указалъ на то, что по контракту общество „Уніонъ“ было обязано всѣ недостатки, произошедшіе во время срока гарантіи, благодаря плохому матеріалу, неисправной или неподходящей конструкціи исправить безвозмездно, также какъ замѣнить негодныя части новыми. Хотя поэтому ходатайство общества лишено всякаго законнаго основанія, тѣмъ не менѣе Биржевой Комитетъ, въ виду справедливости нѣкоторыхъ заявленій, взялъ на себя часть причиненныхъ Уніону измѣненіями расходовъ, а именно въ размѣрѣ 850 руб. въ предположеніи, что общество откажется отъ всякихъ дальнѣйшихъ требованій.

3) Перестройка землечерпательницы „Больдераа“, принятой на себя Больдерааскимъ машиннымъ заводомъ, была произведена зимой и окончена въ срокъ.

4) Службу при землечерпательницахъ несли буксирные пароходы „Симсонъ“, „Геркулесъ“, „Гернмаркъ“, „Цандеръ“, „Руд. Керковиусъ“, „Планета“ и „Комета“.

в. Переписка съ управленіемъ крѣпости Усть-Двинскъ относительно землечерпательныхъ работъ у казеннаго кабеля.

По сообщенію багермейстера Герлахъ проложенный въ Двинѣ между фортъ-кометскою дамбою и островомъ Магнусгольмъ подводный кабель былъ порванъ землечерпательницею „Двина“. Произошло это

отъ того, что кабель лежалъ не по линіи обоихъ находящихся въ рѣкѣ значковъ, а образовалъ изгибъ, приблизительно на 20 саж. ниже линіи. По установкѣ командиромъ лоцмановъ, которому неизвѣстно было невѣрное положеніе кабеля, на этомъ мѣстѣ землечерпательницы, черпаки послѣдней зацѣпили за кабель и порвали его. Работа землечерпательницы была пріостановлена и о произошедшемъ сообщено коменданту крѣпости Усть-Двинскъ Биржевымъ Комитетомъ съ предложеніемъ уплатить расходы по исправленію кабеля.

По порученію коменданта начальникъ инженернаго управленія крѣпости Усть-Двинскъ отвѣчалъ на это отношеніемъ отъ 15 августа за № 1746 слѣдующее :

„Отзывомъ отъ 15 января сего года за № 97, мною сообщено было Лоцъ-Командиру Общества Рижскихъ лоцмановъ, что 13 января Инженернымъ вѣдомствомъ черезъ р. Двину проложенъ новый подводный кабель для сообщенія крѣпости съ островомъ Магнусгольмомъ и что положеніе и направленіе кабеля, обозначено на обоихъ берегахъ кабельными столбами и кабельными сигналами въ 50 саж. выше и ниже линіи проложеннаго кабеля. Сообщая о семъ, я просилъ распоряженіе Лоцъ-Командира о возложеніи на лоцмановъ обязанности наблюдать, чтобы торговые суда и пароходы не забрасывали якорей въ предѣлахъ воднаго пространства, обозначеннаго кабельными сигналами.

О воспрещеніи забрасывать якоря ближе 50 сажень выше и ниже линіи кабеля и о привлеченіи виновныхъ въ нарушеніи сего къ отвѣтственности, Комендантомъ крѣпости было сообщено Капитану надъ Рижскимъ Портомъ въ отзывѣ отъ 15 того-же января за № 110.

Изъ вышеизложеннаго видно, что Лоцъ-командиръ былъ хорошо освѣдомленъ о воспрещеніи становиться на якорѣ ближе 50 саж. выше и ниже линіи кабеля, обозначенной на самой поверхности воды четырьмя вѣхами на мертвыхъ якоряхъ; тѣмъ болѣе онъ не имѣлъ права производить землечерпательныя работы въ означенномъ водномъ пространствѣ, не предъувѣдомивъ объ этомъ вѣренное мнѣ управленіе, которое приняло-бы мѣры къ точному опредѣленію положенія кабеля и указало-бы Лоцъ-Командиру мѣры, необходимыя для сохраненія въ цѣлости кабеля при землечерпательныхъ работахъ вблизи расположенія кабеля. Изъ этого видно, что разрывъ кабеля произошелъ по винѣ Лоцъ-Командира, отнесшагося безъ вниманія къ моему сообщенію 15 января за № 97. Нынѣ кабель исправленъ по моему распоряженію Главнымъ механикомъ Рижскаго-Ночтово-Телеграфнаго округа и послѣ представленія имъ счета стоимости этой работы, таковой счетъ будетъ предъявленъ Рижскому Биржевому Комитету для уплаты по принадлежности.

Во избѣжаніе порчи кабеля на будущее время, прошу Биржевой Комитетъ подтвердить съ своей стороны Лоцъ-Командиру о воспрещеніи забрасывать якоря и становиться на якорѣ въ предѣлахъ воднаго пространства, обозначеннаго на берегахъ р. Двины кабельными сигналами, а въ случаѣ необходимости производства въ этомъ пространствѣ землечерпательныхъ работъ, сообщать о семъ во вѣренное мнѣ управленіе до начала работъ.“

По уплатѣ Биржевымъ Комитетомъ присланнаго ему счета въ 79 руб. за починку кабеля и извѣщенія инженернаго управленія черезъ багермейстера о возобновленіи дноуглубительныхъ работъ, послѣднія въ половинѣ октября были снова продолжены и окончены землечерпательницей „Густавъ“.

31 октября за № 2341 крѣпостное инженерное управленіе сообщило Биржевому Комитету, что кабель снова поврежденъ землечерпательницами Биржевого Комитета и просило послѣдній, въ случаѣ еслибы въ будущемъ оказалось необходимымъ производить землечерпательныя работы въ обозначенной кабельными значками водной площади, вовремя его объ этомъ увѣдомить и не раньше приступать къ работамъ, какъ послѣ появленія на мѣстѣ работъ инженернаго офицера пазваннаго управленія. Въ тоже время Биржевому Комитету сообщалось, что починка кабеля будетъ ему поставлена въ счетъ согласно показаніямъ Рижскаго Почтово-Телеграфнаго округа.

Въ виду того, что ни лоцъ-командиръ, ни багермейстеръ ничего не знали объ этомъ произведенномъ якобы землечерпательницей Биржевого Комитета въ октябрѣ мѣсяцѣ поврежденіи кабеля, Биржевой Комитетъ отвѣтилъ въ отношеніи отъ 10 ноября за № 1195 слѣдующее :

„Въ отвѣтъ на отношеніе отъ 31 октября с. г. за № 2341 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь увѣдомить крѣпостное управленіе, что о произведенныхъ въ октябрѣ землечерпательныхъ работахъ въ водномъ пространствѣ обозначенномъ кабельными сигналами, инженерному управленію сообщено было до начала работъ; что, какъ это управленію также извѣстно, на время производства работъ кабель былъ поднятъ на лодкахъ и былъ затѣмъ погруженъ въ воду только послѣ окончанія работъ; что такимъ образомъ поврежденія кабеля, имѣвшія мѣсто въ октябрѣ, не могли быть причинены землечерпательницами Биржевого Комитета, а сдѣланы скорѣе якорями частныхъ судовъ и что поэтому, какъ само собою разумѣется, Биржевой Комитетъ не можетъ па себя принять отвѣтственности за поврежденія причиненныя кабелю чужими ему не принадлежащими судами.“

Вслѣдъ за тѣмъ инженерное управленіе переслало при отношеніи отъ 19 ноября 1901 г. за № 2514 счетъ старшаго механика Рижскаго почтово-телеграфнаго округа и просилъ Биржевой Комитетъ уплатить ему 104 р. 25 к. за починку кабеля, такъ какъ изъ приложеннаго

доклада старшаго механика явствуетъ, что поврежденія кабеля произошли отъ зацѣпки его якоремъ во время работы землечерпательницы.

Въ представленіи старшаго механика отъ 14 ноября 1901 г. за № 150 сообщалось, что поврежденіе кабеля произошло отъ зацѣпленія его якоремъ, на что указываютъ слѣды на мѣстѣ спайки; вслѣдствіе этого кабель былъ нѣсколько вытянутъ, но спайка кабельной брони осталась цѣла; разорваны были 2 гутаперчевые провода на разстояніи 10 дюймовъ отъ мѣста спайки, третій проводъ находился въ соединеніи съ землей. Починка произведена 19 октября, но кабель, по просьбѣ капитана Герлахъ, не опущенъ въ воду, а оставленъ въ лодкѣ, такъ какъ на этомъ мѣстѣ должна была работать землечерпательница. Что затѣмъ произошло съ кабелемъ ему неизвѣстно, потому что рабочіе на землечерпательницѣ взялись онустить кабель; вѣроятно кабель снова былъ зацѣпленъ якоремъ и вытянутъ наружу, на что указываетъ образующее уголь искривленіе кабеля и царапина на кабельной бронѣ въ этомъ мѣстѣ. Мѣсто спайки представляетъ вообще слабое мѣсто у кабеля и опасность поврежденія черезъ зацѣпленіе якоремъ здѣсь наибольшая. Вторая починка была произведена 23 октября совершенно тѣмъ-же образомъ; кабель работаетъ до сихъ поръ, по и теперь можно опасаться рястяженія его какимъ нибудь якоремъ.

Въ своемъ отвѣтѣ отъ 24 ноября за № 1236 Биржевой Комитетъ указалъ на то, что ни показаніями старшаго механика, ни какими либо другими обстоятельствами не доказывается вѣрность предположенія, что якорь одной изъ землечерпательницъ Биржевого Комитета повредилъ въ октябрѣ кабель. Гораздо болѣе вѣроятности, что поврежденіе причинено якоремъ какого-либо судна, такъ какъ землечерпательницы бросаютъ свои якоря не на самомъ мѣстѣ работы, а на значительномъ разстояніи. Биржевой Комитетъ не считалъ себя при подобныхъ обстоятельствахъ обязаннымъ нести расходы по починкѣ кабеля.

г. Столкновенія между пароходами и землечерпательницами.

24 мая 1901 г. между Бременскимъ пароходомъ „Цересъ“ и самоотвозной землечерпательницей „Двина“ произошло столкновеніе, о которомъ капитаномъ землечерпательницы А. Майбаумъ былъ сдѣланъ Биржевому Комитету подробный докладъ. Изъ послѣдняго Биржевой Комитетъ вынесъ впечатлѣніе, что вину столкновешія слѣдуетъ приписать Бременскому пароходу.

Произведенной присяжными досмотрщиками судовъ оцѣнкой поврежденій было установлено, что расходъ по исправленію землечерпательницы слѣдуетъ опредѣлить въ 1260 руб., между тѣмъ какъ

фирма П. Боригольдъ и Ко. оцѣнила поврежденія полученныя пароходомъ „Цересь“ въ 3208 руб. и требовала отъ Биржевого Комитета возмѣщенія названной суммы. Въ заключеніе обѣ стороны помирились на томъ, что каждая сама должна нести издержки по ремонту своего судна.

Далѣе 7 сентября во время сильнаго тумана произошло столкновение между пассажирскимъ пароходомъ „Ваза“, принадлежащимъ фирмѣ Гансъ Дидр. Шмидтъ въ Перновѣ и работавшей въ Двинѣ у Андреевскаго полуострова землечерпательницей „Густавъ“, при чемъ послѣдняя потерпѣла значительныя поврежденія. Изъ произведеннаго портовымъ управленіемъ слѣдствія оказывалось, что капитанъ землечерпательницы Яковъ Мюллеръ не исполнилъ предписанныхъ въ ст. 15 п. 2 д. Высочайше утвержденныхъ 19 іюня 1897 г. правилъ для иредупрежденія столкновеній между судами, а именно правило ежеминутно по крайней мѣрѣ въ теченіи 5 секундъ давать сигналы колоколомъ. Вслѣдствіе этого Капитанъ надъ портомъ видѣлъ себя вынужденнымъ привлечь капитана землечерпательницы Мюллера, какъ виновнаго въ столкновеніи, въ установленномъ порядкѣ къ отвѣтственности. Но такъ какъ изъ отчета инженера Флейшера Биржевой Комитетъ усмотрѣлъ, что приведенный капитаномъ надъ портомъ § правилъ 1897 г. для иредупрежденія столкновеній между судами не можетъ быть примѣненъ къ данному случаю, то онъ поручилъ инженеру Флейшеру заняться этимъ дѣломъ какъ для защиты обвиняемаго капитана землечерпательницы, такъ и для выясненія вообще вопроса сигнализациі на землечерпательницахъ во время работы. Доклада по этому дѣлу инженеромъ Флейшеромъ еще не сдѣлано.

д. Правила для Рижскаго порта для предупреденія столкновеній между землечерпательницами и другими судами.

По поводу вышеупомянутаго столкновения парохода „Цересь“ съ самоотвозной землечерпательницей „Двина“, при которомъ въ первую минуту готовы были приписать вину лоцману ведущему пароходъ, Биржевой Комитетъ обратился 18 іюня 1901 г. за № 673 къ Капитану надъ Рижскимъ портомъ съ просьбою утвердить изданныя въ свое время бывшимъ командиромъ лоцмановъ правила или же издать отъ себя въ установленномъ порядкѣ обязательныя постановленія для предупреденія столкновеній въ предѣлахъ р. Двины. Правила лоцъ-командира Шимана отъ 17 мая 1881 г. гласили:

„Постановленіе подлежащее строгому исполненію со стороны внутренней и наружной стражи Рижскихъ лоцмановъ.

Какъ только землечерпательница „Двина“ установлена на барѣ, суда могутъ быть вводимы черезъ барѣ лишь въ томъ случаѣ, если землечерпательница зашвартована или если она вышла въ море, чтобы выбросить поднятый песокъ; чтобы объ этомъ дать знать лоцману во всякое время, на флагштокѣ землечерпательницы будетъ поднять большой русскій флагъ; пока этотъ флагъ будетъ развѣваться, ни одно судно не должно пройти барѣ. Если землечерпательница зашвартована, то свободный путь указывается черными шарами или спусканіемъ таковыхъ.“

Въ отвѣтъ своемъ отъ 4-го Іюля 1901 г. за № 1518 Капитанъ надъ портомъ высказалъ, что онъ счптаетъ названныя правила командира лоцмановъ Шимана въ настоящее время не довольно полными и одновременно съ симъ переслалъ Биржевому Комитету вновь составленныя имъ для руководства лоцмановъ и управляющихъ землечерпательницами въ Рижскомъ портѣ слѣдующія правила.

„Правила для паровыхъ землечерпательныхъ машинъ, работающихъ на фарватерѣ Рижскаго порта, которыя при помощи собственной машины выбрасываютъ грузъ въ море или въ мѣста, назначенныя для свалки различнаго балласта.

І. Землечерпательная паровая машина, работающая въ гавани или на барѣ, и желающая идти въ указанное мѣсто съ цѣлью выбросить балластъ, (оставляя мѣсто швартовки брошенными буями отъ якорей) обязана приблизительно за десять минутъ до отхода выкинуть русскій флагъ, какъ знакъ того, что она готова тронуться съ мѣста. Въ такомъ случаѣ другія суда не должны проходить мимо и пересѣкать дорогу выходящей землечерпательницѣ, а выжидать пока она не придетъ въ движеніе.

Примѣчаніе а. Въ моментъ отхода съ мѣста стоянки землечерпательная паровая машина обязана немедленно спустить русскій флагъ, со спускомъ коего названная машина подлежитъ правиламъ, существующимъ для всѣхъ маневрирующихъ судовъ. Въ случаѣ если флагъ своевременно не будетъ спущенъ при дальнѣйшемъ слѣдованіи, то наложенное запрещеніе прохода всѣмъ прочимъ и встрѣчнымъ судамъ теряетъ свою силу.

б. Флагъ вывѣшивается никакъ не ранѣе указанныхъ выше десяти минутъ, въ противномъ случаѣ это можетъ препятствовать правильному движенію судоходства.

в. Флагъ не дозволяется вывѣшивать на землечерпательницѣ, когда другое судно находится въ близкомъ разстояніи, такъ какъ послѣднее не будетъ имѣть времени и мѣста очистить дорогу землечерпательной машинѣ.

§ 2. Выгрузивъ весь грузъ и при надобности возвратиться къ новой или прежней стоянкѣ работъ, землечерпательная машина обя-

зала снова вывѣсить русскій флагъ, приблизительно за десять минутъ до прихода къ мѣсту своего назначенія. Съ поднятiемъ флага судамъ воспрещается проходить мимо, а слѣдуетъ выждать окончательнаго причала. По окончанiи швартовки землечерпательная машина обязана немедленно спустить флагъ и этимъ открыть путь къ безпрепятственному движенiю судовъ.

§ 3. Если паровая землечерпательная машина, или такая же машина безъ парового двигателя во время стоянки или во время работы имѣють вывѣшенный на одной сторонѣ шаръ, то судамъ воспрещается проходъ со стороны землечерпательницы, съ которой вывѣшенъ шаръ, если же шары вывѣшены съ обѣихъ сторонъ землечерпательныхъ машинъ, то проходъ судамъ временно совершенно прекращенъ. Сигнальные шары обязательно должны быть вывѣшиваемы заблаговременно и ни въ какомъ случаѣ не тогда, когда уже не въ состоянiи исполнить требуемыхъ маневровъ. Несвоевременная подача сигналовъ не должна считаться обязательною для судовъ.

§ 4. Всѣ суда должны заблаговременно уменьшать ходъ, чтобы при проходѣ возлѣ землечерпательныхъ машинъ идти тихимъ ходомъ и никакимъ образомъ не затруднять работы на названныхъ машинахъ и не причинять никакихъ поврежденiй.

§ 5. Между послѣднимъ буюмъ и буюмъ колоколомъ, а также въ морѣ, гдѣ глубина воды значительна и проходъ судовъ повсемѣстно возможенъ, землечерпательныя машины подлежатъ общимъ правламъ судоходства.“

За симъ Биржевой Комитетъ обратился къ Капитану надъ портомъ 14 iюля 1901 г. за № 783 съ слѣдующимъ отношенiемъ :

„Отношенiемъ отъ 4 iюля с. г. за № 1518 Вашему Превосходительству угодно было препроводить Рижскому Биржевому Комитету копію составленныхъ Вами въ повой редакціи постановленiй при проходѣ лоцманами судовъ мимо землечерпательныхъ машинъ, работающих на фарватерѣ р. Двины. Принося Вашему Превосходительству искреннюю благодарность за столь быстрое и благосклонное исполненiе его просьбы объ изданiи соотвѣтствующихъ правилъ, Биржевой Комитетъ вмѣстѣ съ симъ покорнѣйше проситъ Ваше Превосходительство не отказать дополнить прим. а § 1 этихъ постановленiй, въ силу котораго землечерпательница въ моментъ отхода съ мѣста стоянки обязана немедленно спустить русскій флагъ, указанiемъ на то, что во время прохода черезъ баръ флагъ долженъ быть поднять. Это требованiе, чтобы во время прохода землечерпательницы черезъ баръ другія суда не проходили мимо или не пересѣкали бы дорогу выходящей землечерпательницы, оправдалось бы незначительной шириною фарватера.

Примѣчанiе а къ § 1 гласило бы въ такомъ случаѣ: „Въ моментъ отхода съ мѣста стоянки въ рѣкѣ землечерпательная машина

обязана немедленно спустить русскій флагъ, со спускомъ коего названная машина подлежитъ правиламъ, существующимъ для всѣхъ маневрирующихъ судовъ. Во время прохода черезъ баръ, флагъ долженъ быть опять поднять.

Соотвѣтственно тому должно быть добавлено въ § 2 послѣ словъ „къ мѣсту своего назначенія“ машина обязана вывѣсить флагъ также во время прохода черезъ баръ.“

Затѣмъ Биржевой Комитетъ имѣетъ честь ходатайствовать передъ Вашимъ Превосходительствомъ, дать § 5 правилъ слѣдующую редакцію: „Начиная съ буя въ морѣ гдѣ глубина воды значительна и проходъ судовъ повсемѣстно возможенъ, землечерпательныя машины подлежатъ общимъ правиламъ судоходства.“

Это сравнительно незначительное измѣненіе означеннаго § способствовало бы, по мнѣнію Биржевого Комитета, въ значительной степени въ будущемъ благополучному разрѣшенію всѣхъ дѣлъ, могущихъ возникнуть при несоблюденіи землечерпательницами или лоцманами входящихъ и выходящихъ судовъ означенныхъ правилъ.“

На эту бумагу отвѣта со стороны Капитана надъ портомъ до конца года не послѣдовало.

5. Постройка Рижской желѣзнодорожной гавани.

Согласно первоначальному распредѣленію работъ на первый строительный годъ производительность землечерпательныхъ работъ предполагалась въ 50,000 куб. саж., и Биржевой Комитетъ рассчиталъ соотвѣтственно этому число и размѣръ имѣющихъ быть пріобрѣтенными землечерпательныхъ аппаратовъ.

Изъ назначенныхъ для перваго періода постройки 300,000 руб. благодаря болѣе низкой цѣнѣ, по которой Биржевой Комитетъ взялъ на себя работы, оказалась свободной сумма въ 62,500 руб., которая по постановленію Министерства Путей Сообщенія, должна была быть употреблена на дальпѣйшія землечерпательныя работы. Согласно предложенной Биржевымъ Комитетомъ цѣнѣ 2 р. 75 к. за куб. саж. означенная сумма соотвѣтствовала лишней работѣ въ размѣрѣ около 23,000 куб. саж. Было очевидно, что выполненіе предъявляемаго требованія, по которому должно было быть вычерпано въ общей сложности около 73,000 куб. саж. земли представлялось нелегкимъ, тѣмъ болѣе, что заказанная Биржевымъ Комитетомъ черпаконосная землечерпательница могла быть употреблена въ дѣло лишь въ началѣ юня и новый сплавляющій аппаратъ, рефулеръ, не выказалъ ожидаемой производительности. Пришлось поэтому для увеличенія производительности наличныхъ машинъ перейти на ночную работу съ двойнымъ составомъ рабочихъ, а также подумать о пріобрѣтеніи новыхъ аппаратовъ.

Послѣ того какъ многократныя старанія купить или нанять рефулеры остались безуспѣшными, было рѣшено изъ старыхъ машинъ и котловъ землечерпательницы „Двина“ и изъ запаснаго насоса рефулера I составить сплавливающій аппаратъ и поставить его на 2 желѣзныя шаланды. Работа эта была поручена фирмѣ Ланге и Сынъ и окончена ею въ іюнѣ мѣсяцѣ.

Такъ какъ необходимыхъ для этого третьяго рефулера сплавливающихъ трубъ не имѣлось, то 33 трубы были наняты у Управленія работъ въ портѣ за ежегодную плату въ 350 рублей.

Для производства обширныхъ земляныхъ работъ заключенъ былъ съ подрядчикомъ И. Порешъ контрактъ на поставку нужныхъ рабочихъ силъ до 90 человекъ въ день.

Относительно построекъ уже раньше было вождено въ соглашеніе съ многолѣтнимъ подрядчикомъ Биржевого Комитета Августомъ Руецъ, съ которымъ 20 апрѣля былъ заключенъ окончательный контрактъ.

Въ качествѣ помощника руководящаго постройкой инженера Биржевого Комитета былъ опредѣленъ съ 1 мая 1901 г. инженеръ Г. фонъ Мальмъ.

Отношеніемъ отъ 1 марта за № 216 Начальникъ работъ въ Рижскомъ портѣ просилъ Биржевой Комитетъ, представить ему имѣющее быть выбраннымъ согласно ст. 20 контракта отъ 20 января промышленное свидѣтельство въ возможно скоромъ времени, такъ какъ таковое на основаніи ст. 64 Положенія о Государственномъ Промысловомъ Налогѣ подлежало выборкѣ уже въ январѣ мѣсяцѣ. При этомъ онъ обращалъ вниманіе Биржевого Комитета на то, что вся переписка Биржевого Комитета съ Управленіемъ работъ въ портѣ, по сколько она касается производимыхъ Комитетомъ въ качествѣ подрядчика работъ, подлежитъ оплатѣ гербовымъ сборомъ.

Биржевой Комитетъ отвѣтилъ на это 9 марта отчетнаго года за № 269 слѣдующее :

„Вслѣдствіе отношенія отъ 1 марта с. г. за № 216 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь увѣдомить Ваше Превосходительство, что, по его мнѣнію, онъ къ выборкѣ промышленнаго свидѣтельства не обязанъ въ силу слѣдующихъ соображеній :

На основаніи ст. 6 п. 5 Положенія о государственномъ промышленномъ налогѣ налогу этому не подлежатъ предпріятія, содержащія земскими, городскими и сословными учрежденіями въ видахъ общественнаго благоустройства, какъ папр. по содержанію пристаней и портовъ. Въ инструкціи о примѣненіи Положенія о государственномъ промышленномъ налогѣ сказано, что признакомъ для льготы служить общественная цѣль учрежденія или предпріятія.

Какъ Вашему Превосходительству хорошо извѣстно, цѣль принятыхъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ, т. е. сословнымъ учрежденіемъ, работъ составляетъ общественное благоустройство, а не

коммерческая выгода. Рижскій Биржевой Комитетъ, какъ представитель мѣстнаго купечества, принимая на себя обязательство выполнения работъ для устройства Рижской желѣзнодорожной гавани, работаетъ не только въ интересахъ мѣстнаго купечества, но и на пользу государства.

Въ заключеніе Биржевой Комитетъ долгомъ считаетъ сообщить Вашему Превосходительству, что Министерствомъ Финансовъ еще въ 1880 г. указано было, „что Биржевой Комитетъ, какъ представитель биржевого купечества, каждый членъ котораго уплачиваетъ уже торговыя пошлины по своимъ оборотамъ, не можетъ быть привлеченъ къ выборкѣ особаго свидѣтельства на свое имя.“

Въ томъ-же смыслѣ высказалось Министерство Финансовъ и въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1893 г. по поводу возбужденнаго Лифляндской Контрольной Палатою вопроса о привлеченіи Биржевого Комитета къ уплатѣ гильдейскихъ пошлинъ.“

На это послѣдовалъ отъ Начальника работъ въ Рижскомъ портѣ 28 марта за № 313 отвѣтъ, въ которомъ говорилось, что приведенная Биржевымъ Комитетомъ ст. 6, п. 5 къ настоящему случаю примѣнена быть не можетъ, „такъ какъ сданныя Комитету работы по устройству выше названной гавани остались за нимъ послѣ конкуренціи въ цѣнахъ, участіе въ коей Биржевой Комитетъ принялъ на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и всякій другой конкурентъ.“ Въ виду сего Биржевой Комитетъ приглашался ускорить доставленіемъ надлежащаго — по суммѣ договора — промысловаго свидѣтельства, а равно потребнаго количества гербовыхъ марокъ для оплаты ими поступившихъ въ Управленіе работъ бумагъ, касающихся принятыхъ Биржевымъ Комитетомъ на себя въ качествѣ подрядчика работъ.

Биржевой Комитетъ рѣшилъ, согласно желанію Управленія портовыхъ работъ снабжать гербовыми марками всѣ бумаги, касающіяся принятой имъ на себя постройки экспортной гавани, но одновременно съ симъ обратиться для разъясненія этого вопроса въ Министерство Финансовъ. Это послѣдовало въ слѣдующемъ представленіи отъ 10 апрѣля п. г. за № 406 въ Отдѣлѣ Торговли Министерства Финансовъ :

„На основаніи п. 5 ст. 6 Положенія о государственномъ Промысловомъ Налогѣ всѣ предпріятія, содержимыя сословными учрежденіями въ видахъ благоустройства пристаней и портовъ государственному промысловому налогу не подлежатъ. Въ изданной же Министерствомъ Финансовъ инструкціи о примѣненіи вышеназваннаго Положенія разъяснено, что признакомъ для допущенія этой льготы должна служить общественная цѣль учрежденія или содержанія означеннаго предпріятія.

Руководствуясь означеннымъ законоположеніемъ и имѣя въ виду, что цѣль предпрінимаемыхъ Биржевымъ Комитетомъ на основаніи контракта заключеннаго 20 Января с. г. съ Министерствомъ Путей

Сообщенія землечерпательныхъ и другихъ работъ въ желѣзнодорожной гавани, благоустройство Рижскаго порта, слѣдовательно общественная цѣль, Рижскій Биржевой Комитетъ полагалъ, что означенное предпріятіе не возлагаетъ на него обязательства выборки промысловаго свидѣтельства. Между тѣмъ Начальникъ работъ въ Рижскомъ портѣ предложилъ Рижскому Биржевому Комитету представить ему промысловое свидѣтельство, а также снабдить всю переписку Комитета съ управленіемъ работъ, имѣющую предметомъ работы, принятія Биржевымъ Комитетомъ, установленнымъ гербовымъ сборомъ.

Вслѣдствіе сего Биржевой Комитетъ имѣетъ честь обратиться въ Отдѣлъ Торговли съ всепокорнѣйшею просьбою не отказать въ соотвѣтствующемъ разъясненіи возникшаго вопроса.

При семъ Рижскій Биржевой Комитетъ считаетъ нужнымъ почтительнѣйше обратитъ благосклонное вниманіе Отдѣла на нижеслѣдующія обстоятельства.

Заключивъ 20 Января с. г. съ Министерствомъ Путей Сообщенія вышеупомянутый контрактъ по производству работъ по портовымъ сооруженіямъ для желѣзнодорожнаго узла въ г. Ригѣ, Биржевой Комитетъ имѣлъ въ виду не личную выгоду, а общественную пользу, доказательствомъ чего могутъ служить предложенныя имъ низкія цѣны, что и было причиною предпочтенія его Министерствомъ другимъ предпринимателямъ. Стоя постоянно на стражѣ интересовъ Рижской торговли и Рижскаго судоходства, Комитетъ счелъ своимъ долгомъ и на этотъ разъ, когда явилась необходимость съ возможной скоростью соединить рельсовый путь съ портомъ, предложить свои услуги правительству, хотя бы и съ принесеніемъ матеріальныхъ жертвъ. Получивъ работы на торгахъ, онъ принималъ однако въ нихъ участіе не какъ частный предприниматель преслѣдующій лишь коммерческія выгоды, а какъ представитель Рижскаго Биржевого купечества, работающаго уже много лѣтъ для блага первокласснаго портоваго города Имнеріи и принимающаго участіе въ заботахъ правительства объ улучшеніи сего порта. Для Рижскаго Биржеваго Комитета, какъ само собою разумѣется, не важно уплатить или не уплатить нѣсколько сотъ рублей, а важно сохраненіе прежняго положенія, въ силу котораго онъ по сіе время производя порученныя ему правительствомъ работы въ портѣ, никогда не былъ приноравленъ къ частному подрядчику. Онъ тѣмъ болѣе считаетъ себя въ правѣ отказать отъ выборки промысловаго свидѣтельства, такъ какъ въ свое время самимъ Министерствомъ (см. отношеніе Департамента Торговли и Мануфактуръ отъ 12. Сентября 1880 за № 6962) разъяснено было, что Биржевой Комитетъ, какъ представитель Биржеваго купечества, каждый членъ котораго уплачиваетъ уже торговья пошлины по своимъ оборотамъ, не можетъ бытъ привлеченъ къ выборкѣ особаго свидѣтельства на свое имя.

Затѣмъ Начальнику работъ въ портѣ было сообщено 14-го Іюня за № 664, что вопросъ о выборкѣ промысловаго свидѣтельства находится по сіе время въ разсмотрѣніи Министерства Финансовъ. Въ виду сего Биржевой Комитетъ не считаетъ себя обязаннымъ впредь до надлежащаго выясненія сего дѣла выбирать промысловое свидѣтельство, но находить тѣмъ не менѣе возможнымъ представить въ управленіе цѣнную бумагу въ 200 руб. каковыя деньги могутъ служить обезпеченіемъ выборки Биржевымъ Комитетомъ промысловаго свидѣтельства, коль скоро Министерствомъ будетъ признано, что ст. 6 и 5 Положенія о государственномъ промысловомъ налогѣ не можетъ быть примѣнена къ работамъ Биржевого Комитета въ желѣзнодорожной гавани.

Рѣшенія Министерства Финансовъ до конца 1901 года не послѣдовало. Предложенный Биржевымъ Комитетомъ для временнаго рѣшенія этого вопроса способъ принять Начальникомъ работъ по устройству порта и употреблялся пока при послѣдующихъ контрактахъ.

Отношеніемъ отъ 25-го Мая за № 576 Начальникъ работъ въ портѣ пригласилъ Биржевой Комитетъ принять участіе въ торгахъ на постройку свайной дамбы длиною въ 80 саж. и соединительной дамбы съ старымъ бульваркомъ Андреевскаго полуострова, каковыя сооруженія должны были служить для отдѣленія бассейна новой гавани отъ р. Двины. Устройство ихъ еще въ этомъ году имѣло особую важность, такъ какъ они должны были образовать защиту насыпей на Меллерсгофѣ отъ половодья будущей весной.

Одновременно съ этими сооруженіями должна была быть отдана при соблюденіи извѣстныхъ условий поставка 150 бутовыхъ массивовъ для будущихъ береговыхъ стѣнъ въ бассейнѣ.

26-го Мая Биржевой Комитетъ подалъ свое заявленіе.

30-го Мая за № 579 Начальникъ работъ въ портѣ сообщилъ Биржевому Комитету, что послѣднему отдано производство означенныхъ работъ. 9-го Іюня контрактъ по нимъ былъ подписанъ Предсѣдателемъ консуломъ Н. Фенгеръ.

14-го Іюля за № 803 получено было Биржевымъ Комитетомъ слѣдующее предложеніе Начальника работъ въ портѣ:

„Статьей первой договора, заключеннаго 9 Іюня с. г. съ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ, предусмтрѣна потребность изготовленія 150 штукъ бутовыхъ массивовъ и оговорено, что, буде Начальникъ работъ найдетъ необходимымъ изготовленіе означенныхъ массивовъ, то выдастъ Биржевому Комитету надлежащій о семъ нарядъ до 15 Іюля с. г.

Въ виду ограниченности рабочей территоріи, каковую предполагаю отвести для вышеозначенной работы по изготовленію массивовъ, обуславливающей потребность требовать укладку массивовъ по высотѣ въ три ряда, то для выясненія означеннаго обстоятельства я велъ переговоры съ Распорядителемъ работъ отъ Рижскаго Биржевого Комитета Инженеромъ Флейшеромъ и исполнителемъ работъ отъ Коми-

тета г. Руэтцомъ о средствахъ, конми располагаетъ Биржевой Комитетъ для производства означенныхъ работъ. Переговорами этими выяснено, что Рижскій Биржевой Комитетъ полагаетъ приобрѣсти или арендовать къ открытію навигаціи будущаго года одинъ плавучій кранъ, способный подымать вышеназванные массивы и переставлять ихъ въ указанныя мѣста на мѣстѣ склада.

По сему, буде Рижскій Биржевой Комитетъ найдетъ возможнымъ подтвердить миѣ въ непродолжительномъ времени о его предположеніи имѣть потребный кранъ, годный для работы съ массивами, то въ такомъ случаѣ съ своей стороны, имѣю честь покорнѣйше просить приступить къ исполненію статьи первой договора, по вопросу объ изготовленіи 150 штукъ бутовыхъ массивовъ, причемъ сообщая, что рабочая территория для изготовленія массивовъ назначается на полуостровѣ Меллерсгофъ на протяженіи береговой линіи участка А.“

Биржевой Комитетъ отвѣчалъ 30 іюня 1901 г. за № 825 слѣдующее :

„На предложеніе Вашего Превосходительства отъ 14 іюля с. г. за № 803 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь Васъ увѣдомить, что Рижскій Биржевой Комитетъ дѣйствительно полагаетъ приобрѣсти или арендовать къ открытію навигаціи будущаго года одинъ плавучій кранъ способный подымать массивы и переставлять ихъ въ указанныя Вашимъ Превосходительствомъ мѣста однако при условіи, чтобы мѣста установки массивовъ были доступны плавучему доку.“

Въ виду означеннаго рѣшенія Биржевого Комитета были начаты переговоры какъ съ подрядчикомъ П. А. Борейша относительно возможнаго приобрѣтенія, находящагося въ его владѣніи стараго 40 тоннаго крана, такъ и съ фирмами Нагель и Кемпъ въ Гамбургѣ и Ланге и Сыцъ въ Ригѣ относительно поставки большаго плавучаго крана силою отъ 50 до 75 тоннъ. Переговоры эти не привели однако пока ни къ какому результату.

Между тѣмъ Начальникомъ работъ 21 апрѣля за № 407 было потребовано измѣненіе рабочей программы, состоявшее въ томъ, что раньше всего должно было быть произведено углубленіе не входа въ бассейнъ новой гавани, а расположеннаго подъ каменной дамбой участка 3 длиною въ 80 футовъ, дабы постройка этой дамбы, необходимой для защиты имѣющихъ быть сдѣланными насыпей, могла быть окончена уже въ этомъ году. Биржевой Комитетъ на это согласился однако подъ условіемъ, чтобы поднятая на участкѣ 3 земля вывезена была въ море и замѣнена иломъ съ рѣчныхъ землечерпательницъ, углублявшихъ фарватеръ.

Послѣ опредѣленія вѣхами Управляющимъ работъ въ портѣ границъ бассейна началась трасировка профилей, по которымъ должны были быть произведены промѣры и нивелировка ирредназначенныхъ для сооруженія гавани сухопутной и водной площадей. Наступленіе ледо-

хода въ концѣ марта задержало начало означенныхъ работъ до 10 апрѣля; съ этого же времени онѣ продолжались съ возможной поспѣшностью, такъ что землечерпательныя работы могли быть начаты тотчасъ по стокѣ половодья въ концѣ апрѣля.

а. Землечерпательныя и намывныя работы.

Согласно составленной уже въ февралѣ и представленной Начальнику работъ въ портѣ программѣ работъ предполагалось раньше всего устроить достуиъ для шаландъ къ мѣстамъ работы внутри района къ югу отъ проектированнаго бассейна гавани, чтобы имѣть возможность приняться сначала за насыпку болѣе отдаленныхъ отъ него пространствъ. Работа эта естественно выпадала на долю землечерпательницы „Мюльграбенъ“. Но такъ какъ послѣдняя, согласно желанію портоваго управленія, занялась раньше всего углубленіемъ участка 3 и должна была проложить въ немъ ровъ на глубинѣ 27 фут. для постройки тамъ свайной дамбы въ 80 саж. въ длину, то чтобы выиграть время пришлось употребить рефулеръ I, чтобы проложить въ качествѣ землесоса путь въ бассейнъ, хотя найденная тамъ почва оказалась совсѣмъ не подходящей для подобной машины. Черезъ почву проходили многочисленныя толстыя горизонтальныя слои ила совладать съ которыми оказалось для землесоса трудной и медленной работой. Между слоями ила находились массы различныхъ древесныхъ отбросовъ, также и камни, засорявшіе отверстіе землесосной трубы, которую приходилось часто поднимать, чтобъ отъ нихъ очистить. Очистка землесоса производилась вначалѣ руками, позднѣе употреблялась специально для этого устроенная корзина. Въ послѣдней встрѣчались камни въ 2—3' величиной, которые закрывали отверстіе трубы и затѣмъ выводились наружу.

Съ такимъ трудомъ вычерпанная земля была помощью сплавляющаго трубопровода сплавлена на участокъ I, расположенный на южной оконечности Меллерсгофа около желѣзной дороги элеватора. Здѣсь перемѣщеніе трубъ причинило большія затрудненія, такъ какъ ихъ пришлось перенести черезъ не глубокую водную площадь съ болотистымъ дномъ, но которой можно было двигаться лишь на плоткахъ. Трубы были укрѣплены на длинномъ, рядѣ деревянныхъ колодъ, установка которыхъ потребовала очень много времени.

Скоро явилось новое затрудненіе. Поднятая при землечерпаніи илистая почва дѣлала воду въ бассейнѣ до того мутной, что представлялось опаснымъ употреблять ее для котловъ, и для этой цѣли приходилось ежедневно доставлять большія лодки, полныя свѣжей водой изъ Двины въ желѣзнодорожную гавань, для снабженія водой котловъ и машинъ. Позднѣе съ этой цѣлью были построены особыя шаланды.

Если уже при этихъ работахъ было очевидно, что здѣшніе рабочіе къ нимъ не привычны, то на первомъ же участкѣ для силавливанія обстоятельство это дало себя еще больше чувствовать. Обнесеніе плотиною и правильное направленіе сильной водяной струи, передвигающей въ одипъ часъ водяную массу въ 300 куб. саж. съ сравнительно незначительной примѣсью песка казалось едва разрѣшимой задачей, которая осложнялась ограниченностью первоначально находившагося въ распоряженіи пространства, а также мелкозернистостью почвы, сильно перемѣшанной съ иломъ. Почти ежедневно происходившіе прорывы плотинъ задерживали работу рефулера и причиняли продолжительныя въ ней прерывы. Лишь 5 іюня рефулеръ проложилъ себѣ путь до профили 34, гдѣ онъ имѣлъ быть окончательно установленъ. Отсюда ему предстояло произвести насыпку южной части территоріи.

Проложенный рефулеромъ путь былъ узокъ и неровенъ. Поэтому землечерпательница „Мюльграбенъ,“ окончившая между тѣмъ углубленіе участка 3 была употреблена на его расширеніе и углубленіе. Вычерпанная земля была сначала помощью построеннаго для этой цѣли длиннаго желоба высыпана на будущемъ восточномъ и сѣверовосточномъ берегу бассейна, чѣмъ сбережены расходы при выгрузкѣ изъ шаландъ. Затѣмъ землечерпательница и рефулеръ были непосредственно соединены между собой и вычерпанная первой земля насыпалась вторымъ на берегъ. Для этой цѣли съ боку бассейна гавани былъ устроенъ участокъ 2, обнимающій площадь земли между желѣзной дорогой элеватора и линіей съ юго-западнаго конца бассейна приблизительно до восточнаго угла сельдяного буяна.

Окончаніе главнаго рабочаго пути продолжалось до 6 іюля; лишь тогда рефулеръ I могъ занять свое постоянное мѣсто стоянки.

Употребляемые здѣсь рефулеры такъ устроены, что они въ состояніи съ одной стороны всасывать почву помощью сосуна и сплавливать поднятую землю на берегъ, а съ другой стороны и непосредственно гнать на берегъ землю вываливаемую черпаконосной землечерпательницей въ особый, находящійся въ корпусѣ рефулера мусорный ящикъ. При послѣднемъ способѣ плавучіе проводы требуютъ весьма значительной длины для того, чтобы дозволить достаточную подвижность землечерпательницы, что при значительномъ протяженіи площади работъ потребовало бы пріобрѣтенія очень большаго количества сплавливающихъ проводовъ. Длинные же проводы, особенно кожаные рукава, безъ которыхъ нельзя обойтись при плавучихъ проводахъ и которые образуютъ связь между понтовыми элементами, представляютъ большое сопротивленіе значительно тормозящее производительность машинъ. Всѣ эти соображенія повели къ отдачѣ предпочтенія способу установки на мѣстѣ рефулеровъ. При послѣднемъ способѣ подъ рефулеромъ устраивается возможно глубокая

яма, въ которую опускается сосунъ. Нагруженный пескомъ изъ черпаконосной землечерпательницы шаланды прикрѣпляются капатами падъ отверстіемъ ямы для сосуна и постепенно спускаютъ свое содержимое черезъ клапаны во днѣ въ яму, изъ которой оно высасывается рефулеромъ съ помощью сосуна. Нагнетательная труба поднимается тотчасъ съ борта рефулера вверхъ и по плавучимъ подмосткамъ кратчайшимъ путемъ проводится на берегъ и прикрѣпляется къ неподвижному береговому проводу. При подобномъ способѣ достаточно 2—3 кожаныхъ рукавовъ, чтобы обезпечить рефулеру, во вниманіе къ измѣнчивости уровня воды, требуемую подвижность. При такой работѣ и начальный пунктъ берегового провода менѣе всего подверженъ измѣненіямъ. При устьѣ трубопровода примѣняется деревянный желобъ для лучшаго раздѣленія почвы.

Въ виду того, что для сплавливающихъ работъ нельзя было найти на мѣстѣ умѣлаго персопала, делегація нашла цѣлесообразнымъ пригласить на 1½ мѣсяца на службу голландскаго багермейстера, который руководилъ приѣмкой рефулера II. Указанія его сдѣлали возможнымъ мало по малу приучить команду на землечерпательницахъ къ новой работѣ.

Хотя примѣненіе защищенныхъ проволочною сѣтью кожаныхъ рукавовъ, какъ выше указано, сокращено до крайней степени, тѣмъ не менѣе въ этомъ году изъ 69 рукавовъ 16 штукъ совершенно износились; 17 могутъ быть употреблены для починки другихъ рукавовъ, такъ что осталось лишь 36, частью попорченныхъ, но еще годящихся къ употребленію рукавовъ. Лучшими оказались доставленные верфью Конрадъ рукава французскаго происхожденія.

Производительность рефулера была сначала крайне неудовлетворительна. Пока онъ работалъ въ качествѣ землесоса, она равнялась едва 100 куб. саж. ежедневно. Только послѣ того, какъ земля стала подвозиться ему въ шаландахъ, производительность возрасла до 200 куб. саж., когда песокъ имѣлъ требуемую чистоту, что однако встрѣчалось рѣдко. Если почва на сѣверной оконечности бассейна была очень нечиста, то составъ ея по направленію къ югу еще ухудшился. Въ особенности тѣ части Андреевскаго полуострова, которыя слѣдовало удалить, заключали въ своихъ верхнихъ слояхъ такое количество опилокъ, остатковъ досокъ, фашинъ и тому подобн. примѣсей, что приходилось подумать первоначально объ очисткѣ почвы. Для этой цѣли въ латки землечерпательницы „Мюльграбенъ“ были вдѣланы желѣзныя рѣшетки. Этимъ способомъ удалось удалить болѣе крупные куски, но и эти решетки засорились, такъ что производительность черпаконосной землечерпательницы уменьшилась. Лишь послѣ преодоленія всѣхъ этихъ трудностей производительность рефулеровъ могла быть увеличена среднимъ числомъ до 400 куб. саж. въ 20 часовъ.

4-го Іюня и рефулеръ II былъ пущенъ въ дѣло. Послѣдній предпринялъ сначала проложеніе пути къ сѣверной оконечности наноса вдоль Меллерсгофа и могъ окончить эту работу съ помощью землечерпательницы Мюльграбенъ приблизительно до 6-го Іюля, послѣ чего онъ началъ насыпку окруженнаго за это время валами участка 3 на Меллерсгофъ. Землечерпательница Мюльграбенъ должна была устроить еще стоянку для прибывшей между тѣмъ землечерпательницы „Рига“ и могла наконецъ 19-го Іюля начать углубленіе бассейна съ рѣчной стороны и именно на участкѣ 4. Лишь въ половинѣ Іюля были окончены необходимыя для правильнаго производства постройки гавани подготовительныя работы. Не смотря на то, что всѣ машины работали безъ существеннаго перерыва, общая производительность составляла за это время, вслѣдствіе вышеупомянутыхъ трудностей, не болѣе какъ около 15,000 куб. саж. Чтобы нагнать хотя бы часть запоздалой работы и употребить всѣ мѣры къ выполненію принятыхъ на себя обязательствъ, Биржевой Комитетъ рѣшилъ съ 12-го Іюня производить работу и днемъ и ночью.

Число рабочихъ увеличено въ $1\frac{1}{2}$ раза между тѣмъ какъ число машинистовъ удвоено. Для освѣщенія участковъ насыпки были поставлены 6 керосинныхъ лампъ съ накаляющимися свѣтильнями силою въ 500 свѣчей каждая; на землечерпательницахъ употребляемы были керосиновые факелы.

Предназначаемая на первое время спеціально для работъ въ экспортной гавани, снабженная сплавливающимъ аппаратомъ самоотвозная землечерпательница „Рига“ должна была прибыть въ Ригу 15-го Мая. Хотя строители ея, фирма В. Саймонсъ и Ко. въ Ренфрью, увѣдомленные о положеніи дѣлъ, обѣщали непременно доставить машину въ срокъ, тѣмъ не менѣе землечерпательница прибыла въ Рижскую гавань лишь 20-го Іюня, опоздавъ болѣе чѣмъ на мѣсяць. По скорѣйшемъ исполненіи таможенныхъ формальностей, пробное землечерпаніе произведено было уже 27-го Іюня, но оказалось неудачнымъ. Прошло почти два мѣсяца, пока землечерпательница могла быть пущена въ дѣло. Послѣ многократныхъ неудачныхъ испытаній, смѣнявшихся послѣдующими исправленіями и измѣненіями, достигнута была наконецъ 13-го Августа, хотя и въ соединеніи со многими недостатками условленная по контракту производительность. 17-го Августа землечерпательница была поставлена на работу у южной оконечности бассейна гавани и работала, хотя и съ частыми перерывами, до конца сезона. Довѣріе въ репутацію фирмы, изготовившей по сіе время 383 землечерпательницы имѣло послѣдствіемъ совершенно неожиданную потерю для Биржеваго Комитета лучшаго рабочаго времени, за какое время могло бы быть вычерпано круглой цифрой до 20,000 куб. саж. земли.

Всѣ эти выше изложенныя затрудненія для успѣшнаго продолженія работъ въ экспортной гавани побудили Биржевой Комитетъ обратиться 28-го Юля за № 821 къ Начальнику работъ въ портъ съ просьбой предоставить Комитету въ наемъ находящуюся въ его распоряженіи самоотвозную землечерпательницу „Александръ Беттихеръ“ для работъ въ экспортной гавани и въ то же время исходатайствовать разрѣшеніе на отсрочку части работъ, предположенныхъ къ окончанію къ 1-го Января 1902 г. до будущаго года. Это ходатайство мотивировалось тѣмъ, что вслѣдствіе значительнаго запозданія въ прибытіи назначенной для постройки экспортной гавани землечерпательницы „Рига“ и рефулера II также какъ въ виду большихъ затрудненій, причиняемыхъ рефулерамъ крайне пестрой въ бассейнѣ почвой, произошло замедленіе въ работахъ, за которое Биржевой Комитетъ не можетъ считать себя отвѣтственнымъ.

Въ отвѣтъ своемъ отъ 7-го Августа за № 899, указывая на то, что Биржевому Комитету предоставляется право отдать часть работъ отъ себя подрядчику для выполненія взятыхъ Комитетомъ на себя обязательствъ, Начальникъ работъ въ портъ далъ понять, что не пахотитъ возможнымъ исполнить желаніе Биржевого Комитета.

18-го Августа Предсѣдатель Биржевого Комитета консулъ Фенгеръ отправился въ сопровожденіи Правителя Дѣлъ ф. Крамера въ Петербургъ и передалъ Министру Путей Сообщенія слѣдующую записку за № 877 :

„Въ свое время Вашему Сіятельству угодно было запросить Рижскій Биржевой Комитетъ, въ какомъ видѣ и въ какой мѣрѣ онъ готовъ участвовать въ постройкѣ новой желѣзнодорожной гавани. Въ своемъ отвѣтѣ Биржевой Комитетъ заявилъ, что это участіе можетъ выразиться лишь въ принятіи на себя исполненія работъ, такъ какъ никто въ такой степени, какъ купечество, не заинтересованъ въ возможно скоромъ, непосредственномъ соединеніи желѣзной дороги съ гаванью, и такъ какъ никто не имѣетъ возможности такъ дешево работать, какъ Биржевой Комитетъ, который не только отказывается отъ всякой прибыли, искомой частнымъ предпринимателемъ, но готовъ даже нести матеріальныя жертвы. Биржевой Комитетъ, подписывая контрактъ на отданныя ему работы, былъ приготовленъ на чрезвычайный ихъ размѣръ и владѣлъ въ то время уже большою, спеціально предназначенною для названныхъ работъ, рѣчной землечерпательницею, шаладами и пароходами, а также однимъ рефулеромъ, тѣмъ не менѣе имъ были заказаны еще два рефулера и самоотвозная землечерпательница съ всасывающимъ и сплавливающимъ аппаратами. При этомъ, однако, доставка рефулера II, который долженъ былъ дополнить несоотвѣтствующій условіямъ контракта рефулеръ I, опоздала, а самоотвозная землечерпательница, заказанная известной верфи Саймонсъ и Ко. въ Ренфрью, имѣвшая прибыть въ г. Ригу 15 Мая, прибыла

лишь 21 Юня; съ тѣхъ поръ инженеры верфи, сопровождавшіе ее, работали съ землечерпательницею и предпринимали въ ней разныя измѣненія, такъ что землечерпательница могла быть принята Комитетомъ только 15 Августа. Но такъ какъ названная землечерпательница должна была произвести половину всей работы, то этимъ объясняется, что Биржевой Комитетъ запоздалъ съ ихъ выполніемъ, тѣмъ болѣе, что къ несчастію вмѣсто предложенныхъ песка и ила, онъ нашелъ въ грунтѣ такъ много камней, фашинныхъ связокъ, обрѣзокъ плапокъ и другого лѣса, что рефулеры не были въ состояніи сплавлять и половину рассчитаннаго количества — обстоятельство, которое никакъ не могло быть предвидѣно.

Между тѣмъ Биржевой Комитетъ сдѣлалъ все, что въ его силахъ чтобы въ этомъ году окончить по крайней мѣрѣ желаемыя Вашимъ Сіятельствомъ работы у восточнаго берега бассейна, также какъ устройство достаточно широкаго подхода къ нему; съ этою цѣлью онъ уже мѣсяць какъ работаетъ и по ночамъ.

Изъ вышеизложеннаго и въ виду того, что Биржевой Комитетъ употребилъ на пріобрѣтеніе пужныхъ для работъ аппаратовъ болѣе 700.000 руб. и тѣмъ доказалъ свою готовность нести крупныя матеріальныя жертвы, что предложенныя имъ цѣны оказались значительно ниже предложенныхъ Министерствомъ, и тѣмъ сдѣлана казною значительная экономія и что наконецъ запозданіе работъ произошло отъ обстоятельствъ, которыя не могутъ быть поставлены въ вину Биржевому Комитету.

Послѣдній беретъ смѣлость обратиться къ Вашему Сіятельству съ ходатайствомъ разрѣшить окончить ту часть работъ, которая не будетъ готова въ этомъ году, — весною будущаго года.“

Пріемъ со стороны Господина Министра былъ весьма благосклонный, причемъ князь Хилковъ замѣтилъ, что Биржевой Комитетъ не простой подрядчикъ и что съ нимъ нельзя поступать какъ съ таковымъ.

7-го Августа руководитель работъ въ гавани инженеръ Флейшеръ вошелъ въ сношеніе съ П. А. Борейша касательно взятія имъ на себя части земляныхъ работъ. Въ своей отвѣтной телеграммѣ послѣдній потребовалъ 5 руб. за куб. саж. земли. Какъ потребованная высокая цѣна, такъ въ особенности извѣстная малая производительность принадлежащихъ Борейшѣ машинъ дѣлали принятіе этого предложенія не цѣлесообразнымъ. Къ тому же дѣло приняло теперь другой оборотъ.

24-го Августа прибылъ въ Ригу Начальникъ отдѣла торговыхъ портовъ инженеръ Надпорожскій въ сопровожденіи инженера А. Б. Мюллера для осмотра портовыхъ сооружений въ Ригѣ. Отъ опытнаго взгляда Начальника отдѣла не ускользнули вышеназванныя затрудненія при производствѣ земляныхъ работъ, а потому имъ вполне были поняты желанія Биржевого Комитета.

27-го Августа руководитель работами въ желѣзнодорожной гавани имѣлъ честь показывать работы г. Министру Путей Сообщенія при проѣздѣ его черезъ Ригу. Министръ выказалъ живой интересъ къ ходу работъ и благосклонно выразилъ свое удовольствіе по поводу количества исполненной, не смотря на оказавшіяся затрудненія, работы.

Такое благосклонное отношеніе высшихъ служебныхъ лицъ побудило Биржевой Комитетъ обратиться къ Начальнику работъ въ портѣ съ слѣдующимъ отношеніемъ отъ 27-го Августа 1901 г. за № 910:

„Въ дополненіе къ представленію отъ 18 Августа с. г. за № 899 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить на благоусмотрѣніе Вашего Превосходительства слѣдующія соображенія.

Биржевой Комитетъ вполне сознаетъ, что имъ должны быть употреблены всѣ усилія дабы, при производствѣ работъ въ желѣзнодорожной гавани, достигъ, на сколько это возможно будетъ, нормы работъ, установленной контрактомъ. Руководствуясь этимъ соображеніемъ Комитетъ позволяетъ себѣ обратить вниманіе Вашего Превосходительства на то обстоятельство, что дноуглубительныя работы въ фарватерѣ Двины и на барѣ на столько окончены, что приступлено къ углубленію бокового фарватера и къ углубленію пристаней, для каковой цѣли вполне достаточна работа двухъ землечерпательницъ. Къ сему слѣдуетъ замѣтить, что глубина на барѣ во всей ширицѣ и въ рѣкѣ до Мюльграбена равняется 24 фут., между тѣмъ какъ глубина остальной части фарватера до самаго города не менѣе 22 фут.

На основаніи вышеизложенныхъ обстоятельствъ Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ спросить Ваше Превосходительство встрѣчаются ли съ Вашей стороны пренятствія къ тому, чтобы изъ числа землечерпательницъ, предназначенныхъ для углубленія фарватера, пока одна, а впослѣдствіе двѣ употребляемы были, по мѣрѣ нужды въ зависимости отъ возможности ими воспользоваться, на устройство желѣзнодорожнаго бассейна.

Биржевой Комитетъ полагаетъ, что употребленіе въ дѣло всѣхъ имѣющихъ на лицо средствъ въ видахъ ускоренія работъ въ желѣзнодорожной гавани, соответствуетъ общему интересу и поэтому считаетъ себя въ правѣ надѣяться на благосклонное удовлетвореніе сего ходатайства со стороны Вашего Превосходительства “

28 Августа № 1017 послѣдовалъ отвѣтъ слѣдующаго содержанія:

„Вслѣдствіе отношенія Вашего отъ 27 Августа с. г. за № 910 и личныхъ переговоровъ съ уполномоченнымъ Комитета Инженеромъ Флейшеромъ, имѣю честь увѣдомить, что такъ какъ Биржевой Комитетъ заявляетъ, что фарватеры въ портѣ въ настоящее время имѣютъ глубину не менѣе 22 футъ и принимая во вниманіе, что работы по желѣзнодорожной гавани необходимо окончить въ контрактный срокъ, то я нашелъ возможнымъ разрѣшить Рижскому Биржевому Комитету освобождающіяся съ подчистки фарватеровъ въ портѣ двѣ

землечерпательныя машины съ потребнымъ количествомъ землеотвозныхъ шаладѣ употребить на работы по устройству желѣзнодорожной гавани съ тѣмъ, чтобы онѣ были сняты съ работы въ гавани при первой потребности ихъ на работы по фарватерамъ порта, а равно въ случаѣ, если Министерство Путей Сообщенія не найдетъ возможнымъ утвердить данное мною разрѣшеніе на постановку этихъ машинъ на работы въ гавани.“

1-го Сентября была переведена въ желѣзнодорожную гавань землечерпательница Циклопъ, а 15-го Сентября землечерпательница Больдераа.

Съ прибытіемъ этихъ двухъ заявившихъ себя въ работѣ землечерпательницъ начался періодъ неутомимой дѣятельности въ который напряженіе всѣхъ силъ достигло крайнихъ размѣровъ. Всѣ землечерпательницы и рефулеры, за исключеніемъ землечерпательницы Мюльграбенъ, къ командѣ которой уже и прежде предъявлялись большія требованія, работали день и ночь. Команды на рефулерныхъ участкахъ были значительно усилены. Уже въ Іюнѣ число поставленныхъ подрядчикомъ Порешомъ рабочихъ оказалось недостаточно, и на работы употребляемы были арестанты. Въ Сентябрѣ потребовались новыя рабочіе для земляныхъ работъ, такъ что число ихъ составляло ежедневно, безъ командъ на землечерпательницахъ и шаладахъ, около 250 человекъ. За это время при постройкѣ желѣзнодорожной гавани было занято всего около 600 человекъ.

Для устройства плотинъ для удержанія выпускаемыхъ 4 рефулерами водяныхъ массъ ручной работы не хватало. По указанію Начальника работъ въ портѣ, Биржевой Комитетъ нанялъ принадлежащую Управленію работъ полевую желѣзную дорогу приблизительно въ 1½ версты длиною, съ помощью которой поддерживались и возвышались дамбы рефулерныхъ участковъ.

Не смотря на принятіе этихъ особыхъ мѣръ, въ періодъ работы принадлежавшій къ числу труднѣйшихъ особенно часто наступали перерывы въ работѣ. По мѣрѣ того, какъ работы подвигались впередъ онѣ постепенно сосредоточились въ одномъ мѣстѣ. Каждый часъ работы приносилъ на рефулерные участки около 120 куб. саж. песку, но въ тоже время и 1200 куб. саж. воды, для которой имѣлся теперь только одинъ стокъ. Каждый единичный прорывъ плотины останавливалъ работу всѣхъ землечерпательницъ и рефулеровъ. Въ продолженіи дня приходилось не только удовлетворять потребностямъ минуты, но и настолько укрѣпить плотины на ночь, чтобы послѣднія могли и безъ постоянного затрудняемаго ночью темнотой надзора простоять до слѣдующаго утра.

Сплавливающіе проводы землечерпательницы Рига на участкѣ 2 стали между тѣмъ такъ длинны что производительность ихъ достигла своего предѣла. Чтобъ имѣть возможность лучше использовать ее на

болѣе короткомъ разстояніи, войдено было въ сношеніе съ Управленіемъ Риго-Орловской жел. дороги относительно поставки приблизительно 2000 куб. саж. земли для насыпки расположеннаго у Царскаго сада крайняго конца рабочей территоріи, но означенные переговоры не привели ни къ какимъ положительнымъ результатамъ.

Тогда для насыпки хотя части названной территоріи была употреблена часть полевой желѣзной дороги, однако работа эта не могла быть окончена въ 1901 г. и имѣеть быть продолжена въ будущемъ году.

б. Земляныя работы.

Земляныя работы въ экспортной гавани состояли прежде всего въ сооруженіи и содержаніи земляныхъ валовъ для регулированія сплавливающихся работъ и для ограниченія участковъ насыпки; затѣмъ въ выгрузкѣ земли, производившейся для ускоренія насыпки и наконецъ въ планировкѣ участковъ чтобы довести ихъ до требуемаго по контракту уровня 10' надъ нормальной высотой воды.

Для сооруженія и содержанія валовъ на границахъ участковъ насыпки требовалось обыкновенно на каждомъ около 25—30 человѣкъ, на самомъ же полѣ часто 50—60 человѣкъ, которые сначала состояли изъ литовцевъ, позднѣе для этой цѣли употреблялись арестанты. Валы покрывались съ внутренней стороны для защиты отъ несущейся мимо воды фашинами и дерномъ, къ концу же работъ, когда этого матеріала не хватило, досками. Между тѣмъ какъ перваго рода покрывка оставлена была затягиваться пескомъ, доски, по мѣрѣ возвышенія насыпей, приходилось вынимать, такъ какъ онѣ представляли слишкомъ дорогой матеріалъ.

Устройство рефулерныхъ участковъ производилось по двумъ различнымъ системамъ. На участкахъ 2 и 4 примѣнялся открытый или естественный сплавъ, при которомъ стекающая вода ограничивается съ трехъ сторонъ низкими земляными валами, между тѣмъ какъ на четвертой она стекаетъ по наклонной плоскости, длиною въ нѣсколько сотъ сажень естественнымъ паденіемъ. Это способъ болѣе дешевый, потому что требуетъ меньше всего передвиженія земли, но валы должны при этомъ быть хорошо одѣты для защиты отъ протекающей мимо нихъ воды. На участкахъ 3 и 5 была примѣнена система запрудъ, при которой весь насыпаемый участокъ окружается со всѣхъ сторонъ соответствующимъ высотъ насыпки валомъ, въ которомъ въ подходящемъ мѣстѣ устраивается обыкновенный водостокъ. Сооруженіе валовъ требуетъ много времени и расходовъ и можетъ быть примѣнено лишь къ участкамъ концентрической формы, кромѣ того при послѣдней системѣ почти нельзя обойтись безъ полевой желѣзной дороги.

Выгрузныя работы требовались прежде всего для возведенія крѣпикаго вала вокругъ участка 3, именно вдоль западнаго берега Мёллерсгофа и начались тамъ 13-го Юня; онѣ были продолжены на участкѣ 4, вдоль сѣвернаго берега бассейна, гдѣ была насыпана полоса шириною приблизительно въ 20 саж. и вышиною около $\frac{3}{4}$ саженый.

Въ началѣ Сентября взятая въ наемъ у Управленія портовыми работами полевая желѣзная дорога была пущена въ дѣло; она имѣла длину въ $1\frac{1}{2}$ версты и состояла изъ 24 желѣзныхъ опрокидывающихся вагонетовъ. Для перевоза славливающихъ трубъ, досокъ и другихъ матеріаловъ и для содѣйствія при земляныхъ работахъ Биржевымъ Комитетомъ были приобрѣтены на собственный счетъ 6 деревянныхъ вагонетовъ съ платформами и поставленными на нихъ ящиками. Съ помощью полевой желѣзной дороги былъ сначала устроенъ земляной валъ вдоль западнаго берега Мёллерсгофа для ограниченія участка 4, затѣмъ земляной валъ вдоль восточнаго берега бассейна. Большая часть привезенной земли служила для насыпки крайней южной оконечности территоріи, не доступной для рефулеровъ.

Общее число выгруженныхъ шаландъ составляетъ $1172=5626$ куб. саж. Изъ этого количества 1656 куб. саж. было перевезено полевой желѣзной дорогой, что потребовало 431 лошадиныхъ дней. Служба при полевой желѣзной дорогѣ потребовала 3672 рабочихъ дня. Для работъ на валахъ потребовалось 17,604 рабочихъ дня.

Чтобы ускорить насыпныя работы уже въ Юнѣ начата была выгрузка изъ шаландъ на берегъ части вычерпанной земли. Эти работы въ Сентябрѣ еще увеличились, такъ что временами до 15 шаландъ ежедневно доставляли на берегъ въ общей сложности около 90 куб. саж. земли, большей частью перевозившейся дальше полевой желѣзной дорогой.

Пока такимъ образомъ подвигались земляныя работы для образованія бассейна гавани, строительныя работы тоже дѣлали успѣхи.

в. П о с т р о й к и.

Подрядчикъ А. Руецъ владѣеть 1 паровой и нѣсколькими ручными бабами; кромѣ того въ его распоряженіи паровая баба, принадлежащая Управленію работами въ портѣ. Для обработки шпунтовыхъ свай имъ были поставлены на насыпи расположенной на концѣ удлиненнаго большерка Андреевскаго полуострова лѣсопильня и шпунтовникъ, приводившіеся въ движеніе локобилемъ въ 10 лошадиныхъ силъ. Заготовленный Управленіемъ портовыхъ работъ въ прошломъ году строительный матеріалъ былъ сложенъ въ Мёллерсгофѣ и долженъ былъ, смотря по надобности, подвозиться къ мѣсту обработки и послѣ обработки къ мѣсту соотвѣтствующей постройки.

Работы у свайной дамбы длиною въ 80 саж. длины начались 5-го Юля. Забивка свай бабами и связываніе рядовъ свай шло успѣшно, но нѣкоторыя затрудненія представляла доставка камней съ ихъ складочнаго мѣста на Меллерсгофъ вслѣдствіе большого разстоянія и недостаточной глубины воды у береговъ Меллерсгофа. Не смотря на то каменная насыпь до высоты верхушекъ свай была окончена 30-го Октября и верхъ ея былъ временно замощенъ известнякомъ, такъ какъ Начальникъ портовыхъ работъ, въ виду ожидаемаго сильнаго осѣданія каменной насыпи, отложилъ возведеніе ея на проектированную высоту и окончательное замощеніе гранитными камнями до 1902 года. Въ связи съ этимъ сооруженіемъ слѣдовало устройство соединительной дамбы съ берегомъ Андреевскаго полуострова. Но такъ какъ здѣсь устройство каменной насыпи и сухой кладки и замощеніе гранитными камнями, въ виду ихъ значенія какъ защиты для новыхъ портовыхъ сооружений во время половодья будущей весны, не могли быть отложены, то эти работы слѣдовало привести къ концу; окончены онѣ были лишь 20-го Декабря и 22 Декабря приняты Управленіемъ работъ въ портѣ.

Устройство укрѣпленной на якоряхъ шпунтовой стѣны вдоль восточнаго и южнаго берега бассейна длиною въ общей сложности въ 173 саж. было начато 24-го Августа и 20-го Декабря почти окончено. 22-го Декабря 150,3 саж. были представлены Управленію портовыхъ работъ къ приему.

Къ устройству мощеннаго откоса на шпунтовой стѣнѣ можетъ быть приступлено лишь въ будущемъ строительномъ году.

Замощеніе откоса на западной сторонѣ насыпи въ Меллерсгофѣ на протяженіи 80 саж. началось 5-го Сентября и окончено 25-го Октября. Обработка лицевыхъ камней для 150 бутовыхъ массивовъ также какъ заготовленіе каменнаго матеріала для закладки ихъ было тоже начато и почти окончено.

Отношеніями Управленія портовыхъ работъ отъ 30 Октября за № 1248 и отъ 9-го Ноября за № 1303 Биржевому Комитету предложено устройство и перенесеніе двухъ деревянныхъ водосточныхъ трубъ, одну для соединенія городскихъ водостоконъ выходящихъ изъ Мачтовой и Нетергольмской улицъ, другую для спуска ихъ водъ черезъ пропускъ желѣзной дороги элеватора напротивъ Нетергольмской улицы въ южный конецъ бассейна гавани. Необходимый для сооруженія послѣднихъ названныхъ трубъ матеріалъ уже пріобрѣтенъ. Перенесеніе трубы должно послѣдовать въ теченіи зимы. Устройство заключительныхъ трубъ стало необходимымъ вслѣдствіе подвинувшихся до названнаго желѣзнодорожнаго пропуска насыпныхъ работъ.

Въ виду того, что насыпка участка предназначаемаго для изготовленія на немъ 150 бутовыхъ массивовъ для береговыхъ работъ будущаго года не была еще окончена, Биржевой Комитетъ отноше-

ніємъ отъ 28 Августа за № 913 просилъ Начальника работъ въ портѣ отсрочить время сдачи бутовыхъ массивовъ до 1-го Іюня 1902 года.

Начальникъ работъ призналъ правильность доводовъ Биржевого Комитета и согласился на его просьбу въ отношеніи отъ 28 Августа за № 1015.

До половины Ноября общій ходъ работъ подвигался очень удовлетворительно, но затѣмъ съ наступленіемъ зимы начались затрудненія. Образующаяся на водѣ ледяная кора затрудняла движеніе шаландъ и понтоновъ, на которыхъ расположены плавучія части сплавливающихъ проводовъ. Панцyrные рукава соединяющіе понтоны стали неподвижными и грозили сломаться. Движеніе по мосткамъ, ведущимъ черезъ провода, сдѣлалось опаснымъ, такъ какъ они обледѣнѣли и стали скользкими. Землечерпательницы „Больдераа“ и „Циклопъ“ были отведены 7 и 17 Ноября въ зимнюю гавань, между тѣмъ какъ землечерпательница „Мюльграбенъ“ временно переведена изъ рѣки въ новую гавань. Съ 27-го Ноября до 10 Декабря землечерпательница окончила углубленіе участковъ 4, 5 и 6 и ушла затѣмъ на зимнюю стоянку.

г. Зимнія работы.

Чтобы имѣть будущей весной къ началу работъ необходимыя машины тотчасъ въ своемъ распоряженіи, Биржевой Комитетъ рѣшилъ оставить ихъ зимовать въ желѣзнодорожной гавани и для производства починокъ построить на южномъ концѣ бассейна гавани кузницу съ мастерской. Постройка ея была окончена въ теченіи Ноября.

Рефулеръ III, который по своему большому размѣру больше всего для этого годился, былъ снабженъ наличными приспособленіями для выдѣлки машинныхъ частей и находящаяся на немъ паровая машина употреблена въ качествѣ мотора. Помощью канатнаго прибора часть силы передается находящейся на берегу мастерской и кузницѣ, гдѣ установленъ молотъ. Тутъ производится починка вагонетовъ и сплавливающихъ трубъ.

Такъ какъ въ предположеніи временнаго возобновленія работъ большая часть команды была удержана, то многія работы по починкѣ могутъ быть произведены собственными средствами.

Для помѣщенія людей, которые не могли быть размѣщены на находящихся въ починкѣ судахъ, нанята расположенная на участкѣ Фегезака у Каткезекельской дамбы корчма, обращенная въ казарму для рабочихъ.

Отношеніемъ Управленія работъ въ портѣ отъ 29 Ноября за № 1397 Биржевой Комитетъ приглашался принять участіе въ торгахъ на требующіеся для построекъ будущаго года древесные матеріалы. 15-го Декабря Биржевой Комитетъ внесъ свое предложеніе согласно

приведеннымъ подрядчикомъ А. Руэцъ отдѣльнымъ цѣнамъ. Общая сумма поставки составляетъ почти 86,000 рубл. 24-го Декабря Начальникъ работъ въ портѣ сообщилъ Биржевому Комитету, что предложеніе Биржевого Комитета признано за самое выгодное для казны, и поставка древесныхъ матеріаловъ передана ему.

Ходъ работъ этого года показалъ, что на такомъ ограниченномъ рабочемъ пространствѣ, каково представляемое желѣзнодорожной гаванью, для успѣшнаго хода земляныхъ работъ и сооружений, требуется одновременное ихъ производство. Хотя Биржевой Комитетъ вслѣдствіе крайне низкихъ цѣнъ предложенныхъ имъ за землечерпательныя работы въ извѣстной степени обезпечилъ за собой исключительное на нихъ право, то могло все таки случиться, что при раздѣленіи въ отдачѣ отдѣльныхъ работъ и поставокъ въ экспортной гавани, какъ это охотно дѣлалось раньше, кому нибудь изъ конкурирующихъ частныхъ предпринимателей удастся, понизивъ энергически одинъ разъ цѣны на сооружения оставить за собой часть изъ нихъ. Этимъ не достигалось бы одновременно быстрое и основательное выполненіе работъ. Кромѣ того Биржевой Комитетъ полагалъ, что уже принесенными имъ значительными жертвами онъ приобрѣлъ извѣстное право на полную и окончательную передачу ему сооружений въ гавани и рѣшилъ ходатайствовать о томъ передъ высшимъ начальствомъ. Это казалось тѣмъ болѣе своевременнымъ, что вскорѣ предстояла отдача построекъ на 1902 годъ, долженствовавшая повидимому быть произведена по обыкновенію съ торговъ.

21-го Декабря консулъ Фенгеръ отправился въ Петербургъ въ сопровожденіи инженера Флейшера и былъ принятъ Директоромъ Департамента шоссежныхъ и водяныхъ сообщений, котораго ему удалось склонить въ пользу желаній Биржевого Комитета. Представиться Министру Путей Сообщенія къ сожалѣнію не пришлось, такъ какъ послѣдняго не было въ Петербургѣ.

На 1902 годъ имѣются въ виду слѣдующія сооружения и приобрѣтенія необходимыхъ для нихъ приспособленій:

- 1) Устройство береговой стѣны приблизительно въ 150 саж. длины вдоль сѣверовосточнаго берега бассейна.
- 2) Приобрѣтеніе водолазнаго ящика для названыхъ работъ.
- 3) а. Выемка приблизительно 14,000 куб. саж. земли въ бассейнѣ.
- б. Выемка приблиз. 26,000 куб. саж. земли внѣ бассейна; вычерпанная земля должна быть выгружена на Меллерсгоффъ и на территоріи къ западу отъ Меллерсгофа.

4) Производство различныхъ работъ для укрѣпленія на желѣзно-дорожной территоріи, частичное замощеніе уже насыпанныхъ площадей, наконецъ устройство новаго переѣзда черезъ желѣзную дорогу къ элеватору въ направленія къ Петергольмской улицѣ, чтобъ создать удобный подъѣздный путь къ новой гавани.

5) Устройство 3 временныхъ нагрузныхъ мостовъ на восточномъ берегу бассейна.

Обзоръ результатовъ работъ этого года даетъ слѣдующую картину.

Входъ въ гавань и сѣверная ея часть углублены до полной глубины 24 фут., остальная часть гавани доведена почти сплошь до глубины отъ 2—3 сажень. Насыпныя работы вдоль восточнаго и сѣверо-восточнаго берега гавани почти окончены, между тѣмъ, какъ кромѣ упомянутыхъ выше мѣстъ у Царскаго сада остается еще насыпать полосу вдоль желѣзной дороги элеватора къ востоку отъ бассейна, а именно на участкахъ 2, 4 и 5.

Изъ предусмотрѣннаго въ контрактѣ отъ 20-го Января количества имѣющей быть вычерпанной земли въ размѣрѣ 73,000 куб. саж. въ этомъ году вычерпано приблизительно 78⁰/₁₀₀ = 56,940 куб. саж. а именно около 50,000 въ бассейнѣ и 6,000 внѣ его. Если принять во вниманіе, что рабочія машины Биржеваго Комитета согласно первоначальнымъ требованіямъ контракта устроены были для производительности лишь 50,000 куб. саж. ежегодно, то можно смѣло сказать, что Биржевой Комитетъ не только исполнилъ могущія быть къ нему справедливо предъявленными требованія, но даже превзошелъ ихъ, не смотря на то, что ему въ теченіи перваго строительнаго года пришлось бороться съ трудностями, причиненными частью недобросовѣстностью иностранныхъ поставщиковъ, частью неожиданными, мѣстными препятствіями, вызванными характеромъ почвы, а также произошедшимъ помимо него измѣненіемъ въ планѣ работъ.

6. Землечерпательницы и пароходы Рижскаго Биржеваго Комитета.

а. Землечерпательницы.

Принадлежащій Рижскому Биржевому Комитету землечерпательный караванъ имѣлъ къ концу этого года слѣдующій составъ:

- 1) Черпаконосная Землечерпательница „Мюльграбенъ“
- 2) Самоотвозная землечерпательница „Рига“.
- 3) Землесось и рефулеръ I.

4) Землесось и рефулеръ II.

5) Землесось и рефулеръ III.

6) Желѣзныя землечерпательныя шаланды №№ 39, 40, 41, 42, 43 съ вмѣстимостью въ 13 куб. саж. каждая; № 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 съ вмѣстимостью въ 16 куб. саж. каждая.

7) шаланда для угля № 23.

Построенная въ 1898 году акціонернымъ обществомъ (Nya Actieboiag) въ Мотала въ Швеціи рѣчная землечерпательница „Мюльграбенъ“ употреблялась ранѣе для углубленія фарватера въ Двинѣ, а съ весны этого года пущена въ работу при постройкѣ желѣзнодорожной гавани. Въ Юлѣ въ пламенныхъ трубахъ ея котла образовались впадины, которыя однако могли быть выправлены. Какъ резервъ припасены 2 новыя пламенные трубы изъ листовой жести. Для будущаго года долженъ быть заказанъ нижній барабанъ для запаса.

Постройка заказанной въ Октябрѣ прошлаго года фирмѣ Вм. Саймонсъ и Ко. въ Ренфрью самоотвозной землечерпательницы Рига испытала значительную задержку, такъ что послѣдняя вмѣсто 15-го Мая прибыла сюда лишь 20 Юня. Произведенныя испытанія землечерпательницы не привели ни къ какому удо.летворительному результату и обнаружили въ ней различныя недостатки устраненіе которыхъ потребовало не мало времени. Въ началѣ Юля землечерпательница была переведена въ желѣзнодорожную гавань, чтобы тамъ продолжать испытанія. Лишь 15-го Августа состоялось официальное испытаніе землечерпательницы, сдѣлавшее возможнымъ приѣмъ ея Биржевымъ Комитетомъ, но подъ условіемъ, что въ землечерпательницѣ будутъ произведены нѣкоторыя дальнѣйшія измѣненія, указанныя инженеромъ Флейшеромъ въ отчетѣ отъ 15-го Августа о пробномъ землечерпаніи.

Работа землечерпательницы часто прерывалась, вслѣдствіе постоянныхъ поправокъ, которыя необходимо было производить какъ въ самой машинѣ, такъ и въ остальныхъ частяхъ, такъ что изъ валового числа 1938 рабочихъ часовъ съ 16-го Августа по 29 Ноября на дѣйствительную работу приходится только 1010 часовъ, тогда какъ 928 час. должны быть вычтены по причинѣ названныхъ починокъ и другихъ задержекъ.

Наблюденіями во время работы землечерпательницы былъ установленъ цѣлый рядъ недостатковъ, въ томъ числѣ существенный недостатокъ въ конструкціи. О послѣднемъ, также какъ о нѣкоторыхъ другихъ было сообщено фирмѣ Саймонсъ письмомъ руководящаго работами инженера отъ 12 Ноября отчетнаго года. Въ своемъ отвѣтѣ фирма признала существованіе нѣкоторыхъ неважныхъ недостатковъ, остальные же были представлены ею какъ послѣдствія естественнаго изнашиванія машины отъ употребленія.

Послѣ того, какъ землечерпательница прекратила свою работу и могла быть окончательно опредѣлена во всѣхъ отношеніяхъ ея пригодность, Биржевой Комитетъ по предложенію делегации рѣшилъ заставить изслѣдовать всѣ оказавшіеся въ землечерпательницѣ недостатки двумя экспертами въ присутствіи машиниста самой фирмы и опредѣлить стоимость расходовъ по исправленію главнѣйшихъ изъ нихъ.

Эта экспертиза была произведена инженерами Георгомъ Томсоуъ и М. Утцонъ.

Вслѣдъ затѣмъ Биржевой Комитетъ подробно сообщилъ фирмѣ Саймонсъ съ приложеніемъ заключенія экспертовъ, свое отношеніе къ данному вопросу и объявилъ, что во избѣжаніе дальнѣйшихъ замедленій въ исправленіи землечерпательницы, онъ немедленно велитъ приступить къ нимъ на основаніи оцѣнки, произведенной экспертами, на счетъ фирмы.

Къ работамъ по исправленію машины уже приступлено; отвѣтъ фирмы Саймонсъ до конца года еще не полученъ.

Согласно заключенному съ верфью Конрадъ 9-го Января 1901 г. дополнительному договору названная фирма немедленно приступила къ постройкѣ добавочнаго аппарата.

Въ концѣ Мая допущены были, во исполненіе желанія верфи Конрадъ, испытанія рефулера I у Бѣлой церкви, но при этомъ договоренная для него первоначально производительность не могла быть достигнута.

17-го Мая въ Ригу прибылъ добавочный аппаратъ рефулеръ II и началъ, по выполненіи таможенныхъ формальностей, свои испытанія у Бѣлой церкви. 31-го Мая произошло испытаніе для пріема, при которомъ рефулеръ II выказалъ производительность въ 34,3 куб. саж. = 333,3 куб. метровъ песка сплавливаемого на разстояніе 140 саж. Эти испытанія, происходившія въ присутствіи делегации по землечерпательнымъ работамъ были признаны Биржевымъ Комитетомъ удовлетворительными и пріемъ машины рѣшенъ. За превысившую при этихъ испытаніяхъ договоренную по контракту производительность верфи Конрадъ, на основаніи дополнительнаго контракта отъ 9-го января, была уплочена премія въ размѣрѣ 5839 голландскихъ гульденовъ.

Постройка рефулера III составленнаго изъ старыхъ машинъ и котла землечерпательницы „Двина“ поставленныхъ на двухъ старыхъ желѣзныхъ шаландахъ могла быть окончена фирмой Ланге и Сынъ лишь въ Іюнь. По окончаніи работъ пламенные трубы оказались поврежденными; послѣднія будутъ въ теченіи зимы частью возобновлены.

б. Пароходы.

Для парохода „Геркулесъ“ заказанъ въ этомъ году новый наборъ крыльевъ для гребнаго винта изъ литой стали, модель которыхъ была изготовлена фирмой Ланге и Сынъ.

По предложенію Рижскихъ страховыхъ обществъ, Биржевой Комитетъ рѣшилъ снабдить пароходъ „Керковиусъ“ паровымъ насосомъ съ трубою въ 5" въ поперечникѣ, который можетъ быть, съ присоединеніемъ къ нему рукава приблизительно въ 2¹/₂" употребляемъ также для тушенія огня.

Пароходъ „Планета“, который пришлось въ этомъ году держать подъ парами еще въ декабрѣ, получилъ поврежденіе ахтерстевена и гребнаго винта. У послѣдняго должны были быть возобновлены крылья.

Пароходъ „Комета“ снабженъ въ прошломъ году новымъ котломъ, поставленнымъ Больдерааскимъ машиннымъ заводомъ. Прошлой зимой судостроительной верфи Ланге и Сынъ поручена была постройка машины въ 60 лошадиныхъ силъ за 300 рубл. Новая машина, благодаря которой быстрота хода судна увеличилась приблизительно на 1 морскую милю въ часъ, въ общемъ хорошо дѣйствовала и требуетъ лишь незначительныхъ исправленій, которыя будутъ выполнены названной фирмой.

Дѣятельность ледокола „Ермакъ“.

2-го Февраля 1901 г. Рижскій Биржевой Комитетъ получилъ отъ вице-адмирала Макарова изъ Кронштадта телеграмму, въ которой сообщалось, что Министръ Финансовъ разрѣшилъ, чтобы ледоколъ Ермакъ въ теченіи зимы, безвозмездно оказывалъ, въ случаѣ надобности, помощь судамъ, идущимъ въ Ригу. Къ этому сообщенію вице-адмиралъ Макаровъ добавлялъ выраженіе своего желанія личныхъ переговоровъ съ представителемъ Биржевого Комитета. Посланный въ Кронштадтъ инженеръ Флейшеръ сообщилъ по телеграфу, что Ермакъ получилъ приказаніе идти изъ Ревеля въ Ригу и что вице-адмиралъ Макаровъ высказалъ просьбу, чтобы въ поѣздкѣ этой приняли участіе представители Биржевого Комитета и знающій капитанъ въ качествѣ лоцмана.

Вслѣдствіе этого приглашенія предсѣдатель Биржевого Комитета вице-консулъ Фенгеръ рѣшилъ отправиться 8-го февраля въ Ревель и взять съ собой багермейстера капитана Герлаха въ качествѣ лоцмана. Одновременно съ этимъ было дано знать по телеграфу директору лоцн и маяковъ и смотрителю маяка въ Домеснесъ, чтобы маяки въ Домеснесъ и Руно были снова зажжены.

Къ сожалѣнію прибытіе въ Ревель „Ермака“ такъ затянулось, что предсѣдатель вице-консулъ Фенгеръ припужденъ былъ вернуться въ Ригу, тогда какъ капитану Герлахъ было дано порученіе отправиться въ Кронштадтъ, и сопровождать Ермакъ на пути его въ Ригу. Пребываніемъ своимъ въ Ревель предсѣдатель Биржевого Комитета воспользовался для того, чтобы по приглашенію предсѣдателя Ревельскаго Биржевого Комитета барона Жирара - де - Сукантонъ сопровождать выходящій изъ Ревеля пароходъ „Ботнія“ на ледоколѣ „Городъ Ревель“ и наблюдать послѣдній въ работѣ. Ледоколъ выказалъ замѣчательную способность маневрированія и былъ въ состояніи пробить себѣ путь не останавливаясь сквозь свѣжій приблизительно 8-и дюймовой зернистый ледъ.

Въ Пятницу 16 февраля получена была Биржевымъ Комитетомъ телеграмма командира ледокола Ермакъ капитана II ранга Васильева, спрашивавшаго не можетъ ли онъ, во исполненіе просьбы Ливавы, пойти сначала туда, чтобы освободить пароходъ, которому ледъ мѣшаетъ войти въ портъ. На это Рижскій Биржевой Комитетъ отвѣтилъ, что три парохода находятся на пути въ Ригу, и что поэтому онъ проситъ ледоколъ придти сначала въ Ригу. Капитанъ Васильевъ исполнилъ эту просьбу, и ему удалось, не смотря на особенно затруднительныя условія, тотчасъ по своемъ прибытіи въ Рижскій портъ благополучно ввести пароходъ Клитгаардъ а пароходъ „Кросфондъ“, который уже три недѣли какъ стоялъ въ Ригѣ, задержанный льдомъ, вывести изъ порта къ Домеснесъ. Биржевой Комитетъ воспользовался этимъ обстоятельствомъ, чтобы выразить вице-адмиралу Макарову по телеграфу свою искреннюю признательность за то, что благодаря его содѣйствію, въ первый разъ удалось доказать, что Рижскій портъ доступенъ и во время ледяной запруды. Адмиралъ отвѣчалъ очень сердечно, при чемъ онъ указалъ на то, что заслуга въ этомъ дѣлѣ принадлежитъ Министру Финансовъ, который въ своей заботѣ о ростѣ и процвѣтаніи торговли Россіи далъ необходимыя средства на постройку „Ермака.“

Послѣдующее заимствовано изъ отчета инженера Флейшера отъ 27 февраля о ледоколѣ.

Построенный въ 1899 г. верфью В. Г. Армстронгъ, Витвортъ и Ко. Ньюкэстль н. Т. по почину, указаніямъ и подъ наблюденіемъ вице-адмирала И. О. Макарова ледоколъ „Ермакъ“ не только самое большое, но и наиболѣе соответствующее своей цѣли судно этого рода. Оно имѣетъ водоизмѣщеніе въ 8000 тоннъ, 315 англійскихъ футовъ въ длину, 71 футъ въ ширину и посадку въ 25 футовъ, при каковой поднимаетъ 4300 тоннъ угля. Дно судна двойное и образуетъ помѣщенія для водянаго баласта; такія же помѣщенія устроены на концахъ и на обѣихъ сторонахъ судна и служатъ къ тому, чтобы имѣть возможность привести его въ различныя

наклонныя положенія въ случаѣ если оно засядетъ во льду или на льду. Сила машины равнялась 10,000 лошадинымъ силамъ, изъ которыхъ каждыя 2500 силъ падали на одну переднюю, 2 боковыя и одну расположенную сзади по срединѣ машину. Три кормовыя лебедки служили для движенія и маневрированія судна, между тѣмъ какъ передняя, по системѣ американскихъ переправочныхъ судовъ, была предназначена для пролома ледяныхъ запрудъ.

Успѣхи, достигнутые „Ермакомъ“ не только въ качествѣ ледокола при проведеніи судовъ въ Финскомъ заливѣ, но и въ его путешествіяхъ въ полярныхъ странахъ къ сѣверу отъ Шпицбергена, извѣстны уже отчасти изъ газетныхъ сообщеній и появятся еще въ находящемся уже въ печати сочиненіи вице-адмирала Макарова. Здѣсь же будетъ указано главнымъ образомъ на произведенную прошлымъ лѣтомъ перестройку Ермака.

Какъ уже упомянуто, судно имѣло въ передней части гребной винтъ ради котораго наклонная форма ледокола въ средней части его переходила въ вертикальную, чтобы затѣмъ лишь дальше принять снова наклонное положеніе.

Соотвѣтственно этому ровная форма судна прерывалась въ передней его части. Между тѣмъ какъ вертикальная часть штевена при набѣгѣ на торосъ препятствовала равномерному движенію судна и причиняла сильныя толчки, съ другой стороны ледъ задерживался въ излучинахъ корабельныхъ стѣнъ около передней дейдвудной трубы, такъ что онъ не могъ плавно отодвигаться. Вслѣдствіе этого при работахъ въ торосѣ часть заклепокъ на носу корабля ослабла.

Весною прошлаго года „Ермакъ“ пошелъ въ Англію, гдѣ вся передняя часть судна была удалена и замѣнена вновь построенной новой частью, снабженной особыми укрѣпленіями и поднимающимся подъ 30° прямымъ штевеномъ. Шпангауты поставлены подъ водой совершенно прямо и вертикально къ корабельнымъ стѣнамъ, такъ что послѣднія образуютъ у носа киль съ прямыми поверхностями. Шпангауты имѣютъ здѣсь лишь футъ промежутка между собою и снабжены очень крѣпкими оборотными шпангаутамп. Кромѣ того на основаніи сдѣланныхъ опытовъ произведенъ цѣлый рядъ чрезвычайно цѣлесообразныхъ усиленій именно для того, чтобы сдѣлать носъ корабля почти вполне застрахованнымъ отъ всякихъ поврежденій. Чтобы избѣжать прикрѣпленія тяжелыхъ и неудобныхъ накладокъ передніе пласти устроены въ ватерлиніи вдвойнѣ, изъ $\frac{5}{8}$ " и $\frac{7}{8}$ " обшивокъ, такъ что общая толщина стѣнъ въ передней части составляетъ 1 $\frac{1}{2}$ ". Передняя машина вмѣстѣ съ гребнымъ вѣштомъ была удалена, такъ что имѣющаяся теперь въ распоряженіи машинная сила составляетъ 7500 лошадиныхъ силъ. Тѣмъ не менѣе вслѣдствіе усовершенствованной формы судна быстрота его хода, составлявшая до 16-и морскихъ миль въ часъ, лишь едва замѣтно уменьшилась.

Новый носъ судна оканчивается болѣе остро, чѣмъ прежній и потому болѣе годится для пролома льда.

Для работъ во льду слѣдуетъ особенно упомянуть находящійся на кормѣ автоматическій воротъ, на которомъ намотанъ большой стальной буксирный канатъ толщиною въ 6". Когда при буксировкѣ канатъ слишкомъ натянется, то онъ самъ собой разматывается, чтобы уменьшить напряженіе; если же напротивъ канатъ слишкомъ ослабнетъ, то онъ наматывается воротомъ. Помощью этого остроумнаго приспособленія, сдѣланнаго по образцу американскаго патентованнаго изобрѣтенія, буксировка пароходовъ значительно облегчается и опасность разрыва каната и поврежденія буксируемаго судна значительно уменьшается.

Если съ одной стороны въ постройкѣ судна, въ каждой части его, можно сказать, чувствуется опытная рука и внимательная заботливость вполне знающаго руководителя и инициатора всего сооружеія, то съ другой — отдѣлка помѣщеній импонируетъ солиднымъ комфортомъ, который пріятно дѣйствуетъ на глазъ посѣтителя. Всюду свѣта и воздуха въ избыткѣ. Особенно заслуживаетъ упоминанія прекрасная вентиляція. Незамѣтно, безъ всякаго слѣда сквознаго вѣтра обновляется воздухъ въ помѣщеніяхъ. Кругомъ изъ за скамеекъ свѣжій воздухъ, пріятно согрѣтый входитъ въ помѣщенія и въ подходящихъ мѣстахъ снова выходитъ наружу. Въ каждой изъ каютъ, которыхъ кромѣ помѣщеній для офицеровъ, имѣется приблизительно на 20 гостей, два окна, диванъ и другія удобства. Большой салонъ, находящійся въ передней части судна, имѣетъ 19 фут. длины и около 32 фут. средней ширины и увѣшалъ множествомъ картинъ, изображающихъ частью эпизоды изъ экскурсій Ермака. Въ другихъ мѣстахъ со вкусомъ расположены подарки, поднесенные Ермаку въ знакъ благодарности за оказанную помощь.

21 февраля предсѣдатель Биржевого Комитета и нѣкоторые члены его выѣхали на пароходѣ „Геркулесъ“ на встрѣчу ледоколу.

22 февраля Ермакъ, какъ уже выше сказано, снова вышелъ въ море съ нагруженнымъ пароходомъ Кросфондъ и имѣлъ намѣреніе продлить свой путь до Михайловскаго маяка, чтобы помочь застѣвшимъ тамъ судамъ войти въ Рижскій портъ. По приглашенію командира въ этой поѣздкѣ принялъ участіе инженеръ Биржевого Комитета Флейшеръ, представившій Биржевому Комитету слѣдующій отчетъ о совершенномъ плаваніи.

На ледоколѣ „Ермакъ“ 24 февраля 1901 г.

Отчетъ о поѣздкѣ въ Домеснесъ.

Но прибытіи Ермака на Рижскій рейдъ было сдѣлано распоряженіе, чтобы онъ 22 утромъ провелъ норвежскій пароходъ Кросфондъ

въ Домеснесъ, и затѣмъ привелъ оттуда черезъ ледъ пять ожидавшихся тамъ и предназначавшихся для Риги судовъ.

21 вечеромъ было дано знать по телеграфу начальнику семафорской станціи Грюнвальду, чтобы опъ сообщилъ приходящимъ кораблямъ о прибытіи Ермака.

22-го Февраля въ 9 ч. утра поднять былъ якорь и уже готовый къ отплытію пароходъ взять на буксиръ. Плаваніе шло прекрасно съ быстротой приблизительно 11 морскихъ миль въ часъ. Благопріятнымъ юговосточнымъ вѣтромъ ледъ отогнанъ былъ на значительное разстояніе къ сѣверо-западу, такъ что мы нагнали его лишь въ 11 ч. 30 мин. на разстояніи около 14 морскихъ миль отъ Усть-Двинскаго маяка. Вступленіе въ ледъ, который имѣлъ сначала отъ 7 до 8 дюймовъ толщины, произошло безъ всякаго толчка и почти безъ уменьшенія скорости хода. Проложенный путь имѣлъ въ ширину по крайней мѣрѣ 60 фут., такъ что Кросфондъ шелъ почти въ совершенно открытой водѣ, однако судно плохо управлялось и попадало поэтому время отъ времени въ находящійся по берегамъ проруби ломанный ледъ, нисколько однако отъ того не пострадавъ. Отъ 12 до 12¹/₂ ч. мы шли въ открытой водѣ, по затѣмъ слѣдовали скучившіяся мѣста съ торосомъ до 10' толщиною. По просьбѣ Капитана Кросфонда канатъ былъ выпущенъ и пароходъ слѣдовалъ силой собственной машины, но шелъ со скоростью лишь около 8 миль, такъ что Ермакъ долженъ былъ одну машину остановить, а двѣ остальные дѣйствовали лишь въ полъ-силы. Лишь къ 5-и часамъ мы достигли Домеснесъ, который вслѣдствіе туманной погоды и частой снѣжной мятели сталъ виденъ только не за-долго до 5-и часовъ. Тамъ стояли въ открытой водѣ три парохода: Наяда, Нептунъ и нѣсколько далѣе Fairhead, которыхъ протяжнымъ сигналомъ пароходнаго свистка пригласили слѣдовать за ледоколомъ. Четвертое прибывшее съ запада судно Генераль Тотлебенъ не было взято, т. к. уже становилось темно, и капитанъ Васильевъ не считалъ возможнымъ провести болѣе 3-хъ судовъ заразъ. Въ 5 ч. 30 м. двинулись мы обратно черезъ ледъ, который въ самой близи Домеснеса былъ толще всего и тамъ мѣстами былъ нагроможденъ на глубину сажени.

Чтобы избѣжать встрѣчи со льдомъ мы держались сначала на нѣсколько морскихъ миль къ востоку, и лишь затѣмъ курсъ переведенъ на S. O. Въ 6 ч. Наяда засѣла во льду и т. к. и Fairhead, который нѣсколько запоздалъ, не могъ далѣе двигаться, то мы обошли всѣ три судна широкимъ кругомъ и обрѣзали кругомъ ихъ ледъ. Въ 7 ч. всѣ суда были собраны вмѣстѣ и слѣдовали до 7¹/₄. Такъ какъ капитанъ боялся, что корабли въ темнотѣ отстанутъ, то мы остановились на почъ во льду, на разстояніи 3—4 миль отъ Домеснеса.

23-го Февраля мы двинулись въ путь въ 6 ч. 15 мин. утра. Прежде всего были освобождены очень ловкимъ маневромъ всѣ три

парохода, которые засѣли въ проломленномъ для нихъ каналѣ вслѣдствіе сдвинувшагося за ночь льда. Ермакъ прошелъ между ними извилинами, благодаря чему они одинъ за другимъ могли двинуться. Вскорѣ Наяда, довольно тяжелое судно, снова засѣла во льду. Правда что ледъ здѣсь былъ очень крѣпокъ и нагроможденъ въ нѣсколько слоевъ, вѣроятно береговой ледъ. Я видѣлъ ледяныя глыбы толщиною по крайней мѣрѣ въ 3' нагроможденныя другъ на друга въ 3—4 слоя. Хотя Ермакъ безъ особаго труда пробиваетъ подобныя нагроможденія, но путь позади него совершенно наполнился ледяными глыбами и саломъ, такъ что пароходы не могли проходить. При подобныхъ случаяхъ настоящее удовольствіе смотрѣть на работу командира съ его Ермакомъ.

Стоя цѣлый день съ короткими перерывами на мостикѣ, онъ слѣдитъ въ бинокль съ напряженнымъ вниманіемъ за движеніями идущихъ въ слѣдъ судовъ. Одновременно должно быть наблюдаемо и лежащее впереди ледяное поле. Ходъ машины постоянно мѣняется, смотря по свойству льда. Какъ только появляется въ виду скопленіе льда раздается крикъ „торосъ“ для того, чтобы каждый былъ на чеку. На кормовой палубѣ находится старшій офицеръ, баронъ Гревеницъ, на обязанности котораго лежитъ наблюденіе за идущими въ слѣдъ судами и за сохраненіемъ между ними требуемаго промежутка приблизительно въ 100 саженой. По командѣ капитана подаются сигналы машинамъ для усиленія хода, затѣмъ съ полной силой ледоколъ врѣзывается въ ледяныя массы. Немедленно по проходѣ ихъ, ходъ долженъ быть уменьшенъ. Особенная внимательность требуется, когда судно берется на буксиръ. Отъ 25-и до 30-и саж. якорной цѣпи отъ судна и столько же 6 дюймаго стального каната отъ Ермака гласитъ предписаніе. Канатъ лежитъ на тяжеломъ воротѣ, который постоянно участвуетъ въ работѣ; какъ только канатъ черезчуръ натягивается, воротъ его отпускаетъ, если напряженіе становится слишкомъ слабо, воротъ наматываетъ канатъ. Послѣ взятія судна на буксиръ Ермакъ пускается въ путь съ крайней осторожностью; положительно совершенно не чувствуешь, когда колосъ начинаетъ двигаться. Натяженіе каната увеличивается крайне постепенно, пока канатъ совсѣмъ не натянется и буксируемое судно начнетъ слѣдовать.

Если судно засѣло во льду, то ледоколъ возвращается приблизительно на 100 саж. назадъ, идетъ вбокъ въ ледъ, затѣмъ впередъ и обойдя широкимъ кругомъ засѣвшее судно, проходитъ совсѣмъ близко около его бока, такъ что оно становится свободнымъ отъ льда и можетъ слѣдовать тотчасъ позади ледокола по свѣже-образовавшемуся пути. При этомъ успѣхъ очень зависитъ отъ сообразительности и исполнительности судоводителя. Если онъ пропуститъ настоящій моментъ двинуться на всѣхъ парахъ, то весь маневръ потеряны и судно его сидитъ также крѣпко какъ и прежде.

Наяда была такимъ образомъ освобождена и выведена на значительное разстояніе въ болѣе тонкій ледъ, затѣмъ третій пароходъ Fairhead проведенъ боковымъ путемъ въ фарватеръ перваго парохода, а потомъ и Нептунъ выведенъ впередъ. Затѣмъ до 9-и час. плаваніе шло хорошо. Въ 10 ч. Ермакъ, который изъ за слѣдовавшихъ за нимъ судовъ могъ идти только половиннымъ ходомъ попалъ въ самое большое накопленіе льда, которое мы до сихъ поръ встрѣчали, и не могъ черезъ него пробиться. Близость сопровождающихъ пароходовъ не позволяла взять препятствіе съ разбѣга, его пришлось обойти. Въ 11 ч. 15 м. вышли мы при хорошемъ ходѣ въ открытое пространство воды; тѣмъ закончилась самая трудная часть плаванія. Это открытое пространство длиною около 4-хъ миль мы встрѣтили на пути къ Домеснесу приблизительно около Мерзерифа; теперь оно находилось ниже Руно, начиная отсюда ледъ былъ приблизительно въ $1\frac{1}{4}$ дюйма толщиною, мало нагроможденъ и разорванъ многими открытыми мѣстами.

Въ 2 ч. 40 м. была достигнута граница льда къ сѣверу отъ Мерзерифа, всѣ 3 парохода получили курсъ на Ригу и благодарили флажнымъ сгналамъ. Возвращеніе въ Домеснесъ совершилось черезъ легкій ледъ со скоростью 14, позднѣе 10—12 миль въ часъ.

Въ 5 ч. по полудни мы дошли до Домеснеса, гдѣ ждали пароходы Тотлебенъ и Скобелевъ. Въ 5 ч. 50 м. началось обратное плаваніе. Тотлебенъ скоро засѣлъ во льду, который былъ здѣсь очень плотенъ. Ему былъ поданъ поэтому канатъ.

Ермакъ тянулъ совсѣмъ тихо, канатъ натянулся, потомъ толчокъ — и $1\frac{1}{2}$ дюймовая якорная цѣпь лопнула; оказалось, что у многихъ звеньевъ не доставало распорокъ. Цѣпь очевидно была очень стара и хрупка.

Наступившая темнота заставила въ 7 час. прекратить работу. Между тѣмъ вѣтеръ около 5 ч. отъ S. O. повернулъ на Остъ. Ночью слышенъ былъ довольно сильный шумъ отъ сдвигеній льда.

24 февраля въ 6 ч. у. мы были уже на ходу. Сдѣланъ былъ обходъ, чтобы освободить затертые пароходы. Раньше былъ освобожденъ далеко отставній Скобелевъ и выведенъ на нѣсколько миль впередъ. Затѣмъ ледоколъ пошелъ обратно за Тотлебеномъ, который оказался крайне неловкимъ, т. к. никакъ не поспѣвалъ съ своей машиной. Снова былъ взятъ на буксиръ Скобелевъ и проведенъ въ открытое мѣсто среди болѣе тонкаго льда, гдѣ онъ остановился. Послѣ того какъ и другой пароходъ былъ высвобожденъ изъ тороса, плаваніе съ обоими судами шло безъ затрудненій. Лишь въ $1\frac{1}{4}$ Скобелевъ причинилъ короткую остановку. Послѣ того плаваніе продолжалось со скоростью около 8 узл. Въ 4 ч. 5 м. достигли мы у Массарагадемъ границы льда, которая такимъ образомъ передвинулась съ четверга на 17 морскихъ миль къ N. W. Здѣсь Ермакъ указалъ обоимъ

судамъ ихъ курсъ, не получивъ однако отъ нихъ за то никакого выраженія благодарности. Въ 6 ч. 15 м. Ермакъ достигъ Бельбойе, гдѣ пароходъ Цандеръ снабдилъ его лоцманомъ. Въ 7 ч. мы прибыли счастливо въ портъ и зашвартовали судно у гавань-дамбы.

Не требуется особаго указанія на то, что дѣятельность Ермака въ Рижскомъ заливѣ представляется событіемъ первостепенной важности, послѣ того, какъ открытіе доступа къ Рижкому порту во время полного загражденія льдомъ сдѣлалось фактомъ.

Что ледоколъ преодолѣвавшій въ Финскомъ заливѣ не только твердый ледяной покровъ толщиною въ 3 фута, но и болѣе чѣмъ на сажень глубокія ледяныя запруды, будетъ въ состояніи пробить ледъ и въ Финскомъ заливѣ едва-ли могло подлежать сомнѣнію. Вопросъ заключался въ томъ, окажется-ли для того же ледокола возможнымъ провести суда сквозь находящіяся почти все время въ движеніи ледяныя поля.

По произведеннымъ въ послѣдніе дни опытамъ можно, по моему мнѣнію, считать этотъ вопросъ разрѣшеннымъ. Частое и обильное выпаденіе снѣга сдѣлало условія борьбы со льдомъ особенно тяжелыми. Затруднялась работа еще тѣмъ, что судоводители кораблей пользовавшихся услугами ледокола, еще недостаточно ознакомлены съ своей частью работы, что еще не существуетъ постояннаго достовѣрнаго сообщенія свѣдѣній о положеніи льда, что вообще всему дѣлу еще недостааетъ настоящей организаціи.

По устраненіи названныхъ недостатковъ можно вполнѣ ожидать, что проведеніе судовъ будетъ совершаться правильно.

Капитанъ Васильевъ выработалъ во время плаванія краткую инструкцію для судовъ, опубликованіе которой является чрезвычайно желательнымъ.

Также былъ поднятъ вопросъ о телеграфномъ соединеніи маяковъ между собою, что признано крайне необходимымъ. Особенно не долженъ быть упущенъ изъ вида маякъ на Руно на случай возможнаго прохода къ сѣверу отъ этого острова.

Въ заключеніе я не могу не высказать, что командиръ Ермака капитанъ Васильевъ и господа офицеры не только старались самымъ предупредительнымъ образомъ, показывая мнѣ планы и картины и сообщая техническія свѣдѣнія, сдѣлать мое плаваніе интереснымъ и поучительнымъ, но и сумѣли сдѣлать мое пребываніе на кораблѣ рѣдко пріятнымъ.“

25 февраля въ Рижской Биржевой газетѣ была опубликована телеграмма вице-адмирала Макарова, обращающая вниманіе заинтересованныхъ лицъ на то, что ледоколъ „Ермакъ“ не принимаетъ никакой отвѣтственности за какія-либо поврежденія, могущія произойти въ проводимыхъ черезъ ледъ пароходахъ. Почти одновременно съ этимъ Рижскій Биржевой Комитетъ разослалъ всѣмъ Рижскимъ судовымъ

агентамъ и пароходнымъ обществамъ выработанную командиромъ Ермака, капитаномъ II ранга Васильевымъ инструкцію на англійскомъ языкѣ для судовъ имѣющихъ намѣреніе прибѣгнуть къ помощи ледокола.

Биржевой Комитетъ просилъ также снабдить инструкціей приходящіе въ Ригу корабли и послать ее извѣстнымъ заграничнымъ судовладѣльцамъ. (Инструкція напечатана въ прибавленіи къ отчету).

8 марта Ермакъ проводилъ выходящій пароходъ „Вѣра“ почти до Михайловскаго маяка и привелъ оттуда пришедшій пароходъ „Мери“. Тотчасъ по приходѣ Ермакъ снова ушелъ въ море па помощь стоявшему на высотѣ Мессарагацемъ выходящему пароходу „Фландрія“ и стоявшему у Домеснесъ входившему пароходу „Нордзенъ“. Въ теченіи этого плаванія, происходившаго при крайне затруднительныхъ условіяхъ и продолжавшагося четыре дня, на Ермакѣ находились предсѣдатель и нѣкоторые изъ членовъ Рижскаго Биржевого Комитета, желавшіе воспользоваться случаемъ видѣть ледоколъ въ работѣ.

27 марта состоялся въ залѣ биржи прощальный обѣдъ въ честь офицеровъ ледокола „Ермакъ“, а 28 ледоколъ покинулъ Рижскій портъ. По этому поводу въ „Вѣстникѣ Рижской биржи“ отъ 28 марта 1901 г. было напечатано слѣдующее:

„Ледоколъ“ Ермакъ“ покинулъ вчера въ 12 ч. дня, послѣ успѣшной шестинедѣльной дѣятельности, нашъ портъ, чтобы пока идти въ Ревель и провести тамъ праздники. Въ теченіи своего пребыванія здѣсь онъ оказалъ помощь 43 судамъ при ихъ входѣ въ нашъ портъ или при выходѣ изъ него. Изъ всѣхъ этихъ судовъ только одно получило поврежденія и то по собственной винѣ, т. к. оно само пошло въ плотный ледъ. Эти въ высшей степени благопріятные результаты свидѣтельствуютъ какъ о выдающейся способности маневрированія этого могучаго желѣзнаго колосса, такъ въ особенности о блестящемъ и умѣломъ веденіи дѣла его командиромъ, капитаномъ II ранга М. П. Васильевымъ. Въ знакъ выраженія своей благодарности Ермаку за его заслуги по раннему открытію навигаціи въ нашемъ портѣ и особенно потому, что онъ въ первый разъ доказалъ, что портъ нашъ и во время полнѣйшаго загорожденія льдомъ доступенъ судоходству, Рижскій Биржевой Комитетъ передалъ при прощальномъ торжествѣ серебряный самоваръ съ принадлежностями для офицерскаго собранія судна“.

Въ тотъ же день Биржевой Комитетъ отправилъ слѣдующую телеграмму Министру Финансовъ Статсъ-Секретарю Витте:

„Послѣ шестинедѣльной чрезвычайно полезной дѣятельности ледоколъ Ермакъ оставилъ сегодня Рижскій портъ. Рижскій Биржевой Комитетъ считаетъ пріятнымъ своимъ долгомъ высказать Вашему Высокопревосходительству свою живѣйшую искреннѣйшую благодарность за предоставленіе Рижскому порту ледокола Ермака, послужившее новымъ доказательствомъ неустаннаго попеченія Вашего

Высокопревосходительства объ улучшеніи и развитіи Рижскаго порта. При этомъ Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ почтительнѣе просить Ваше Высокопревосходительство не отказать въ благосклонномъ разрѣшеніи Биржевому Комитету, въ постоянную память многократно выраженнаго на дѣлѣ живого и горячаго сочувствія Вашего Высокопревосходительства къ интересамъ Рижской торговли и заботъ о ея процвѣтаніи, заказать и помѣстить въ присутственной залѣ Комитета портретъ Вашего Высокопревосходительства.“

Адресованная на имя предсѣдателя Биржевого Комитета вице-консула Фенгера телеграмма гласила :

„Съ удовольствіемъ узналъ изъ телеграммы Вашей о плодотворной работѣ Ермака на пользу Рижскаго порта. Прошу Васъ принять лично и передать членамъ Комитета мою искреннюю благодарность за сообщенное мнѣ въ Вашей любезной телеграммѣ желаніе помѣстить мой портретъ въ присутственной залѣ Комитета. Этотъ знакъ вниманія меня очень порадовалъ и я не встрѣчаю препятствій къ исполненію желанія Комитета. Статсъ-Секретарь В и т е.“

Вторую благодарственную телеграмму Биржевой Комитетъ послалъ адмиралу Макарову, который въ своемъ отвѣтѣ выразилъ свое удовольствіе по поводу того, что „Ермакъ“ удовлетворилъ всѣмъ предъявленнымъ къ нему требованіямъ.

Въ концѣ октября Биржевой Комитетъ получилъ изъ Отдѣла Торговаго Мореплаванія сообщеніе о томъ, что принадлежащій Министерству Финансовъ ледоколъ „Ермакъ“ будетъ употребляемъ съ начала зимы 1901 г. исключительно для обслуживания портовъ Балтійскаго моря и для ввода торговыхъ судовъ, которыя встрѣчаютъ затрудненія вслѣдствіе накопленія ледяныхъ массъ. При этомъ Отдѣлъ по дѣламъ Торговаго мореплаванія сообщалъ, что онъ занятъ выработкой общаго плана для предстоящей дѣятельности ледокола и условій, на которыхъ со стороны его можетъ быть оказываема помощь. Является необходимымъ получить ближайшія свѣдѣнія о потребностяхъ Рижскаго порта относительно зимней навигаціи также какъ объ участіи въ расходахъ по содержанію ледокола со стороны заинтересованныхъ торговыхъ и судоходныхъ предпріятій. Съ этой цѣлью Отдѣлъ Торговаго мореплаванія просилъ Рижскій Биржевой Комитетъ отвѣтить на слѣдующіе вопросы :

1) въ какое время приблизительно въ теченіе зимней навигаціи, при настоящихъ условіяхъ торговли Рижскаго порта, представляется необходимымъ прибытіе ледокола „Ермакъ“ въ названный портъ, для оказанія помощи коммерческимъ судамъ при плаваніи во льдахъ.

2) Въ виду значительной стоимости содержанія ледокола, не признано ли будетъ возможнымъ установить опредѣленную плату съ каждаго судна, воспользовавшагося услугами ледокола. На какихъ основаніяхъ и въ какомъ размѣрѣ эта плата могла бы быть

установлена. При этомъ надлежитъ имѣть въ виду, что безвозмездное пользованіе ледоколомъ „Ермакъ“ на будущее время не могло бы быть допущено.

На это предложеніе Биржевой Комитетъ отвѣчалъ 3 ноября 1901 г. за № 1177 слѣдующее :

„На предложеніе отъ 27 октября с. г. за № 4648 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить :

По I-му вопросу. Изъ приложенной таблицы усматривается, что въ теченіе послѣднихъ 21 года Рижскій портъ былъ закрытъ среднимъ числомъ 50 дней въ году. Самое раннее закрытіе порта послѣдовало въ 1882 г., а именно 22 декабря, самое позднее же открытіе за всѣ эти 21 годъ въ 1881 г., а именно 21 апрѣля. Определить въ точности время, когда для Рижскаго порта является желательнымъ прибытіе ледокола „Ермакъ“ довольно трудно, но приблизительно вѣрно можно указать, что это время наступитъ не раньше половины января и продолжится до половины Марта.

По II-му вопросу. Установленіе опредѣленной платы только съ судна, воспользовавшагося услугами ледокола представляется нежелательнымъ, такъ какъ это, по мнѣнію Биржевого Комитета, не соотвѣтствовало бы ни интересамъ судо- и товаровладѣльцевъ, ни интересамъ ледокола. Для того, чтобы плата съ судна, которому оказана будетъ помощь, явилась дѣйствительно участіемъ въ расходѣ по содержанію ледокола, плата эта не можетъ быть назначена слишкомъ низкою; но въ такомъ случаѣ она будетъ обременительна для судна. Послѣдствіемъ этого будетъ, что суда, идущія въ Ригу и встрѣтившія затрудненія при плаваніи во льдахъ, пойдутъ основываясь на оговоркѣ въ контрактахъ, по которой въ извѣстныхъ случаяхъ судну предоставляется зайти не въ назначенный портъ, а въ сосѣдній, въ Либаву или Виндаву, такъ какъ эти порты часто открыты въ то время, когда доступъ къ Рижскому закрытъ. Расходы казны по содержанію ледокола въ Рижскомъ портѣ были бы слѣдовательно произведены въ этомъ случаѣ непроизводительно. Съ другой стороны Рижскій Биржевой Комитетъ вполне готовъ предложить общему собранію Рижскаго Биржевого купечества принять участіе въ расходахъ на содержаніе Ермака путемъ добровольнаго обложенія, какъ судовъ такъ и товаровъ, извѣстными сборами, аналогично сбору существующему уже съ 1897 г., въ городѣ Ревель подъ названіемъ „добровольный платежъ купечества“. Эти сборы взымались бы только въ теченіе зимней навигаціи во все время дѣятельности ледокола въ Рижскомъ портѣ и служили бы ему вознагражденіемъ за производимыя имъ работы.“

Приложенныя къ этому представленію таблицы заключали слѣдующія данныя :

Рижскій портъ былъ закрытъ для судоводства :

1880	41 день.
1881	109 дней.
1882	10 "
1883	109 "
1884 не былъ закрытъ	— "
1885 " " "	— "
1886 съ 23 января по 30 марта	67 "
1887 не былъ закрытъ	— "
1888 съ 10 января по 18 апрѣля	100 "
1889 съ 9 января по 14 апрѣля	96 "
1890 съ 16 февраля по 20 февраля	5 "
1891 съ 3 января по 23 февраля	52 "
1892 съ 31 января по 14 марта съ 25 декабря по 31 декабря	50 "
1893 съ 1. января по 19 апрѣля	109 "
1894 съ 7 февраля по 10 февраля	4 "
1895 съ 23 января по 30 марта	67 "
1896 съ 1 февраля по 9 марта и 31 декабря	38 "
1897 съ 1 января по 17 марта	76 "
1898 съ 12 по 17 марта	5 "
1899 съ 22—28 февраля, съ 11—15 марта и 29—31 декабря	13 "
1900 съ 1 января по 6 апрѣля	97 "

1,048 дней.

или среднимъ числомъ 50 дней въ теченіи года.

Въ концѣ ноября Биржевой Комитетъ получилъ слѣдующее предложеніе Отдѣла Торговаго мореплаванія Министерства Финансовъ отъ 20 ноября 1901 г. за № 5430 :

„Комитетъ по портовымъ дѣламъ, въ засѣданіи 19 Ноября с. г., подвергъ обсужденію вопросъ о томъ, въ какой мѣрѣ торгующее въ обслуживаемыхъ ледоколомъ „Ермакъ“ портахъ купечество могло бы быть привлечено къ возмѣщенію расходовъ по содержанію ледокола. При семъ были выслушаны сообщенныя С.-Петербургскимъ, Рижскимъ и Ревельскимъ Биржевыми Комитетами предположенія объ установленіи опредѣленной платы съ cadaго пользующагося услугами ледокола судна.

С. Петербургское купечество признало справедливымъ установить, въ возмѣщеніе расходовъ по дѣятельности ледокола, особый сборъ какъ съ судовъ, пользующихся услугами ледокола, такъ и съ привозимыхъ и отвозимыхъ ими товаровъ.

Судовой сборъ купечество полагаетъ установить въ размѣрѣ 10 коп. съ рег. тонны судна при каждомъ приходѣ и отходѣ, съ товаровъ же установить сборъ въ размѣрѣ портового, установленнаго Высо-

чайшимъ повелѣніемъ 8 Іюня 1901 года; при семъ сборъ съ хлѣба желательно нѣсколько понизить, такъ какъ этотъ грузъ является единственнымъ обезпеченіемъ обратныхъ фрахтовъ при зимней навигаціи. Сей сборъ купечество полагало бы ввести въ дѣйствіе немедленно по полученіи согласія Отдѣла Торговаго Мореплаванія, по 1 декабря 1901 года. Взиманіе онаго должно производиться таможенными одновременно съ казенными сборами, при чемъ грузовой сборъ надлежитъ взимать съ получателей и отправителей товаровъ, а судовой со шкиперовъ. Весной сборъ могъ бы производиться до фактическаго открытія навигаціи и во всякомъ случаѣ не позднѣе 1 Мая.

Ревельскій Биржевой Комитетъ по вопросу объ установленіи платы за проводку судовъ Ермакомъ указываетъ, что относительно льда положеніе Ревельскаго порта благопріятнѣе другихъ сосѣднихъ портовъ, ибо сплошной ледъ, мѣшающій судоходству, обыкновенно простирается не далѣе Пакеръ-Орта, т. е. не далѣе 40 или 50 верстъ. Вслѣдствіе сего короткаго разстоянія работа для Ермака въ Ревельскомъ раіонѣ много легче, чѣмъ у другихъ портовъ и въ зависимости отъ того и плата за проводъ судовъ должна быть дешевле. Въ виду сего Ревельскій Биржевой Комитетъ предлагаетъ съ каждаго судна, проводимаго по просьбѣ Биржевого Комитета Ермакомъ въ Ревельскій портъ и обратно въ открытое море, установить опредѣленную общую плату въ 50 коп. съ лафта

По разсмотрѣніи настоящаго вопроса Комитетъ остановился на слѣдующихъ руководящихъ началахъ при установленіи въ Балтійскихъ портахъ ледакольного сбора. Изъ трехъ возможныхъ способовъ возмѣщенія расходовъ по ледаколу „Ермакъ“, а именно: 1) общее постоянное обложеніе судовъ и товаровъ въ обслуживаемыхъ ледаколомъ портахъ, 2) общее обложеніе судовъ и товаровъ въ названныхъ портахъ въ теченіе зимняго времени и 3) обложеніе судовъ и товаровъ, воспользовавшихся содѣйствіемъ ледакола „Ермакъ.“ — Комитетъ призналъ въ настоящее время единственно цѣлесообразнымъ ввести, какъ не требующую законодательнаго утвержденія послѣднюю систему, и притомъ въ предѣлахъ, необременительныхъ для торговли.

По вопросу о томъ, что должно служить объектомъ обложенія, судно или товаръ, предсѣдатель С. Петербургскаго Биржевого Комитета высказалъ, что наиболѣе цѣлесообразнымъ представлялось бы главную тяжесть обложенія возложить на товарохозяевъ, низводя обложеніе судовъ до возможнаго минимума, такъ какъ при усиленномъ обложеніи тоннажа, для судохозяевъ представится болѣе выгоднымъ пользоваться условіемъ о лдѣ (ice—clause) въ чартерпартіяхъ и уходить въ сосѣдній незамерзающій портъ, чѣмъ затормозилось бы развитіе С.-Петербурга какъ зимняго порта; размѣръ же не-

обременительной потонной платы могъ бы быть опредѣленъ въ 10 коп. Съ изложеннымъ взглядомъ согласился Комитетъ, признавъ въ то же время, что полное освобожденіе судовъ отъ сборовъ не представлялось бы возможнымъ, такъ какъ въ такомъ случаѣ суда въ балластѣ оказались бы въ исключительныхъ условіяхъ, пользуясь услугами ледокола совершенно безвозмездно.

Обращаясь къ выясненію вопроса о содѣйствіи ледокола коммерческимъ судамъ, обязаннымъ уплачивать сборъ за оказываемыя имъ услуги, Комитетъ призналъ, что надлежитъ различать услуги двоякаго рода: 1) по обыкновенной проводкѣ судовъ и 2) по оказанію помощи бѣдствующимъ и потерпѣвшимъ аваріи судамъ. За услуги послѣдняго рода признано правильнымъ выработать специальную повышенную таксу.

Далѣе относительно подлежащихъ оплатѣ услугъ ледокола въ Комитетѣ было указано, что оплачиваться должна не одна непосредственная проводка, но и косвенное пользованіе услугами ледокола, какъ напр. слѣдованіе по пробитому ледоколомъ каналу; означенная точка зрѣнія была принята и Комитетомъ.

По вопросу о томъ, надлежитъ ли ледокольную таксу установить въ разныхъ размѣрахъ во всѣхъ трехъ Балтійскихъ портахъ, или съ видоизмѣненіями, въ соотвѣтствіи съ различной трудностью поддержанія въ оныхъ навигаціи, Комитетъ находилъ наиболѣе правильнымъ, чтобы, въ видахъ достиженія возможно большей простоты обложенія, сборы взымались въ равномъ размѣрѣ во всѣхъ Балтійскихъ портахъ.

Въ заключеніе Комитетъ призналъ желательнымъ для выработки единообразныхъ ставокъ зимняго ледокольнаго сбора въ Балтійскихъ портахъ сообщить Биржевымъ Комитетамъ въ С. Петербургѣ, Ревелѣ и Ригѣ общія предположенія, на коихъ остановился Комитетъ, и поручить имъ на основаніи приведенныхъ указаній выработать ставки сборовъ.

Передавая объ изложенномъ постановленіи Комитета по портовымъ дѣламъ Рижскому Биржевому Комитету, Отдѣлъ покорнѣйше просить сообщить мотивированныя предположенія о размѣрахъ единообразнаго товарнаго обложенія въ Балтійскихъ портахъ за услуги ледокола „Ермакъ“ по возможности въ непродолжительномъ времени.“

На это Рижскій Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 11 декабря 1901 г. за № 1300 :

„Вслѣдствіе предложенія отъ 29 ноября с. г. за № 5430 Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ обратить вниманіе Отдѣла на то обстоятельство, что, по его убѣжденію, дѣятельность ледокола „Ермакъ“ можетъ тогда только приносить дѣйствительную пользу судоходству и торговлѣ г. Риги, когда дѣятельность ледокола въ

раіонъ Рижскаго порта будетъ вполне обеспечена на болѣе продолжительное время, такъ какъ лишь въ послѣднемъ случаѣ купецъ, увѣренный въ присутствіи ледокола въ состояніи производить свои расчеты, совершать сдѣлки и зафрахтовать суда на Ригу и отъ Риги.

Для обезпеченія же опредѣленнаго дохода на содержаніе ледокола, въ случаѣ продолжительнаго пребыванія его въ Рижскомъ портѣ, Биржевой Комитетъ вопреки мнѣнію Комитета по дѣламъ мореплаванія, долженъ высказаться за взиманіе сбора не только съ тѣхъ судовъ и товаровъ, которые пользуются услугами ледокола, но со всѣхъ вообще товаровъ и судовъ прибывающихъ въ Рижскій портъ въ извѣстный періодъ времени и выбывающихъ изъ него.

Для Рижскаго порта дѣятельность и содѣйствіе „Ермака“ были бы наиболѣе нужными и желательными въ періодъ времени съ 1 января по 1 марта, и посему Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ почтительнѣйше просить, не отказать исходатайствовать оставленіе „Ермака“ въ это время въ исключительное пользованіе Рижскаго порта. Биржевой Комитетъ полагаетъ, что просьба эта тѣмъ болѣе заслуживаетъ вниманія и основательна, такъ какъ по опыту прежнихъ лѣтъ возможность содержанія навигаціи въ это время въ Петербургскомъ портѣ безусловно исключена, а Ревельскій портъ, по отзыву Ревельскаго Биржевого Комитета, помѣщенному въ предложеніи Отдѣла Торговаго Мореплаванія, находится въ болѣе благопріятномъ положеніи и будетъ нуждаться въ содѣйствіи „Ермака“ лишь въ исключительныхъ случаяхъ.

Рижское купечество въ томъ предположеніи, что ему будетъ вполне гарантирована дѣятельность „Ермака“ съ опредѣленнаго момента и на извѣстный непрерывный срокъ, охотно согласится на жертвы съ своей стороны въ видѣ добровольнаго самообложенія.

Для помянутаго самообложенія Рижскій Биржевой Комитетъ, предварительно одобренія сего предположенія общимъ собраніемъ Рижскаго Биржевого купечества, имѣетъ честь предложить нижеслѣдующія ставки, взимаемая съ судна и съ товара :

1) съ судна сборъ въ 5 коп. съ регистр. тонны съ cadaго отходящаго и въ 5 коп. съ регистр. тонны съ cadaго приходящаго судна,

2) съ товара дополнительный сборъ въ размѣрѣ новыхъ портовыхъ сборовъ, установленныхъ Высочайше утвержденнымъ 8 Іюня 1801 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, за исключеніемъ нижеприведенныхъ товаровъ, съ которыхъ предлагается взиманіе сбора въ размѣрахъ, о которыхъ Биржевой Комитетъ ходатайствовалъ въ представленіяхъ своихъ на имя Г-на Министра Финансовъ отъ 16 октября с. г. за № 1082 и Отдѣла Торговаго Мореплаванія отъ 24 октября с. г. за № 1114, а именно :

каменный уголь	1/22	коп. съ пуда.
мѣлъ	1/60	" " "
глиноземъ	1/30	" " "
фосфаты	1/30	" " "
сѣрный колчеданъ	1/30	" " "
сѣра.	1/8	" " "
красильное дерево	1/4	" " "
лѣсные матеріалы группа I	1/2	" " "
" " " II	1/6	" " "
" " " III	1/10	" " "
" " " IV	1/16	" " "

Дальнѣйшей переписки по этому дѣлу въ 1901 г. не производилось и позднѣйшія распоряженія Министерства Финансовъ относительно „Ермака“ Биржевому Комитету неизвѣстны.

8. Страхование рабочаго персонала Рижскаго Биржевого Комитета отъ несчастныхъ случаевъ.

Въ истекшемъ году Рижскому Обществу Взаимнаго страхования было заявлено о двухъ несчастныхъ случаяхъ. Одинъ пострадавшій рабочій, выпущенный изъ городской больницы послѣ долгаго пребыванія въ ней калѣкой, долженъ былъ получить вознагражденіе отъ Общества.

Уплочено Страховому обществу за страхование рабочихъ :	
на пароходахъ	213 руб. 84 коп.
„ землечерпательницахъ	581 „ 33 „
„ докахъ	42 „ 88 „
при ремонтѣ морскихъ дамбъ	61 „ 48 „
	<hr/>
	899 руб. 53 коп.

9. Страхование пароходовъ и землечерпательницъ.

а. Страхование пароходовъ и землечерпательницъ Биржевого Комитета отъ огня и взрывовъ паровыхъ котловъ.

На основаніи постановленія общаго собранія биржевого купечества отъ 14 декабря 1883 г. застрахованы въ нѣсколькихъ русскихъ страховыхъ отъ огня обществахъ :

1) Пароходъ „Симсонъ“	въ 40,000 руб.
2) „ „Геркулесъ“	„ 50,000 „
3) „ „Гернмаркъ“	„ 30,000 „
4) „ „Цандеръ“	„ 30,000 „

5)	Пароходъ	„Руд. Керковіусъ“	въ	30,000	руб.
6)	„	„Планета“	„	10,000	„
7)	„	„Комета“	„	4,000	„
8)	Землечерпательница	„Густавъ“	„	20,000	„
9)	„	„Двина“	„	70,000	„
10)	„	„Циклопъ“	„	60,000	„
11)	„	„Больдераа“	„	60,000	„
12)	„	„Мюльграбенъ“	„	70,000	„
				<u>474.000 руб.</u>	

Въ 1901 году страхованіе землечерпательницъ стоило 3517 руб. 40 коп., а страхованіе пароходовъ 2862 руб. 96 коп.

Кромѣ того въ истекшемъ году прибрѣтенные для взятыхъ на себя Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ работъ въ новой желѣзно-дорожной гавани рефулеры I, II и III были застрахованы исключительно отъ огня притомъ только въ одномъ страховомъ обществѣ на общую сумму 130,000 руб.

Уплачиваемая за эту страховку страховая премія составила 1242 руб.

Относительно страхованія прибрѣтенной для тѣхъ же работъ за сумму около 320,000 большой землечерпательницы „Рига“ поручено инженеру Флейшеру войти въ сношенія съ соответственными страховыми обществами.

Въ своемъ отчетѣ отъ 16 октября 1901 г. за № 120 портовой инженеръ А. Пабстъ выразился слѣдующимъ образомъ :

„Послѣ соединеннаго съ взрывомъ пожара въ береговой батарее у зимней гавани, Биржевой Комитетъ застраховалъ свои пароходы и землечерпательницы противъ опасности отъ огня па 5 мѣсяцевъ, въ продолженіи которыхъ они оставались въ зимней гавани.. Когда же въ 1883 г. сгорѣла одна землечерпательница во время работы на рѣкѣ, то на общемъ собраніи биржевого купечества 14 декабря 1883 г. поднятъ былъ вопросъ о томъ, слѣдуетъ ли по предложенію меньшинства Биржевого Комитета, представителемъ котораго являлся консулъ Фенгеръ, ввести самострахованіе или же по предложенію большинства застраховать пароходы и землечерпательницы отъ огня и взрывовъ паровыхъ котловъ на весь годъ въ полной стоимости у страховыхъ обществъ.

Послѣднее предложеніе было принято и страхованіе распределено до 1896 г. въ равныхъ частяхъ между 4 обществами: 1-мъ русскимъ (Гаффербергъ), русскимъ (Штида), С. Петербургскимъ (Бассе) и Надеждой (Аугсбургъ).

Въ 1896 г. къ этимъ обществамъ присоединилось еще II-ое русское (Коппъ) и въ распределеніи были предприняты нѣкоторыя измѣненія.

Цѣнность пароходовъ и землечерпательницъ была время отъ времени уменьшаема Биржевымъ Комитетомъ соотвѣтственно порчѣ судовъ отъ употребленія. Послѣднія уменьшенія произошли въ 1894 и 1896 г. г., такъ что въ настоящее время пароходы и землечерпательницы застрахованы слѣдующимъ образомъ :

	Симсонъ	Геркулесъ	Комета	Планета	Геримаркъ	Цаидеръ	Керковіусъ
	Руб.	Руб.	Руб.	Руб.	Руб.	Руб.	Руб.
1) I. Русск. Общ. съ 1827	15,000	15,000	1,000	2,500	7,500	6,000	6,000
2) Русск. Общ.	15,000	15,000	1,000	2,500	7,500	6,000	6,000
3) С. Петерб. Общ.	—	5,000	1,000	—	—	6,000	6,000
4) Общ. Надежда	10,000	15,000	1,000	2,500	7,500	6,000	6,000
5) II. Русск. Общ.	—	—	—	2,500	7,500	6,000	6,000
	40,000	50,000	4,000	10,000	30,000	30,000	30,000
		Двина	Густавъ	Циклопъ	Больдераа	Мюльграбенъ	
		Руб.	Руб.	Руб.	Руб.	Руб.	
1) I. Русск. Общ. съ 1827		20,000	5,000	15,000	15,000	14,000	
2) Русск. Общ.		20,000	5,000	15,000	15,000	14,000	
3) С. Петерб. Общ.		10,000	5,000	15,000	—	14,000	
4) Общ. Надежда		20,000	5,000	—	15,000	14,000	
5) II. Русск. Общ.		—	—	15,000	15,000	14,000	
		70,000	20,000	60,000	60,000	70,000	

Въ отступленіе отъ вышеизложеннаго употребляемые въ желѣзнодорожной гавани рефулеры застрахованы только противъ опасности отъ огня и только въ одномъ обществѣ, а именно въ обществѣ „Саламандра“ (Скерсть) рефулеры I и II за 100,000 руб. и въ I Русск. Общ. рефулеръ III за 30,000 руб. Землечерпательница „Рига“, за которую уплачено до сихъ поръ 317,933 руб., пока еще не застрахована. Если принять ея цѣнность въ 300,000 руб., то весь подлежащій страхованію заключающійся въ пароходахъ и землечерпательницахъ капиталъ составляетъ 914,000 руб.

Въ послѣдніе года произошло повышеніе страховыхъ премій, при чемъ Общества сначала перестали дѣлать т. наз. общественную уступку въ размѣрѣ 10⁰/₀, а затѣмъ съ прошлаго года начали брать добавочные 20⁰/₀, такъ что въ общемъ послѣдовало возвышеніе страховки на 30⁰/₀.

Теперь считаютъ за желѣзные пароходы и землечерпательницы :

при страхованіи отъ огня 1⁰/₀

„ „ „ взрывовъ :

за пароходы . 3⁰/₀

за землечерпательницы . 1⁰/₀

съ этого скидывается за многолѣтнюю страховку . 10⁰/₀

но причисляется новая добавка въ размѣрѣ 20⁰/₀. Кромѣ того : казенный сборъ въ 50 коп. за каждые 1,000 руб., гербовыя марки, пересылка и т. д.

При большой цѣнности имѣющихъ быть застрахованными пароходовъ и землечерпательницъ произошедшее за послѣдніе 2 года повышеніе страховой премии составляетъ не малую сумму.

Для пониженія страховой суммы сдѣланы слѣдующія предложенія :

1) ходатайствовать передъ существующей въ Петербургѣ тарифной комиссіей соединенныхъ между собою конвенціей страховыхъ обществъ образовать для желѣзныхъ пароходовъ и землечерпательницъ особый тарифный классъ съ низкими, соотвѣтствующими незначительности риска ставками ;

2) уменьшить цѣнность отдѣльныхъ судовъ напр. у рефулеровъ не страховать желѣзнаго трубопровода (приблизительно 22500 руб ;

3) снова обсудить сдѣланное въ 1883 г. предложеніе самострахованія. За послѣднее говорить то обстоятельство, что впродолженіи болѣе 50 лѣтъ только разъ произошелъ пожаръ, что всѣ суда построены главнымъ образомъ изъ желѣза и что послѣднія въ теченіи большей части года находятся въ различныхъ мѣстахъ гавани. Рискъ поэтому незначителенъ и раздѣленъ“.

Вслѣдствіе приведенныхъ изложеній портового инженера Биржевой Комитетъ обратился 27 октября 1901 г. за №№ 1133-1138 къ различнымъ здѣшнимъ страховымъ обществамъ съ слѣдующимъ заявленіемъ :

„Съ 1876 года Рижскій Биржевой Комитетъ страхуетъ свои пароходы и землечерпательницы противъ огня и взрывовъ. Число этихъ судовъ сильно возросло, такъ что въ настоящее время 7 пароходовъ застрахованы за 194,000 руб. и 8 землечерпательницъ за 410,000 руб. къ послѣднимъ будетъ еще прибавлена землечерпательница цѣною въ 300,000 руб.

Въ виду того, что въ продолженіи болѣе 50 лѣтъ только одна построенная главнымъ образомъ изъ дерева землечерпательница уничтожена огнемъ въ Рижскомъ портѣ, что далѣе всѣ пароходы и землечерпательницы Биржевого Комитета состоятъ теперь почти исключительно изъ желѣза и что наконецъ они какъ во время работы, такъ и во время стоянки находятся въ различныхъ мѣстахъ порта, Биржевой Комитетъ считаетъ рискъ незначительнымъ и не соотвѣтствующимъ уплачиваемымъ преміямъ, которыя въ послѣдніе годы черезъ отмѣну т. наз. общественной скидки въ размѣрѣ 10⁰/₀ и прибавки 20⁰/₀ еще увеличились.

При подобныхъ обстоятельствахъ Биржевой Комитетъ находитъ нужнымъ просить Васъ ходатайствовать передъ страховымъ обществомъ, коего Вы являетесь представителемъ, чтобы для желѣзныхъ пароходовъ и землечерпательницъ былъ образованъ особый тарифный классъ съ низкими, соотвѣтствующими незначительности риска, ставками. Въ случаѣ же еслибъ это не оказалось возможнымъ, то Биржевой Комитетъ увидитъ себя вынужденнымъ внести въ Общее Собраніе Биржевого Купечества предложеніе относительно того, какимъ образомъ уплачиваемыя нынѣ страховыя преміи могли бы быть уменьшены.“

Здѣшняя главная агентура I Русскаго Общества страхованія 1827 г. отвѣтила на это 26 ноября за № 2972, что съ ея стороны сдѣланы соотвѣтственные шаги для достиженія пониженія премій за страховку принадлежащихъ Биржевому Комитету пароходовъ, ледоколовъ и землечерпательницъ и что какъ скоро засѣдающее въ Петербургѣ общее собраніе представителей Русскихъ страховыхъ обществъ придетъ къ какому-либо рѣшенію по означенному вопросу она не замедлитъ сообщить о томъ Рижскому Биржевому Комитету.

б. Страхованіе парохода „Геркулесъ“ отъ опасности на морѣ.

Съ 1888 г. пароходъ „Геркулесъ“ застрахованъ у частныхъ страхователей въ Копенгагенѣ отъ несчастій на морѣ. — Стоимость судна опредѣлена въ 100,000 кронъ. Застрахованіе его стоило въ 1901 воду — 331 руб. 36 коп.

10. Выгрузка баласта.

а. Опредѣленіе мѣстъ выгрузки баласта.

Согласно отпошепію Рижской Строительной комисіи отъ 22 декабря 1901 г. за № 2128 комисіею по опредѣленію мѣстъ выгрузки баласта въ предѣлахъ Рижскаго порта въ навигаціонный періодъ 1901 года назначены для выгрузки баласта названныя ниже мѣста и впредь до дальнѣйшаго распоряженія къ этимъ мѣстамъ предполагается направлять отдѣльные сорта баласта въ нижеприведенныхъ количествахъ:

1) У Карловскаго шлюза: около 10 корабельныхъ грузовъ хорошаго круинаго хряща.

2) Андреасгольмъ: около 20 корабельныхъ грузовъ хорошаго крупнаго хряща и кромѣ того весь мелкій баластъ, годный на устройство садовъ и не объявленный товаромъ извѣстной цѣнности.

3) Кипенгольмъ: около 10 грузовъ крупнаго хряща и кромѣ того тотъ баластъ, который, во вниманіе къ нагрузкѣ судовъ, не можетъ быть направленъ къ другимъ мѣстамъ.

4) Верхнее Подераа (у берегового укрѣпленія) 10 грузовъ крупнаго баласта.

5) Новый Мюльграбенъ: около 20 грузовъ крупнаго хряща и 30 грузовъ баласта, негоднаго для устройства дорогъ: иослѣдній предполагается употреблять на засыпку находящихся тамъ низменностей съ цѣлю устройства складочныхъ мѣстъ.

6) Старый Мюльграбенъ: у продольной дамбы ниже Малаго Илькенеша — около 10 грузовъ и у Стараго Мюльграбенскаго

берегового укрѣпленія — также около 10 грузовъ балласта, негоднаго для устройства дорогъ и улицъ.

Наблюденіе за выгрузкою балласта у продольной дамбы ниже Мл. Илькенеша, равно и устройство тамъ свай для швартовки судовъ приняло на себя Управленіе работъ по устройству Рижскаго порта.

7) Больдерааская Фортъ - Кометская дамба: баластъ всѣхъ сортовъ со всѣхъ пагружаемыхъ въ означенной гавани судовъ.

На основаніи состоявшагося въ свое время соглашенія между Биржевымъ Комитетомъ и Городскимъ Управленіемъ наблюденіе за выгрузкою балласта на означенномъ въ п. 7 мѣстѣ поручено инженеру Биржевого Комитета, г-ну А. Пабсту.

б. Выгрузка балласта.

Какъ въ предъидущихъ годахъ, такъ равно и въ 1901 г. выгрузка балласта производилась городскими баластмейстерами, получившими вознагражденіе по 30 коп. за баластный ластъ, между тѣмъ какъ баластный сборъ оставленъ былъ на старой ставкѣ въ 42¹/₂ коп. за ластъ.

11. Мѣропріятія противъ засоренія фарватера въ Мюльграбенѣ.

На основаніи заключеннаго съ Биржевымъ Комитетомъ соглашения матросъ Ясперь получилъ за отвозку угольной золы, шлака и разнаго рода мусора съ разгружаемыхъ и нагружаемыхъ въ Мюльграбенѣ судовъ, всего 84 руб. такъ что Биржевой Комитетъ, согласно взятой имъ на себя гарантіи долженъ былъ доплатить недоборъ въ 54 руб.

Соглашеніе возобновлено и на 1902 годъ.

12. Поднятіе затонувшихъ лодокъ.

16 августа за № 870 Биржевой Комитетъ обратился къ Управленію Русско-Балтійскаго Общества спасанія затонувшихъ судовъ въ Ревелѣ съ запросомъ, возьмется-ли послѣднее взорвать и устранить старый лежащій у Волерсгофскихъ перемычекъ близъ фарватера обломокъ судна. Общество отвѣтило на это 18 сентября, что оно вошло въ переговоры съ фирмой Вольд. Г. Шперлингъ въ Ригѣ, относительно того, что, въ случаѣ если эта фирма произведетъ названную работу своими пароходами, въ ея распоряженіе будутъ даны опытные люди и необходимые аппараты.

Нероговоры эти не привели ни къ какимъ результатамъ.

Затонувшая передъ сельдяпой набережной въ Андреевской гавани большая лодка была по распоряженію рѣчной полиціи поднята и удалена владѣльцемъ.

13. Зимняя гавань.

а. Посѣщеніе гавани.

Въ теченіи 1901 г. зимнею гаванью пользовались, кромѣ земле-черпательнаго каравана Биржевого Комитета, состоящаго изъ болѣе чѣмъ 60 судовъ,* — 22 парохода, 60 парусныхъ судовъ и 35 шаландъ и лодокъ. Въ настоящее время въ ней находятся 11 пароходовъ, 76 парусныхъ судовъ и 32 шаланды и лодки.

Лѣса сложено было въ 1901 г. въ зимней гавани: 159,765 слиперовъ, 7500 брусевъ и мауерлатъ и 3221 балка.

б. Пожарная часть.

Приобрѣтенная для зимней гавани новая пожарная труба не могла быть поставлена въ ней по недостатку мѣста и употреблялась сначала у элеватора, а потомъ въ качествѣ насоса при постройкѣ желѣзнодорожной гавани. Во время произведеннаго осенью портовымъ инженеромъ испытанія 2 старыхъ пожарныхъ трубъ зимней гавани, снова выказались ихъ незначительная пригодность и необходимость имѣть лучшія машины для отвращенія опасности отъ огня.

Въ виду того, что при постройкѣ желѣзнодорожной гавани трудно было обойтись безъ упомянутой новой пожарной трубы, Биржевой Комитетъ рѣшилъ ее тамъ оставить и приобрести для зимней гавани другую. Послѣдняя имѣетъ быть поставлена въ теиерешнемъ помѣщеніи для пожарныхъ трубъ при хозяйственномъ строеніи послѣ удаленія изъ него старыхъ моделей и пр. Находящаяся у плавучаго дока старая пожарная труба была предоставлена послѣднему.

Новымъ средствомъ защиты сооруженій зимней гавани противъ опасности отъ огня является образованная 25 рабочими Больдерааскаго машиннаго завода, IV колонна Больдерааской вольной пожарной команды. Машиннымъ заводомъ ей переданы большая и малая пожарныя трубы, съ которыми приблизительно разъ въ мѣсяцъ производятся ученія. Наличие обученной команды слѣдуетъ считать шагомъ впередъ, такъ какъ смотритель бассейна имѣетъ въ своемъ распоряженіи лишь часто мѣняющуюся команду.

в. Кранъ въ зимней гавани.

Больдерааскій машиностроительный заводъ въ письмѣ отъ 26 Мая просилъ Биржевой Комитетъ уплатить ему около 1500 руб. за починку стоящаго въ зимней гавани мачтоваго крана. Основано

было это ходатайство на томъ, что кранъ сооружесть Биржевымъ Комитетомъ, и землечерпательницы Комитета болѣе чѣмъ на 95% участвуютъ въ порчѣ его отъ употребленія.

На это Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 25 іюня за № 715:

„Въ отвѣтъ на ходатайство Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ указать на то, что раньше всего, чтобы предупредить въ будущемъ всякія усложненія, должна быть выяснена правовая сторона вопроса.

Какъ можно видѣть изъ дѣлъ Биржевого Комитета мачтовый кранъ силою въ 20 тоннъ былъ приобрѣтенъ въ 1866 г. при постройкѣ Больдерааскаго машиностроительнаго завода послѣднимъ, а не Биржевымъ Комитетомъ, и Биржевой Комитетъ взялъ на себя лишь безплатную постановку крана. Уже въ 1869 году Биржевой Комитетъ объявилъ въ отвѣтъ на запросъ о томъ начальнику Рижскаго Окружнаго инженернаго управленія, что находящійся въ зимней гавани подъемный кранъ принадлежитъ не Биржевому Комитету, а расположенному въ зимней гавани машиностроительному заводу и находится въ прямомъ завѣдываніи послѣдняго.

Такъ какъ измѣненія въ этомъ отношеніи съ тѣхъ поръ не послѣдовало, Больдерааскій заводъ теперь какъ и раньше завѣдуетъ краномъ, составляющимъ нераздѣльную часть всего машиннаго устройства пот. что безъ него и машинный заводъ не могъ бы работать, такъ какъ далѣе Биржевой Комитетъ никогда не получалъ никакихъ доходовъ отъ существованія этого крана, то Комитетъ долженъ рѣшительно отклонить всякое обязательство участвовать въ управленіи и починкѣ крана. Всѣ эти расходы долженъ нести одинъ владѣлецъ, въ данномъ случаѣ машинный заводъ.

Затѣмъ что касается замѣчанія, что землечерпательницы Биржеваго Комитета участвуютъ на 95% въ порчѣ крана отъ употребленія, то и это замѣчаніе неосновательно, такъ какъ выполненныя машиннымъ заводомъ на землечерпательницахъ Биржевого Комитета работы оплачивались послѣднимъ и по тѣмъ же цѣнамъ, какія ставились въ счетъ другимъ судовладѣльцамъ.

Хотя на основаніи вышеизложеннаго Биржевой Комитетъ не можетъ считать себя обязаннымъ удовлетворить желаніе Больдерааскаго машиннаго завода и уплатить ему израсходованные на починку крана 1500 руб. онъ готовъ тѣмъ не менѣе въ виду того, что содержаніе крана въ хорошемъ состояніи имѣетъ значеніе и для Комитета, на этотъ разъ взять на себя половину издержекъ въ размѣрѣ 750 руб., но лишь подъ условіемъ, чтобы машинный заводъ призналъ правильность взгляда Биржевого Комитета, что онъ, т. е. заводъ, какъ владѣтель крана обязанъ производить на свой счетъ всѣ починки за исключеніемъ содержанія въ порядкѣ больверка или фундамента подъ краномъ, каковой ремонтъ дѣло Биржевого Комитета.

Само собой разумѣется, что и въ будущемъ кранъ долженъ быть предоставленъ бесплатно Биржевому Комитету для выполненія работъ при помощи принадлежащаго Комитету рабочаго персонала.“

Больдерааскій машинный заводъ выразилъ въ бумагахъ отъ 28 іюня 1901 г. свое согласіе на эти условія и сдѣлалъ распоряженіе о починкѣ крана.

г. Рыболовство.

16 апрѣля нѣсколько рыбаковъ просили у бассейнаго надзирателя зимней гавани разрѣшенія ловить въ ней рыбу. Когда послѣдній объяснилъ имъ, что онъ не можетъ дать такого разрѣшенія, рыбаки съ 10 лодками и своими неводами вторглись въ зимнюю гавань.

Биржевой Комитетъ обратился тогда съ слѣдующимъ отношеніемъ отъ 17 апрѣля за № 437 къ Начальнику уѣзда:

„Ссылаясь на отношенія отъ 11 Мая 1896 г. за № 416 и 25 Октября 1899 г. № 1181 Рижскій Биржевой Комитетъ поставленъ въ необходимость повторить свои просьбы о запрещеніи всѣмъ лицамъ, не имѣющимъ на то прямаго разрѣшенія, производства рыболовства въ предѣлахъ зимней гавани. Такъ несмотря на послѣдовавшія неоднократныя запрещенія со стороны Вашего Высокородія ловить рыбу безъ полученнаго на то особаго разрѣшенія со стороны Биржевого Комитета вчера 17 Апрѣля с. г. рыбаки Кааякъ, Свикуль, Якобсонъ и Луръ отправились съ сѣтями и 10 лодками въ зимнюю гавань, хотя имъ испрошеннаго разрѣшенія дано не было. Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ надѣяться, что неоднократныя нарушенія предписанія начальства со стороны отдѣльныхъ рыбаковъ, повлекутъ за собою болѣе строгія мѣры по отношенію виновныхъ въ томъ лицъ.“

Вслѣдствіе этого Биржевому Комитету былъ препровожденъ слѣдующій протоколъ Больдерааскаго полицейскаго надзирателя:

„1901 г. Апрѣля 27 дня Больдерааскій Полицейскій Надзиратель согласно предписанію Г. Начальника Рижскаго уѣзда отъ 21 Апрѣля 1901 г. за № 1540 основанному на отношеніе Рижскаго Биржеваго Комитета отъ 17 Апрѣля 1901 за № 437 допросилъ сего числа рыбака крестьянина Больдерааской волости Дава Янова Свикуля прож. въ Больдераа по Большой ул. № 7, который признался виновнымъ въ ловлѣ рыбы въ Зимней Гавани, но сдѣлалъ это съ убѣжденіемъ, что въ правѣ ловить рыбу въ зимней гавани, ибо Больдерааскимъ рыбакамъ приходится убирать и хоронить на свой счетъ утопленниковъ съ зимней гавани и согласно контракту съ имѣніемъ Больдераа, Больдерааскіе рыбаки могутъ ловить рыбу въ водахъ вокругъ крѣпости и на морѣ съ Магнуговской до Булленской границъ. При ловлѣ 17 Апрѣля с. г. Больдерааскіе рыбаки поименованные въ отношеніи Биржеваго Комитета сдѣлали о томъ заявленія смотрителю надъ зимней гаванью капитану Герлаху.“

Спрошенные рыбаки крестьянинъ Вольдерааской волости Яковъ Георгіевъ Якобсонъ прож. въ Больдераа по Большой ул. № 21, крестьянинъ Вольдерааской волости Яковъ Григорьевъ Каякъ прож. въ Больдераа по Кузнечной ул. № 12 и крестьянинъ Вольдерааской волости Павелъ Петровъ Луръ прож. въ Больдераа по Большой ул. № 31 единогласно подтвердили показаніе Свигула.

Якобсонъ, Каякъ и Луръ добавили, что они занимались ловлею рыбы въ зимней гавани съ давнихъ лѣтъ, когда Биржевымъ Комитетомъ было запрещено имъ ловить рыбу въ зимней гавани, стали ловить ее по ночамъ.

Въ виду того, что дѣло о ловлѣ рыбы Вольдерааскими рыбаками имѣетъ гражданско-судебный характеръ, то полицейскій надзиратель рѣшилъ: представить это дознаніе начальнику уѣзда. Постановлено: послать настоящую переписку Рижскому Биржевому Комитету вслѣдствіе отношенія его отъ 17 Апрѣля 1901 г. за № 437.“

Послѣ того какъ Биржевой Комитетъ передалъ Вольдерааскому полицейскому надзирателю 11 Юня за № 648 копію съ перевода акта, подтверждающаго право владѣнія Биржевого Комитета зимней гаванью, для передачи его мировому судѣ 15 участка Риго-Вольмарскаго округа, рыбаки снова забирались въ темныя поябрьскія почи въ зимнюю гавань. До конца года рѣшенія мирового судьи не послѣдовало.

д. Отношеніе Усть-Двинскаго Крѣпостнаго Управленія къ зимней гавани.

Положеніе Рижскаго Биржевого Комитета, какъ владѣльца зимней гавани и въ 1901 г. не было точнѣ опредѣлено правительствомъ, и ходатайство Биржевого Комитета объ окончательномъ опредѣленіи границъ земель военнаго вѣдомства и купечества, а равно опредѣленія правъ послѣдняго на пользованіе зимней гаванью до сихъ поръ не разрѣшено. Прямыхъ столкновеній между крѣпостнымъ управленіемъ и Биржевымъ Комитетомъ въ 1901 г. не произошло, за исключеніемъ разногласія по вопросу о томъ, кто является отвѣтственнымъ за поврежденія крѣпостнаго кабеля. Этотъ вопросъ подробно изложенъ въ отдѣлѣ „Землечерпательныя работы.“

Какъ уже раньше упомянуто Биржевой Комитетъ обратился 30 Сентября 1900 г. за № 1004 въ Отдѣлъ Торговли Министерства Финансовъ съ просьбой образовать для разрѣшенія всѣхъ спорныхъ вопросовъ и для опредѣленія границъ зимней гавани особую комиссію изъ представителей всѣхъ заинтересованныхъ вѣдомствъ. 1 Ноября за № 1115 былъ представленъ ситуаціонный планъ. Въ дополненіе къ этому представленію въ Отдѣлъ Торговли, Отдѣлъ Промышленности просилъ Биржевой Комитетъ въ предложеніи отъ 15 Января 1901 г.

сообщить на какомъ мѣстѣ предположена имъ постройка рабочихъ казармъ при докѣ, неразрѣшаемая военнымъ вѣдомствомъ, и не могутъ ли означенныя казармы быть построены на такомъ мѣстѣ, чтобы на это послѣдовало согласіе военнаго начальства, а если не могутъ, то почему. Предназначенное Биржевымъ Комитетомъ для казармъ мѣсто Отдѣлъ Промышленности просилъ указать на прилагаемомъ планѣ, нанеся на немъ также границы территоріи, на которой постройки вообще разрѣшаются, хотя бы съ предварительнаго одобренія коменданта крѣпости. Точно также на планѣ должны были быть обозначены тѣ каменноугольные склады и мѣста предполагаемыхъ хозяйственныхъ строеній и сооружений (съ перечисленіемъ таковыхъ) къ расширенію или устройству которыхъ ставятся препятствія военнымъ вѣдомствомъ.

На это Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 8 Марта 1901 г. за № 268 :

„Въ исполненіе предложенія отъ 15 января с. г. за № 359 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь возвратить при семъ планъ зимней гавани, по нанесеніи на немъ красными литерами „А“ предполагаемыхъ казармъ для рабочихъ плавучаго дока, „В“ предполагаемаго сарая для пожарной трубы и „С“ легкаго деревяннаго забора для охраненія строительныхъ матеріаловъ Биржевого Комитета отъ расхищенія. Кромѣ того показанъ на планѣ красною чертою и литерами А В С D E F G H I K районъ, въ предѣлахъ котораго по § 3 Высочайше утвержденныхъ 23 марта 1876 г. правилъ объ эспланадѣ Динамидской крѣпости, допускается, съ разрѣшенія Главнаго Инженернаго Управленія, сооруженіе построекъ. Граница сего района нанесена на планъ такъ, какъ она стала извѣстною Биржевому Комитету по случайному сообщенію Начальника работъ по устройству Рижскаго порта. Какъ видно изъ плана, какъ казармы для рабочихъ, такъ и пожарный сарай и заборъ расположены въ предѣлахъ свободнаго для построекъ района. Часть строеній Министерства Путей Сообщенія, обозначенныхъ № 31, сперва предположена была за этою границею, въ предѣлахъ 130 сажернаго района эспланады крѣпости Усть-Двинскъ, но затѣмъ, по требованію военныхъ властей, сооружена была внѣ сего эспланаднаго района на показанномъ на планѣ мѣстѣ.

Другого мѣста при зимней гавани, на которомъ могли бы быть сооружены казармы для рабочихъ при докѣ, безъ ущерба эксплуатаціи его, Биржевой Комитетъ указать не можетъ. Единственныя свободныя еще площади лежатъ на противоположномъ берегу зимней гавани, т. е. на разстояніи отъ 1½—2 верстъ отъ дока. Для успѣшнаго дѣйствія дока однако безусловно необходимо, чтобы потребныя для дѣйствія дока рабочіе проживали какъ можно ближе отъ дока и были во всякое время въ распоряженіи завѣдывающихъ докомъ лицъ. Дѣятельность дока весьма значительно увеличивается съ каждымъ

годомъ, какъ это усматривается изъ слѣдующихъ данныхъ. Со времени существованія плавучаго дока имъ пользовались :

въ 1898 г.	27 судовъ	вмѣстимостью	9291 топнѣ.
„ 1899 „	65 „	„	14208 „
„ 1900 „	96 „	„	23148 „

Не подлежитъ сомнѣнiю, что, чѣмъ болѣе будутъ распространяться свѣдѣнiя о существующемъ въ Рижскомъ порту плавучемъ докѣ современной конструкци и надлежащей подъемоспособности, тѣмъ болѣе будетъ возрастать и число обращающихся къ доку судовъ. Соотвѣтственно же увеличивающемуся числу судовъ, пользующихся докомъ, увеличивается также число потребныхъ рабочихъ.“

Какого либо отвѣта по этому дѣлу не послѣдовало и на сколько извѣстно Биржевому Комитету, предписанiя Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ Крѣпостному начальству не дано.

е. Устройство новой зимней гавани у города.

9 февраля за № 121 Биржевой Комитетъ обратился въ городскую Управу съ слѣдующимъ отношенiемъ :

„Изъ года въ годъ все увеличивающiяся затрудненiя и ограниченiя въ пользованiи зимней гаванью побудили въ свое время Рижскiй Биржевой Комитетъ, какъ это городской управѣ уже извѣстно, обратиться къ Рижскому городскому управленiю съ просьбою уступить ему необходимое пространство земли и воды для устройства зимней гавани, установки плавучаго дока и постройки необходимыхъ для этой цѣли мастерскихъ. 31 декабря 1897 г. городская управа сообщила Биржевому Комитету, что она, не предрѣшая постановленiя городской думы, согласна уступить безвозмездно водное пространство между Кипенгольмомъ и дамбою F G для установки плавучаго дока, а за уступку 20,000 □ саж. земли намѣрена потребовать единовременную плату въ размѣрѣ 3 руб. за каждую □ сажень поземельнаго оброка и по 2 коп. за каждую □ сажень. Но такъ какъ Биржевой Комитетъ не счелъ возможнымъ принять на себя обязательства по приобрѣтеши означеннаго участка утилизировать его для выше упомянутой цѣли тотчасъ же или вообще къ извѣстному сроку, то Рижская городская управа сообщила Биржевому Комитету, что она согласна отсрочить рѣшенiе вопроса объ уступкѣ сѣверной части Кипенгольма на три года т. е. до 1 апрѣля 1901 года.

Въ виду приближенiя установленнаго городской управою срока, а также того обстоятельства, что положенiе дѣла въ зимней гавани у крѣпости Усть-Двинска и по сiе время не выяснилось, Биржевой Комитетъ въ видахъ окончательнаго рѣшенiя сего вопроса обратился въ сентябрѣ мѣсяцѣ минувшаго года въ Министерство Финансовъ

съ просьбою созыва особой Коммисіи изъ представителей всѣхъ заинтересованныхъ учрежденій и вѣдомствъ, каковая Коммисія имѣла бы затѣмъ обсудить и рѣшить всѣ подлежащіе вопросы на основаніи вносимаго Биржевымъ Комитетомъ плана для застройки зимней гавани и пользованія ею. Хотя по сіе время официальнаго отвѣта и не послѣдовало, но тѣмъ не менѣе Биржевой Комитетъ имѣетъ основанія полагать, что просьба его будетъ удовлетворена.

Эти обстоятельства препятствуютъ Биржевому Комитету высказаться уже къ 1 апрѣля с. г. относительно вопроса устройства новой зимней гавани, что и побуждаетъ Комитетъ обратиться въ Рижскую городскую управу съ покорнѣйшею просьбою не признаетъ ли управа, въ интересахъ торговли и судоходства, возможнымъ, оставить вопросъ объ отдачѣ сѣверной части Кипенгольма для надобности Биржевого Комитета еще открытымъ и въ силу сего, назначить новый, не слишкомъ короткій срокъ.

О послѣдующемъ постановленіи городской управы Биржевой Комитетъ проситъ не оставить безъ увѣдомленія.“

Въ виду того, что городская управа въ отношеніи отъ 14 февраля за № 716 хотѣла отложить рѣшеніе вопроса относительно уступки Кипенгольма только еще на 1 годъ, то есть до 1 апрѣля 1902 г., то Биржевой Комитетъ вошелъ съ ней въ переговоры, которые повели къ тому, что Комитету былъ присланъ проектъ контракта касательно уступки городского участка. Въ то же время начались сношенія для пріобрѣтенія принадлежащаго г. Гурвицу участка величиною въ 22,380 □ саж. граничащаго съ участкомъ городской земли и пріобрѣтеніе коего являлось необходимымъ для устройства предполагаемыхъ сооружений зимней гавани.

На Общемъ собраніи Биржевого Общества 23 ноября Предсѣдатель Биржевого Комитета сообщилъ, какія причины побудили къ тому, чтобы заняться ближе вопросомъ устройства зимней гавани въ Кипенгольмѣ. Начатыя съ городскимъ управленіемъ переговоры подвинулись на столько, что послѣднее заявило свою готовность ходатайствовать передъ городской думой объ отдачѣ участка земли величиною приблизительно въ 20,000 □ саж. на сѣверной оконечности Кипенгольма за ежегодную поземельную плату. Мѣсто это должно служить для устройства зимней гавани, для постановки плавучаго дока, постройки мастерскихъ для починокъ, а также домовъ для рабочихъ и служащихъ и для устройства склада угля. Покупная цѣна составитъ 3 руб. за □ саж., ежегодная поземельная плата 2 коп. за □ саж. Если участокъ будетъ употребленъ для какой либо другой цѣли, чѣмъ вышеназванная, то онъ переходитъ обратно къ городу съ возвращеніемъ покупной цѣны.

Изъ составленныхъ портовымъ инженеромъ Пабстомъ вычислений выяснилось между тѣмъ, что на городскомъ участкѣ возможно устройство

лишь такой гавани, въ которой помѣстится только часть землечерпательницъ и шаландъ Биржевого Комитета. Обь установкѣ плавучаго дока, также какъ о введеніи всего землечерпательнаго аппарата въ эту гавань не можетъ быть и рѣчи. При подобныхъ обстоятельствахъ Биржевой Комитетъ видѣлъ себя вынужденнымъ подумать о приобрѣтеніи прилегающаго участка г. Гурвица. Послѣдній величиною въ 22,380 кв. саж. и можетъ быть приобрѣтенъ за цѣну 8 руб. за кв. саж. Хотя эта цѣна значительно выше чѣмъ требуемая городомъ, но слѣдуетъ однако принять во вниманіе, что городской участокъ отдается лишь на извѣстныхъ ограничивающихъ владѣніе имъ условіяхъ, между тѣмъ какъ участокъ г. Гурвица долженъ поступить въ полное неограниченное владѣніе Биржевого Комитета. Риска съ покупкой участка г. Гурвица не соединено, такъ какъ цѣнность расположенныхъ на берегу участковъ уже теперь значительно превышаетъ требуемую покупную сумму, а съ обстройкой Малой Двины и устройствомъ моста отъ Кипенгольма къ Зассенгофу цѣнность всего участка увеличится.

Съ другой стороны Биржевой Комитетъ не можетъ не признать, что моментъ для покупки Кипенгольма не подходящий. Биржевому Комитету предстоятъ большіе расходы, прежде всего постройка Коммерческаго училища. Времена теперь плохія и деньги получить трудно и дорого. Не смотря на это большинство Комитета рѣшило, послѣ многократныхъ совѣщаній и зрѣлаго обсужденія, высказаться за покупку, въ виду предстоящей опасности, что доступное въ настоящее время на сравнительно выгодныхъ условіяхъ приобрѣтеніе подходящаго для устройства зимней гавани участка, въ нужный моментъ можетъ оказаться совсѣмъ не возможнымъ или выполненнымъ лишь при гораздо менѣе благоприятныхъ условіяхъ.

Доводя это рѣшеніе Биржевого Комитета, до свѣдѣнія Биржевого общества, онъ долженъ въ то же время сообщить, что меньшинство сохранило за собой право, въ виду важности дѣла высказать и свое мнѣніе.

Представитель меньшинства, старшина Мюндель, указалъ на то, что участокъ земли имѣющій быть приобрѣтеннымъ отъ города для устройства зимней гавани, достаточенъ для землечерпательницъ, парашодовъ и шаландъ Биржевого Комитета. Перенесеніе плавучаго дока совсѣмъ не лежитъ въ интересахъ дока и судоходства. Требуемая цѣна высока и расчетъ на еще болѣе высокія цѣны въ случаѣ перепродажи онъ поддержать не можетъ. Для постройки гавани нужны большія суммы, а Биржевому Комитету уже и безъ того предстоятъ большіе расходы. Къ тому - же, если сооруженіе зимней гавани въ будущемъ дѣйствительно явится крайней необходимостью то можно будетъ получить нужный участокъ земли для плавучаго дока въ другомъ мѣстѣ, напр. въ Гаппаксъ-грабенѣ, даромъ.

По приглашенію Предсѣдателя портовой инженеръ Пабстъ сообщилъ еще нѣкоторыя данныя относительно условій въ зимней гавани. Теперешняя зимняя гавань при устьѣ Двины имѣетъ площадь приблизительно въ 66,000 кв. саж., изъ которыхъ около $\frac{1}{3}$ вычерпано для судовъ съ болѣе глубокой посадкой, остальная часть служить дровяной гаванью. Новой гавани на Кипенгольмѣ можно будетъ дать при занятіи обоихъ участковъ величину приблизительно въ 15,000 кв. саж. Новая гавань будетъ по этому во всякомъ случаѣ меньше теперешней зимней гавани.

Послѣ долгихъ преній, во время которыхъ старшина Янсонъ горячо поддержалъ предложеніе позаботиться во-время о будущемъ, рѣшено единогласно: принять предложеніе пріобрѣсти городской участокъ съ платою 3 руб. за кв. саж. и 2 коп. за кв. саж. поземельной пошлины.

Второе предложеніе покупки участка г. Гурвица за цѣну 8 руб. за кв. саж. было принято почти единогласно.

Послѣ того, какъ участокъ г. Гурвица перешелъ во владѣніе Биржевого Комитета, Городская Дума также рѣшила 10 декабря предоставить Биржевому Комитету городской участокъ на сѣверномъ концѣ Кипенгольма на предложенныхъ Городскою управою условіяхъ.

14. Мюльграбенская гавань.

Движеніе судовъ въ 1901 г.

Въ Новомъ-Мюльграбенѣ выгружали:									В с е г о:	
									Пароход.	Парусн. судовъ
	Камен. уголь	Соль	Чугунъ	Смола	Красивое дерево	Машин. части	Разные товары	Бакалѣя		
Пароход.	109	2	—	—	10	—	28	—	149	—
Парусн. судовъ	20	—	—	—	15	—	29	2	—	66
Въ Новомъ-Мюльграбенѣ нагужали:										
	Хлѣбъ	Ленъ	Лѣсъ	Гвистъ	Разные товары					
Пароходовъ	—	—	96	1	6	103	—			
Парусныхъ судовъ . .	—	—	25	31	—	—	56			
									252	122

(въ предъидущемъ году 291 и 167).

Перезимовало въ Новомъ-Мюльграбенѣ 16, а въ Старомъ-Мюльграбенѣ 3 парохода.

Въ Старомъ-Мюльграбенѣ грузили лѣсъ 304 судна, 242 парохода и 62 парусныхъ судна (въ предидущемъ году 252 и 80).

15. Вольдерааская гавань.

Относящихся до движенія судовъ въ Вольдерааской гавани за 1901 годъ данныхъ нельзя было достать ни отъ мѣстнаго Управленія работъ по устройству Рижскаго порта, ни отъ Капитана надъ Рижскимъ портомъ, къ которому Управленіе работъ направило обратившагося къ нему за названными справками служащаго въ Биржевомъ Комитетѣ.

16. Навигаціонное училище.

а. Дѣятельность училища.

Навигаціонное училище Биржевого Комитета въ 1900/1901 учебномъ году посѣщали: по отдѣленію для шкиперовъ и штурмановъ 38 (въ прошл. году 20), пригготовительный классъ 26 (въ предидущемъ году 17), а всего слѣдовательно 59 учениковъ. Испытаніе по окончаніи курса въ Мартѣ 1901 г. выдержали 30 учениковъ (тогда какъ въ предидущемъ году 19) а именно на званіе шкипера 18 (въ прошломъ 4), на званіе штурмана 12 учениковъ (въ прошломъ 15). Испытательная коммисія состояла подъ предсѣдательствомъ Капитана надъ Рижскимъ портомъ, контръ-адмирала Герарди. Членами коммисіи назначены были г-номъ Лифляндскимъ губернаторомъ: завѣдующій навигаціоннымъ училищемъ Биржевого Комитета, Коллежскій ассесоръ капитанъ Брунсъ и шкипера Тоде и О. Цвиллингъ; отъ городского управленія назначены были: Г. Шредеръ и старшина Панневицъ, а замѣстителями ихъ: директоръ цементной фабрики Германъ и консулъ Вольфшмидтъ; отъ учебнаго вѣдомства преподаватель математики Е. Виссоръ.

Вслѣдствіе строгихъ предписаній объ испытаніи остроты зрѣнія учениковъ навигаціоннаго училища одинъ изъ нихъ не могъ быть допущенъ къ экзаменамъ.

б. Преподаваніе и учебныя силы.

При навигаціонномъ училищѣ Биржевого Комитета преподаваніе производится: по мореходной части — завѣдующимъ училищемъ капитаномъ В. А. Брунсъ и вторымъ учителемъ И. Е. Гець, по машиновѣдѣнію и временно по черченію — инженеромъ О. Кольгазе,

по русскому языку — преподавателем канд. Н. Троицкимъ. Низшую хирургию (о поврежденіяхъ, бандажахъ и т. д.) преподаетъ докторъ медицины А. Цандеръ, который также производитъ испытаніе учениковъ навигаціоннаго училища относительно цвѣтоощущенія и остроты зрѣнія.

в. Отдѣленіе для машинистовъ и кочегаровъ.

Состоящее въ завѣдываніи инженера Кольгазе отдѣленіе для машинистовъ и кочегаровъ посѣщалось въ 1900/1901 учебномъ году 153 учениками (въ прошломъ году 147)

По національности ученики распредѣлялись слѣдующимъ образомъ: 80 латышей, 60 нѣмцевъ, 7 эстонцевъ, 4 русскихъ, 1 венгерець и 1 норвежець. Испытаніе на званіе машиниста выдержали 61 ученикъ (въ предъидущемъ году 70) и на званіе кочегара 77 учениковъ (въ предъидущемъ году 92).

Къ 1 января 1901 года числилось 137 учениковъ.

г. Различныя дѣла.

1) Введеніе формы для учениковъ Навигаціоннаго училища.

Въ своемъ предложеніи отъ 4 сентября 1901 г. за № 3861 Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія Мипистерства Финансовъ сообщилъ Рижскому Биржевому Комитету слѣдующее:

„Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ въ 1 день іюня мѣсяца сего 1901 года, Высочайше соизволилъ утвердить описаніе и рисунки формы одежды для учениковъ мореходныхъ учебныхъ заведеній, состоящихъ въ вѣдомствѣ Министрства Финансовъ, съ предоставленіемъ Министру Финансовъ права вводить форменную одежду, по мѣрѣ поступленія о томъ ходатайствъ начальствъ учебныхъ заведеній и съ освобожденіемъ отъ обязательнаго ношенія форменной одежды тѣмъ изъ учащихся, которые, имѣя уже какое-либо судоводительское званіе, поступаютъ въ мореходныя учебныя заведенія для пополненія спеціальныхъ знаній, необходимыхъ для полученія дипломовъ на высшія судоводительскія званія.

Во исполненіе приведеннаго Высочайшаго повелѣнія, Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія имѣетъ честь препроводить при семъ въ Комитетъ описаніе и рисунки упомянутой формы одежды, опубликованные въ Собраніи узаконеній и распоряженій Правительства 3 Августа 1901 года за № 77 (приложеніе).

Вмѣстѣ съ симъ Отдѣлъ считаетъ долгомъ указать, что Августѣйшимъ Предсѣдателемъ Совѣта по дѣламъ торговаго мореплаванія Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Александромъ Михайловичемъ выражено желаніе, чтобы вышеуказанная форма одежды учащихся была введена въ употребленіе съ

осени текущего года во всѣхъ безъ исключенія мореходныхъ заведеніяхъ.

Сообщая о такомъ желаніи Его Императорскаго Высочества, Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія, въ цѣляхъ одновременнаго доклада Г. Министру Финансовъ по всѣмъ мореходнымъ учебнымъ заведеніямъ о введеніи формы одежды учащихся, имѣетъ честь просить Комитетъ войти, въ возможно непродолжительномъ времени, съ ходатайствомъ о введеніи форменной одежды для учениковъ подвѣдомственныхъ Комитету классовъ въ настоящемъ учебномъ году.

Что же касается носимыхъ учениками пѣкоторыхъ изъ мореходныхъ учебныхъ заведеній не установленныхъ формъ одежды, то Отдѣлъ считаетъ долгомъ указать, что Комитетомъ должны быть нынѣ же приняты мѣры къ устраненію сего, причемъ ближайшее наблюденіе за учениками въ этомъ отношеніи возлагается на завѣдующихъ классами.“

Рижскій Биржевой Комитетъ, руководясь заключеніемъ своей делегаціи по завѣдыванію навигаціоннымъ училищемъ, обратился въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія 17 ноября 1901 г. за № 1213 съ слѣдующимъ представленіемъ :

„Вслѣдствіе предложенія отъ 4 сентября с. г. за № 3861 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь обратиться въ Отдѣлъ съ ходатайствомъ о введеніи форменной одежды для учениковъ Рижской навигаціонной школы, согласно вновь установленному образцу, но съ тѣмъ однако условіемъ, чтобы ношеніе формы было не обязательно для всѣхъ учениковъ, а явилось лишь правомъ желающихъ имъ воспользоваться.

Къ послѣднему рѣшенію побуждаетъ Биржевой Комитетъ то обстоятельство, что большинство учениковъ посѣщающихъ школу настолько мало обеспечены матеріально, что лишены возможности пріобрѣсти сравнительно дорого стоящую форменную одежду. Молодые люди зарабатываютъ во время своего плаванія лишь столько, чтобы съ трудомъ внести плату за обученіе въ школы и содержать себя въ теченіе шести мѣсяцевъ т. е. срока обученія. Обязательное требованіе формы заставило бы многихъ бѣдныхъ, но способныхъ моряковъ отказаться отъ пріобрѣтенія необходимыхъ для морскаго дѣла знаній, путемъ посѣщенія морской школы. Такъ изъ числа 23 учениковъ 13 учениковъ заявили, что они по бѣдности лишены возможности купить форменную одежду.

Къ тому же слѣдуетъ замѣтить, что отъ обязательнаго ношенія форменной одежды уже освобождены учащіеся, которые имѣютъ уже судоводительское званіе и посѣщаютъ мореходныя учебныя заведенія для пополненія своихъ познаній, а слѣдовательно казалось бы нѣтъ формальныхъ препятствій къ удовлетворенію ходатайства Комитета.“

До окончанія настоящаго годоваго отчета по этому вопросу какихъ либо распоряженій не послѣдовало.

2) Преобразование Рижскаго Навигаціоннаго училища.

При отношеніи отъ 25 августа 1901 года за № 2416 Рижская торговая коммисія переслала Рижскому Биржевому Комитету копию нижеслѣдующаго предложенія Министерства Финансовъ по Отдѣлу Торговаго Мореплаванія отъ 17 августа 1901 г. за № 3659 съ просьбой сообщить торговой коммисіи соображенія Комитета относительно затронутыхъ въ этомъ предложеніи вопросовъ :

„Высочайше утвержденнымъ 8 іюня 1901 г. мѣншіемъ Государственнаго Совѣта постановлено: Отмѣнить съ 1 января 1902 г. всѣ взимаемые нынѣ съ судовъ и товаровъ въ портахъ Имперіи сборы, за исключеніемъ составляющихъ плату за услуги, какъ напр. за пользованіе лопманами и особыми портовыми приспособленіями и установить взамѣнъ сего сборы : корабельный, взимаемый съ приходящихъ въ порты Имперіи и отходящихъ изъ нихъ морскихъ судовъ, и понудный, взимаемый со всѣхъ моремъ привозимыхъ и отвозимыхъ изъ портовъ товаровъ, причемъ какихъ-либо отчисленій изъ сборовъ въ непосредственное распоряженіе мѣстныхъ городскихъ общественныхъ управленій не установлено.

Вмѣстѣ съ симъ, въ Министерствѣ Финансовъ въ настоящее время выработаны, взамѣнъ дѣйствующихъ положенія о мореходныхъ классахъ и правилъ производства испытаній па званія шкипера и штурмана, проекты новыхъ положеній о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ и судоводителяхъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота, имѣющіе быть внесенными на уваженіе Государственнаго Совѣта.

Принимая во вниманіе, что въ настоящее время на содержаніе существующей въ г. Ригѣ навигаціонной школы расходуется ежегодно около 8000 р., изъ коихъ 5000 руб. поступаетъ изъ портовыхъ по г. Ригѣ сборовъ, и что нынѣ, съ отмѣной сихъ сборовъ, содержаніе навигаціонной школы является необезпеченнымъ, Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія имѣетъ честь просить Рижское Городское Общественное Управленіе войти въ обсужденіе вопросовъ : 1, о выборѣ для г. Риги того или иного типа мореходнаго учебнаго заведенія и 2, объ ассигнованіи на его устройство и содержаніе средствъ изъ мѣстныхъ источниковъ и о послѣдующемъ увѣдомить Отдѣлъ не позже 1 октября сего года.

Къ сему Отдѣлъ считаетъ долгомъ присовокупить, что, въ зависимости отъ мѣстныхъ экономическихъ и иныхъ условій, по мнѣнію Отдѣла, представлялось бы необходимымъ учрежденіе въ г. Ригѣ

училища дальняго плаванія, ежегодное содержаніе коего, помимо расходовъ на помѣщеніе, составляетъ сумму 9440 руб.“

„На это Рижскій Биржевой Комитетъ сообщилъ 4 сентября 1901 г. за № 943 Рижской городской управѣ слѣдующее:

Въ отвѣтъ на отношеніе отъ 25 августа с. г. за № 2416 Биржевой Комитетъ имѣетъ честь увѣдомить городскую управу, что такъ какъ существующая въ г. Ригѣ навигаціонная школа содержится частью на поступления портового сбора поступающаго непосредственно въ распоряженіе Комитета (5000 руб.), а частью на собственные средства Комитета (3000 руб.) и имѣя въ виду, что означенная школа со дня учрежденія находилась и находится въ вѣдѣніи Комитета, означенный Комитетъ полагаетъ, что запросъ Отдѣла Торговаго Мореплаванія отъ 17 августа с. г. за № 3659 на имя городского управленія, а не Комитета касательно дальнѣйшаго существованія сего училища или устройства новаго училища дальняго плаванія послѣдовалъ по ошибкѣ. Вслѣдствіе сего Комитетъ и считаетъ цѣлесообразнымъ просить городскую управу довести объ изложенномъ на благоусмотрѣніе Отдѣла Торговаго Мореплаванія. Но вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ считаетъ долгомъ присовокупить, что навигаціонная школа Биржеваго Комитета есть училище дальняго и каботажнаго плаванія.“

Дальнѣйшихъ сношеній по этому вопросу до заключенія настоящаго годоваго отчета не произошло.

17. вспомоgetельная касса для шкиперовъ.

Изъ вспомоgetельной кассы для шкиперовъ выдавалось въ истекшемъ году пособіе 11 вдовамъ на сумму 1096 рубл.

Капиталь составлялъ 31 декабря 1901 г. 23,884 руб. 56 коп.

18. вспомоgetельная касса для моряковъ.

Изъ вспомоgetельной кассы для моряковъ выдавалось въ минувшемъ году пособіе 80 лицамъ, на что израсходовано 3139 р. Капиталь составлялъ 31 декабря 1901 г. 47,405 р. 5 к.

19. Приютъ для моряковъ.

а. Посѣщеніе приюта.

Съ января по 31 декабря 1901 г. проживало временно въ приютѣ:

русскихъ подданныхъ	699	челов.
англичанъ	6	„
нѣмцевъ	20	„
сѣверо-американцевъ	2	„
шведовъ	5	„
норвежцевъ	7	„
чилійцевъ	1	„

всего 759 чел. (въ предъид. г. 748).

Квартировало :

въ Январѣ	34	. . . . .	718	сутокъ
„ Февралѣ	37	. . . . .	849	„
„ Мартѣ	68	. . . . .	923	„
„ Апрѣлѣ	95	. . . . .	866	„
„ Маѣ	108	. . . . .	914	„
„ Іюнѣ	120	. . . . .	976	„
„ Іюлѣ	129	. . . . .	777	„
„ Августѣ	130	. . . . .	629	„
„ Сентябрѣ	115	. . . . .	818	„
„ Октябрѣ	73	. . . . .	1033	„
„ Ноябрьрѣ	72	. . . . .	1019	„
„ Декабрѣ	55	. . . . .	712	„

1036 челов. 10234 сутокъ

(въ предъидущемъ году 1015 челов. 8471 сут.)

Инвалидныхъ моряковъ пользовалось за счетъ пріюта :

капитановъ	4	челов.
лоцмановъ	1	„
матросовъ	10	„

Всего 15 (какъ и въ предъид. г.)

б. Учрежденіе Владиміръ-Марія.

Изъ капитала сего учрежденія въ истекшемъ году выдавалось постоянное вспоможеніе 5 морякамъ. Всего израсходовано 325 руб. Капиталь составлялъ къ 31 декабря 1901 г. 11,805 руб. 29 коп.

в. Конусъ на зданіи пріюта для моряковъ.

Въ іюнѣ этого года капитанъ парохода „Иаллада“ сообщилъ, что проходящійся на Пріютѣ для моряковъ конусъ не вѣрно показываетъ время. Онъ замѣтилъ, что 29 іюня конусъ уналъ на 59 секундъ позднѣе чѣмъ слѣдовало, между тѣмъ, какъ не было дано флагомъ сигнала о не вѣрномъ его паденіи. При разслѣдованіи дѣла оказалось,

что виною этому случаю небрежность, за которую Биржевымъ Комитетомъ было сдѣлано замѣчаніе, но въ то же время Биржевой Комитетъ воспользовался этимъ, чтобъ спросить правленіе Рижскаго Общества шкиперовъ дальняго плаванія отношеніемъ отъ 27 октября за № 1139, не лучше-ли уничтожить устроенную на башнѣ пріюта для моряковъ конусную станцію, въ виду того, что не вполне правильно функционирующій конусъ представляетъ приборъ не приносящій пользы судоходству, а напротивъ вредящій ему.

Правленіе обратилось въ нижеслѣдующемъ отношеніи отъ 3 Ноября за № 24 къ Биржевому Комитету съ просьбой и впредь сохранить Рижскому порту такое соответствующее требованіямъ времени устройство.

„Частые запросы въ пріютѣ моряковъ о ближайшемъ указаніи времени паденія конуса, также какъ упомянутыя Биржевымъ Комитетомъ жалобы на неправильности его отправления достаточно доказываютъ, что конусомъ дѣйствительно пользуются.

Согласно астрономическимъ таблицамъ, издаваемымъ Германскимъ правительствомъ число приборовъ для сигнализаціи времени во всѣхъ водахъ возрасло съ 97 въ 1887 г. на 131 въ 1902 году.“

Биржевой Комитетъ рѣшилъ тогда обсудить не требуетъ ли электрическое устройство для выпаденія конуса улучшенія.

Собранныя инженеромъ Пабстъ справки привели къ тому, что слѣдуетъ обождать дальнѣйшихъ извѣстій изъ-за границы.

По предложенію г. Панневица Биржевой Комитетъ велѣлъ опубликовать, что начиная съ 1 Января 1902 г. конусъ будетъ падать въ 1 ч. пополудни по Петербургскому времени, т. е. по времени показываемому Пулковской обсерваторіей, такъ какъ всѣ общественные часы Риги съ 1 Января 1899 г. поставлены по Петербургскому времени.

20. Леченіе больныхъ матросовъ.

Въ теченіи 1901 г. на счетъ морской больничной кассы пользованы были въ городской больницѣ 118 моряковъ въ продолженіи 2537 больничныхъ дней (въ предъидущемъ году было пользовано 78 въ продолженіи 1897 дней) а именно :

русскихъ подданныхъ	102	челов.
англичанъ	8	„
датчанъ	—	„
пѣмцевъ	3	„
скандинавцевъ	5	„
французовъ	—	„

всего 118 челов.

Уплочено было за нихъ 2560 руб. 90 коп., изъ каковой суммы часть была возмѣщена судовыми корреспондентами, судовладѣльцами и обществомъ взаимнаго страхованія отъ несчастныхъ случаевъ, т. ч. на долю морской больничной кассы пришлось лишь 1194 руб. 94 коп.

21. Больдерааскій карантинный лазаретъ.

Въ Мартѣ 1901 года Лифляндскій губернаторъ сообщилъ Биржевому Комитету, что въ виду распространенія оспенной эпидеміи въ городахъ Глазго и Ньюкастлѣ поручено вольнопрактикующему врачу въ Больдераа д-ру Мейеру подвергать санитарному осмотру всѣ прибывающія изъ названныхъ городовъ суда, и просилъ въ то же время Комитетъ предоставить въ распоряженіе д-ра Мейера пароходъ для его поѣздокъ на подлежащія осмотру суда. Биржевой Комитетъ согласился дать пароходъ, но въ концѣ Апрѣля принужденъ былъ взять обратно свое согласіе въ виду того, что по возобновленіи землечерпательныхъ работъ въ рѣкѣ и на барѣ всѣ пароходы Комитета полностью потребовались для этихъ работъ.

11 Сентября получило сообщеніе отъ врачебнаго отдѣленія Лифляндскаго губернскаго правленія, что въ виду окончанія оспенной эпидеміи въ вышеупомянутыхъ городахъ прекращенъ и санитарный осмотръ приходящихъ оттуда судовъ.

Вскорѣ послѣ того предложеніемъ отъ 17 сентября за № 3075 Лифляндскій губернаторъ просилъ Биржевой Комитетъ озаботиться приведеніемъ Больдерааскаго карантиннаго лазарета въ должное состояніе, а также имѣть на готовности требуемый врачебный и служебный персоналъ, такъ какъ въ виду появленія чумы въ Неаполѣ на основаніи телеграммы Министерства Внутреннихъ Дѣлъ должны быть подвергнуты наблюденію всѣ прпбывающія изъ Италіи лица.

По этому подводу Биржевой Комитетъ запросилъ 4 октября д-ра Мейера, готовъ-ли онъ въ случаѣ открытія вновь закрытаго нынѣ съ согласія губернскаго начальства карантиннаго лазарета на тѣхъ же условіяхъ какъ и въ 1900 г. взять на себя завѣдываніе этимъ лазаретомъ въ качествѣ пользующаго въ немъ врача, на что д-ръ Мейеръ отвѣтилъ 7 октября, что въ виду того, что осмотръ приходящихъ изъ Италіи судовъ, какъ сообщено ему врачебнымъ отдѣленіемъ, отмѣненъ, то пока не имѣется и необходимости въ открытіи лазарета. Въ виду же возможности возобновленія чумы въ прежнемъ или въ другомъ мѣстѣ и возникновенія снова опасности ея занесенія въ Ригу, онъ долженъ отвѣтить на сдѣланный ему вопросъ относительно должности пользующаго врача въ чумномъ лазаретѣ, что онъ считаетъ принятіе таковой должности едва-ли возможнымъ, такъ какъ она повлекла бы за собой совершенное разобщеніе съ

внѣшнимъ міромъ и сдѣлало бы тѣмъ для него невозможнымъ выполненіе его другихъ обязанностей.

Вслѣдствіе этого заявленія д-ра Мейера, также какъ въ виду послѣдовавшаго преобразования портовыхъ сборовъ, Биржевой Комитетъ рѣшилъ просить г. Лифляндскаго губернатора освободить его отъ дальнѣйшаго содержанія карантиннаго лазарета и обратился поэтому къ Губернатору съ слѣдующимъ отношеніемъ отъ 11 октября 1901 г. за № 1067:

„18 сентября с. г. за № 997 Рижскій Биржевой Комитетъ представилъ Вашему Превосходительству, что завѣдываніе карантинной больницей въ м. Больдераа, въ случаѣ необходимости ея открытія будетъ поручено вольнопрактикующему врачу Мейеру. На дняхъ Комитетомъ получено однако письменное сообщеніе названнаго врача, что онъ отказывается отъ завѣдыванія карантинной больницей въ случаѣ появленія въ Рижскомъ портѣ чумы. Въ виду сего заявленія и принимая во вниманіе, что предложеніемъ предмѣстника Вашего Превосходительства отъ 11 января 1900 г. за № 152 Комитету сообщено было, что означенная больница будетъ находиться на общемъ основаніи, подъ надзоромъ Губернскаго Начальства, Комитетъ имѣетъ честь довести объ изложенномъ до свѣдѣнія Вашего Превосходительства для зависящаго распоряженія.

Вмѣстѣ съ симъ Биржевой Комитетъ считаетъ долгомъ обратить вниманіе Ваше на слѣдующія обстоятельства.

Устройство означенной больницы предназначенной для приѣма и изолированія прибывающихъ на судахъ больныхъ чумою, холерою или черной оспою, Биржевой Комитетъ принялъ на себя въ 1900 г. по просьбѣ Губернатора. Расходы на содержаніе больницы были отнесены съ разрѣшенія гг. Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ на счетъ суммъ перваго $\frac{1}{6}\%$ сбора взимаемаго со стоимости проходящихъ чрезъ Рижскій портъ товаровъ. Между тѣмъ на основаніи закона 8 іюня 1901 г. о преобразованіи взимаемыхъ въ Имперіи портовыхъ сборовъ (Собр. Узак. и Распоряж. Прав. отъ 19 іюня 1901 г. № 68 ст. ст. 1359 и 1360) вышеупомянутый $\frac{1}{6}\%$ сборъ отмѣняется и такимъ образомъ Комитетъ будетъ лишенъ необходимыхъ средствъ къ дальнѣйшему содержанію больницы.

Въ виду сего и такъ какъ на основаніи ст. IV п. 1 закона 8 іюня 1901 года $\frac{2}{5}$ поступленій вновь установленныхъ портовыхъ сборовъ подлежатъ зачисленію въ общіе ресурсы государственнаго казначейства, а $\frac{3}{5}$ въ спеціальныя средства Министерства Внутреннихъ Дѣлъ по Комитету по портовымъ дѣламъ и что въ общемъ порядкѣ карантинныя больницы представляютъ собою правительственныя устройства, содержимыя на средства казны и управляемыя правительственными органами, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Ваше превосходительство принять зависящія

мѣры къ освобожденію Комитета отъ содержанія и завѣдыванія Больдерааской карантинной больницыю.

Въ видахъ точнаго опредѣленія настоящаго положенія дѣла, Биржевой Комитетъ считаетъ своимъ долгомъ указать и на то, что въ представленныхъ Вашему Превосходительству 10 сентября с. г. за № 951 свѣдѣніяхъ о суммахъ подлежащихъ къ ассигнованію въ 1902 г. согласно произведеннымъ по сіе время расходамъ включены на всякій случай и расходы па содержаніе карантиннаго лазарета, по слѣдуетъ замѣтить, что едва ли можетъ быть рассчитано на ассигнованіе этихъ суммъ, такъ какъ содержаніе больницъ и лазаретовъ не принадлежитъ къ тѣмъ расходамъ, на покрытіе коихъ имѣютъ быть обязательно назначены средства въ распоряженіе Биржевого Комитета изъ поступленій портовыхъ сборовъ, на основаніи ст. IV п. 2 Закона 9 іюня 1901 г.

Затѣмъ Биржевой Комитетъ имѣетъ честь представить Вашему Превосходительству, что домъ въ которомъ помѣщенъ карантинный лазаретъ, нанятъ въ 1900 г. на три года и что наемная плата на 1902 г., имѣющая еще быть уплоченной въ будущемъ году, равняется 450 руб. и что инвентарь больницы пріобрѣтенъ на средства I $\frac{1}{6}$ ‰ товарнаго сбора, а слѣдовательно принадлежитъ больницѣ.

Въ отвѣтъ на это представленіе Губернаторъ отношеніемъ отъ 25 октября за № 3591 сообщилъ Биржевому Комитету, что согласно § 2 п. в и § 3 п. д. Закона отъ 8 Іюня 1901 г. о преобразованіи портовыхъ сборовъ исполнѣ возможно, что Комитетомъ по портовымъ дѣламъ будетъ утверждѣнъ и на слѣдующій 1902 г. представленный Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ расходъ на содержаніе карантинной больницы въ Больдераа и просилъ при этомъ Биржевой Комитетъ до разрѣшенія вопроса объ утвержденіи Комитетомъ по портовымъ дѣламъ указаннаго расхода, взять на себя заботы по содержанію больницы и нужнаго для нея персонала.

Нѣсколько дней спустя 30 октября за № 3628 получена была отъ Губернатора бумага слѣдующаго содержанія:

„Въ виду неблагополучія по чумѣ Ливерполя и Глазго, съ которыми г. Рига имѣетъ постоянныя торговыя сношенія, Рижское Городское Управленіе 26 сего октября за № 4484 вошло съ ходатайствомъ о разрѣшеніи ему въ случаѣ появленія въ г. Ригѣ заболѣваній чумою, помѣщенія таковыхъ больныхъ въ больницу Биржевого Комитета, находящуюся въ мѣстечкѣ Больдераа.

Принявъ во вниманіе, что названная больница, содержащая Биржевымъ Комитетомъ, учреждена съ цѣлью помѣщенія въ ней острозаразныхъ больныхъ (чумныхъ, холерныхъ) и признавая поэтому ходатайство Рижскаго Городскаго управленія исполнѣ заслуживающимъ уваженія, имѣю честь просить Рижскій Биржевой Комитетъ озаботиться немедленнымъ приведеніемъ больницы Комитета въ мѣстечкѣ Больдераа

въ такое состояніе, чтобы она во всякое время была готова къ открытію своей дѣятельности и о послѣдующемъ меня увѣдомить.

Къ сему присовокупляю, что вслѣдствіе телеграммы Господина Управляющаго Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ о неблагополучіи по чумѣ упомянутыхъ городовъ Англіи — Ливерпуля съ 19 и Глазго съ 20 сего октября, мною сдѣлано распоряженіе о производствѣ, въ числѣ другихъ мѣръ для предупрежденія заноса чумы, медицинскаго осмотра судовъ, прибывающихъ изъ названныхъ городовъ, а также и судовъ, имѣвшихъ сношеніе съ зараженными мѣстностями, не смотря на представленный судами чистый патентъ изъ Кензе.“

Биржевой Комитетъ отвѣтилъ на это 31 октября за № 1152, что смотрителю зимней гавани г. Герлахъ телеграммою поручено отапливать и привести лазаретъ въ такое состояніе, чтобы онъ во всякое время былъ готовъ къ приему больныхъ. Вмѣстѣ съ симъ и ссылаясь на представленіе свое отъ 11 октября за № 1067 Биржевой Комитетъ повторилъ свою просьбу о назначеніи врача на случай открытія лазарета, въ Больдераа, такъ какъ проживающій въ м. Больдераа вольнопрактикующій врачъ Мейеръ не согласенъ принять на себя завѣдываніе лазаретомъ и леченіе чумныхъ больныхъ. При этомъ Биржевой Комитетъ указывалъ на то, что назначенный врачевнымъ отдѣленіемъ врачъ могъ бы заблаговременно подыскать себѣ нужный служительскій персоналъ, что, во всякомъ случаѣ съ большей пользой для дѣла можетъ быть исполнено врачомъ, чѣмъ Биржевымъ Комитетомъ. Необходимыя на содержаніе врача и служительскаго персонала средства Биржевой Комитетъ обѣщаль ассигновать немедленно по открытіи лазарета вслѣдствіе появленія чумы.

Врачебное отдѣленіе Лифляндскаго Губернскаго правленія отвѣтило на это по порученію г. Губернатора отъ 2 ноября за № 3657, что врачъ для завѣдыванія лечебницей Комитета въ м. Больдераа, на время появленія чумы, будетъ командированъ немедленно врачевнымъ отдѣленіемъ; что же касается служительскаго персонала, то Его Превосходительство приказалъ просить Биржевой Комитетъ озаботиться немедленнымъ подысканіемъ такового, такъ какъ въ распоряженіи Врачебнаго отдѣленія не имѣется означеннаго персонала служащихъ для командированія въ упомянутую лечебницу.

Биржевой Комитетъ просилъ Врачебное Отдѣленіе 5 ноября за № 1168 сообщить ему имя врача, предназначеннаго для завѣдыванія лазаретомъ, дабы путемъ непосредственныхъ сношеній съ компетентнымъ лицомъ и съ его помощью имѣть возможность нанять служительскій персоналъ.

Отвѣта на это не послѣдовало, но Врачебное Отдѣленіе сообщило отношеніемъ отъ 8 и 17 ноября за № 3927 и 4086 Биржевому Комитету, что вслѣдствіе телеграммъ Г-на Министра Внутреннихъ Дѣлъ сообщавшихъ, что Ливерпуль признанъ съ 6 ноября, а Глазго съ

16 ноября благополучными по чумѣ, всѣ мѣры, принимавшіяся по отношенію къ судамъ и лицамъ, прибывающимъ изъ названныхъ городовъ отмѣнены, если эти лица и суда были изъ Ливерпуля не ранѣе 6, а изъ Глазго не ранѣе 16 ноября 1901 года.

Такимъ образомъ въ истекшемъ году карантинный лазаретъ не былъ открытъ и пользоваться имъ не понадобилось.

Къ этому слѣдуетъ еще прибавить, что 10 ноября въ Замкѣ подѣ предсѣдательствомъ Губернатора состоялось совѣщаніе представителей различныхъ правительственныхъ и общественныхъ учреждений, цѣль котораго была согласиться на счетъ принятія мѣръ на случай появленія чумы. На этомъ совѣщаніи представителемъ Рижскаго Биржевого Комитета Правителемъ Дѣлъ Н. Э. фонъ Крамеръ было заявлено, что необходимыя для содержанія лазарета средства имѣются въ распоряженіи Биржевого Комитета лишь до 1 января 1903 г. и что поэтому послѣ этого времени Комитетъ долженъ отклонить всякое дальнѣйшее обязательство заботиться о лазаретѣ, и что хотя онъ и считаетъ дальнѣйшее существованіе лазарета желательнымъ, тѣмъ не менѣе долженъ просить освободить, его въ будущемъ отъ содержанія его, такъ какъ содержаніе и завѣдываніе больницами не входитъ въ кругъ вѣдомства Биржевыхъ Комитетовъ.

При подписи протокола представителемъ Биржевого Комитета вышеприведенное заявленіе было имъ приложено къ протоколу.

Окончательнаго рѣшенія вопроса относительно содержанія въ будущемъ карантиннаго лазарета до конца года не послѣдовало, однако имѣется, какъ слышно, въ виду, передать въ будущемъ году завѣдываніе лазаретомъ Начальнику порта.

22. Плавуцій докъ.

Рижскимъ плавучимъ докомъ пользовались :

въ 1898 году	27	судовъ
„ 1899 „	65	„
„ 1900 „	96	„
„ 1901 „	88	„

Всего слѣдовательно за время существованія дока 276 судовъ.

Изъ введенныхъ въ отчетномъ году въ докъ 88 судовъ 77 было русскихъ и 11 иностранныхъ. Самое большое судно иностранный пароходъ „Tertia“ имѣлъ вмѣстимость 2186 рег. тоннъ.

Пользовались докомъ :

12 морскихъ пароходовъ	вмѣстимостью	8009 тоннъ
4 „	землечерпательницы	. . . 2928 „
38 парусныхъ судна	. . . . .	12720 „
5 ледоколовъ,	11 маленькихъ пароходовъ	и 18 шаландъ.

Изъ этихъ 88 судовъ только 4 были настолько велики, что для ихъ помѣщенія потребовались обѣ части дока, 41 помѣщались въ большей, а 43 въ меньшей части дока.

Вслѣдствіе понесенной аваріи въ докъ введено 6 судовъ для починокъ 39 „
осмотра и возобновленія краски 43 „

Большій докъ былъ занятъ въ теченіи 212 дней

„ „ „ свободенъ „ „ 153 „

Меньшій докъ былъ занятъ „ „ 176 „

„ „ „ свободенъ „ „ 189 „

Будущимъ лѣтомъ сами доки должны будутъ быть подняты, для окраски нижнихъ лежащихъ подъ водой частей. Черезъ это произойдетъ остановка въ дѣятельности дока приблизительно въ теченіи 6 недѣль.

Доходы по плавучему доку въ 1901 г. составляли :

За 88 пользованій докомъ	16,663 р.	65 к.	
плата за рабочихъ при докѣ	100 „	9 „	
„ „ электрическое освѣщ.	56 „	85 „	
„ „ наемъ помѣщенія	572 „	— „	
„ „ иользованіе телефономъ	332 „	25 „	
			17,724 р. 84 к.

Израсходовано было :

на жалованія	4,375 р.	92 к.	
„ рабочихъ	145 „	70 „	
„ каменный уголь	943 „	58 „	
„ приведен. въ дѣйств. паров. маш.	202 „	15 „	
„ цѣпи, рукава и пр.	6 „	70 „	
„ освѣщеніе	117 „	30 „	
„ инвентарь	3,020 „	98 „	
„ окраску	293 „	39 „	
„ починки и перестройки	372 „	45 „	
„ дрова	357 „	28 „	
„ желѣзо	79 „	38 „	
„ страховка и пр.	187 „	84 „	
„ разные расходы	495 „	22 „	
„ мелкіе	3 „	20 „	
			10,601 „ 09 „

Такимъ образомъ перевѣсъ доходовъ надъ расходами

составляетъ 7,123 р. 75 к.

23. Рижскій кораблеподъемный докъ.

Патентъ-слипъ-докомъ пользовались въ истекшемъ году 10 судовъ съ 1122 ластами, между коими было. 2 парохода въ 105 лошадиныхъ силъ.

24. Больдерааскій машиностроительный заводъ.

Больдерааскій машиностроительный заводъ занятъ былъ въ истекшемъ году различными починками пароходовъ и землечерпательницъ Биржевого Комитета и пароходовъ Рижскаго Пароходнаго общества также какъ и другими работами.

25. Комнасо-провѣрочная станція.

Въ январѣ 1901 г. капитанъ Брунсъ обратился къ Биржевому Комитету съ просьбой держать свободной съ весны до осени палу служащую для провѣрки компасовъ въ зимней гавани или устроить новую повѣрочную станцію, въ виду того, что станція позади дамбы СДЕ стала вслѣдствіе обмелѣнія негодной для употребленія. Рижскій Биржевой Комитетъ не нашелъ никакого основанія къ устройству повой станціи и указалъ на то, что въ другихъ портахъ суда могутъ и на рейдѣ повѣрять свои компасы.

На это г. Брунсъ отвѣтилъ 27 ноября слѣдующее :

„Можно повѣрять компасы на рейдѣ, но не при всякой погодѣ и не во всякое время. Чтобы регулировать компасъ на рейдѣ требуется во-первыхъ наличность створа, во-вторыхъ отсутствіе волненія на морѣ и морскихъ теченій и въ третьихъ ясная погода. Можно повѣрить компасъ на морѣ при прохожденіи 2 огней, направленіе которыхъ точно указано, чѣмъ образуется створъ, также и помощью азимутныхъ измѣреній небесныхъ свѣтилъ на морѣ, но для этого нужно прежде всего удобное время, ясная погода, не слишкомъ беспокойное море и подходящіе земные предметы и небесныя свѣтила. Если этихъ условій на лицо не имѣется, то ждутъ съ повѣркой до наступленія удобнаго момента. У насъ дѣло стоитъ иначе, такъ какъ ни одинъ судовладѣлецъ не будетъ доволенъ, если шкиперъ судна останется хотя бы на одинъ день и будетъ выжидать удобнаго случая, чтобы провѣрить компасъ на рейдѣ. Суда могутъ выходить и при довольно беспокойномъ морѣ и умѣренной бурѣ, но при подобной погодѣ компасъ не можетъ быть повѣряемъ. Въ Гамбургѣ и Бременѣ на скороидущихъ пароходахъ уклоненіе опредѣляется сначала на берегу инструментами подобными дефлектору, и кромѣ того разъ или нѣсколько разъ въ году смотря по надобности, служащіе сопровождаютъ корабль до Соусамтона чтобы провѣрить уклоненіе на рѣкѣ и на морѣ, когда судно слѣдуетъ по различнымъ курсамъ и видны створы береговыхъ предметовъ, въ чемъ большей частью и заключается повѣрка компасовъ на рейдѣ. Не слѣдуетъ смѣшивать опредѣленія уклоненія у новыхъ или исправленныхъ судовъ и позднѣйшей повѣрки того, какъ велико оказалось уклоненіе.

Точное опредѣленіе уклоненія можетъ быть произведено лишь у палы для провѣрки компасовъ. Такъ какъ здѣсь въ Ригѣ главнѣйшія опредѣленія уклоненій производятся весной, то пала должна быть поставлена на такомъ мѣстѣ, гдѣ нѣтъ теченій, потому что при сильномъ теченіи невозможно удержать нагруженное судно поперекъ рѣки.

Съ 1887 г. компасы провѣрены на 63 судахъ (большихъ и малыхъ). Если хотя одно изъ большихъ судовъ было спасено регулированіемъ компасовъ отъ посадки на мель или гибели, то компасо-провѣрочная станція принесла свою пользу, особенно пассажирскимъ судамъ.“

Въ этомъ же представленіи г-да Брунсъ и Гетцъ предлагали мѣсто между гавань-дамбой и Больдерааской свайной дамбой для устройства новой станціи и прилагали при этомъ смѣту.

Запрошенный по этому вопросу портовой инженеръ Пабстъ представилъ 3 декабря 1901 г. за № 159 слѣдующее свое заключеніе

„Вполнѣ признавая необходимость компасо-провѣрочной станціи для Рижскаго порта я долженъ однако выразить нѣкоторые сомнѣнія относительно выбраннаго для 3-й станціи мѣста. Это мѣсто расположено между концомъ Больдерааской свайной дамбы и концомъ гавань-дамбы и пала должна, согласно присланному мнѣ рисунку капитана Брунсъ, быть поставлена приблизительно на разстояніи 50 саж. передъ каменугольными мостками.

Выбранное для 2-й станціи въ 1892 г. мѣсто стало негоднымъ вслѣдствіе постепеннаго за 8 лѣтъ обмѣленія. Водная площадь отрѣзанная Больдерааской свайной дамбой отъ Двины также подвергается сильному обмелѣнію. Болѣе глубокія мѣста въ верхней части за послѣдніе годы стали такъ мелки, что маленькіе буксирные параходы не могутъ болѣе пользоваться сдѣланнымъ при устьѣ Аа проходомъ, а въ нижней части почти ежегодно должны были производиться землечерпанія, чтобы сохранить глубину во входѣ въ Больдерааскую гавань. Песчанья мели медленно движатся внизъ по теченію и точное измѣреніе глубины можетъ быть покажетъ, что найденная капитаномъ Брунсъ глубина, въ 18 футовъ лежитъ недалеко отъ мелкихъ мѣстъ, глубиною лишь въ 12 футовъ. Другое сомнѣніе является у меня по поводу ледохода. У города ледъ значительно подымается при выходѣ и идетъ по верхушкамъ свай, у устья же Двины ледоходъ часто наступаетъ при нормальной высотѣ воды. Я боюсь, что 4 куста свай на предполагаемомъ мѣстѣ очень скоро подвергнутся поврежденіямъ.

Пока въ Двинѣ при стокаѣ весеннихъ водъ господствуетъ болѣе сильное теченіе, до тѣхъ поръ и черезъ вышеупомянутый проходъ въ Больдерааской свайной дамбѣ течетъ потокъ, который будетъ мѣшать пользоваться предполагаемой станціей.

Хотя палу предполагается поставить около фарватера, тѣмъ не менѣе въ означенномъ мѣстѣ суда, компасъ которыхъ долженъ быть провѣренъ, все-таки вдадутся въ фарватеръ и будутъ мѣшать движенію судовъ входящихъ въ Бальдераскую гавань и выходящихъ изъ нея. Если же поставить палу дальше вверхъ по теченію, то она скоро попадетъ въ мелководье.

Что касается смѣты г. Гопфе для 3-й станціи, то я долженъ замѣтить, что старые столбы 2-й станціи слѣдуетъ вынуть и снова употребить въ дѣло. Работа эта не заключается въ суммѣ 326 руб. и можетъ быть опредѣлена въ 200—300 руб., такъ какъ глубоко забитые столбы сильно занесены пескомъ.

На устройство и содержаніе 2 провѣрочной станціи израсходовано до сихъ поръ болѣе 1600 руб. Станціей въ зимней гавани пользовались съ 1887 г. 39 судовъ, станціей въ гавани позади дамбы С Д Е съ 1893 г. — 14 судовъ. Среднимъ числомъ станціей не пользовалось даже 4 судна въ году. Стоитъ ли произвести расходъ приблизительно въ 600 руб. для устройства новой станціи, у которой суда будутъ имѣть возможность только на короткое время долѣе чѣмъ въ зимней гавани повѣрять свой компасы?*

Хотя г-да Брунсъ и Гетцъ въ представленіи отъ 11 декабря 1901 г. еще разъ просили объ устройствѣ 3-й станціи и старались опровергнуть вызванныя избраннымъ для того мѣстомъ сомнѣнія — Биржевой Комитетъ рѣшилъ не приступать къ устройству 3-й станціи

26. Наблюденія метеорологическія и надъ уровнемъ воды по градштоку.

а. Метеорологическія станціи въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ.

Наблюденія производились на обѣихъ станціяхъ тѣмъ же образомъ и въ томъ же размѣрѣ, какъ и въ прошлые года: въ Ригѣ помощникомъ архиваріуса Владиміромъ Броше, въ Усть-Двинскѣ капитаномъ Герлахъ.

Въ Ригѣ были въ дѣйствиіи тѣ же контрольные аппараты, какъ и въ прошломъ году, а именно: барографъ, термографъ, анемографъ и дождемѣръ. Вслѣдствіе дѣйствія частыхъ бурь на анемографъ, отдѣльныя части аппарата потребовали обновленія и аппаратъ поэтому временно бездѣйствовалъ; неудобство это могло бы быть устранено лишь постановкой новаго аппарата. Самопишущій дождемѣръ пришлось поставить на дворѣ, принадлежащемъ къ квартирѣ директора станціи, но положеніе его тамъ, по причинѣ близости домовъ, не вполне соответствуетъ инструкціи.

Вновь пріобрѣтены анемометръ системы Вильда, съ одной таблицей для слабыхъ вѣтровъ, другой для бурь.

Наблюденія печатаются ежедневно въ трехъ газетахъ, одной нѣмецкой и двухъ русскихъ и въ Петербургѣ въ метеорологическихъ бюлетеняхъ, далѣе почти полностью въ журналѣ общества естествоиспытателей и выдержками во многихъ изданіяхъ Николаевской обсерваторіи въ С-Петербургѣ. Наконецъ наблюденія эти нашли примѣненіе при заключеніяхъ, отчетахъ и т. д.

б. Станціи для опредѣленія по градштокѣ уровня воды въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ.

Изъ наблюденій по градштокѣ въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ въ 1901 г. получились слѣдующія среднія за мѣсяць и годъ цифры, считая по новому стилю на русскіе футы:

Рига.

	Янв.	Фев.	Мартъ	Апр.	Май	Іюнь	Іюль	Авг.	Сент.	Окт.	Нбр.	Дек.	годъ
1901 г. . . .	4,1	4,0	3,4	7,7	4,7	4,1	4,1	4,2	4,0	3,9	4,9	4,2	4,4
сред. въ 25 л.	4,5	4,4	4,4	6,4	5,1	4,6	4,7	4,8	4,7	4,6	4,6	4,7	4,8
разница . . .	0,4	0,4	1,0	1,3	0,4	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	0,3	0,5	0,4

Усть-Двинскъ.

	Янв.	Фев.	Мартъ	Апр.	Май	Іюнь	Іюль	Авг.	Сент.	Окт.	Нбр.	Дек.	годъ
1901 г. . . .	4,6	4,8	3,8	4,6	4,0	4,6	4,4	4,5	4,2	4,3	5,3	4,7	4,5
сред. въ 25 л.	4,3	4,3	4,1	4,1	4,2	4,4	4,7	4,8	4,7	4,6	4,5	4,6	4,4
разница . . .	0,3	0,5	0,3	0,5	0,2	0,2	0,3	0,3	0,5	0,3	0,8	0,1	0,1

Въ Ригѣ высшій уровень воды былъ наблюдаемъ во время половодья 21 апрѣля, при чемъ высота воды доходила до 9,9 футовъ, низшій — въ 3,0 фута оказался 29 и 30 іюля и 24 декабря. Въ Усть-Двинскѣ наибольшая высота воды по градштокѣ была 8 ноября, именно 6,7 фут. наименьшая 24 и 25 декабря въ 2,8 фут.

б. Предвѣщанія бурь.

Метеорологическія станціи въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ получили отъ центральной обсерваторіи 29 телеграммъ, изъ которыхъ 24 заключали приказаніе поднять конусъ, а 5 условныя предвѣщанія бурь.

Телеграммы эти распредѣляются по отдѣльнымъ мѣсяцамъ, считая по старому стилю слѣдующимъ образомъ:

	Янв.	Фев.	Мартъ	Апр.	Май	Іюнь	Іюль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.	годъ
предвѣщ. бурь	3	3	3	1	1	1	1	—	2	3	4	2	24
условн. пред-													
вѣщанія бурь .	1	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	—	5

Бурныхъ дней было въ Ригѣ 22, а въ Усть-Двинскѣ 23.

г. Наблюдения съ помощью самопишущихъ град-
штоковъ въ Ригѣ и Больдераа.

Лимниграфы (самопишущіе градштоки) въ Ригѣ у желѣзнодорожнаго моста и въ Больдераа при станціи „Гавань-дамба“ находились подъ наблюдениемъ портового инженера. Показанный въ 1 часть пополудни высшій и низшій уровень воды каждаго дня публикуется въ „Рижской промышленной газетѣ“. Наблюдения эти даютъ по отдѣльнымъ мѣсяцамъ слѣдующія данныя въ футахъ выше межени воды при Карловскомъ шлюзѣ:

	Высшій уровень воды		Низшій уровень воды		Средній уровень воды	
	Рига	Усть-Двинскъ	Рига	Усть-Двинскъ	Рига	Усть-Двинскъ
Январь . .	6,7	7,0	4,1	3,7	5,1	4,9
Февраль . .	6,6	6,6	3,7	3,3	4,6	4,4
Мартъ . .	8,4	6,4	3,2	2,9	4,7	3,9
Апрѣль . .	9,9	5,5	4,4	3,2	7,5	4,4
Май . . .	5,1	5,3	3,8	3,4	4,2	4,1
Іюнь . . .	6,4	6,6	4,4	4,0	4,8	4,8
Іюль . . .	4,9	4,9	3,6	3,2	4,3	4,2
Августъ . .	5,7	5,6	4,0	3,6	4,7	4,6
Сентябрь . .	5,4	5,5	3,5	2,8	4,1	3,6
Октябрь . .	7,5	7,5	3,6	3,3	4,6	4,4
Ноябрь . .	8,1	8,0	4,5	3,2	5,8	5,5
Декабрь . .	7,1	7,0	3,0	2,5	4,7	4,4

Результаты записей самопишущихъ градштоковъ въ Ригѣ за время 1881—1901 г. и въ Усть-Двинскѣ за время 1886—1901 г. собраны портовымъ инженеромъ Пабстомъ и напечатаны въ № 23 „Рижской промышленной газеты“ за 1901 г.

27. Наблюдения надъ ледоходомъ.

Вслѣдствіе наступившаго въ половинѣ ноября 1900 г. мороза ледъ на Двинѣ близъ Риги сталъ выше желѣзнодорожнаго моста, вскорѣ однако сошелъ внизъ. Въ половинѣ декабря снова начался ледоходъ и съ усилениемъ холода рѣка стала. 17 декабря Двина замерзла до устья и для пароходовъ ледоколовъ началось трудное время работы, продолжавшееся до Рождества. Холодъ тогда опять сдалъ и можно было безъ особеннаго труда держать фарватеръ открытымъ вверхъ до города.

Въ концѣ января 1901 г. ледъ заперъ въ морѣ путь у Домеснесъ. Вышедшій 29 января пароходъ „Кросфондъ“ вернулся на другой

день въ Рижскій портъ, такъ какъ онъ встрѣтилъ непроходимый ледъ. Вслѣдъ затѣмъ и Рижскій портъ замерзъ.

Когда „Ермакъ“ большой ледаколь, принадлежащій Министерству Финансовъ, долженъ былъ выйти изъ Ревеля, чтобъ открыть судамъ путь отъ Домеснеса до Риги, ледъ въ устьѣ Двины былъ 16 и 17 февраля взломанъ, и льдины уплыли въ море, гдѣ ледъ отталкивали отъ берега. „Ермакъ“ прибылъ въ Рижскій портъ 20 февраля съ пароходомъ „Гаральдъ Клитгаардъ“, которому онъ иробилъ путь отъ Домеснеса черезъ ледъ. Въ тотъ же день ледаколы взломали ледяной покровъ Двины вверхъ до города, гдѣ приходящіе съ помощью „Ермака“ суда могли разгружаться на береговой набережной. Ниже понтоннаго моста ледъ былъ оставленъ на короткомъ протяженіи для сообщенія между обоими берегами.

6 марта ледъ былъ взломанъ вверхъ до понтоннаго моста. Послѣдній былъ разобранъ 23 марта, послѣ того какъ съ 19 марта солнце и дождь сильно повліяли на ледяной покровъ Двины выше города.

Въ то же время пришло извѣстіе, что ледъ у Даленъ въ главномъ рукавѣ Двины остановился и что вода подымается позади ледяныхъ запрудъ. Такъ какъ теченіе въ Двинѣ у города значительно усилилось и вода стала мутной, то пароходъ „Руд. Керковиусъ“ началъ ломать ледъ выше желѣзнодорожнаго моста, вдоль Московскаго форштадта. Во время этой работы наступилъ около 2 час. пополудни ледоходъ. Сначала двигались внизъ по теченію большія ледяныя глыбы, которыя разрѣзались при проходѣ столбами моста, затѣмъ слѣдовалъ разломанный на мелкіе куски ледъ. Въ слѣдующую ночь начался сильный ледоходъ изъ Сухой Двины, при чемъ вода поднялась у Малаго Юнгферигофъ до высоты 14 фут. 5 дюйм. У города ледяныя глыбы засѣли 24 марта при низкомъ уровнѣ воды у нижней части Заячьяго острова и остались тамъ, какъ и въ прошлые года, впродолженій нѣсколькихъ дней. Боковой рукавъ между заячьимъ островомъ и Луцаусгольмъ освободился отъ своего ледянаго покрова, но черезъ него не проходило особенно сильнаго теченія. Съ 25 марта до 8 апрѣля вода въ Двинѣ поднималась медленно и постоянно и достигла въ послѣдній названный день, при свободномъ стокѣ, своего высшаго уровня 9,9 фут. по градштуку у желѣзнодорожнаго моста.

Вслѣдствіе того, что ледъ пришелъ въ движеніе сначала въ нижнемъ, а потомъ мало по малу въ верхнемъ теченіи Двины — въ Крейцбургѣ 24 марта, въ Двинскѣ 27 марта, въ Витебскѣ 29 марта, въ Вѣломѣ 3 Апрѣля — стокъ половодья въ Рижскомъ портѣ совершился сравнительно спокойно и равномерно, хотя въ верхнемъ теченіи вода достигла значительной высоты. Въ Витебскѣ она поднялась приблизительно до 30 фут., въ

Двинскѣ и Крейцбургѣ до 26 фут., въ Куртенгофѣ до 10¹/₂ фут. выше нормальнаго уровня.

Начиная съ 8 апрѣля вода у Риги стала спадать, но лишь къ концу мѣсяца дошла до обычнаго своего уровня.

Рижскій портъ былъ загороженъ льдомъ въ морѣ съ 29 января по 20 февраля, послѣ чего суда до половины марта могли достигать порта съ помощью „Ермака“.

28. Распредѣленіе мѣстъ нагрузки на городской набережной.

Въ отчетномъ году относительно мѣстъ нагрузки на городской набережной не поднималось никакихъ вопросовъ.

29. Цехъ лоцмановъ.

8 декабря 1901 г. цехъ лоцмановъ обратился къ Биржевому Комитету съ слѣдующимъ представленіемъ за № 314:

„Какъ стало извѣстно цеху лоцмановъ, съ введеніемъ новыхъ портовыхъ сборовъ съ 1 января 1902 г. прекратится дѣятельность конторы для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, въ которую одновременно до сихъ поръ уплачивался и лоцманскій сборъ. Въ виду того, что цехъ лоцмановъ не получилъ по сіе время ни отъ кого указанія, какимъ образомъ будетъ взиматься лоцманскій сборъ послѣ предстоящей перемѣны, то онъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Биржевой Комитетъ, не отказать сообщить ему, на комъ будетъ лежать съ 1 января 1902 г. обязанность взиманія лоцманскаго сбора.“

Биржевой Комитетъ отвѣтилъ на это 15 декабря 1901 г. за № 1320, что, по его мнѣнію, съ уираздненіемъ конторы для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, способъ взиманія лоцманскаго сбора долженъ быть опредѣленъ самимъ цехомъ лоцмановъ, а если по какимъ либо причинамъ взиманіе названнаго сбора цехомъ лоцмановъ оказалось бы неудобнымъ, то слѣдовало бы обратиться въ Рижскую таможду, на которую въ силу новаго закона возложено взиманіе торговыхъ и корабельныхъ сборовъ и которая вѣроятно изъявитъ согласіе на взиманіе одновременно съ остальными корабельными сборами, также лоцманскаго сбора.

30. Маяки, морскіе сигналы, безпроводный телеграфъ и новая сигнальная книга.

Когда Главнымъ Гидрографическимъ Управленіемъ сдѣлано было распоряженіе о снабженіи Михайловскаго маяка при деревнѣ Писсенъ электрическимъ огнемъ 1 разряда, освѣщеніе входа въ Рижскій заливъ

было признано достаточнымъ и современнымъ. Но съ тѣхъ поръ условія измѣнились. Между тѣмъ какъ въ то время суда грузили не болѣе 2000 тоннъ dead weight, нынѣ заходятъ въ портъ пароходы, грузящіе болѣе 4000 тоннъ и тогда какъ въ то время первый проектъ урегулированія рѣки Двины имѣлъ въ виду установленіе глубины фарватера въ 18 футовъ, нынѣ на барѣ имѣется глубина въ 24 фут. и 22 фута до самаго города и есть надежда, въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ увеличить эту глубину еще на 2 фута т. е. получить глубину въ 26 и 24 фута.

Вслѣдствіе этого за послѣдніе годы стали раздаваться жалобы на то, что входъ въ Рижскій заливъ съ банками съ глубиною воды въ 18 фут. уже не достаточно освѣщенъ и что въ особенности при неясной погодѣ, необходимо помѣщеніе плавучаго маяка впереди Люзерортскаго рифа. Все это побудило Биржевой Комитетъ обратиться 27 Марта 1901 г. въ Гидрографическое Управленіе съ просьбой о принятіи слѣдующихъ мѣръ :

1. Поставить къ сѣверу отъ Люзерортскаго рифа, на мѣстѣ двухъ бѣлыхъ вѣхъ, плавучій маякъ, который увести только передъ самымъ замерзаніемъ. Плавучій маякъ долженъ имѣть собственную машину для передвиженія, чтобы въ непогоду скрываться и ревуны, на подобіе маяка Некмангрудъ.

2. Перевести маякъ Люзерортъ въ число маяковъ I. разряда, увеличивъ сообразно этому силу его свѣта и высоту. Въ настоящее время этотъ маякъ, вслѣдствіе слабой силы свѣта, при мало-мальски неясной погодѣ, вовсе не соотвѣтствуетъ важности своей цѣли.

3. Границу лучей Михайловскаго маяка (постоянныхъ и проблесковъ) требуется основательно провѣрить. Кажется необходимымъ уменьшить уголъ постояннаго освѣщенія Милайловскаго маяка съ тѣмъ, чтобы его свѣтъ, доходящій нынѣ отъ Люзерортъ до Михайловскихъ банковъ, въ будущемъ дошелъ бы только до банки Игнатьева при чемъ слѣдовало бы провѣрить, опезпечиваетъ ли этотъ уголъ точно также отъ банки Винкова.

Такъ какъ эти мѣропріятія должны соотвѣтствовать, какъ интересамъ русскаго военнаго флота такъ и торговаго флота, то Рижскій Биржевой Комитетъ и находитъ возможнымъ о нихъ ходатайствовать.

Имѣя же въ виду, что, какъ Биржевому Комитету сообщено, Главное Гидрографическое Управленіе намѣрено соединить всѣ маяки телеграфомъ, онъ рѣшается высказать также просьбу снабдить маякъ на островѣ Руно безнроволочнымъ телеграфомъ, чтобы тѣмъ имѣть возможность сообщенія съ Домеснесомъ, ибо въ періодѣ состоянія льда особенно важно установить положеніе дѣла между островомъ Руно и Лифляндскимъ берегомъ. Такъ какъ Биржевымъ Комитетомъ въ теченіи послѣднихъ лѣтъ употреблены изъ собственныхъ средствъ большія суммы на перестройку и усовершенствованіе телеграфа въ

Домеснесъ, то означенный Комитетъ льститъ себя надеждою, что Главное Гидрографическое Управленіе и съ своей стороны будетъ содѣйствовать исполненію просьбы Комитета.

Въ отвѣтъ на это ходатайство Главное Гидрографическое Управленіе сообщило Биржевому Комитету 2 Мая 1901 г. за № 1744, что для огражденія Люзерортскаго рифа Управленіемъ предположено въ будущемъ, а если представится возможнымъ, то и въ нынѣшнемъ году, установить у сѣверной его оконечности звучащій бакапъ, но не плавучій маякъ, такъ какъ постройка плавучаго маяка обойдется около 120,000 рублей, каковая сумма при ограниченности средствъ ассигнуемыхъ на постройку новыхъ, переосвѣщеніе и капитальный ремонтъ существующихъ маяковъ, можетъ быть употреблена съ большею пользою, чѣмъ сооруженіе маяка для вышеуказанной цѣли, Необходимость усилить свѣтъ Люзерортскаго маяка уже предвидѣна Управленіемъ и въ текущемъ году на немъ будетъ установленъ оптический аппаратъ I разряда съ Верхняго Дагерортскаго маяка, при чемъ дальность видимости его огня будетъ около 20 миль т. е. увеличится на 8 миль противъ существующей. Положеніе постоянного угла освѣщенія Михайловскаго маяка, заключеннаго между Люзерортскимъ рифомъ и Михайловской банкой, въ настоящее время провѣрено и нанесено на карту согласно послѣднему опредѣленію, при этомъ оказывается, что банка Винкова находится внѣ этого угла, банка же Игнатъева и Чайникова, лежація въ углѣ постоянного огня Михайловскаго маяка, въ навигацію сего года предположено взорвать и такимъ образомъ очистить отъ банокъ названный уголь, но если-бы опыты подобной очистки оказались неудачны, то Управленіемъ рѣшено оградить банку Чайникова съ южной стороны столбовиднымъ бакономъ, освѣщеннымъ нефтянымъ или ацетиленовымъ газомъ и тѣмъ предостеречь суда идущія въ вышеупомянутомъ углѣ отъ банокъ Чайникова и Игнатъева.

Что-же касается установки телеграфа безъ проводовъ на островѣ Руно, то съ этимъ Рижскому Биржевому Комитету надлежитъ обратиться въ Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ, въ вѣдѣніи котораго находится устройство телеграфныхъ и телефонныхъ станцій.

Вслѣдствіе уклончиваго отношенія Главнаго Гидрографическаго Управленія къ мысли установленія беспроволочнаго телеграфнаго сообщенія съ Руно и въ виду того, что почтово-телеграфное управленіе преслѣдуетъ всегда лишь казенные интересы, устройство же станціи на Руно для беспроволочнаго телеграфнаго сообщенія причинитъ телеграфному вѣдомству только расходы, не принеся доходовъ, было мало надежды на успѣхъ предположеннаго Биржевымъ Комитетомъ предпріятія. Не желая однако отказаться отъ этой мысли, Биржевой Комитетъ поручилъ своему Петербургскому агенту ф. Гюббенету еще разъ попробовать добиться осуществленія проекта, при чемъ Комитетъ

заявлялъ, что готовъ взять на себя расходы по устройству станціи на сумму приблизительно 5000 руб., если казна съ своей стороны назначить телеграфнаго чиновника и возьметъ на себя расходы по ремонту. На это Биржевой Комитетъ получилъ увѣдомленіе, что Морское вѣдѣнство относится равнодушно къ идеѣ соединенія Руно съ Домеснесъ безирироволочнымъ телеграфомъ въ виду неимѣнія средствъ для этой цѣли, значеніе которой для морскаго вѣдѣнства сравнительно не велико; управление же почтъ и телеграфовъ съ своей стороны безусловно отказываетъ въ назначеніи чиновника, такъ какъ чиновникъ не можетъ производить наблюденій.

4 декабря 1901 г. Рижскій Биржевой Комитетъ обратился къ Директору лоціи Балтійскаго моря съ запросомъ, приняты ли и какія именно мѣры касательно берегового освѣщенія въ Рижскомъ заливѣ въ 1901 г. и какія предполагается принять въ 1902 г. Одновременно съ симъ Комитетъ просилъ Главное Гидрографическое Управление сообщить ему: поставленъ-ли, какъ было предположено, звучащій баканъ у сѣверной оконечности Люзерортскаго маяка и устранены-ли банки, лежащія въ углѣ постояннаго огня Михайловскаго маяка.

Отъ Директора маяковъ и лоціи въ Балтійскомъ морѣ послѣдовалъ отвѣтъ, что въ 1901 г. какихъ либо мѣръ къ улучшенію берегового освѣщенія въ Рижскомъ заливѣ предпринято не было и на 1902 г. также никакихъ мѣръ не предполагается. Отъ Главнаго Гидрографическаго Управленія до конца года отвѣта не получено.

Въ концѣ іюля англійскій пароходъ „Мимоза“ прошелъ мимо Домеснеса съ сигнальными флагами новой системы. Вскорѣ послѣ того Биржевой Комитетъ получилъ отъ мѣстнаго англійскаго консула, въ отвѣтъ на свой запросъ, извѣщеніе, что въ концѣ 1900 года появилась новая, значительно увеличенная сигнальная книга. Въ послѣдней измѣнены постоянныя обозначенія буквъ F и L и прибавлены новые знаки для обозначенія буквъ X и Z и гласныхъ. Новая сигнальная книга одобрена большими морскими державами и съ 1 января 1901 г. введена для желающихъ ею воспользоваться, съ 1 же января 1902 она станетъ обязательной.

Въ виду важности пазваннаго вопроса и неполученія Биржевымъ Комитетомъ соотвѣтственныхъ сообщеній отъ начальственныхъ ему учреждений, Комитетъ обратился 13 Августа за № 868 въ Главное Гидрографическое Управление съ просьбой дать ему надлежащія указанія. На это Главное Гидрографическое Управление отвѣтило 11 Сентября за № 3070, что дѣйствительно англійскимъ Министерствомъ торговли, при участіи другихъ государствъ выработано новое собраніе международныхъ сигналовъ, каковое собраніе получило одобреніе всѣхъ морскихъ державъ, включая и Россію. Эти новые правила введены,

при одновременномъ оставленіи въ силѣ прежнихъ сигналовъ уже съ 1-го Января 1901 г.; съ 1-го же Января 1902 г. они станутъ обязательны для флотовъ всѣхъ государствъ, согласившихся въ этомъ вопросѣ, при чемъ бывшая до сихъ поръ въ употребленіи сигнальная книга обязательно должна быть изъята изъ обращенія. Далѣе Гидрографическое Управленіе сообщало, что новая сигнальная книга будетъ переведена на русскій языкъ въ Отдѣлѣ торговаго мореплаванія при чемъ Отдѣлъ обязанъ издать сигнальную книгу къ концу 1901 года.

Опасаясь, что появленіе сигнальной книги на русскомъ языкѣ запоздаетъ, Биржевой Комитетъ выписалъ одинъ англійскій и одинъ нѣмецкій экземпляръ международной сигнальной книги, и переслалъ послѣдній смотрителю маяка въ Домеснесь. Какъ основательны были опасенія, доказывается тѣмъ обстоятельствомъ, что русская сигнальная книга по сіе время не вышла.

Въ то же время Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ спросить отношеніемъ отъ 24 Ноября за № 1239 смотрителя маяка въ Домеснесь г. Грюнвальдъ, отъ кого и когда онъ получилъ употребляемые имъ въ настоящее время сигнальные флаги. При этомъ ему сообщалось, что Биржевой Комитетъ предполагаетъ послать ему новые сигнальные флаги, но проситъ для этого сообщить ему ближайшія данныя относительно величины, числа и т. д. 12 Декабря Биржевой Комитетъ получилъ желаемыя свѣдѣнія, изъ которыхъ между прочимъ оказывалось, что сигнальные флаги доставлялись до сихъ поръ маяку директоромъ лоціи и маяковъ въ Балтійскомъ морѣ. Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ обратился къ нему съ вопросомъ, почему маякъ въ Домеснесь, имѣющій очень большое значеніе для движенія судовъ въ Рижскомъ портѣ, еще не снабженъ новыми сигнальными флагами, несмотря на то, что черезъ двѣ недѣли должна быть введена новая сигнальная система, и уже теперь многія суда употребляютъ новые флаги, и можетъ-ли онъ считать себя въ правѣ снабдить маякъ новыми флагами.

24 Декабря Биржевой Комитетъ получилъ помѣченный 20 Декабря за № 7617 отвѣтъ, что маякъ въ Домеснесь не получилъ новыхъ флаговъ и новой сигнальной книги потому, что они еще не появились, и что не имѣется никакихъ препятствій къ тому, чтобы Биржевой Комитетъ снабдилъ названный маякъ новыми сигнальными флагами.

На основаніи этого отвѣта Биржевой Комитетъ просилъ своего члена старшину Панневица заказать для маяка нужные сигнальные флаги.

31. Понтонный мостъ и устройство постояннаго моста черезъ рѣку Двину.

Понтонный мостъ не подалъ повода въ истекшемъ году ни къ какимъ обсужденіямъ.

По вопросу объ устройствѣ постоянного моста черезъ Двину, обсуждавшемуся 9 апрѣля 1901 г. въ Рижской городской Думѣ, Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ, въ виду того, что выборомъ мѣста для предполагаемаго моста существенно затрогивались интересы торговли, высказать свой взглядъ на дѣло въ слѣдующемъ отношеніи къ Рижской Городской Управѣ 27 апрѣля 1901 г. за № 475:

„Какъ дошло до свѣдѣнія Рижскаго Биржевого Комитета, назначенная Городскою думою особая комиссія для разсмотрѣнія вопроса о мѣстѣ сооруженія постоянного моста черезъ Двину нынѣ окончила свою задачу, высказавшись въ представленномъ Городской Управѣ заключеніи большинствомъ голосовъ за сооруженіе сего моста на линіи „Николаевская улица — Гагенсбергъ.“ Вслѣдствіе сего на дальнѣйшія предварительныя работы назначено 20,000 руб. Биржевой Комитетъ съ сожалѣніемъ усматриваетъ изъ этого, что сообщенныя имъ Городской Управѣ въ отношеніи отъ 25 апрѣля 1899 г. за № 445 возраженія и соображенія противъ сооруженія моста на указанномъ мѣстѣ не удостоились того вниманія, на которое онъ надѣялся.

Такъ какъ Биржевой Комитетъ какъ прежде, такъ и теперь не можетъ не оставаться при своемъ убѣжденіи, что мостъ „Николаевская улица — Гагенсбергъ“ не соответствовалъ бы интересамъ торговли и судоходства Риги и съ другой стороны не имѣлъ возможности, въ самой комиссіи доказать правительности своихъ взглядовъ и опасеній и заступиться за таковые, то онъ, какъ закономъ установленный представитель интересовъ торговли, судоходства и промышленности Риги, считаетъ своею обязанностью, вторично обратиться въ Рижскую Городскую Управу съ просьбою, принять по возможности самой во вниманіе мнѣніе Биржеваго Комитета, а также представить таковое въ свое время Городской Думѣ.

Въ сущности Биржевой Комитетъ можетъ только повторить свои возраженія, изложенныя въ отношеніи отъ 26 апрѣля 1899 г. за № 445. Возраженія эти заключались особенно въ томъ, что еще на долгое время торговля и судоходство, въ особенности привозная торговля, нынѣ уже справедливо жалующаяся на крайній недостатокъ мѣстъ для выгрузки товаровъ, малое и дальнее каботажное судоходство, торговля льномъ и лѣсомъ, пассажирское сообщеніе и пр., безусловно не будутъ въ состояніи обходиться безъ причальныхъ мѣстъ на обоихъ берегахъ города, — что новыя портовыя сооруженія при центральной товарной станціи, которыя преимущественно будутъ служить для нагрузки хлѣба, сѣмянъ, транзитныхъ отправокъ, словомъ для вывозной торговли, едва-ли будутъ въ состояніи замѣнять собою городскія набережныя. Исползованіе же городскими набережными по обимъ берегамъ рѣки крайне будетъ ограничено затрудненіями и потерю времени при пропускѣ судовъ чрезъ обѣ подвижныя части моста,

какъ и невозможностью прохода судовъ черезъ лежащую въ серединѣ рѣки мель, такъ что набережныя эти почти лишились бы своего значенія.

Къ этимъ соображеніямъ Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ еще присовокупить, что въ случаѣ сооруженія моста на линіи Николаевская улица — Гагенсбергъ, было бы весьма трудно препятствовать осенью ледоставу на рѣкѣ между понтоннымъ и постояннымъ мостами и весной своевременно расчищать рѣку отъ льда на этомъ мѣстѣ. Во всемъ городскомъ районѣ рѣки, который по нынѣ содержался свободнымъ отъ льда, покуда были свободны море и проходъ у Домеснеса, возстановлялось бы опять положеніе, существовавшее до приобрѣтенія Биржевымъ Комитетомъ пароходовъ-ледоколовъ. Въ такомъ случаѣ торговля и судоходство на нѣсколько лишнихъ недѣль совершенно лишалось бы и тѣхъ причальныхъ мѣстъ на городскихъ набережныхъ, которыхъ уже нынѣ вполнѣ недостаточно для требованій и нуждъ торговли.

Затѣмъ Биржевой Комитетъ долгомъ считаетъ указать еще на то, что въ случаѣ перенесенія центра тяжести сообщенія на совершенно новое направленіе, происходило бы внезапное и весьма сильное обезцѣненіе не только большихъ амбаровъ въ амбарномъ кварталѣ, на которые купечество, а въ особенности акціонерное общество центральной складки товаровъ затростили крупныя капиталы, но и недвижимостей южной части внутренняго города и Московской части. Такого обезцѣненія же, по мнѣнію Биржевого Комитета, безсомнѣнно слѣдовало бы избѣгать всѣми силами.

Вообще Биржевой Комитетъ не можетъ не вернуться къ своему мнѣнію, что сообщеніе слѣдовало бы оставить тамъ, гдѣ оно само проложило себѣ путь и проходило успѣшно, т. е. чтобы постоянный мостъ былъ сооруженъ на мѣстѣ понтоннаго моста или же чтобы желѣзнодорожный мостъ былъ приобрѣтенъ во всеобщее пользованіе. Техническое исполненіе сооруженія на мѣстѣ понтоннаго моста по мнѣнію Биржевого Комитета, не можетъ встрѣтить особыхъ затрудненій и не подлежитъ сомнѣнію, что правительство согласится на сооруженіе постояннаго моста на томъ же уровнѣ надъ водою, какъ постоянные мосты черезъ Неву въ С. Петербургѣ. Развиваются ли сообщеніе и промышленность въ самомъ дѣлѣ въ направленіи внизъ по теченію рѣки, какъ это утверждается съ нѣкоторыхъ сторонъ, отнюдь нельзя признать доказаннымъ; съ такимъ же правомъ въ настоящее время можно утверждать, что развитіе промышленности происходитъ въ совершенно центральномъ направленіи между Биненгофомъ и Цементнымъ заводомъ, въ особенности въ Торенсбергѣ, не говоря уже о томъ, что расположенныя внизъ по теченію промышленныя заведенія пользуются преимуществомъ дешеваго и удобнаго водянаго пути.

Въ существенныхъ интересахъ торговли и судоходства Рижскій Биржевой комитетъ считаетъ себя вынужденнымъ, еще разъ рѣшительно высказаться противъ сооруженія постоянного моста на линіи Николаевская улица — Гагенсбергъ.“

5 іюня вопросъ о постройкѣ постоянного моста былъ внесенъ, вслѣдствіе представленія Рижскаго Городскаго Головы Лифляндскому Губернатору отъ 19 апрѣля за № 1591 въ Губернское по городскимъ дѣламъ присутствіе на засѣданіе котораго были приглашены также Предсѣдатель и Правитель дѣлъ Биржевого Комитета. Упомянутое представленіе за № 1591, которое Лифляндскій Губернаторъ сообщилъ въ копіи Биржевому Комитету гласитъ :

„Какъ это извѣстно Вашему Превосходительству, въ г. Ригѣ уже много лѣтъ тому назадъ возникъ вопросъ о сооруженіи постоянного моста черезъ рѣку Двину, каковой вопросъ между проч. подавалъ поводъ къ сужденіямъ Городской Думы по случаю замѣны прежняго деревяннаго плавучаго моста желѣзнымъ, понтоннымъ, мостомъ, а засимъ вопросъ этотъ вновь былъ возбужденъ въ Городской Думѣ въ январѣ м. 1899 г., въ виду чего, по предложенію Городской Управы, 15 марта того-же года, Городскою Думою была назначена коммиссія изъ числа гласныхъ Думы и членовъ Управы.

Нынѣ означенная Коммиссія, рассмотрѣвъ, на основаніи собраннаго ею матеріала, и выслушавъ мнѣніе назначенной ею-же субъ-коммисіи изъ техниковъ, вопросъ объ устройствѣ постоянного моста чрезъ р. Двину, остановилась на нижеслѣдующихъ соображеніяхъ, подлежавшихъ 9 апрѣля с. г. рассмотрѣнію Городской Думы :

Коммиссія сочла необходимымъ прежде всего намѣтить тѣ направленія, по которымъ представлялось бы, при данныхъ условіяхъ, вообще возможнымъ построить постоянный мостъ.

Направленія эти слѣдующія :

1) линія отъ точки пересѣченія Николаевской улицы Яковлевскою до точки соединенія Кальнецѣмской улицы съ Динамюндскою ;

2) линія отъ квартала домовъ, расположенныхъ между Католическимъ костеломъ и англиканскою церковью, до дамбы, въ началѣ Лѣсной улицы, у Гагенсбергской пароходной пристани ;

3) линія, проходящая параллельно съ желѣзнодорожнымъ мостомъ на разстояніи приблизительно 25 метровъ отъ послѣдняго.

Сооруженіе моста по направленію II, т. е. отъ квартала домовъ между костеломъ и англиканскою церковью къ дамбѣ у начала Лѣсной улицы, съ финансовой точки зрѣнія, представляется самымъ невыгоднымъ рѣшеніемъ вопроса, ибо проведеніе моста по этому направленію потребовало бы громадныхъ затратъ города на отчужденіе многихъ цѣнныхъ недвижимостей па правомъ берегу рѣки Двины.

Имѣя засимъ выборъ между направленіями I и III большинство членовъ Коммиссіи противъ голосовъ Городскаго Головы и членовъ

Городской Управы Эргардта и Стапрани, признававшихъ въ интересахъ торговли единственно удобнымъ направленіе моста по линіи III, высказалось за направленіе I-ой т. е. отъ точки пересѣченія Николаевской улицы Яковлевскою до точки соединенія Калнецѣмской улицы съ Динамюндскою. Не оспаривая, что сооруженіе моста въ этой части рѣки Двины на первую пору въ нѣкоторой степени стѣснить судоходство, большинство членовъ Коммиссіи полагало, что въ будущемъ торговое движеніе сосредоточится ниже по рѣкѣ, при постройкѣ-же постояннаго моста слѣдуетъ считаться съ потребностями будущаго времени. На устройство экспортной гавани городъ уже понесъ значительныя жертвы, и если онъ не будетъ стремиться къ перенесенію центра торговли ниже по рѣкѣ, то всѣ понесенныя имъ съ этою цѣлью жертвы представились бы совершенно излишними. Впрочемъ, при нынѣшнихъ техническихъ усовершенствованіяхъ проходъ судовъ черезъ мостъ не связанъ ни съ значительною потерей времени для судовъ, ни съ неудобствами для сообщенія по мосту.

Окончательный выборъ мѣста сооруженія моста возможенъ лишь на основаніи подробныхъ техническихъ изысканій, а равно по полученіи согласія Правительства, ибо мостъ затрагиваетъ интересы казны въ отношеніи портовыхъ сооруженій.

Въ виду изложеннаго, предварительно обсужденія другихъ вопросовъ, связанныхъ съ разрѣшеніемъ вопроса о сооруженіи постояннаго моста чрезъ р. Двину, Рижская Городская Дума 9 сего Апрѣля опредѣлила: „1) назначить на производство предварительныхъ изысканій для устройства постояннаго моста черезъ р. Двину по направленію Николаевской улицы кредитъ въ размѣрѣ 20,000 руб.; 2) поручить Городской Управѣ представить ближайшія свѣдѣнія объ источникѣ покрытія этого расхода и времени ассигнованія его; 3) поручить Городской Управѣ испросить для предварительныхъ изысканій на предметъ устройства моста по означенному направленію, въ случаѣ надобности, разрѣшеніе Правительства.“

Въ виду сего и принимая во вниманіе, что согласно предлагаемой при семъ коніи съ надлежащаго заключенія вышеупомянутой субкоммиссіи изъ техниковъ, въ случаѣ постройки моста по направленію Николаевской улицы, необходимо будетъ отрѣзать часть сада Рижскаго замка до межи ближайшихъ зданій, имѣю честь обратиться къ Вашему Превосходительству съ покорнѣйшею просьбою почтить меня, по сношеніи съ надлежащими вѣдомствами, увѣдомленіемъ о томъ,

1) не встрѣчается-ли со стороны Правительства какія либо препятствія къ производству городскимъ управленіемъ предварительныхъ изысканій на предметъ устройства моста по направленію Николаевской улицы;

2) въ случаѣ неимѣнія препятствій къ производству подготовительныхъ работъ и изысканій, можетъ ли городское управленіе

разсчитывать на полученіе правительственнаго разрѣшенія на постройку постояннаго моста именно по указанному направленію и

3) можетъ ли городское управленіе разсчитывать па уступку г. Ригѣ части замковаго сада на осуществленіе упомянутаго проекта, въ размѣрѣ, указанномъ субъ-коммиссіею.“

На вышеупомянутомъ засѣданіи губернскаго по городскимъ дѣламъ присутствія отъ 5 іюня 1901 г. противъ внесеннаго городомъ проекта постройки моста повторены были представителями Биржевого Комитету всѣ ранѣе приведенныя возраженія. Изъ отзывовъ управляющаго таможей, Капитана надъ портомъ и Начальника Рига-Орловской желѣз. дор. получалось впечатлѣніе, что и въ представителяхъ этихъ вѣдомствъ проектъ встрѣтилъ мало сочувствія. Отношеніе къ нему начальника работъ въ портѣ нельзя было опредѣлить. Къ какимъ либо положительнымъ результатамъ собраніе не пришло. Цѣль этого совѣщанія, по словамъ Губернатора, было желаніе губернскаго начальства ознакомиться съ отношеніемъ къ вопросу заинтересованныхъ вѣдомствъ и учреждений.

Поздней осенью вопросъ о постоянномъ мостѣ снова послужилъ предметомъ переписки.

Предложеніемъ отъ 19 ноября за № 763 Лифляндскій губернаторъ просилъ Биржевой Комитетъ высказаться по поводу названнаго выше представленія городского головы о направленіи проектированнаго моста, на что Биржевой Комитетъ при представленіи отъ 27 Апрѣля за № 475 переслалъ Губернатору копію своего отношенія Рижской городской управѣ отъ 27 Апрѣля за № 475, въ которомъ въ достаточной мѣрѣ опредѣленъ взглядъ на это дѣло Биржевого Комитета.

32. Поощреніе русскаго торговаго мореходства.

а. Положеніе о судоводителяхъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота

и

б. Положеніе о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ.

Какъ уже сообщено въ отчетѣ за прошлый годъ на состоявшіяся въ февралѣ мѣсяцѣ засѣданія Совѣта по дѣламъ торговаго мореплаванія на мѣсто заболѣвшаго представителя Рижскаго Биржевого Комитета въ Совѣтѣ, портоваго инженера Пабста, посланъ былъ Рижскій ватершутъ и судовой маклеръ Р. Мора. Засѣданія происходили подъ предѣлательствомъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михайловича 20, 22, 24 и 27 февраля 1901 г. На нихъ снова были разсмотрѣны предположенныя положенія о судоводителяхъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота и положеніе

о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ, также какъ и мѣры для поощренія отечественнаго судостроенія. Какъ извѣстно первоначальный проектъ былъ присланъ Биржевому Комитету въ Апрѣлѣ 1900 года Министерствомъ Финансовъ на заключеніе. Проектъ былъ подробно обсужденъ при участіи свѣдующихъ лицъ и требуемое заключеніе представлено затѣмъ Отдѣлу Торговаго Мореплаванія Министерства Финансовъ (см. отчетъ 1901 г. часть 1 стр. 62 и слѣд.) Въ январѣ 1901 г. переработанный отдѣломъ Торговаго Мореплаванія и предназначенный для февральскихъ засѣданій Совѣта проектъ былъ снова присланъ Биржевому Комитету. Изъ него оказывалось, что изъ измѣненій въ присланномъ въ 1900 г. проектѣ о мореходныхъ школахъ, о которыхъ ходатайствовалъ Рижскій Биржевой Комитетъ, принято было въ вновь обработанномъ проектѣ лишь одно: именно исключено было требованіе обязательнаго двухмѣсячнаго пробнаго плаванія до поступленія въ приготовительную школу (§ 26 а).

Большимъ измѣненіямъ подвергся проектъ положенія о судоводителяхъ. Въ первомъ проектѣ судоводители были раздѣлены на 4 категоріи, а именно 1) штурмана малаго плаванія 2) капитаны малаго плаванія 3) штурмана большаго плаванія и 4) капитаны большаго плаванія. Въ своемъ заключеніи Рижскій Биржевой Комитетъ высказался съ своей стороны за соединеніе второй и третьей категорій, чѣмъ сохранилось бы существовавшее до сихъ поръ подраздѣленіе. Это предложеніе въ новомъ проектѣ было принято во вниманіе въ томъ отношеніи, что штурманамъ дальняго плаванія предположено дать право на веденіе судовъ малаго плаванія. Но въ то же время по соотвѣтствующему § имѣлось въ виду крайне сложное новое подраздѣленіе судоводителей на категоріи, такъ что вмѣсто первоначальныхъ 4 степеней должны были имѣться 2 главныя категоріи съ 4-мя различными степенями въ каждой категоріи. Такимъ образомъ согласно послѣднему проекту должны были быть созданы 8 степеней судоводителей, а именно:

- 1) капитана I класса съ правомъ вести всякія суда;
- 2) " II " " " " " только грузовыя суда малаго плаванія;
- 3) " III " " " " " только парусныя суда;
- 4) " IV " " " " " только грузовыя парусныя суда малаго плаванія;
- 5) штурмана I класса съ правомъ помощника капитана на всѣхъ судахъ;
- 6) " II " " " " II штурмана для дальняго плаванія I штурмана для малаго плаванія;
- 7) " III " " " " I штурмана на всѣхъ грузовыхъ парусныхъ судахъ и капитана на грузовыхъ парусныхъ судахъ малаго плаванія.

8) штурмана IV класса съ правомъ II штурмана на грузовыхъ парусныхъ судахъ дальняго плаванія и I штурмана на тѣхъ же судахъ малаго плаванія.

По мнѣнію компетентныхъ моряковъ при подобной классификаціи слѣдовало бы прежде всего предположить различіе учебнаго курса и практическихъ занятій между отдѣльными степенями, чтобы сдѣлать понятнымъ такое раздѣленіе. Но какъ оказывается изъ отчета ватершута Мора такого различія въ дѣйствительности не существуетъ. Совершенно независимо отъ трудности наблюденія за тѣмъ, чтобы не преступалось дозволеніе вести лишь одинъ опредѣленный тиѣ судовъ, различныя мореходныя учебныя заведенія потеряли бы свою внутреннюю связь потому что выдавали-бы разныя степени свидѣтельствъ и затруднялся-бы необходимый для моряковъ переходъ изъ одного учебнаго заведенія въ другой. Изъ помянутаго отчета ватершута Мора видно, что готовить ко всѣмъ названнымъ 8-и степенямъ одно учебное заведеніе рѣшительно не можетъ. Такимъ образомъ въ мореходныхъ школахъ для дальняго плаванія подготовлялись бы

1) Шкипера I класса

2) Штурмана I класса, могущіе вести грузовыя суда въ маломъ плаваніи и являющіеся такимъ образомъ и капитанами II класса;

3) Штурмана II класса, могущіе быть также I штурманомъ въ маломъ плаваніи, въ дальнемъ же плаваніи II штурманомъ.

Въ школахъ для малаго плаванія подготовлялись бы :

1) Капитаны III класса, имѣющіе право вести всѣ парусныя суда.

2) Штурмана III класса, которые въ то же время капитаны на грузовыхъ парусныхъ судахъ въ маломъ плаваніи и капитаны IV класса ;

3) Штурмана IV класса, имѣющіе право быть II штурманомъ въ дальнемъ плаваніи и I штурманомъ на каботажныхъ парусныхъ судахъ.

Такимъ образомъ изъ 8 предусмотрѣнныхъ степеней судоводителей въ дѣйствительности оказывается только 6.

Просимое въ заключеніи Рижскаго Биржевого Комитета опредѣленіе размѣра малаго плаванія было принято во вниманіе въ новомъ проектѣ.

20 февраля 1901 г. состоялось первое засѣданіе Совѣта, на которомъ обсуждались положенія для мореходныхъ учебныхъ заведеній и для судоводителей. Въ отчетѣ представителя Рижскаго Биржевого Комитета сообщается, что при открытіи засѣданія Его Императорское Высочество пригласилъ представителей Биржевыхъ Комитетовъ высказать свое мнѣніе относительно переработаннаго проекта, при чемъ Его Высочествомъ указапо было на то, что слѣдуетъ по возможности принимать во вниманіе поданныя письменныя заключенія.

Представитель Биржевого Комитета вынесъ изъ хода засѣданія впечатлѣнїе, что большинство представителей согласны съ проектомъ.

Предложенныя въ письменномъ заключеніи Рижскаго Биржевого Комитета и не внесенныя въ новый проектъ дополненія §§ 13, 14 и 25 были снова приведены г. Мора съ указаніемъ основаній къ нимъ, на что было замѣчено, что названныя дополненія носятъ мѣстный характеръ и вслѣдствіе этого могутъ быть включены при составленіи спеціальнаго устава каждаго училища. Въ принципѣ казалось, что Совѣтъ противъ этого ничего не имѣлъ.

Дополненія эти касаются слѣдующихъ вопросовъ :

§ 13. Объ утвержденіи законоучителей при навигаціонныхъ училищахъ Департаментомъ Торговли и Мануфактуръ по полученіи предварительнаго отзыва со стороны мѣстнаго епархіальнаго начальства.

Рижскій Биржевой Комитетъ желалъ добавленія, чтобы при выборѣ законоучителя для учениковъ не православнаго вѣроиспоубданія затребованъ былъ бы отзывъ подлежащаго духовнаго начальства.

§ 14. О выборѣ учителей начальникомъ заведенія.

Биржевой Комитетъ желаетъ дополненія, что этотъ выборъ, до его утвержденія Министерствомъ, долженъ быть одобренъ Биржевымъ Комитетомъ и что ходатайство объ утвержденіи должно исходить изъ Биржевого Комитета.

О допущеніи и другихъ языковъ кромѣ англійскаго какъ предметовъ преподаванія въ навигаціонныхъ училищахъ.

Обсуждено было предложеніе Рижскаго Биржевого Комитета допускать также и иностранцевъ къ преподаванію въ русскихъ навигаціонныхъ училищахъ, послѣ того, какъ г. Мора указалъ между прочимъ на то, что дѣти тѣхъ иностранцевъ, которые стали русскими подданными послѣ рожденія этихъ дѣтей, могутъ быть приняты въ русское подданство лишь по достиженіи ими совершеннолѣтія.

Чтобы дать понятіе о будущемъ характерѣ навигаціонныхъ училищъ и значеніи имѣющихся въ виду реформъ ихъ для мѣстнаго сословія шкиперовъ ватершутомъ Мора составленъ слѣдующій обзоръ:

Въ общемъ имѣется въ виду устройство мореходныхъ школъ въ слѣдующихъ мѣстностяхъ Балтійскаго побережья :

1) Приготовительныя школы со штатами въ 3050 руб. въ Дондангенъ, Любъ-Эссернъ, Ангернъ.

2) Двухклассныя мореходныя школы со штатами въ 2470 руб. въ Нарвѣ, Каспервикъ ;

3) Двухклассныя мореходныя училища съ приготовительной школой со штатами въ 5140 руб. въ Аренсбургъ ;

4) Трехклассныя мореходныя училища со штатами 3850 руб. въ Балтійскомъ портѣ, Либавѣ, Виндавѣ ;

5) Трехклассныя мореходныя училища съ приготовительной школой со штатами въ 6520 руб. въ Гайнашъ ;

6) Навігаціонныя училища малаго плаванія со штатами въ 6760 руб. на Балтійскомъ побережѣ не предполагаются;

7) Навігаціонныя училища дальняго плаванія со штатами въ 9440 руб. въ С.-Петербургѣ, Ригѣ.

8) Навігаціонныя училища дальняго плаванія съ приготовительной школой со штатами въ 12,110 руб. въ Магнусгофѣ.

Независимо отъ этого раздѣленія по размѣру штатовѣ, названныя мореходныя учебныя заведенія раздѣляются на слѣдующіе три класса согласно образовательному цензу:

1) Приготовительныя школы. Условія вступленія: при предѣльномъ возрастѣ въ 17 лѣтъ умѣнье бѣгло читать и писать;

2) Двух- и трехклассныя мореходныя училища. Условія поступленія: возрастъ не моложе 17 лѣтъ. Плаваніе на парусныхъ судахъ въ теченіи 12 мѣсяцевъ. Свидѣтельство объ окончаніи начальнаго народнаго училища или сельской школы или экзамень по программѣ названыхъ школъ.

3) Навігаціонныя училища малаго и дальняго плаванія. Условія поступленія: возрастъ не моложе 15 лѣтъ. Плаваніе въ морѣ не менѣе двухъ мѣсяцевъ. Свидѣтельство объ окончаніи приготовительной школы или экзамень по программѣ этихъ школъ.

Представленіе свидѣтельства объ окончаніи курса не ниже курса уѣздныхъ училищъ освобождаетъ отъ вступительнаго экзамена во всѣ мореходныя школы.

Въ двух- и трехклассныхъ мореходныхъ школахъ ученики подготавливаются къ экзамену на степень штурмана III и IV класса и получаютъ, если они совершили плаваніе установленной продолжительности, соотвѣтствующіе дипломы.

Первый имѣетъ право на плаваніе въ качествѣ старшаго штурмана на всѣхъ грузовыхъ парусныхъ судахъ и въ качествѣ шкипера на грузовыхъ парусныхъ судахъ малаго плаванія.

Послѣдній можетъ быть на грузовыхъ парусныхъ судахъ дальняго плаванія только младшимъ штурманомъ, а на грузовыхъ парусныхъ судахъ малаго плаванія какъ старшимъ, такъ и младшимъ.

Лишь по 18-и мѣсячномъ плаваніи въ качествѣ штурмана съ своимъ дипломомъ штурманъ IV класса можетъ сдѣлаться капитаномъ IV класса и имѣетъ тогда право управлять всѣми грузовыми парусными судами малаго плаванія.

Точно также штурману III класса дается лишь по 18-и мѣсячномъ плаваніи съ дипломомъ III класса штурмана дальняго плаванія или шкипера малаго плаванія — дипломъ на званіе капитана III класса. Послѣ того онъ имѣетъ право командовать всѣми грузовыми парусными судами въ маломъ и дальнемъ плаваніи.

Въ навигаціонныхъ училищахъ для малаго и дальняго плаванія (Рига) ученики готовятъ къ экзамену на званіе штурмана I и

II класса и получают, если совершили положенное плаваніе, соотвѣтствующіе дипломы. Первый имѣетъ право плавать на всѣхъ судахъ въ качествѣ штурмана, а также вести каботажныя суда въ качествѣ шкипера.

Послѣдній имѣетъ право на судахъ дальняго плаванія быть только младшимъ штурманомъ, на судахъ же малаго плаванія также и старшимъ.

Лишь по 18 мѣсячномъ плаваніи въ качествѣ штурмана съ дипломомъ штурмана II класса, можетъ штурманъ II класса сдѣлаться капитаномъ II класса и имѣетъ затѣмъ право вести грузовыя парусныя суда малаго плаванія.

Точно также и штурману I класса дается только послѣ 18 мѣсячнаго плаванія штурманомъ дальняго плаванія или шкиперомъ малаго плаванія съ дипломомъ штурмана I класса дипломъ капитана I класса, съ которымъ онъ тогда можетъ вести всѣ суда.

Какъ явствуетъ изъ вышесказаннаго означенными постановленіями двух- и трехклассныя мореходныя школы, а съ ними и штурмана и капитаны III и IV классовъ совершенно отдѣлены отъ навигаціонныхъ училищъ для малаго и дальняго плаванія, и отъ штурмановъ и капитановъ I и II классовъ и переходъ изъ одного заведенія въ другое едва ли возможенъ.

Не смотря на сильный протестъ со стороны представителей Архангельска и Риги, надо полагать, что никакихъ измѣненій въ этомъ произведено не будетъ.

Въ общемъ постановленія для навигаціонныхъ училищъ дальняго плаванія (Рига) и малаго плаванія удовлетворительны и содержатъ помимо повышенія степени образованія для поступающихъ учениковъ и расширенія программы лишь то измѣненіе, что кончившіе курсъ, получаютъ послѣ экзамена не степень капитана, а только штурмана и могутъ получить дипломъ капитана лишь по окончаніи извѣстнаго періода плаванія.

Окончившіе же курсъ въ мореходныхъ школахъ (двух- и трехклассныхъ) не могутъ получить степень штурмана или затѣмъ капитана I класса, другими словами: безъ предварительнаго посѣщенія навигаціонныхъ училищъ дальняго плаванія, они не могутъ командовать никакимъ пароходомъ.

в. Учрежденіе пенсіонной кассы для служащихъ въ торговомъ флотѣ.

23 января 1901 г. Рижскому Биржевому Комитету былъ присланъ Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія проектъ учрежденія пенсіонной кассы для моряковъ съ сообщеніемъ, что вопросъ этотъ

будетъ обсуждаться въ одно изъ ближайшихъ засѣданій Совѣта по дѣламъ торговаго мореплаванія. Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ передать проектъ своей делегаціи по завѣдыванію навигаціоннымъ училищемъ, которая подвергла его тщательному обсужденію при участіи ватершута В. Мора, разныхъ представителей морскаго сословія, общества шкиперовъ и другихъ компетентныхъ лицъ. Въ переданномъ 15 Февраля 1901 г. Биржевому Комитету заключеніи делегація заявляла, что въ общемъ проектъ можетъ быть принятъ лишь съ полной симпатіей, но что нѣкоторыя его частности могутъ вызвать сомнѣнія. Такъ наприм. предполагаемый въ ст. 7 проекта взносъ членовъ пенсіонной кассы въ размѣрѣ 6% ихъ содержанія долженъ быть признанъ какъ черезъ чуръ высокій. Делегація того взгляда, что слѣдовало бы ходатайствовать объ уменьшеніи взноса до размѣра 4%, при чемъ взносы правительства и судовладѣтелей, предусмотрѣнные въ той-же статьѣ 7 въ размѣрѣ 3% могли бы быть увеличены до 4%.

Далѣе делегація высказалась за то, что на мѣста предусмотрѣнныхъ ст. 33 проекта агентовъ управленія пенсіонныхъ кассъ въ болѣе значительныхъ портахъ прежде всего должны имѣться въ виду мѣстные ватершуты, или тамъ, гдѣ ихъ нѣтъ, другія лица, стоящія въ прямыхъ сношеніяхъ съ судоходствомъ и носяція характеръ служащихъ въ общественныхъ учрежденіяхъ.

Засѣданія, на которыхъ обсуждался этотъ вопросъ состоялись 21 и 22 Февраля.

Согласно отчету г. Мора необходимость учрежденія пенсіонной кассы была признана всѣми членами Совѣта.

Послѣ того, какъ представители Биржевыхъ Комитетовъ высказали свои особыя желанія и г-мъ Мора было указано между прочимъ на высокій почти недоступный для матросовъ взносъ, засѣданіе было отложено до 27, чтобы дать возможность членамъ, изъ которыхъ многіе получили проектъ лишь за день передъ тѣмъ, ближе ознакомиться съ подробностями.

27 Февраля были рассмотрѣны по очереди отдѣльные пункты и предположены нѣкоторыя измѣненія, такъ наприм. въ § 4 минимальная величина судовъ имѣющихъ участвовать въ кассѣ, уменьшена со 100 рег. тоннъ на 50, съ добавленіемъ, что за команды и меньшихъ судовъ слѣдуетъ вносить плату, если $\frac{3}{4}$ команды желаетъ платить въ кассу. Относительно § 11 рѣшено по предложенію г. Мора соединить книжки пенсіонной кассы съ книжками, проектированными для навигаціонныхъ училищъ и послать особый проектъ о спеціальному устройствѣ кассы, также какъ рѣшенія о надзорѣ, за правильнымъ поступленіемъ денегъ.

Къ сожалѣнію засѣданіе такъ затянулось вслѣдствіе разсужденій о редакціи отдѣльныхъ пунктовъ, что весь текстъ проекта не

могъ быть рассмотрѣнъ и такимъ образомъ параграфы 20—39 остались не обсужденными.

г. Мѣры для поощренія отечественнаго судостроенія.

Этотъ вопросъ разсматривался Совѣтомъ въ засѣданіи 24 февраля 1901 г. и т. к. по немъ уже раньше дапо было заинтересованными сторонами заключеніе, то обсужденіе его произошло безъ задержекъ. Результатомъ голосованія было то, что большинство было за премію и только Рижскій и Либавскій Биржевые Комитеты были, согласно своему письменному заключенію, за уменьшеніе пошлины на желѣзо для постройки судовъ.

Предложеніе Его Императорскаго Высочества исходатайствовать въ будущемъ отъ правительства долгосрочный дешевый кредитъ для постройки желѣзныхъ судовъ въ Россіи изъ русскаго матеріала встрѣтило понятно общее сочувствіе; въ рассмотрѣніе подробностей пока войдено не было.

Въ общемъ представители держались псьменныхъ заключеній. Совершенно новое воззрѣніе поддерживалъ представитель Балтійской верфи, который въ длинной рѣчи, несмотря на основательныя опроверженія со стороны Товарища Министра Финансовъ и представителя Одессы утверждалъ, что всѣ мѣры къ поднятію русскаго судоходства тщетны до тѣхъ поръ, пока вывозимые изъ Россіи товары уже до ихъ вывоза принадлежатъ иностраннымъ кунцамъ и вслѣдствіе этого иностранныя суда получаютъ предпочтеніе при нагрузкѣ, и пока иностранные капиталисты, какъ главные участники мѣстныхъ желѣзныхъ заводовъ искусственно поднимаютъ цѣны.

О дальнѣйшей судьбѣ этихъ трехъ проектовъ Биржевому Комитету ничего неизвѣстно. Въ прямомъ отношеніи съ имѣющимися въ виду реформами на поприщѣ торговаго судоходства слѣдующее адресованное на имя Предсѣдателя Биржевого Комитета вице-консула Фенгера письмо Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михайловича отъ 28 ноября 1901 г. за № 245:

„Для составленія проекта уложенія о торговомъ мореплаваніи Высочайше повелѣно учредить особое совѣщаніе подъ Моимъ предсѣдательствомъ.

Желая получить полное освѣщеніе этого жизненнаго для отечественнаго мореплаванія вопроса, прошу Васъ сообщить Мнѣ, не позже 1 февраля 1902 г., тѣ измѣненія, которыя, по мнѣнію Рижскаго Биржевого Комитета, желательно сдѣлать въ дѣйствующемъ Торговомъ Уставѣ (книга вторая. О морской торговлѣ) и въ изданныхъ

до настоящаго времени его дополненіяхъ, обративъ особое вниманіе на статьи касающіяся :

- 1) Измѣренія вмѣстительности куиическихъ судовъ.
- 2) Объ экипажѣ на російскихъ торговыхъ судахъ.
- 3) О наймѣ корабельщика или судовщика.
- 4) О наймѣ корабельныхъ служителей и водоходцевъ.
- 5) О бодмерѣ и займѣ припасовъ на морѣ и
- 6) О морскомъ страхованіи. Александръ.“

33. Каботажъ и береговое судоходство.

Въ началѣ марта прошлаго года Рижскій Биржевой Комитетъ получилъ изъ Департамента Таможенныхъ сборовъ проектъ правилъ о перевозкѣ большимъ каботажемъ иностранныхъ и русскихъ товаровъ во Владивостокскій и Николаевскій порты съ просьбой дать по немъ свое заключеніе. Послѣ тщательнаго обсужденія проекта со стороны делегаціи по таможеннымъ дѣламъ, Рижскій Биржевой Комитетъ считалъ раньше всего своимъ долгомъ заявить Департаменту, что имъ съ большимъ сочувствіемъ встрѣчено намѣреніе Таможеннаго вѣдомства путемъ отмѣны лишннихъ формальностей облегчить сбытъ мѣстныхъ произведеній на дальній Востокъ. Комитетъ глубоко убѣжденъ, что всякій шагъ въ этомъ направленіи принесетъ свои плоды не одной только торговлѣ.

Что же касается въ частности препровожденнаго на заключеніе Биржевого Комитета проекта, то Комитетъ находя его въ общемъ вполне цѣлесообразнымъ позволялъ себѣ однако обратить вниманіе Департамента на § § 5, 6, 8, и 11 проекта, измѣненіе коихъ въ нѣкоторомъ отношеніи представлялось, по мнѣнію Комитета, весьма желательнымъ.

§ 5 проекта указываетъ, что предназначенные къ отправкѣ во Владивостокскій и Николаевскій порты русскіе товары должны подвергнуться въ таможиѣ отправленія таможенному осмотру и послѣ того, какъ они будутъ найдены согласными съ представленными фактурами, отправляемая мѣста или заключающіе ихъ судовые люки подвергаются опломбированію.

Пломбированіе мѣстъ товара не только повело бы за собою увеличеніе издержекъ (расходовъ по обвязкѣ мѣстъ и наложенію таможенныхъ иломбъ за что приходится платить по 3 коп. за каждую пломбу) но и большую потерю времени для самого судна, т. к. наложеніе таможенныхъ пломбъ на товарныя мѣста происходитъ по опредѣленнымъ правиламъ и требуетъ значительнаго времени. Производство этихъ работъ подъ открытымъ небомъ, при отсутствіи крытыхъ сараевъ на нагрузной набережной имѣло бы для многихъ

товаровъ дурныя послѣдствія, т. к. они страдали бы и могли быть даже совсѣмъ испорчены отъ вліянія непогоды: дождя, снѣга, мороза. Поэтому слѣдовало бы, по мнѣнію Комитета, избѣгать мѣры, затрудняющія и замедляющія быструю загрузку товаровъ. Таможенное вѣдомство могло бы тѣмъ болѣе отмѣнить требованіе опломбированія мѣстъ или судовыхъ помѣщеній, если имѣть въ виду, что согласно § 9 проектированныхъ правилъ и въ тѣхъ случаяхъ, когда въ таможеннѣ назначенія, слѣдовательно во Владивостокѣ или Николаевскомъ портѣ, будетъ констатировано отсутствіе таможенныхъ пломбъ на товарныхъ мѣстахъ или на судовыхъ люкахъ, товары подлежатъ безпрепятственному и безошлинному пропуску, если товары будутъ найдены согласными съ сопровождающими ихъ фактурами.

Согласно § 6 и 8 отправляемые товары повѣряются по представленнымъ товароотправителемъ въ таможеню отправленія фактурамъ или заявленіямъ, послѣ чего на послѣднихъ дѣлается отмѣтка о произведенной повѣркѣ и обозначается названіе судна на которое нагруженъ товаръ. Одинъ изъ экземпляровъ вручается шкиперу судна передъ выходомъ изъ гавани и служитъ ему отвознымъ свидѣтельствомъ для принятаго товара.

Извѣстно и вполне основательно, что шкипера стараются по пріемѣ предназначеннаго къ загрузкѣ товара, безъ замедленія пуститься въ путь, чтобы по возможности довести до наименьшихъ размѣровъ высокіе дневные расходы. Если шкиеръ долженъ ждать выдачи фактуры со стороны таможи отправленія, то дневные расходы возрастуть совершенно непроизводительно. Поэтому было бы желательно, чтобы таможнямъ отправленія дозволено было, какъ теперь, послѣ того какъ соотвѣтственныя фактуры будутъ снабжены требуемыми отмѣтками, выдать ихъ судовладельцамъ или судовымъ агентамъ, которые съ своей стороны посылаютъ ихъ шкиперу въ одинъ изъ портовъ, въ кои судно должно заходить для пополненія запаса угля, какъ напр. Портъ-Саидъ. Шкиперъ будетъ тѣмъ всегда поставленъ въ возможность, по прибытіи въ Владивостокъ или Николаевскій портъ предъявить соотвѣтствующія фактуры въ качествѣ отвознаго свидѣтельства.

Согласно § 11 проекта при посылкѣ напитковъ въ бочкахъ изъ каждой бочки, кромѣ повѣрки, отбирается два образца въ стеклянныхъ бутылкахъ вмѣстимостью не менѣе $\frac{1}{40}$ ведро. Половина образцовъ дается шкиперу передъ выходомъ изъ порта, между тѣмъ какъ другая половина сохраняется въ таможеннѣ отправленія.

По мнѣнію Биржевого Комитета было бы достаточно, еслибъ лишь отъ каждаго сорта посылаемыхъ въ бочкахъ напитковъ было взято по два образца и притомъ въ меньшемъ размѣрѣ, а именно величиною въ $\frac{1}{80}$ ведро. Этимъ бы значительно уменьшились расходы для отправителя, таможня же назначенія имѣла бы тѣмъ не менѣе полную возможность произвести надъ образцами предписанную повѣрку.

30 іюля 1901 г. Министеромъ Финасовъ утверждены новыя правила о перевозкѣ иностранныхъ и русскихъ товаровъ большимъ каботажемъ изъ русскихъ портовъ во Владивостокскій и Николаевскій порты (отпечатаны въ № 201 Вѣстника Рижской Биржи 1901 г. и какъ приложение къ настоящему отчету). Какъ видно изъ ихъ содержанія принятыя первоначально въ проектѣ постановленія относительно пломбирования мѣстъ товара или судовыхъ люкъ, также какъ отнятія образца при посылкѣ напитковъ изъ каждой бочки, противъ которыхъ высказался Биржевой Комитетъ, были исключены. Что же касается вопроса о врученіи фактуръ и спецификацій шкиперу, то къ сожалѣнію рѣшено § 9 правилъ, что одинъ экземпляръ фактуръ и спецификацій остается въ таможнѣ отправленія, другой же экземпляръ долженъ быть переданъ въ запечатанномъ конвертѣ шкиперу, а не такъ какъ принято было до сихъ поръ владѣльцу судна или судовому агенту.

Вскорѣ послѣ вступленія вышеупомянутыхъ правилъ въ силу, Департаментъ Таможенныхъ сборовъ обратился (въ предложеніи отъ 18 Августа 1901 за № 18229) къ Рижскому Биржевому Комитету съ просьбой, въ виду поступившихъ въ Департаментъ заявленій о желательности распространенія утвержденныхъ Министеромъ Финасовъ правилъ о перевозкѣ большимъ каботажемъ товаровъ изъ русскихъ портовъ во Владивостокскій и Николаевскій порты также и на транзитную перевозку товаровъ изъ Черноморскихъ портовъ въ Балтійскіе и Бѣломорскіе и обратно, о сообщеніи отзыва своего по этому вопросу.

На это Рижскій Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 24 сентября за № 1002, что онъ вполне присоединяется къ поступившимъ уже заявленіямъ о желательности распространенія правилъ о перевозкѣ большимъ каботажемъ товаровъ изъ русскихъ портовъ въ Владивостокъ и Николаевскъ, также и на транзитную перевозку товаровъ изъ Черноморскихъ портовъ въ Балтійскіе и Бѣломорскіе, такъ какъ этими новыми правилами предоставляются торговлѣ различныя облегченія. Но вмѣстѣ съ симъ онъ считаетъ своимъ долгомъ еще разъ повторить соображенія высказанныя имъ въ своемъ представленіи отъ 12 апрѣля с. г. за № 412 по поводу предположенія врученія второго экземпляра фактуръ и спецификаціи шкиперу для представленія въ таможнѣ назначенія, въ качествѣ отвознаго свидѣтельства (§ 9.) По мнѣнію Комитета, установленный по сіе время порядокъ выдачи фактуры судохозяевамъ или судовымъ агентамъ, являлся болѣе цѣлесобразнымъ, такъ какъ онъ давалъ возможность шкиперу, по нагрузкѣ товаровъ, немедленно пуститься въ путь. Нельзя не опасаться, что при болѣе или менѣе значительномъ числѣ фактуръ и спецификацій, подлежащихъ изготовленію, имѣя въ виду обремененность таможенныхъ чиновниковъ, выходъ судна будетъ задержанъ на болѣе или менѣе продолжительное время, и тѣмъ вызваны

совершенно не производительные расходы. Рижскій Биржевой Комитетъ не можетъ поэтому не обратитьъ еще разъ вниманія Департамента на это обстоятельство.

34. Холодильникъ и сохраненіе легко портящихся товаровъ.

Постройка холодильника на Андреевскомъ полуостровѣ (см. Торговый Архивъ за 1900 г. стр. 68 и слѣд.) принятая на себя Лондонской фирмой Westley Broth быстро подвигается впередъ и будетъ, надо полагать, окончена къ Апрѣлю 1902 года.

По сообщенію фирмы Гельмсингъ и Гриммъ на состоявшейся въ Лондонѣ конференціи экспортеровъ и импортеровъ сибирскаго масла признано безусловно необходимымъ, чтобы большія количества сибирскаго масла, которыя будутъ отсюда вывозиться, поступали всѣ въ Ригѣ въ новопостроенный холодильникъ и тамъ приготовлялись бы къ отсылкѣ. Въ удовлетвореніе этого желанія торговцевъ масломъ, строители холодильника выразили готовность взимать сборъ за работу по приему и выпуску масла и за сохраненіе его въ теченіи первой недѣли.

Въ виду того, что русское Правительство старается по возможности содѣйствовать вывозу этого важнаго предмета торговли, то надо полагать, что начиная съ будущей весны всѣ поѣзда съ масломъ будутъ направляться не на станцію Рига I, а прямо къ холодильнику, чтобы тамъ выгружаться въ холодильныя помѣщенія. Вслѣдствіе этого и пароходы, грузящіе масло, должны будутъ подходить къ холодильнику; чтобы сдѣлать это возможнымъ, оказалось необходимымъ, удалить находящуюся въ рѣкѣ противъ холодильника песчаную мель, прежде чѣмъ тамъ могутъ быть устроены нагузные мостки для грузящихъ тамъ судовъ. Фирма Гельмсингъ и Гриммъ предложила поэтому произвести необходимыя работы у верхняго конца холодильника, чтобы на разстояніи 50—60 футовъ отъ теперешней набережной получить глубину для пароходовъ съ посадкой приблизительно въ 19 футовъ.

Биржевой Комитетъ согласился произвести названныя земле-черпательныя работы, но не нашелъ возможнымъ общать, что эти работы будутъ начаты тотчасъ послѣ ледохода, такъ какъ обстоятельства могли заставить Биржевой Комитетъ предпринять сначала болѣе неотложныя работы.

35. Березинская система и верхняя Двина.

На запросъ Биржевого Комитета Управленіе Ковенскаго Округа Путей Сообщенія сообщило, что по улучшенію верхней части рѣки Двины и Березинской системы въ теченіе 1901 года произведены или

предположены къ производству въ 1902 г. слѣдующія работы, а именно :

I. Произведено въ 1901 году :

1) перестройка надводной части шлюза № IV на соединительномъ каналѣ; 2) перестройка надводной части водослива № 2 на Сергучевскомъ каналѣ; 3) перестройка верхняго и нижняго полотна воротъ въ шлюзѣ № IX на Веребскомъ каналѣ; 4) перестройка нижнихъ воротъ въ шлюзѣ № V на соединительномъ каналѣ; 5) расчистка фарватера р. Двины отъ камней между селомъ Кресты, Велижскаго уѣзда и городомъ Сураисемъ того-же уѣзда; 6) устройство 250 причальныхъ столбовъ на бечевникахъ р. Двины въ предѣлахъ г. Витебска; 7) устройство заплывей между Сосновымъ Рогомъ и островомъ Дударь на Лепельскомъ озерѣ; 8) ремонтъ гидротехническихъ сооружений; 9) ремонтъ бечевниковъ и откосовъ каналовъ съ находящимися на нихъ сооружениями; 10) расчистка фарватера, рѣкъ и озеръ; 11) дноуглубительныя работы землечерпательнымъ снарядомъ № 3; 12) ремонтъ гидротехническихъ сооружений; 13) ремонтъ бечевниковъ рѣкъ Эссы и Уллы, каналовъ 1 и 2 Леиельскихъ и Чашницкаго и озера Лепельскаго; 14) расчистка фарватеровъ, рѣкъ, каналовъ и озеръ.

II. Предположено произвести въ 1902 году :

1) перестройка шлюза № VIII на Веребскомъ каналѣ съ удлинениемъ камеры его; 2) подсыпка обѣихъ дамбъ Сергучевского канала, выше шлюза № I; 3., удлинение дамбы выше Сергучевской плотины на протяженіи 150 п. с.; 4) подсыпка обѣихъ дамбъ Соединительнаго канала выше шлюза № IV; 5) перестройка надводной части шлюза № V на томъ-же каналѣ; 6) подсыпка обѣихъ дамбъ того-же канала ниже шлюза № VIII до озера Верешто, 7) производство дноуглубительныхъ работъ землечерпательнымъ снарядомъ въ Сергучевскомъ каналѣ и. р. Сергучь на протяженіи 1207 саж.;

на рѣкѣ Двинѣ :

8) продолженіе очистки рѣки отъ камней; 9) укрѣпленіе лѣваго берега рѣки въ м. Бѣшенковичахъ на протяженіи 185 саж., съ устройствомъ пристани; 10) загражденіе каменною запрудой праваго рукава рѣки при имѣніи Миловиды ниже г. Велижа, для направленія теченія въ лѣвый рукавъ для углубленія послѣдняго и устраненія препятствій пароходству;

на Березинской системѣ :

11) укрѣпленіе лѣваго берега рѣки Уллы въ селѣ Каптевичахъ на протяженіи 240 саж. фашинною кладкою, съ каменною наброскою;

12) ремонтъ шлюзовъ, водосливовъ, плотинъ и проч. сооружений на Сергучевскомъ, Соединительномъ и Веревскомъ каналахъ, а равно и перестройка надводной части водослива № 5 и другія мелочныя работы; 13) ремонтъ бечевниковъ и откосовъ каналовъ, заключающійся въ исправленіи откосовъ одерновкою и укрѣпленіемъ подошвъ плетневыми заборами, на протяженіи до 1700 п. с. укрѣпленіи откосовъ фашиною кладкою на протяженіи до 80 п. с. устройствъ изгороди въ огражденіе откосовъ отъ порчи животными на протяженіи до 890 п. с.; 14) расчистка мелей въ каналахъ на протяженіи до 100 п. с. и карчеподъемныя работы на рѣкѣ Березинѣ между городомъ Борисовомъ и Сергучевскимъ каналомъ и между м. Свислочь и г. Бобруйскомъ; 15) ремонтъ сооружений; 16) ремонтъ бечевниковъ рѣкъ, каналовъ и озеръ; 17) расчистка фарватеровъ рѣкъ, озеръ и каналовъ.

36. Соединеніе рѣки Лифляндской Аа съ Двиной.

На сооруженіе канала для соединенія р. Двины съ р. Аа Биржевымъ Комитетомъ въ началѣ іюня 1901 г. упрочены 30% подписаннаго имъ для этой цѣли акціонернаго капитала въ 20,000 руб. а въ октябрѣ остальные 20%.

16 мая Управленіе Лифляндскаго общества для улучшенія рѣчныхъ сообщеній обратилось къ Биржевому Комитету съ слѣдующимъ сообщеніемъ:

„Правленіе Лифляндскаго Общества для улучшенія рѣчныхъ сообщеній имѣетъ честь довести до свѣдѣнія Рижскаго Биржевого Комитета какъ акціонера и заинтересованнаго въ осуществленіи Аа-Двинскаго канала, что постройка этого канала начата близъ имѣнія Белленгофъ, и что производящая постройку — фирма Р. Шнейдеръ въ Берлинѣ, должна сдать обществу каналъ готовымъ для пользованія къ началу навигаціоннаго періода 1903 г.

Въ виду того, что общая стоимость сооруженія превосходитъ акціонерный капиталъ приблизительно на 75,000 руб., то согласно постановленію общаго собранія должно быть выпущено на эту сумму 5—6% облигацій; графъ Бергъ-Загницъ и князь Ливень-Кремонъ уже подписались на сумму 35,000 руб., остается еще покрыть 40,000, и Правленіе позволяетъ себѣ просить Рижскій Биржевой Комитетъ объ его вліятельномъ посредничествѣ у крупныхъ Рижскихъ лѣсопромышленниковъ для припрятія ими названной суммы на себя, такъ какъ представителямъ общества не достаетъ ни знакомства ни случая для прямого обращенія къ упомянутымъ заинтересованнымъ лицамъ.“

На это Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 28 мая 1901 г. за № 595:

„Въ отвѣтъ на отношеніе ваше отъ 16 мая Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь сообщить, что раньше всего требовалось бы

узнать, будутъ ли приносить облигаціи 5 или 6⁰/₀, далѣе по какой цѣнѣ предполагается выпустить облигаціи и наконецъ какъ установленъ планъ погашенія. Лишь послѣ поступленія отвѣта на эти вопросы Биржевой Комитетъ будетъ въ состояніи принять извѣстное положеніе относительно выраженнаго въ письмѣ общества желанія.“

III. Телеграфная часть.

37. Риго-Большерааскій телеграфъ.

Послано :

I. Неоплаченныхъ депешъ :

1) О приходящихъ судахъ	1,843
2) О выходящихъ судахъ	1,795
3) Различныхъ депешъ за счетъ Биржевого Комитета	2,126
	<hr/> 5,764

II. Оплоченныхъ денегъ. 8,885

Всего 14,649

Если сравнить дѣятельность телеграфа за 1900 и 1901 г. то оказывается :

	Неоплч. депешъ	Оплоч. депешъ	Всего
въ 1900 г.	5,963	9,596	15,559
„ 1901 „	5,764	8,885	14,649
за 1901 г.	— 199	— 711	— 910

Согласно предложенію делегаціи завѣдующей телеграфной частью Биржевой Комитетъ увеличилъ арендную плату за Риго-Большерааскій телеграфъ съ 1 января 1902 г. съ 400 руб. на 600 руб. въ годъ.

38. Телеграфное сообщеніе съ Домеснесъ.

Въ сентябрѣ 1895 г. управляющимъ почтово-телеграфнымъ округомъ Дмитріевымъ, тогдашнимъ предсѣдателемъ Биржевого Комитета Р. Керковиусъ, вице-консуломъ Фенгеръ, г. Шперлингъ, нынѣ умершимъ, и инженеромъ Флейшеръ была предпринята поѣздка въ Домеснесъ для осмотра тамошней телеграфной и семафорной станціи и маяка. Результатомъ этой поѣздки было то, что Биржевой Комитетъ обратился къ начальнику почтово-телеграфнаго округа съ запиской относительно преобразованія службы наблюденій и сообщеній свѣдѣній въ Домеснесъ. Въ запискѣ этой между прочимъ указывалось на то, что старый маякъ на материкѣ такъ удаленъ отъ пути проходящаго судами и отъ Блокъ острова, что при пасмурной погодѣ

нельзя видѣть ни самихъ проходящихъ судовъ, ни подаваемыхъ семафоромъ на островѣ сигналовъ и что было бы поэтому необходимо соединить находящійся на Блокъ - островѣ новый маякъ съ телеграфной станціей на материкѣ посредствомъ кабеля.

Уже въ слѣдующемъ году исполнилось желаніе Биржевого Комитета относительно передачи стараго маяка на Домеснесъ почтово-телеграфному вѣдомству для помѣщенія телеграфной станціи и семафора, а въ 1898 г. разрѣшенъ въ благопріятномъ смыслѣ важный вопросъ о прямомъ сообщеніи Риги съ Домеснесъ; лишь третій пунктъ записки поданной въ сентябрѣ 1895, именно ходатайство о проложеніи кабеля между маякомъ на Блокъ-островѣ и телеграфной станціей на материкѣ осталось до сихъ поръ неудовлетвореннымъ. Нынѣ кажется есть надежда, что этотъ вопросъ будетъ удовлетворительно разрѣшенъ въ 1902 году.

22 августа 1901 за № 19493 Начальникъ почтово-телеграфнаго округа сообщилъ Рижскому Биржевому Комитету, что Министръ Внутреннихъ Дѣлъ разрѣшилъ устройство вспомогательнаго телеграфнаго отдѣленія въ маякѣ на Домеснесъ, и что для этой цѣли маякъ долженъ быть соединенъ съ телеграфнымъ отдѣленіемъ въ Домеснесъ кабелемъ длиною въ 6 верстъ. Въ виду же того, что о времени отсылки кабеля изъ Петербурга Начальнику телеграфнаго округа опредѣленно не сообщено и что укладка его произойдетъ можетъ быть въ сентябрѣ, когда погода бурная, Статскій Совѣтникъ Островскій просилъ Биржевой Комитетъ сообщить ему, могутъ ли требуемыя для укладки кабеля работы быть произведены осенью. Кабель долженъ былъ имѣть 700 пуд. вѣса.

На это Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 30 августа, что онъ, къ сожалѣнію, лишенъ возможности отвѣтить на этотъ запросъ, такъ какъ никогда не производилъ подобныхъ работъ и не имѣетъ поэтому необходимаго опыта, почему онъ и не можетъ взять на себя отвѣтственности за правильное рѣшеніе этого вопроса.

Въ виду того, что кабель прибылъ въ Ригу лишь поздней осенью Телеграфное управленіе рѣшило отложить укладку его до весны 1902 г. и по ходатайству его въ зимней гавани указано мѣсто, гдѣ кабель и былъ зарытъ на зиму.

39. Телеграфное отдѣленіе въ Биржѣ.

Послѣ того какъ открытое благодаря многократнымъ стараніямъ Биржевого Комитета въ октябрѣ мѣсяцѣ 1900 г. телеграфное отдѣленіе въ биржѣ проявило оживленную дѣятельность, Начальникъ Рижскаго почтово-телеграфнаго округа обратился къ Биржевому Комитету 2 марта 1901 г. за № 5996 съ слѣдующей просьбой:

„Начальникъ Рижской Телеграфной Конторы, рапортомъ отъ 1 сего марта за № 420 проситъ увѣдомленія о томъ, долженъ ли Биржевой Комитетъ снабжать находящееся при ономъ телеграфное отдѣленіе необходимыми канцелярскими принадлежностями.

Принимая во вниманіе отношеніе Биржевого Комитета отъ 10 іюня 1898 г. за № 523, коимъ Комитетъ увѣдомилъ меня, что онъ несетъ всѣ расходы какъ по оборудованію и приспособленію помѣщенія, такъ и по содержанію отдѣленія, мною канцелярскіе расходы не были включены въ смѣту хозяйственныхъ расходовъ на текущій годъ, почему и отпускъ таковыхъ изъ средствъ казны не можетъ состояться, а необходимыя средства на пріобрѣтеніе канцелярскихъ принадлежностей или канцелярскія принадлежности натурою должны быть отпущены Биржевымъ Комитетомъ, о чемъ и дано знать Начальнику Рижской Телеграфной Конторы.

Сообщая о вышеизложенномъ, имѣю честь покорнѣйше просить Биржевой Комитетъ сдѣлать необходимое распоряженіе по сему предмету“.

Рижскій Комитетъ отвѣтилъ на это 9 марта 1901 г. за № 270, что Главнымъ Управляющимъ почтъ и телеграфовъ въ маѣ 1900 г. предписано открытіе полной дневной дѣятельности въ телеграфномъ отдѣленіи въ зданіи биржи подъ условіемъ, что Биржевой Комитетъ дастъ безвозмездно соотвѣтствующее помѣщеніе съ отопленіемъ и освѣщеніемъ, также какъ 900 руб. на содержаніе служебнаго персонала въ теченіи 15 мѣсяцевъ, каковыя условія были вполнѣ исполнены Биржевымъ Комитетомъ, и что послѣдній не находитъ поэтому основанія принять на себя новыя обязательства.

20 сентября 1901 г. за № 21604 Начальникъ Рижскаго почтово-телеграфнаго округа просилъ Биржевой Комитетъ, въ виду приближающагося въ скоромъ времени истощенія внесенныхъ Комитетомъ въ сентябрѣ 1900 г. 900 руб. на содержаніе двухъ нанятыхъ телеграфистовъ при телеграфномъ отдѣленіи въ биржѣ, и въ видахъ продолженія полного дневнаго дѣйствія въ означенномъ отдѣленіи и на будущее время, внести въ мѣстное казначейство въ депозиты управленія округа еще 900 рубл.

На это Рижскій Биржевой Комитетъ въ отношеніи своемъ отъ 24 сентября 1901 г. № 1003 отвѣчалъ слѣдующее:

„На отношеніе отъ 20 сентября с. г. за № 21604 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь увѣдомить Ваше Высокородіе, что, какъ Вами можетъ быть усмотрѣно изъ отношеній Биржевого Комитета отъ 17 іюля 1898 г. за № 488 и 10 іюля того же года за № 523, Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ вовсе не принято обязательства ежегоднаго взноса 900 руб. на содержаніе телеграфнаго отдѣленія въ зданіи Рижской Биржи. На оборотъ Комитетомъ уже въ 1898 г. заявлено было, что онъ готовъ внести 900 руб. только на одинъ годъ, что онъ не считаетъ возможнымъ

себя связывать на болѣе продолжительное время и что онъ надѣется, что въ случаѣ успѣшной дѣятельности сего отдѣленія, казна не откажется въ будущемъ принимать всецѣло на себя расходы по содержанию телеграфнаго отдѣленія. Затѣмъ слѣдуетъ замѣтить, что 27 мая 1890 Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ увѣдомило Министерство Финансовъ, что имъ сдѣлано надлежащее распоряженіе объ открытіи полнаго дневнаго телеграфнаго дѣйствія въ отдѣленіи въ зданіи Рижской биржи при условіи предоставленія для онаго Биржевымъ Комитетомъ бесплатнаго помѣщенія съ отопленіемъ и освѣщеніемъ и взноса 900 руб. на содержаніе личнаго состава, причѣмъ на счетъ этихъ денегъ, на первое время, будутъ опредѣлены два вольнонаемные телеграфиста для работы въ помянутомъ отдѣленіи, но что въ означенномъ отзывѣ Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ вовсе не упомянуто о постоянномъ взносѣ этого Биржевымъ Комитетомъ одинъ разъ отпущеннаго пособія.

На основаніи изложеннаго и имѣя въ виду, что и по бывшимъ уже примѣрамъ Биржевой Комитетъ при новомъ устройствѣ телеграфнаго сообщенія или расширеніи дѣятельности существующей станціи способствовалъ этому выдачею пособія, но никогда не связывалъ себя постоянными обязательствами, что, на сколько Комитету извѣстно, Телеграфное Отдѣленіе въ зданіи Биржи отлично работаетъ и доходы сего отдѣленія далеко превышаютъ расходы на его содержаніе и наконецъ что Биржевой Комитетъ не отказывается въ предоставленіи и впредь телеграфному вѣдомству бесплатнаго помѣщенія, съ отопленіемъ и освѣщеніемъ, Комитетъ полагаетъ, что для него нѣтъ основанія внести и впредь 900 руб. на содержаніе двухъ телеграфистовъ.“

Правильность этого взгляда была по видимому признана почтовымъ вѣдомствомъ, такъ какъ дальнѣйшихъ требованій къ Биржевому Комитету предъявлено не было.

IV. Почтовая часть.

40. Льготы при пересылкѣ почтовыхъ пакетовъ (Collis postaux).

На помѣщенное въ отчетѣ за 1900 г. на стр. 85 представленіе Биржевого Комитета въ Отдѣлъ торговли учреждений Министерства Финансовъ по дѣламъ торговли и промышленности отъ 10 Августа 1900 за № 835 относительно исходатайствованія того, чтобы тарифъ дѣйствующій нынѣ въ Россіи для почтовыхъ пакетовъ вѣсомъ до 7 фунт. былъ распространенъ на вѣсъ до 12 ф. 20 золот. = 5 килограммъ и въ прошломъ году не послѣдовало разрѣшенія, но Биржевой Комитетъ получилъ частнымъ образомъ сообщеніе, что Министерство Финансовъ обратилось къ Министерству Внутреннихъ Дѣлъ въ духѣ вышеназваннаго

предложенія, а именно предложило назначеніе комиссіи для обсужденія поднятаго вопроса, съ привлеченіемъ къ участию представителя Министерства Финансовъ.

V. Желѣзнодорожная часть.

41. Желѣзнодорожный Отдѣлъ при Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ.

Годовыми подписчиками на работы Отдѣла къ концу 1901 года состояли 52 фирмы (въ 1900 г. — 58.)

Изъ числа подписчиковъ было: торговыхъ фирмъ 26 (въ 1900 28) и промышленныхъ предпріятій 26 (въ 1900 — 30). въ томъ числѣ 1 иногородная торговая фирма (въ 1900 — 3) и 1 промышленное предпріятіе (въ 1900 — 2).

Отдѣлъ выручилъ:

	1901		1900		1899	
	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
съ годовыхъ подписчиковъ	3,681	83	3,804	23	3,660	—
съ подписчиковъ на провѣрку накладныхъ	180	75	122	50	95	—
съ постороннихъ лицъ	968	20	823	46	892	58
Итого	4,830	78	4,750	19	4,647	58

Въ теченіе года Отдѣлъ производилъ слѣдующія работы:

		Для	Для	Всего
		подписчиковъ	посторон. лицъ	
1) Сообщалъ справки о стоимости провоза	1901	13,435	1,261	14,696
	1900	10,292	1,314	11,606
	1899	7,084	1,412	8,496
2) Посылалъ увѣдомленія о перенесенныхъ суммахъ, уплата которыхъ была предписана станціямъ Рижскаго узла, а равно объ объявленныхъ къ продажѣ невостребованныхъ грузахъ	1901	172	—	172
	1900	326	1	327
	1899	137	—	137
3) провѣрялъ пакладныя	1901	10,276	543	10,819
	1900	9,860	344	10,204
	1899	8,214	563	8,777

		Для подпис- чиковъ	Для посторон- лицъ	Всего
	1901	1,127	214	1,341
4) составлялъ претензіи на штукъ накладныхъ	1900	1,435	139	1,574
	1899	1,084	272	1,356
5) принималъ предъявленіе претензій со взысканій съ желѣзной дороги денегъ на штукъ-накладныхъ .	1901	94	93	187
	1900	112	98	210
	1899	32	48	80
6) сообщалъ справки по постано- вленіямъ общаго устава Россійск. жел. дор. и т. д.	1901	51	14	65
	1900	72	15	87
	1899	102	15	117
	1901	4	2	6
7) составлялъ прошенія	1900	11	2	13
	1899	14	4	18

По предъявленнымъ Отдѣломъ 75 претензіямъ, относящимся къ 187 отправкамъ, заявлены были требованія объ уплатѣ вознагражденій на сумму 5,450 руб. 50 коп.

Желѣзныя дороги уплатили вознагражденій и процентовъ на сумму 2,033 " 80 "

Еще не послѣдовало рѣшенія по претензіямъ на сумму 1,740 " 95 "

Отказано въ уплатѣ суммъ въ 1,675 " 75 "

Изъ нерѣшенныхъ къ концу 1900 г. претензій на сумму 4646 руб. 3 коп. желѣзными дорогами въ теченіе 1901 г. уплачено со включеніемъ процентовъ 3436 руб. 43 коп. Рѣшенія еще не послѣдовало по претензіямъ на сумму 269 руб. 78 коп. не смотря на неоднократныя требованія Отдѣла объ ускореніи рѣшенія; въ уплатѣ же остальной суммы желѣзныя дороги отказались.

Отказъ желѣзной дороги въ уплатѣ сравнительно большой суммы объясняется тѣмъ, что требованія объ уплатѣ вознагражденій за просрочку въ доставкѣ груза Отдѣломъ могутъ быть заявлены лишь на основаніи данныхъ въ самыхъ накладныхъ, такъ какъ Министерство Путей Сообщенія не публикуетъ, какъ это раньше было, о сложении съ желѣзныхъ дорогъ отвѣтственности за несоблюденіе установленныхъ сроковъ доставки, и Отдѣлъ принужденъ признавать показанные желѣзными дорогами въ своихъ отказахъ перерывы срока доставки и предоставлять грузохозяевамъ требовать уплаты денегъ судомъ.

Обработка тарифныхъ вопросовъ и въ отчетномъ году, въ виду созыва Тарифной Комиссіи въ Департаментѣ желѣзнодорожныхъ

дѣлъ, потребовала составленія особенно большого количества справокъ о стоимости провозныхъ платъ и статистическихъ данныхъ.

Произведенныя Отдѣломъ въ 1901 г. работы увеличились въ отношеніи къ количеству сообщенныхъ справокъ о стоимости провозной платы и повѣренныхъ накладныхъ, равнымъ образомъ и возрастаетъ количество передаваемыхъ Отдѣлу накладныхъ для заявленія претензій со взысканіемъ съ желѣзной дороги денегъ.

Если же количество справокъ по постановленіямъ общаго желѣзнодорожнаго устава, а равно и число прошеній въ разныя желѣзнодорожныя учрежденія постепенно уменьшается, то это доказываетъ пользу, которую существованіе Отдѣла приноситъ торговлѣ и промышленности города Риги, такъ какъ этимъ констатируется, что между публикою и желѣзною дорогою теперь возникаетъ менѣе недоразумѣній, чѣмъ прежде, что въ извѣстной степени можно объяснять тѣмъ, что завѣдывающій Отдѣломъ личными переговорами въ надлежащихъ желѣзнодорожныхъ учрежденіяхъ старается по возможности устранять замѣченные неудобства при перевозкѣ грузовъ.

Своимъ подписчикамъ Отдѣлъ въ 1901 г. сообщилъ путемъ 83 циркуляровъ, 230 болѣе важныхъ свѣдѣній по желѣзнодорожнымъ дѣламъ; равнымъ образомъ Отдѣлъ доводилъ до свѣдѣнія подписчиковъ вопросы, разсмотрѣнные на общихъ Тарифныхъ сѣздахъ.

Поступило въ Отдѣлъ въ отчетномъ году 1241 отношеніе, число исходящихъ докладовъ и отношеній 780.

Завѣдывающій Отдѣломъ Ю. Р. Фризендорфъ въ качествѣ представителя Рижскаго Биржевого Комитета принялъ участіе въ слѣдующихъ сѣздахъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ:

1) въ засѣданіяхъ Тарифной Комиссіи въ Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ подъ предсѣдательствомъ статскаго совѣтника Н. Е. Гіацинтова, образованной для разсмотрѣнія разныхъ тарифовъ изъ тарифа желѣзныхъ дорогъ I и II группъ. Засѣданія эти начались 3 ноября и періодически продолжаются каждыя двѣ недѣли.

2) въ засѣданіяхъ всѣхъ 9 общихъ тарифныхъ сѣздовъ (66 по 74) представителей Русскихъ желѣзныхъ дорогъ, состоявшихся въ Петербургѣ, за исключеніемъ 70 сѣзда, который былъ созванъ въ городѣ Ригѣ;

3) въ XII общемъ сѣздѣ представителей Сѣвернаго заморскаго международнаго сообщенія въ Любекѣ отъ 12/25 по 15/28 іюня и въ совѣщаніи того же сообщенія, состоявшемся съ 27 октября въ Петербургѣ;

4) въ нѣкоторыхъ засѣданіяхъ LXXXI, LXXXII и LXXXIV общихъ конвенціонныхъ сѣздовъ представителей Русскихъ желѣзныхъ дорогъ и

5) въ XV сѣздѣ представителей Кавказско - Закаспійскаго сообщенія въ С.-Петербургѣ отъ 11 по 15 октября.

Делегация по желѣзнодорожнымъ дѣламъ Биржевого Комитета въ 1901 г. собиралась 6 разъ.

42. Съѣзды по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

А.

Рѣшенія вопроса о пересмотрѣ правилъ для грузовыхъ документовъ (см. Торговый Архивъ изд. 1898 г. часть I стр. 95—98) и въ 1901 г. еще не послѣдовало.

Б.

Коммиссія для разсмотрѣнія нѣкоторыхъ тарифовъ изъ тарифа желѣзныхъ дорогъ I и II группъ.

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ созвалъ въ ноябрѣ 1901 г. особую коммиссію, состоящую изъ представителей желѣзныхъ дорогъ и Биржевыхъ Комитетовъ, для разсмотрѣнія разныхъ, въ теченіе времени замѣченныхъ неточностей въ строѣ дифференціаловъ, въ номенклатурѣ и классификаціи товаровъ тарифа желѣзныхъ дорогъ I и II группъ.

Предсѣдателемъ этой коммиссіи состоялъ членъ тарифнаго Комитета, статскій совѣтникъ Н. Е. Гиацинтовъ. На совѣщаніяхъ участвовали вице-директоръ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ и члены тарифнаго комитета. Въ качествѣ представителя Рижскаго Биржевого Комитета принялъ участіе Ю. Э. Фризендорфъ.

Засѣданія коммиссіи начались 3 ноября 1901 года и происходили затѣмъ 13 и 20 Ноября и 3, 4, 17 и 18 декабря, и будутъ продолжаться въ 1902 г. черезъ каждыя двѣ недѣли.

Въ отчетномъ году разсмотрѣны были коммиссіею дѣйствующіе тарифы на перевозку асфальта, смолы русской и иностранной, льна, пеньки и пакли, пива, тряпья, щепного товара, сала, мясныхъ товаровъ, сѣры не въ дѣлѣ, меласа и овощей.

Начато разсмотрѣніе тарифа на перевозку молочныхъ продуктовъ.

За исключеніемъ нѣкоторыхъ случаевъ, предложенія Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ имѣли цѣлью повысить тарифы на перевозку вышеозначенныхъ товаровъ. Представители Биржевыхъ Комитетовъ въ общемъ возражали противъ повышенія тарифовъ и согласились лишь на нѣкоторыя незначительныя повышенія. При этомъ представители неоднократно указывали на затруднительное нынѣшнее положеніе торговли и промышленности. Такъ какъ въ засѣданіяхъ постановленій не послѣдовало, а таковыя предоставлены Тарифному Комитету, то о результатахъ по отдѣльнымъ вопросамъ здѣсь сообщено быть не можетъ, а послѣдніе будутъ показаны въ отчетахъ слѣдующихъ годовъ.

В.

Общiе тарифныя сѣзды.

Изъ числа девяти тарифныхъ сѣздовъ представителей Русскихъ желѣзныхъ дорогъ 70-й сѣздъ собрался въ городѣ Ригѣ въ помѣщенiяхъ Рижской Биржи, остальные же сѣзды состоялись въ С.-Петербургѣ.

70-й Тарифный Сѣздъ собрался въ городѣ Ригѣ на основанiи приглашенiя Рижскаго Биржевого Комитета, который, въ интересахъ Рижской промышленности, имѣлъ въ виду дать представителямъ желѣзныхъ дорогъ возможность ознакомиться на Рижской юбилейной выставкѣ съ производствами Рижской промышленности.

На всѣхъ 9 сѣздахъ участвовалъ Ю. Э. Фризендорфъ въ качествѣ представителя Рижскаго Биржевого Комитета. На этихъ сѣздахъ обсуждалось около 200 вопросовъ, относящихся къ пониженiю тарифовъ, установленiю исключительныхъ тарифовъ, декларацiи о таксировкѣ, дополненiю номенклатуры товаровъ и т. п.

Изъ числа предложенiй, внесенныхъ Рижскими фирмами на обсужденiе тарифныхъ сѣздовъ, заслуживаютъ вниманiя слѣдующiя :

Предложенiе фирмы Гельмспингъ и Гриммъ о предоставленiи болѣе выгодныхъ условiй для перевозки длиномѣрныхъ предметовъ, предложенiе которое было отклонено.

Предложенiе фирмы Р. Гейзерманъ о пониженiи тарифа на перевозку чертежныхъ досокъ, — предложенiе было удовлетворено.

Предложенiе Братъевъ Бушъ, фабрики петлей, о пониженiи тарифа на перевозку штампованныхъ петлей, — предложенiе было удовлетворено частью, а именно относительно перевозки указаннаго предмета полными вагонами.

Предложенiе Рижскаго Прокатнаго Завода о таксировкѣ получаемыхъ заводомъ сортовъ желѣза по ставкамъ, установленнымъ на перевозку желѣзныхъ обрѣзковъ, — предложенiе было отклонено.

Предложенiе Химическаго Завода „Гловеръ“ о пониженiи тарифа на перевозку хлорнаго барита, — предложенiе было удовлетворено въ томъ смыслѣ, что предметъ этотъ, употребляемый для уничтоженiя жуковъ, при перевозкѣ съ свидѣтельствами земледѣльческихъ обществъ будетъ таксированъ по значительно уменьшенному тарифу.

Изъ числа разсмотрѣнныхъ на тарифныхъ сѣздахъ вопросовъ, въ виду принципальнаго его характера, нужно упомянуть предложенiе Московскаго Биржевого Комитета о повышенiи тарифа на перевозку кастороваго масла. Владѣльцы Московскихъ маслобойныхъ заводовъ, считая, что производство кастороваго масла въ Балтiйскихъ портахъ, главнымъ образомъ въ Либавѣ, составляетъ для нихъ весьма обременительную конкуренцiю, съ просьбою о повышении тарифа на перевозку

кастороваго масла уже раньше обратились въ Департаментъ желѣзно-дорожныхъ дѣлъ и въ виду отклоненія таковой просьбы Московскій Биржевой Комитетъ возбудилъ ее во второй разъ уже отъ себя.

На съѣздѣ всѣ представители Биржевыхъ Комитетовъ и представители желѣзныхъ дорогъ, кромѣ двухъ, высказались противъ удовлетворенія просьбы, которая въ послѣдствіи и была отклонена Тарифнымъ комитетомъ. Такое рѣшеніе комитета нужно считать благопріятнымъ признакомъ того, что Правительство уступаетъ не всѣмъ требованіямъ центрального района Россіи, главнымъ образомъ Москвы, требованіямъ которыя именно въ послѣднее время очень часто повторяются.

Наиболѣе важнымъ вопросомъ, обсужденіе котораго имѣло мѣсто на нѣкоторыхъ общихъ тарифныхъ съѣздахъ, является вопросъ объ отмѣнѣ сбора за взвѣшиваніе сдаваемыхъ желѣзнымъ дорогамъ къ отправленію товаровъ и объ одновременномъ увеличеніи сбора за станціонные расходы.

Предложеніе это было поставлено на разсмотрѣніе съѣзда Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, потому что факультативный характеръ платы за взвѣшиваніе часто вызываетъ недоразумѣнія между желѣзными дорогами и грузохозьявами, при чемъ въ послѣднее время при судебномъ разборѣ таковыхъ дѣлъ послѣдовали рѣшенія неблагопріятныя для желѣзныхъ дорогъ, и въ виду того, что число претензій, заявленныхъ къ желѣзнымъ дорогамъ о возвратѣ сбора за взвѣшиваніе, постепенно увеличивается.

Представители желѣзныхъ дорогъ настоятельно высказались за предложеніе Управленія желѣзныхъ дорогъ, потому что по разнымъ проектированнымъ способамъ при отмѣнѣ сбора за взвѣшиваніе и увеличеніи сбора за станціонные расходы доходы желѣзныхъ дорогъ увеличились-бы въ годъ на нѣсколько милліоновъ рублей на счетъ торговли и промышленности.

Въ виду-же того, что торговля и промышленность уже крайне обременены налогами и другими платежами, представители Биржевыхъ Комитетовъ энергично высказались противъ измѣненія порядка факультативнаго взиманія сбора за взвѣшиваніе, равно и противъ отмѣны сего сбора при совмѣстномъ увеличеніи сбора за станціонные расходы. При этомъ Рижскій Биржевой Комитетъ, въ огражденіе интересовъ торговли и промышленности, считалъ нужнымъ обратиться по поводу этого важнаго вопроса въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ со слѣдующимъ отношеніемъ за № 1242 отъ 27 ноября.

„По вопросу объ измѣненіи порядка взиманія и размѣра сбора за взвѣшиваніе грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ представитель Рижскаго Биржевого Комитета, вмѣстѣ съ представителями другихъ Биржевыхъ Комитетовъ, какъ въ засѣданіяхъ 72-го, такъ и экстреннаго общаго тарифнаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ

дорогъ просилъ объ оставленіи и впредь въ дѣйствиі нынѣшняго порядка взиманія и размѣра сбора за взвѣшиваніе.

Повторяя эту просьбу, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣеть честь покорнѣйше и убѣдительнѣйше просить Департаментъ не допустить отмѣны нынѣшняго порядка взвѣшиванія, который предоставляетъ грузоотправителямъ, при точномъ опредѣленіи ими вѣса отправляемыхъ товаровъ, отмѣчать въ накладныхъ, что взвѣшиванія груза желѣзной дороги ими не требуется, чѣмъ отправители и избавляются отъ платы сбора за взвѣшиваніе. Обязательная уплата сбора за взвѣшиваніе, которая, по предложенію желѣзныхъ дорогъ, вводилась бы при отмѣнѣ самостоятельнаго сбора за взвѣшиваніе и одновременно повышеніи сбора за станціонные расходы, составляла бы новый налогъ на торговлю и промышленность, находящіяся нынѣ какъ разъ въ такомъ угнетенномъ состояніи, что отнюдь не должны быть подвергнуты новымъ расходамъ, а напротивъ по возможности должны быть ограждены отъ таковыхъ.

Вслѣдствіе отмѣны существующаго факультативнаго сбора за взвѣшиваніе и замѣны его увеличеннымъ сборомъ за станціонные расходы возникъ бы новый расходъ для всѣхъ тѣхъ торговцевъ, фабрикантовъ и заводчиковъ, которые отправляютъ грузы, вѣсъ которыхъ ими точно опредѣляется на собственныхъ вѣсахъ, и которые при оборудованіи своихъ амбаровъ, фабрикъ и т. д. вѣсами, болышею частью построили также подѣздные пути, затрачивая при томъ не мало капитала, проценты котораго они предполагали возмѣстить сбереженіемъ сбора за взвѣшиваніе, составляющаго для отдѣльнаго отправителя довольно крупную сумму.

При этомъ Биржевой Комитетъ не можетъ не указать на то, что вопросъ объ измѣненіи порядка взиманія сбора за взвѣшиваніе возбужденъ желѣзными дорогами потому, что онѣ, не взвѣшивая фактически грузовъ, однако взыскивали сборъ за взвѣшиваніе, что дало поводъ къ заявленію будто-бы многочисленныхъ претензій къ дорогамъ.

Если желѣзныя дороги, которыя, какъ слѣдуетъ полагать, уже въ огражденіе своихъ собственныхъ интересовъ должны были-бы взвѣшивать всѣ переданные имъ къ отправленію грузы, этого однако по техническимъ причинамъ, а именно въ виду необорудованія нѣкоторыхъ станцій вѣсами, не могутъ исполнить, то въ такихъ, вѣроятно исключительныхъ случаяхъ, желѣзнымъ дорогамъ и не слѣдуетъ взыскивать сборъ за взвѣшиваніе, чѣмъ, само собою, и исчезаетъ возможность предъвленія къ дорогамъ требованія о возвратѣ сбора за взвѣшиваніе.

Въ виду всего вышеизложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ покорнѣйше просить Департаментъ оставить нынѣшній порядокъ взиманія сбора за взвѣшиваніе, т. е. сборъ факультативный.

Рѣшенія сего вопроса со стороны подлежащаго учрежденія Министерства финансовъ пока не послѣдовало.

О другихъ постановленіяхъ тарифныхъ сѣздовъ, по-скольку они утверждены надлежащимъ образомъ, упомянуто въ этомъ архивѣ въ пунктѣ „Тарифъ желѣзныхъ дорогъ I и II группъ.“

Г.

Сѣзды представителей прямого Сѣвернаго заморскаго международнаго сообщенія.

XII Общій сѣздъ представителей вышеозначеннаго сообщенія состоялся въ Любекѣ съ 12/25 до 15/28 іюня; въ качествѣ представителя Биржевого Комитета участвовалъ въ этомъ сѣздѣ Г-нъ Фризендорфъ.

Обсуждалось 17 конвенціонныхъ и 16 тарифныхъ вопросовъ, въ числѣ послѣднихъ и возбужденный уже въ 1898 г. вопросъ объ установленіи желѣзнодорожныхъ провозныхъ платъ въ заморскихъ сообщеніяхъ. Окончательнаго постановленія по сему вопросу на самомъ сѣздѣ однако не могло послѣдовать, такъ какъ представители въ мнѣніяхъ не сошлись, но со стороны Тарифнаго Комитета послѣдовали относительно переизданія тарифа прямого Сѣвернаго заморскаго сообщенія слѣдующія постановленія, сообщенныя Биржевому Комитету отношеніемъ завѣдывающаго дѣлами международныхъ сообщений отъ 12 сентября за № 10858/II, а именно :

1) Въ сообщеніи на всѣ русскія желѣзнодорожныя станціи, участвующія въ сѣверномъ заморскомъ международномъ сообщеніи, за исключеніемъ станціи Москвы для всѣхъ товаровъ примѣнить тарифы внутреннихъ сообщений.

2) Въ сообщеніи черезъ Ревель, Ригу и Либаву въ Москву :

а) для всѣхъ грузовъ, за исключеніемъ чисто ввозныхъ, примѣнить тарифы внутреннихъ сообщений ;

б) оставить въ силѣ для чисто ввозныхъ грузовъ, а равно для чая дѣйствующіе пониженные тарифы.

3) Понизить сборъ за организацію сообщенія отъ 0,65 коп. до 0,30 коп. за пудъ.

4) Понизить равнымъ образомъ сборъ за станціонные расходы отъ 0,70 коп. до 0,35 коп. за пудъ.

Кромѣ того Департаментъ предоставилъ пониженный тарифъ для перевозки машинъ отъ Либавы въ Москву и обратно какъ въ Сѣверномъ заморскомъ, такъ и во внутреннемъ сообщеніяхъ.

Такъ какъ представителю Биржевого Комитета на общемъ сѣздѣ въ Любекѣ, какъ уже съ 1898 г. поручено было протестовать противъ пониженія тарифныхъ ставокъ прямого заморскаго сообщенія

сравнительно съ ставками внутренняго сообщенія, каковой протестъ и записанъ въ протоколъ сѣзда, вышеупомянутыми постановленіями тарифнаго комитета, согласно которымъ ставки заморскаго сообщенія не вполне уравниваются съ ставками внутренняго сообщенія желанія Биржевого Комитета не вполне удовлетворены.

Для цѣлаго ряда товаровъ однако которые, не смотря на то, что они изготовляются въ Россіи, но и ввозятся изъ заграницы, тарифы прямого Сѣвернаго заморскаго сообщенія впредь будутъ уравниены съ тарифами внутренняго сообщенія, такъ что для Рижской ввозной торговли и для Рижской фабричной промышленности достигнутъ довольно большой результатъ.

Дальнѣйшее обсужденіе вопроса объ установленіи тарифовъ для ввозныхъ товаровъ, состоялось въ С.-Петербургѣ 27 октября, причемъ большинство представителей желѣзныхъ дорогъ для прямого сообщенія въ Москву допустило слѣдующія скидки съ тарифныхъ ставокъ внутренняго сообщенія, а именно :

для перевозокъ отъ Ревеля въ Москву (899 верстъ) и отъ Риги въ Москву (865 верстъ) 15 % и для перевозокъ отъ Виндавы въ Москву (1037 верстъ) и отъ Либавы въ Москву (1083 версты) 22 %.

Представитель казенныхъ желѣзныхъ дорогъ высказался за оставленіе въ силѣ дѣйствующихъ провозныхъ платъ отъ Ревеля и Либавы до Москвы, причемъ плата отъ Ревеля должна быть примѣняема и для перевозокъ отъ Риги, и плата отъ Либавы для перевозокъ отъ Виндавы.

Рѣшенія по сему вопросу до конца года не послѣдовало.

Д.

Общіе (конвенціонные) сѣзды представителей Русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

LXXXI общій (конвенціонный) сѣздъ, начавшій засѣданія 24 октября 1900 г. въ С.-Петербургѣ, окончилъ таковыя послѣ многихъ перерывовъ лишь 30 Марта 1901 г.

За время отъ 24 апрѣля до 8 Юня состоялся LXXXII, 30 іюля LXXXIII общій сѣздъ и 30 октября открытъ былъ LXXXIV сѣздъ, въ засѣданіяхъ котораго до конца года еще не были рассмотрѣны всѣ вопросы. Такъ какъ засѣданія общихъ (конвенціонныхъ) сѣздовъ происходятъ всегда съ промежутками, часто очень продолжительными, завѣдывающій желѣзнодорожнымъ отдѣломъ, г-нъ Фризендорфъ, не имѣлъ возможности участвовать во всѣхъ засѣданіяхъ вышеупомянутыхъ сѣздовъ.

Изъ числа вопросовъ, обсужденныхъ на общихъ (конвенціонныхъ) сѣздахъ, для торговли и промышленности имѣютъ значеніе слѣдующіе вопросы :

На LXXXI сѣздѣ былъ выработанъ проектъ нормальнаго договора для сооруженія подъѣздныхъ путей, по которому послѣ тщательнаго разсмотрѣнія его делегаціею для фабричной промышленности Комитетъ сообщилъ свои заключенія Управленію желѣзныхъ дорогъ отношеніемъ отъ 25 Сентября за № 1006. Рѣшенія сего вопроса до сихъ поръ не послѣдовало.

На томъ-же сѣздѣ обсуждалось предложеніе Управленія желѣзныхъ дорогъ объ ускоренномъ отправленіи грузовъ на основаніи особыхъ условий, которыя могли-бы улучшить перевозку массовыхъ грузовъ.

Согласно предложеннымъ условіямъ грузоотправитель имѣлъ-бы право при уплатѣ повышенной провозной платы требовать отправленія своего товара внѣ очереди и даже послѣ сдачи такового къ отправленію. Такимъ порядкомъ желѣзныя дороги надѣются устранять залежи грузовъ на станціяхъ отправленія.

Биржевой Комитетъ поручилъ своему представителю на данномъ сѣздѣ высказаться противъ принятія предложеннаго порядка, который вызвалъ-бы лишь конкуренцію, произволь и другія неудобства и не только не помогъ-бы интересамъ торговли, но на оборотъ имъ повредилъ-бы.

Съ этой точки зрѣнія противъ проекта высказались и другіе представители Биржевыхъ Комитетовъ и такъ какъ и представители нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ не соглашались съ предложеніемъ, а кромѣ того сѣздъ и не имѣлъ достаточно подробнаго матеріала для обсужденія вопроса, рѣшено было, разсмотрѣніе отложить до осенняго сѣзда.

Въ программу LXXXIV общаго сѣзда, открывшагося 30 октября, не былъ поставленъ вышеозначенный вопросъ и можно только надѣяться, что онъ вообще не будетъ подлежать дальнѣйшему разсмотрѣнію.

Объ остальныхъ постановленіяхъ, имѣющихъ значеніе для торговли и промышленности, насколько таковыя утверждены Министерствомъ, указано въ пунктѣ 47 сего архива.

Е.

Сѣзды прямаго Кавказско-Закаспійскаго сообщенія.

Для обсужденія дѣлъ вышеупомянутаго сообщенія состоялось два — XIV и XV — сѣзда. На послѣднемъ разсмотрѣнъ былъ возбужденный завѣдывающимъ желѣзнодорожнымъ отдѣломъ Комитета вопросъ о томъ, какой порядокъ долженъ быть соблюдаемъ относительно прекращенія на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, при закрытіи навигаціи по рѣкѣ Волгѣ, приѣма грузовъ Кавказско-Закаспійскаго сообщенія,

а также въ отношеніи грузовъ сего сообщенія, прибывающихъ на одну изъ включенныхъ въ прямое сообщеніе Волжскихъ пристаней послѣ закрытія навигаціи въ данной пристани.

Поводомъ къ возбужденію означенныхъ вопросовъ послужило то обстоятельство, что въ тарифѣ не имѣется указанія, съ какого времени навигація на Волгѣ должна считаться закрытою, равно относительно того, какъ желѣзныя дороги обязаны поступать съ грузами, прибывающими на пристани рѣки Волги по закрытіи навигаціи.

Предложеніе представителей Биржевыхъ Комитетовъ опредѣленнымъ срокомъ закрытія навигаціи на Нижне-Волжскихъ пристаняхъ считать 15 октября каждаго года, не было принято, равнымъ образомъ и не было принято предложеніе при переотправленіи отправокъ, прибывшихъ на одну изъ Волжскихъ пристаней по закрытіи навигаціи, взыскать провозную плату за общее разстояніе отъ станціи отправленія до новой станціи назначенія черезъ данную Волжскую пристань.

Другія постановленія вышеупомянутыхъ двухъ сѣздовъ, насколько таковыя касаются грузохозевъ, включены или будутъ включены въ дополненія къ тарифу.

43. Желѣзнодорожныя тарифы въ 1901 г.

Въ 1901. г. введены были въ дѣйствіе слѣдующіе тарифы:

- 1) новый тарифъ на перевозку грузовъ въ прямомъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ I и II группъ, съ 1 января.
- 2) новый тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ, съ 1 августа,
- 3) новый тарифъ на перевозку грузовъ въ прямомъ Южно-заморскомъ международномъ вывозномъ товарномъ сообщеніи, съ 1 ноября,
- 4) новый тарифъ на перевозку грузовъ въ прямомъ Русско-Германско-Нидерландскомъ сообщеніи, съ 19 декабря.

Основанія и существенныя измѣненія тарифовъ на перевозку грузовъ въ прямомъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ I и II группъ и на перевозку хлѣбныхъ грузовъ указаны ниже.

О тарифѣ прямого Южно-заморскаго сообщенія нужно замѣтить, что таковой установленъ на перевозку грузовъ отъ всѣхъ станціи Русскихъ желѣзныхъ дорогъ черезъ Одессу или Новороссійскъ до нижеслѣдующихъ портовъ и пристаней, а именно:

а. иностранныхъ портовъ и пристаней рѣки Дуная: Сулинъ, Тульча, Галацъ, Врайловъ, Гирсово, Черновода, Силистрія, Журжево, Рущукъ, Систово, Зимница, Турну-Магурелле, Никополь, Корабинъ, Рахово, Ломъ-Паланка, Виддинъ, Калафать, Радуевацъ, Турну-Северинъ и Кладово;

б. иностранныхъ портовъ Чернаго, Мраморнаго, и Средиземнаго морей: Варна, Бургасъ, Константинополь, Дарданеллы, Инеболи, Синопъ,

Самсунъ, Орду, Герасундъ, Трапезундъ, Смирна, Хіотъ, Мерсиа, Пирей, Салоники, Аѳонъ, Триполи, Бейрутъ, Яффа, Портъ-Саидъ, Александрія, Неаполь, Генуя, Ливорно и Марсель ;

в. иностранныхъ азіатскихъ и африканскихъ портовъ Краснаго моря, Индійскаго и Великаго океановъ: Суэць, Периль, Аленъ, Коломбо, Сингапуръ, Шанхай, Хаькоу, Нагасаки ;

г. Русскихъ портовъ Дальняго Востока: Портъ-Артуръ, Владивостокъ, Постъ-Александровскъ, Постъ-Корсаковскъ и Николаевскъ на Амуръ.

Введеніе въ дѣйствіе вышеупомянутаго тарифа по отношенію къ отправкамъ грузовъ до иностранныхъ азіатскихъ и африканскихъ портовъ Краснаго моря, Индійскаго и Великаго океановъ и до Русскихъ портовъ Дальняго Востока было отложено до 1 января 1902 г.

Новый тарифъ на перевозку грузовъ въ прямомъ Русско-Германско-Нидерландскомъ сообщеніи былъ изданъ вслѣдствіе множества послѣдовавшихъ къ тарифу сего сообщенія дополненій, и исправленій, дѣлающихъ пользованіе имъ весьма затруднительнымъ. Въ новомъ тарифѣ сдѣланы нѣкоторыя упрощенія, какъ въ классификаціи тарифа, такъ и въ таблицѣ направленія грузовъ и, въ особенности, въ таблицахъ расчетныхъ платъ. Важнѣйшимъ изъ этихъ упрощеній является исчисленіе таблицъ въ одной и той-же денежной валютѣ на обоихъ протяженіяхъ слѣдованія груза — по Германскимъ и по Русскимъ дорогамъ, при чемъ эти таблицы для ввоза въ Россію рассчитаны въ рубляхъ и копѣйкахъ, а для вывоза въ маркахъ и пфепингахъ.

Переизданы были слѣдующіе тарифы, а именно :

1) тарифъ на перевозку грузовъ въ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи, съ 15 марта, и

2) тарифъ на перевозку сахара-рафинада, сахарнаго песка и рафинадной патоки съ 1 сентября.

Въ эти тарифы включены всѣ послѣдовавшія по день ихъ введенія въ дѣйствіе измѣненія и дополненія.

Накопецъ нужно упомянуть, что тарифъ прямого Сибирско-Камско-Балтійскаго сообщенія отмѣненъ съ 1 августа.

Что касается тарифовъ на перевозку пассажировъ, то лишь цѣны мѣсячныхъ, сезонныхъ и годовыхъ билетовъ въ пригородныхъ сообщеніяхъ нѣкоторыхъ городовъ, въ томъ числѣ и города Риги, понизились съ 1 мая.

Тарифы на перевозку грузовъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ остались безъ измѣненія.

44. Тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Въ отчетѣ за 1900 г. (см. торговый архивъ, изд. 1901 г. ст. 98) было сообщено о заключеніяхъ Тарифнаго Комитета по вопросу о

пересмотрѣ хлѣбныхъ тарифовъ. Въ 1901 г. Тарифный Комитетъ разсмотрѣлъ еще нѣкоторые дополнительные вопросы, касающіеся хлѣбнаго тарифа, изъ числа которыхъ, какъ наиболѣе важнымъ для Риги является вопросъ объ исключительномъ тарифѣ на перевозку хлѣба отъ Рыбинска до Риги. Для рѣшенія по сему вопросу были доложены :

1) Ходатайство Ревельскаго Биржевого Комитета объ отмѣнѣ сказаннаго тарифа или о распространеніи онаго и на сообщеніе Рыбинска съ Ревелемъ, а также объ установленіи опредѣленной разницы провозныхъ платъ между Ревелемъ и С.-Петербургомъ и о предоставленіи Ревелю исключительныхъ тарифовъ, исчисленныхъ по тѣмъ же пудовѣрственнымъ ставкамъ, какія дѣйствуютъ нынѣ до С.-Петербурга и

2) заявленіе представителя С.-Петербургскаго Биржевого Комитета на происходившемъ въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1900 года совѣщаніи по общему пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ о справедливости перечисленія навигаціоннаго тарифа отъ Рыбинска до С.-Петербурга на основаніи единичной ставки исключительнаго тарифа Рыбинскъ-Рига, въ виду болѣе короткаго противъ Риги разстоянія Рыбинска отъ Петербурга.

При разсмотрѣніи сего вопроса со стороны желѣзныхъ дорогъ были заявлены слѣдующія мнѣнія :

Представитель Рязанско-Уральской жел. дороги, С. А. Щепотьевъ, указывая на то, что съ предоставленіемъ Рыбинскому хлѣбу новаго выхода черезъ Ригу перевозки по представляемой имъ дорогѣ въ навигаціонные періоды уменьшились, ходатайствовалъ объ отмѣнѣ исключительнаго тарифа отъ Рыбинска на Ригу.

Представитель Московско-Ярославско-Архангельской жел. дороги, К. П. Лазаревъ, заявилъ, что въ настоящее время волжскій хлѣбъ все болѣе и болѣе отвлекается на югъ черезъ Царицынъ-Новороссійскъ; поэтому отмѣна исключительнаго тарифа Рыбинскъ-Рига можетъ способствовать поднятію фрахтовъ на Балтійскомъ морѣ и ухудшенію положенія балтійскихъ портовъ. Въ виду этого, по мнѣнію названнаго представителя, желательно было-бы сохранить означенный тарифъ въ силѣ по крайней мѣрѣ на текущій годъ, тѣмъ болѣе, что извѣстное число каравановъ съ хлѣбомъ уже прошло на Рыбинскъ. Въ будущемъ-же, съ открытіемъ правильнаго движенія по линіи Москва-Вицедава, сама Московско-Вицедаво-Рыбинская дорога можетъ отказаться отъ примѣненія сказаннаго тарифа.

Представитель Московско-Вицедаво-Рыбинской жел. дороги, Н. К. Ястржембскій, указалъ на то, что водная доставка хлѣба въ Рыбинскъ составляла 65 м. пуд. въ 1899 г., а въ 1900 г. лишь 45 м. пуд.; поэтому тарифъ Рыбинскъ-Рига не могъ способствовать отвлеченію грузовъ отъ Рязанско-Уральской жел. дороги, тѣмъ болѣе, что количество хлѣба перевезеннаго въ Ригу по означенному тарифу,

незначительно. Въ виду сего, а также принимая во вниманіе, что линия Бологое-Псковъ, даже съ открытіемъ Московско-Виндавской линии, можетъ возить лишь Рыбинскіе грузы, К. Н. Ястржембскій находилъ необходимымъ сохранить дѣйствующій тарифъ отъ Рыбинска на Ригу. Что же касается распространенія сказаннаго тарифа на Ревель, то названный представитель, не встрѣчая съ своей стороны къ этому пренятствій, полагалъ, что такое распространеніе не принесетъ пользы Ревелю, такъ какъ, съ открытіемъ новыхъ рельсовыхъ путей въ центрѣ и на востокѣ, былыя направленія перевозокъ къ Ревелю все равно измѣнились.

Представитель Отдѣла Торговли, М. П. Чернышевъ, также находилъ желательнымъ, въ интересахъ хлѣбной торговли, сохранить, исключительный тарифъ изъ Рыбинска въ Ригу, какъ наиболѣе удобный изъ балтійскихъ портовъ для вывоза русскаго хлѣба.

При обсужденіи изложеннаго вопроса, Тарифный Комитетъ не нашелъ возможнымъ входить въ разсмотрѣніе ходатайствъ объ урегулированіи тарифовъ на Ревель и С.-Петербургъ, такъ какъ такое урегулированіе повлекло бы за собою необходимость принятія въ соображеніе портовыхъ разницъ, отвергнутыхъ тарифными учрежденіями съ 1893 года, а распространеніе на сообщеніе Рыбинскъ-Петербургъ пудоверстной ставки исключительнаго тарифа Рыбинскъ-Рига дало бы для Петербурга слишкомъ низкую плату въ 9,26 коп. съ пуда, между тѣмъ, какъ дѣйствующій нынѣ пониженный навигаціонный тарифъ отъ Рыбинска до С.-Петербурга составляетъ 11,72 коп. съ пуда. Относительно же тарифа Рыбинскъ - Рига, Тарифный Комитетъ, принимая во вниманіе, что вопросъ о сохраненіи сего тарифа уже нѣсколько разъ подвергался разсмотрѣнію Комитета и даже, по поводу Всеобщаго отчета Эстляндскаго Губернатора, былъ внесенъ на уваженіе Комитета Министровъ, призналъ правильнымъ сказанный тарифъ оставить въ силѣ.

На основаніи вышеизложеннаго, Тарифный Комитетъ постановилъ:

- 1) Сохранить дѣйствіе исключительнаго тарифа № 2 на перевозку хлѣбныхъ грузовъ отъ Рыбинска до Риги.
- 2) Упомянутыя ходатайства Ревельскаго и С.-Петербургскаго Биржевыхъ Комитетовъ отклонить.

Новый тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ въ дѣйствии съ 1 августа и былъ опубликованъ за № 6833 въ Сборникѣ Тарифовъ № 1277.

Плата за провозъ хлѣбныхъ грузовъ, раздѣленныхъ какъ и въ бывшемъ тарифѣ, на четыре категоріи, при предъявленіи къ повагонной перевозкѣ до всѣхъ портовъ, (кромя портовъ Каспійскаго моря) и до станцій западной сухопутной границы, а также до станцій нѣкоторыхъ участковъ желѣзныхъ дорогъ, лежащихъ вблизи портовъ

южнаго края Имперіи, исчисляется по новому тарифу по слѣдующимъ формуламъ ;

а. для хлѣба въ зернѣ, муки, крупы, солода, отрубей, выжимокъ сѣменныхъ и льняныхъ отбросовъ :

отъ 1 до 180	верстъ по $\frac{1}{25}$	съ пуда и версты,
„ 181 „ 344	„ къ платѣ за 180 в.	прибавляется по $\frac{1}{63}$ коп. съ пуда и версты,
„ 345 „ 800	„ къ платѣ за 344 в.	прибавляется по $\frac{1}{68}$ коп. съ пуда и версты,
„ 801 „ 1120	„ къ платѣ за 800 в.	прибавляется по $\frac{1}{84}$ коп. съ пуда и версты,
„ 1121 „ 2779	„ къ платѣ за 1120 в.	прибавляется по $\frac{1}{113}$ коп. съ пуда и версты,

свыше 2779 верстъ по $\frac{1}{80}$ коп. съ пуда и версты,

б. для масляничныхъ сѣмянъ :

отъ 1 до 260	верстъ по $\frac{1}{25}$	коп. съ пуда и версты,
„ 261 „ 344	„ къ платѣ за 260 в.	прибавляется по $\frac{1}{63}$ коп. съ пуда и версты,
„ 345 „ 800	„ къ платѣ за 344 в.	прибавляется по $\frac{1}{68}$ коп. съ пуда и версты,
„ 801 „ 1120	„ къ платѣ за 800 в.	прибавляется по $\frac{1}{84}$ коп. съ пуда и версты.
„ 1121 „ 2698	„ къ платѣ за 1120 в.	прибавляется по $\frac{1}{113}$ коп. съ пуда и версты,

свыше 2698 верстъ по $\frac{1}{75}$ коп. съ пуда и версты.

Плата за провозъ хлѣбныхъ грузовъ, предъявляемыхъ къ повагонной перевозкѣ до всѣхъ станцій, кромѣ вышеозначенныхъ портовъ и станцій западныхъ и сухопутной границы, исчисляется по слѣдующимъ формуламъ :

в. для хлѣба въ зернѣ, муки, крупы, солода и масляничныхъ сѣмянъ :

отъ 1 до 200	верстъ по $\frac{1}{34}$	коп. съ пуда и версты,
„ 201 „ 540	„ къ платѣ за 200 в.	прибавляется по $\frac{1}{50}$ коп. съ пуда и версты,

свыше 540 верстъ по формулѣ, указанной выше въ пунктѣ а.

г. для отрубей, выжимокъ сѣменныхъ и льняныхъ отбросовъ :
отъ 1 до 1056 верстъ по $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда и версты,
свыше 1056 верстъ по формулѣ, приведенной выше въ пунктѣ а, со скидкой въ размѣрѣ 10 %.

Плата за попутную перевозку хлѣбныхъ грузовъ (кромѣ масляничныхъ сѣмянъ, перевозимыхъ на разстояніяхъ отъ 209 до 290 в. въ сообщеніяхъ до портовъ и пограничныхъ пунктовъ) исчисляется по слѣдующей формулѣ :

отъ 1 до 3000 верстъ по $\frac{1}{24}$ коп. съ пуда и версты, съ установленными процентными скидками отъ 10 до 30%.

„ 3000 „ 4615 „ къ платѣ за 3000 в. прибавляется по $\frac{1}{80}$ коп. съ пуда и версты,

свыше 4615 верстъ по $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты, со скидкой 30%.

За попутную перевозку масляничныхъ сѣмянъ на разстояніяхъ отъ 209 до 290 верстъ въ сообщеніи до портовъ и пограничныхъ пунктовъ плата взимается въ томъ размѣрѣ, какъ за повагонную перевозку сихъ сѣмянъ.

Нужно еще упомянуть, что платы за попутныя и повагонныя перевозки хлѣбныхъ грузовъ со станцій Пермской, Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ на станціи Самаро - Златоустовской и за нею лежащихъ дорогъ, какъ и прежде, разсчитываются отдѣльно за протяженія: отъ станціи первоначальнаго отправленія до Челябинска — по формуламъ, установленнымъ для внутреннихъ сообщений, и отъ Челябинска до станціи окончательнаго назначенія — по соответствующимъ формуламъ.

Равнымъ образомъ сохранены въ прежнемъ размѣрѣ исключительный тарифъ на повагонную перевозку хлѣбныхъ грузовъ отъ Рыбинска до Риги, повышенный тарифъ на перевозку масляничныхъ сѣмянъ, сѣменныхъ выжимокъ, льняныхъ отбросовъ и отрубей отъ нѣкоторыхъ станцій Балтійской и Псково - Рижской, Московско-Виндаво - Рыбинской и Риги - Орловской желѣзныхъ дорогъ до Риги и навигаціонный тарифъ отъ Митавы, Фридрихсгофа и Бенена до Риги.

Наконецъ нужно замѣтить, что съ 1 мая 1901 г. выгрузка сыпныхъ грузовъ, прибывающихъ на станціи Риги - Орловской желѣзной дороги, производится исключительно средствами дороги за счетъ получателя въ тару, которая должна быть доставлена получателемъ ко времени прибытія вагона на станцію назначенія со взысканіемъ 0,25 коп. съ пуда за насыпку. Въ случаѣ недоставленія таковой тары получателемъ, выгрузка производится въ мѣшки дороги со взысканіемъ сбора за пользованіе мѣшками.

Выгрузка - же грузовъ изъ вагоновъ, подаваемыхъ къ частнымъ магазинамъ и складамъ, производится, по прежнему, средствами товарополучателей.

45. Тарифъ желѣзныхъ дорогъ I и II группъ.

Съ 1-го января введенъ былъ въ дѣйствіе новый тарифъ на перевозку грузовъ въ прямомъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ I и II группъ, который, не представляя собою коренной ломки дѣйствовавшей до того времени тарифной системы, является однако почти переработаннымъ тарифомъ. Изъ числа измѣненій тарифа нужно указать на нижеслѣдующія:

1) Въ новомъ тарифѣ количество дифференціаловъ сокращено путемъ отбѣны нѣкоторыхъ дифференціаловъ или сліянія близкихъ другъ къ другу схемъ.

2) Дифференціальные тарифы въ новомъ изданіи группнаго тарифа раздѣлены на двѣ категоріи, а именно: дифференціалы общіе, размѣщенные въ порядкѣ пумераціи, и исключительные (литерные), представляющіе собою отступленія отъ общихъ основныхъ схемъ, и присвоенные, каждый въ отдѣльности, какому-нибудь одному грузу или категоріи грузовъ.

3) Въ виду встрѣтившихся на практикѣ недоразумѣній пояснено, что въ тѣхъ случаяхъ, когда классификація дапнаго груза находится въ зависимости отъ рода его укупорки, подъ сею послѣднею въ тарифномъ смыслѣ слѣдуетъ понимать упаковку, въ которой товаръ помѣщенъ непосредственно.

4) Разъяснено въ правилахъ примѣненія тарифа, что при бесплатной перевозкѣ порожняго спеціального подвижнаго состава, обратной тары и проч. сборы за станціонные расходы, нагрузку, выгрузку, перегрузку и взвѣшиваніе взимапію не подлежатъ, всѣ-же остальные дополнительные сборы должны быть взыскиваемы на общихъ основаніяхъ.

5) Допущенъ завозъ въ Челябинскъ (въ таможенный складъ) чайныхъ грузовъ, отправляемыхъ изъ Иркутска, причемъ расчетъ провозной платы производится за все пройденное отъ станціи первоначальнаго отправленія до станціи назначенія разстояніе по тарифу, который между этими пунктами дѣйствовалъ въ день наложенія на накладную штемпеля первоначальной станціи отправленія Иркутскъ.

6) По отношенію къ дополнительнымъ сборамъ слѣдуетъ упомянуть слѣдующія измѣненія:

а) Повышенъ сборъ за станціонные расходы по нѣкоторымъ грузамъ, какъ-то: по повагоннымъ перевозкамъ базальта, битумены, булыжника, гранита, доломита, известняка, кварца, кремня, песчаника, плитняка, трасса, а также бута и щебня изъ этихъ камней, равно и по повагоннымъ отправкамъ свеклы.

б) Установлены новыя нормы сбора за простой вагоновъ на станціяхъ подъ нагрузкою или выгрузкою товаровъ, причемъ измѣненіе касается главнымъ образомъ размѣра сбора за простой вагоновъ и платформъ высшей, чѣмъ 750 пудовъ, подъемной силы, каковой размѣръ увеличенъ противъ прежняго на 25 % и до 100 %.

в) Пониженъ комиссіонный сборъ за переводъ наложенныхъ платежей на сумму свыше 1000 руб. до $\frac{1}{8}$ коп. съ каждаго рубля платежа, съ тѣмъ, что означенный сборъ по одной отправкѣ не можетъ быть ниже 2 р. 50 коп.

7) Включены въ общій тарифъ желѣзныхъ дорогъ I и II группъ льняные, пеньковые и рыбные грузы, платы за провозъ коихъ раньше рассчитывались по особымъ схемамъ и исключительнымъ тарифамъ, помѣщеннымъ въ особыхъ сводахъ тарифовъ, причемъ платы за провозъ означенныхъ грузовъ нѣсколько измѣнились.

8) Равнымъ образомъ отмѣнился цѣлый рядъ исключительныхъ тарифовъ на перевозку цемента.

Наконецъ нужно упомянуть, что „Алфавитъ къ номенклатурѣ товаровъ“ не вошелъ въ составъ новаго тарифа, а въ видахъ удобства, былъ издавъ отдѣльною брошюрою.

Къ новому тарифу въ теченіе года послѣдовали три дополненія. Изъ числа измѣненій наиболѣе важными представляются слѣдующія.

Въ тарифъ вновь были включены слѣдующіе предметы :

Шкварь стеклянный (остатки отъ выдѣлки стекла), веревки льняныя, обрѣзки овчинныя въ сухомъ видѣ, локомотивы электрическіе въ разобранномъ видѣ, но не со снятыми осями, сивушные отбросы, могарь (сѣмя кормовой травы), лохмотья, лоскутья выношенныхъ овчинныхъ тулуповъ, масса изолирующая, нетеплопроводная, огнеупорная, валики, отдѣланные вчернѣ съ просверленными дырами (болванки для ватерныхъ катушекъ), петли желѣзныя штампованныя, доски чертежныя, кора мимозы, подушки, набитыя древесною шерстью, лишай, наждакъ въ кругахъ и прессованный, паровозный шлакъ, тряпье шелковое, крестьянскія брички безъ рессоръ, порошокъ шамотовый, вина фруктовыя и ягодныя, издѣлія пробковыя особо непоименованныя, маслобойки деревянныя, желоба желѣзные и чугуныя, упорки рессорныя (рессорный нажимной стержень), чаши желѣзныя, стальныя и чугуныя, аккумуляторы электрическіе, борзовитъ, бруски точильные, оселки точильные, точила и камень точильный — наждачныя, гидропульты (снаряды, употребляющіеся при тушеніи пожаровъ, для орошенія садовъ, поливки улицъ и т. п.), снаряды огнегасительные, алюминій хлористый и цвѣты фарфоровыя.

Плата за провозъ была понижена для слѣдующихъ предметовъ: для повагонныхъ перевозокъ кира и нефтягиля или горнаго воска (восковой массы чернаго цвѣта) отъ Рыбинска съ пристанями Ярославля и Ярославля-пристани, Нижняго, Малитовской и Бурнаковской пристаней, Казани, Свіязьска, Симбирска, Батраковъ, Батраковъ-пристани, Сызрани, Вольска, Саратова съ пристанями, Камышина, Царицына съ пристанями и отъ станцій участка Петровскъ-Грозный; для льняныхъ и пеньковыхъ тканей, зыпныхъ и пеньковыхъ пряжи и нитокъ до всехъ русскихъ портовъ Балтійскаго, Бѣлаго, Чернаго, Азовскаго и Каспійскаго морей и до станцій западной сухопутной границы для вывоза за границу; для щавелевой кислоты, мѣди красной не въ дѣлѣ, въ кругахъ, штыкахъ, листахъ, пруткахъ, сверткахъ, слиткахъ, свинкахъ и т. п. отъ станціи Санаинъ Закавказскихъ жел.

дорогъ, для лентъ бумажныхъ не упакованныхъ въ закрытыхъ ящикахъ и глухихъ деревянныхъ щитахъ, цилиндровъ и ящиковъ желѣзныхъ, отправляемыхъ какъ обратная укупорка, аспидныхъ досокъ при перевозкѣ большою скоростью, для повагонныхъ перевозокъ шпата тяжелого (барита сѣрноокислаго) сырого въ кускахъ отъ станцій Кутаисъ и Таузъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ и для стеарина.

За перевозку кишекъ сухихъ въ укупоркѣ и пузыряхъ провозная плата повысилась; для повагонныхъ перевозокъ глауберовой соли взамѣнъ тарифа по IX классу установленъ былъ дифференціалъ, согласно которому плата на короткихъ разстояніяхъ повысилась, а на большихъ разстояніяхъ понизилась. Далѣе было установлено, что нагруженный въ спеціальные вагоны-ледники для перевозокъ пива, ледъ перевозится бесплатно, а за перевозку пива въ такихъ случаяхъ плата взимается за дѣйствительный вѣсъ, но не менѣе, чѣмъ за 610 пудовъ, причеиъ общій вѣсъ льда и пива, нагруженныхъ въ вагонъ, не долженъ превышать подъемной силы вагона съ допущеннымъ перегрузомъ.

Наконецъ нижеслѣдующимъ желѣзнымъ дорогамъ было разрѣшено на станціяхъ новооткрытыхъ ими линій взимать сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ тѣхъ подаиныхъ къ отправленію грузовъ, которые, согласно § 34 сего тарифа, подлежатъ уплатѣ этого сбора, а именно:

- 1) Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дорогѣ на станціяхъ участковъ Владиславовка-Керчь и Волчанскъ-Купянскъ,
- 2) Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дорогѣ на станціяхъ участковъ Москва-Крейцбургъ, Дно-Новосокольники и Туккумъ-Виндава,
- 3) Рязанско-Уральской желѣзной дорогѣ на станціяхъ участка Веневъ-Кашира и
- 4) Юго-Восточнымъ желѣзнымъ дорогамъ на станціяхъ участка Лихая-Кривомузгинская.

46. Сѣверное заморское международное сообщеніе.

а. Ввозное сообщеніе.

Къ тарифу на перевозку грузовъ въ вышеуказанномъ сообщеніи въ 1901 году послѣдовали два дополненія. Изъ числа измѣненій тарифа наиболѣе важными представляются слѣдующія:

Съ 15 февраля пароходное общество Нептунъ содержитъ срочные рейсы между Бременъ и Ригою.

Съ того-же числа установлено правило, что въ тѣхъ случаяхъ, когда во внутреннемъ сообщеніи русскихъ жел. дорогъ введены въ дѣйствіе пониженныя на протяженіяхъ сихъ дорогъ провозныя платы,

каковыя платы не могли быть одновременно внесены въ тарифъ Сѣверныхъ заморскихъ международныхъ сообщеній, то грузохозяевамъ предоставляется право непосредственно требовать возврата разницы между провозною платою, исчисленною по тарифу сихъ сообщеній, и болѣе дешевою платою, исчисленною по тарифу дорогъ I и II группъ, но лишь при условіи представленія доказательствъ, что ими совершена перевозка послѣ введенія пониженія въ тарифъ внутренняго сообщенія.

Въ тарифъ вновь были включены слѣдующіе предметы, а именно : бумага химическая, дезинфекціонная, медицинская, и парфюмерная (благовонная), веревки и канаты асбестовые, аппараты тяговые, брусья швелерные, желѣзо листовое, сортовое и фасонное (всякое) продыравленное, угольники для вагоновъ, корень бруероваго дерева, мельницы ручныя мукомольныя, кварцъ въ измельченномъ видѣ, коймы, крошки и обрѣзки сукопные, концы роговые всякіе, набивка асбестовая, тряпье шерстяное и шкраль (обрѣзки желѣза, получаемые при выдѣлкѣ желѣза въ какія-либо опредѣленныя формы).

Провозная плата желѣзныхъ дорогъ была понижена для безмѣшовъ, вѣсовъ торговыхъ съ коромыслами, коромыселъ для вѣсовъ и частей вѣсовъ, точилъ, горшковъ чугунныхъ неупакованныхъ, кислоты укусной въ бочкахъ, лакрицы и туковъ землеудобрительныхъ.

Кромѣ того измѣнились наименованія нѣкоторыхъ предметовъ въ виду согласованія номенклатуры тарифа на перевозку грузовъ въ заморскомъ сообщеніи съ номенклатурою тарифа желѣзныхъ дорогъ I и II группъ.

б. Вывозное сообщеніе.

Съ 15 февраля 1901 Пароходное Общество Том. Вильсонъ, сыновья и Ко., содержитъ срочные рейсы между портомъ Ньюкестль и Ригю.

Съ того-же числа ст. Грязовецъ Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. и разныя станціи Сибирской ж. дороги были включены въ тарифъ какъ станціи отправленія масла, сыра и маргарина.

Съ 1 ноября были включены въ тарифъ выжимки кокосовые и мука кокосовая.

47. Разныя распоряженія о перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

а. Гербовый сборъ съ грузовыхъ документовъ.

Вступившій съ 1 марта въ силу новый законъ о гербовомъ сборѣ вызвалъ немалыя измѣненія въ количествѣ и условіяхъ платы

сего сбора, насколько послѣдній касается перевозки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

По новому закону подлежатъ оплатѣ гербовымъ сборомъ

- 1) а. Накладныя - - сборомъ въ размѣрѣ 10 коп. за каждую накладную,
- б. Дубликаты накладныхъ, по которымъ въ пользу дорогъ причитается болѣе 5 рублей, сборомъ въ размѣрѣ 5 коп. за каждый дубликатъ,
- в. Багажныя квитанціи въ принятіи къ отправленію въ пассажирскихъ поѣздахъ грузовъ, по коимъ въ пользу желѣзныхъ дорогъ причитается болѣе 5 рублей сборомъ въ размѣрѣ 5 копѣекъ за каждую квитанцію.

По вышеозначеннымъ документамъ сборъ долженъ быть оплаченъ исключительно наличными деньгами, причемъ за выданные казенными дорогами документы сборы оплачиваются грузоотправителями на станціяхъ отправленія, между тѣмъ какъ сборы съ грузовыхъ документовъ по привознымъ изъ заграницы грузамъ подлежатъ оплатѣ грузополучателями на станціяхъ назначенія. Частныя дороги имѣютъ право взыскать гербовый сборъ также съ отправителя или же получателя груза. О внесенной платѣ на этихъ документахъ дѣлается отмѣтка или рукописью, или же штемпелемъ. Если на станціи отправленія плата за перевозку груза исчислена ошибочно въ размѣрѣ менѣе 5 руб., и поэтому не взысканъ гербовый сборъ, а на станціи назначенія таковая плата окажется по вѣрному исчисленію болѣе 5 рублей, — то грузополучатель обязанъ платить сборъ.

- 2) Квитанціи въ принятіи дорогою назначенія отъ грузополучателей наложенныхъ платежей и росписки въ полученіи товароотправителями этихъ наложенныхъ платежей оплачиваются гербовымъ сборомъ въ 5 коп. лицами, получающими квитанціи или выдающими росписки.
- 3) Передаточныя надписи на дубликатахъ накладныхъ подлежатъ оплатѣ 5-ти копѣчнаго гербоваго сбора.
- 4) Уплоченная за страхованіе груза премія подлежитъ гербовому сбору въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Въ 5 коп., когда сумма страх. преміи не болѣе 3 рублей.

Въ 10 коп., когда сумма страх. преміи свыше 3, но не болѣе 9 р.

„ 15 „ „ „ „ „ „ 9, „ „ 15 „

„ 60 „ „ „ „ „ „ 15, „ „ 30 „

„ 1 рубль, „ „ „ „ болѣе 30 рублей.

Этотъ сборъ взимается независимо отъ сбора по накладнымъ или дубликатамъ накладныхъ.

- 5) Прошенія на имя мѣстныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ и вѣдомствъ министерствъ оплачиваются гербовымъ сборомъ въ

60 коп. за листъ, причемъ сверхъ этого за отвѣтъ прилагается гербовая марка 60-ти копѣчнаго достоинства.

Не подлежатъ оплатѣ этимъ сборомъ прошенія, касающіяся эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, равно и товарнаго движенія, какъ то : претензіи.

Желѣзными дорогами однако была потребована плата гербоваго сбора за :

- а. выданныя лицамъ квитанціи въ полученіи заявленій объ уплатѣ перебора и вознагражденій и
- б. за передаточныя надписи на накладныхъ. Противъ этихъ непредусмотрѣнныхъ новымъ закономъ требованій желѣзныхъ дорогъ желѣзнодорожнымъ Отдѣломъ Биржевого Комитета были приняты мѣры какъ письменно, такъ и личными переговорами завѣдывающаго этимъ отдѣломъ съ подлежащими службами желѣзныхъ дорогъ, кончившіяся успѣшнымъ результатомъ, такъ что желѣзные дороги должны были отказаться отъ требованія уплаты гербоваго сбора за выданныя въ принятіи заявленій квитанціи. Отъ взысканія гербоваго сбора за передаточныя надписи на накладныхъ желѣзныя дороги, однако, не отказались, ссылаясь на предписаніе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, по которому, вслѣдствіе разъясненія Департамента окладныхъ сборовъ отъ 12 апрѣля за № 3494, передаточныя надписи на накладныхъ подлежатъ оплатѣ 5-ти копѣчнымъ гербовымъ сборомъ, — такимъ образомъ какъ на дубликатахъ.

Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ обратиться въ Департаментъ окладныхъ сборовъ отношеніемъ (отъ 30 іюня за № 824) слѣдующаго содержанія :

„Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь обратиться въ Департаментъ съ почтительнѣйшимъ ходатайствомъ по нижеслѣдующему дѣлу :

Въ послѣднее время Управленіе Риго-Орловской желѣзной дороги, основываясь на предложеніи Управленія желѣзныхъ дорогъ, требуетъ, чтобы передаточныя надписи на накладныхъ, предъявляемыхъ дорогѣ при заявленіи разныхъ претензій, были обложены гербовымъ сборомъ въ пять коп.

Означенное требованіе Управленія Желѣзныхъ дорогъ является, по мнѣнію Биржевого Комитета, неправильнымъ, въ силу нижеслѣдующихъ соображеній.

Въ п. 5 ст. 21 Устава о Гербовомъ Сборѣ говорится лишь, что передаточныя надписи на дубликатахъ накладныхъ подлежатъ уплатѣ гербовымъ сборомъ, а потому взиманіе сего сбора также съ надписей на самыхъ накладныхъ не соотвѣтствуетъ прямому смыслу закона.

Затѣмъ слѣдуетъ замѣтить, что послѣднее требованіе Управленія желѣзной дороги является лишь обремененіемъ торговли, такъ какъ

получатель товара часто лишенъ возможности лично заявить претензію къ желѣзной дорогѣ за причиненные ему убытки.

Наконецъ нельзя упустить изъ виду, что Департаментомъ Неокладныхъ Сборовъ въ свое время разъяснено было, что довѣренности дѣлаемые въ видѣ надписи на желѣзнодорожныхъ накладныхъ, должны быть признаны неподлежащими оплатѣ гербовымъ сборомъ.“

Ходатайство это удовлетворено было Департаментомъ Окладныхъ Сборовъ, который отношеніемъ отъ 8 октября за № 11575, отвѣтилъ:

„Биржевой Комитетъ обратился въ Департаментъ Окладныхъ Сборовъ съ ходатайствомъ о принятіи мѣръ къ невзиманію 5 коп. гербоваго сбора съ передаточныхъ надписей на накладныхъ, представляемыхъ желѣзной дорогѣ при заявленіи претензій.

Въ новомъ Уставѣ о гербовомъ сборѣ не содержится указанія на оплату симъ сборомъ надписей вообще, а приведены лишь отдѣльные случаи такой оплаты (ш. 1 и 7 ст. 18, п. 5 ст. 20, п. 5 ст. 21, п. 3 ст. 48, п. 4 ст. 51 и п. 5 ст. 57) и, въ частности, по п. 5 ст. 21 сего Устава, гербовымъ сборомъ въ 5 коп. за документъ обложены передаточныя надписи на дубликатахъ накладныхъ, причемъ ни въ приведенныхъ, ни въ другихъ постановленіяхъ названнаго Устава не упоминается объ обложеніи гербовымъ сборомъ означенныхъ надписей, дѣлаемыхъ на самихъ накладныхъ.

Въ виду сего вышеупомянутыя передаточныя надписи на желѣзнодорожныхъ накладныхъ для полученія желѣзнодорожныхъ переборовъ, слѣдуетъ признать не подлежащими оплатѣ гербовымъ сборомъ.

Увѣдомляя о семъ Рижскій Биржевой Комитетъ, Департаментъ Окладныхъ Сборовъ присовокупляетъ, что онъ, 29 сентября сего года № 11035, отнесся въ Управление желѣзныхъ дорогъ, прося сдѣлать распоряженіе о прекращеніи взиманія гербоваго сбора съ передаточныхъ надписей на накладныхъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, а слѣдовательно, и по Риги-Орловской желѣзной дорогѣ, требованіе коей объ оплатѣ гербовымъ сборомъ таковыхъ надписей послужили Рижскому Биржевому Комитету ближайшимъ поводомъ къ возбужденію настоящаго вопроса.“

Такое разъясненіе Департамента окладныхъ сборовъ и со стороны Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ было сообщено желѣзнымъ дорогамъ, въ силу чего послѣднія не имѣютъ права требовать уплаты гербоваго сбора. —

б. Кромѣ того въ 1901 г. послѣдовали слѣдующія болѣе важныя постановленія.

1) Министромъ Путей сообщенія за № 2615 отъ 15/18 января было опубликовано постановленіе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ,

согласно которому срочность доставки грузовъ съ пассажирскими поѣздами не можетъ быть поставлена въ зависимость отъ того или другого документа, по коему перевозится грузъ, а должна быть опредѣлена на одинаковыхъ основаніяхъ какъ при отправкѣ грузовъ на багажной квитанціи, такъ и по накладной.

2) Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 13/16 апрѣля за № 16758/79 объявлено, что наивыгоднѣйшимъ направленіемъ слѣдуетъ признавать направленіе наиболѣе дешевое, т. е. то, по которому итогъ платы и дополнительныхъ сборовъ подлежитъ взиманію въ наименьшемъ размѣрѣ, въ случаѣ же, когда по двумъ направленіямъ итоги эти одинаковы, выборъ направленія слѣдуетъ предоставить усмотрѣнію дороги отправленія.

На основаніи Высочайше утвержденного мнѣнія Государственнаго Совѣта ст. 84 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ получила слѣдующее изложеніе:

„Грузы а) подверженные скорой порчѣ и б) для храненія коихъ требуется устройство спеціальныхъ помѣщеній или отводъ значительныхъ площадей земли, или продолжительное храненіе коихъ въ отношеніяхъ пожарномъ или санитарномъ, либо по громозкости или малоцѣнности ихъ, будетъ признано неудобнымъ, должны быть взяты получателемъ въ срокъ, устанавливаемый Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министрами Внутреннихъ Дѣлъ и Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ. По истеченіи сего срока, дорога, если не получитъ заявленія отправителя или получателя о томъ, какъ поступить съ грузомъ, имѣетъ право продать его съ публичнаго торга, по правиламъ издаваемымъ по взаимному соглашенію упомянутыхъ Министровъ.

Вырученныя отъ продажи деньги, за вычетомъ причитающихся дорогѣ платежей, возвращаются грузохозяину, по его требованію.“

4) Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, циркуляромъ отъ 27/29 октября за № 44579/199 было разъяснено, что предусмотрѣнная статьею 60 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ пеня подлежитъ взиманію и въ тѣхъ случаяхъ, когда грузополучателемъ до прибытія груза на станцію назначенія, или хотя бы и самимъ отправителемъ, по послѣ заключенія договора о перевозкѣ (ст. 61 Устава) будетъ заявлено дорогѣ объ ошибочномъ наименованіи груза или о невѣрномъ вѣсѣ его.

48. Развитие желѣзнодорожной сѣти, открытіемъ сообщенія на новыхъ дорогахъ и участкахъ, равно и строящимися и концессионированными дорогами.

Въ 1901 г. слѣдующія желѣзнодорожныя линіи были переданы сообщенію, причемъ по нѣкоторымъ изъ нихъ открыто было временное движеніе.

а. Построены были Казною и остались во владѣніи Казны слѣдующія линіи:

1) отъ ст. Лысьва до Лысьвинскаго завода Пермской ж. дороги — 20 верстѣ съ временнымъ движеніемъ съ 1 января,

2) отъ ст. Ононъ Китайскій до ст. Борзя Забайкальской желѣзн. дороги — 94 версты съ временнымъ движеніемъ съ того-же числа,

3) отъ ст. Москва - Бутырская до ст. Савелово Московско-Ярославско - Архангельской желѣзной дороги — 139 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ того-же числа,

4) отъ ст. Користовка до ст. Пятихатка Харьковско-Николаевской желѣзной дороги — 69 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ 20 января,

5) отъ ст. Лозовая до ст. Константиноградъ Харьковско-Николаевской желѣзной дороги — 89 верстѣ съ временнымъ движеніемъ съ 1 февраля,

6) отъ ст. Волчанскъ до ст. Куныпскъ Курско - Харьковско-Севастовольской желѣзной дороги — 98 верстѣ съ временнымъ движеніемъ съ 25 февраля,

7) отъ ст. Мервъ до ст. Кушка Средне-Азіатской желѣзной дороги — 292 версты съ правильнымъ движеніемъ съ 1 марта,

8) отъ ст. Охотниково до ст. Сарны Кіево-Ковельской желѣзной дороги — 44 версты съ временнымъ движеніемъ съ 1 апрѣля,

9) отъ ст. Кривой рогъ до ст. Сколеватый Екатерининской желѣзной дороги — 35 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ 1 іюля.

10) отъ ст. Садки до ст. Нижне-Крынка Екатерининской желѣзной дороги — 12 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ 12 августа.

11) отъ ст. Кіевъ до ст. Малинъ, отъ ст. Олевскъ до ст. Охотниково и отъ ст. Маневичи до ст. Ковель Кіево-Ковельской желѣзной дороги — 183 верстѣ съ временнымъ движеніемъ съ 1 сентября,

12) отъ ст. Старая Бухара до ст. Новая Бухара Средне-Азіатской желѣзной дороги — 12 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ 15 октября,

13) отъ ст. Боржомъ до полустанціи Цагвери Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ — 17 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ 22 октября,

14) отъ ст. Бердяпскъ до ст. Бердяпскъ портъ Екатерининской желѣзной дороги — 6 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ 10 декабря,

Такимъ образомъ изъ построенныхъ Казною линій были переданы правильному движенію 582 версты и временному движенію 528 верстѣ.

6. Частными желѣзнодорожными обществами были построены и открыты слѣдующія линіи:

1) Обществомъ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги линіи:

отъ ст. Полтава городъ до ст. Абазовка — 13 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 15 января,

отъ ст. Абазовка до ст. Лысяки — 16 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 23 апрѣля.

Правильное движеніе на этихъ линіяхъ, равно и на линіи отъ ст. Лысяки до ст. Кіевъ II, 281 верста, открыто 1 декабря.

2) Обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги линіи:

отъ ст. Ржевъ до ст. Волоколамскъ — 78 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 17 января,

отъ ст. Волоколамскъ до ст. Москва-сортiroвочная — 109 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 30 іюня,

отъ ст. Москва I до ст. Крейцбургъ — 744 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ 11 сентября,

отъ ст. Туккумъ до ст. Виндава — 105 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ того-же числа,

отъ ст. Дно до ст. Новосколыпки — 165 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ того-же числа.

3) Обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ линіи:

отъ ст. Графская до ст. Рамонъ — 16 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ 24 января.

4) Обществомъ Бѣлгородъ-Сумской желѣзной дороги линіи:

отъ ст. Басы до ст. Ракитное — 80 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ 15 іюня,

отъ ст. Ракитное до ст. Бѣлгородъ — 60 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ 2 августа.

5) Обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги линіи:

отъ ст. Тимирязево до ст. Арзамасъ — 164 версты съ правильнымъ движеніемъ съ 5 сентября,

отъ ст. Кустаревка до ст. Заметчино — 95 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ того-же числа.

6) Обществомъ Рязанско-Владимірской желѣзной дороги линія:

отъ ст. Тума до ст. Владиміръ — 111 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ 18 сентября.

7) Обществомъ Владикавказской желѣзной дороги линія:

отъ ст. Екатеринодаръ до ст. Кавказская — 128 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ 1 декабря.

Такимъ образомъ частными желѣзнодорожными обществами были переданы 1949 верстъ правильному движенію.

в. Подъездные пути были открыты:

1) Участокъ отъ ст. Новозыбковъ-Полѣскій до ст. Семіоновка-Черниговская Новозыбковскаго подъезднаго пути — 57 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ 1 января.

2) Участокъ отъ ст. Свѣнцяны до ст. Поневѣжъ Свѣнцянскаго подъезднаго пути — 136 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ 14 мая.

3) Участокъ отъ разъѣзда Дохно до разъѣзда Чечельникъ Бермадо-Устьинскаго подъезднаго пути — 10 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ 24 іюня.

4) Участокъ отъ ст. Феллипъ до ст. Ревель Перновъ-Ревельскаго подъезднаго пути — 141 верста съ правильнымъ движеніемъ съ 1 августа.

5) Участки Валкъ-Маріенбургъ и Штокмансгофъ - Ней - Шваненбургъ Валкъ-Маріенбургъ-Штокмансгофскаго подъезднаго пути — 152 версты съ временнымъ движеніемъ съ рабочими поѣздами съ 1 декабря.

По этому обществамъ подъездныхъ путей были переданы 344 версты правильному движенію и 152 версты временному движенію.

По открытіи вышепоказанныхъ линій общее протяженіе Россійской желѣзнодорожной сѣти, насколько таковая передана общему пользованію, составляло болѣе 54,500 верстѣ.

Для города Риги особенно важно устройство линіи Крейцбургъ-Москва Московско - Виндаво - Рыбинской желѣзной дороги, такъ какъ открытіемъ сей линіи уменьшаются разстоянія отъ Риги до ст. Рѣжица на 76 верстѣ, до ст. Ржевъ на 215 верстѣ, до города Москвы на 73 версты, до всѣхъ станцій Московско-Казанской желѣзной дороги на 80 верстѣ до ст. Московско-Нижегородской желѣзной дороги на 77 верстѣ, до ст. Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, къ востоку отъ Рязска лежащихъ, и до ст. Самаро-Златоустовской, Сибирской и Забайкальской желѣзной дороги на 59 верстѣ.

Правительствомъ было разрѣшено желѣзнодорожнымъ обществамъ и частнымъ лицамъ сооружеіе слѣдующихъ линій :

1) Обществу, подъ наименованіемъ „Анонимное Общество каменноугольныхъ копей, рудниковъ и заводовъ въ селѣ Государево - Байракъ“ сооружеіе желѣзнодорожныхъ вѣтвей отъ разъѣзда Государево-Байрака Екатерининской желѣзной дороги къ принадлежащимъ означенному Обществу каменноугольнымъ шахтамъ.

2) Обществу, подъ наименованіемъ „Анонимное Горнопромышленное Общество „Желтая Рѣка“ сооружеіе вѣтви отъ ст. Желтыя Воды Екатерининской желѣзной дороги къ принадлежащимъ этому Обществу рудникамъ.

3) Жилловскому Обществу каменноугольныхъ копей и рудниковъ сооружеіе вѣтви отъ ст. Юрьевка Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ до копей названнаго Общества.

4) Вдовѣ генераль-лейтенанта графинѣ Апраксиной сооруженіе вѣтви отъ свеклосахарнаго завода при селеніи Великомѣ Бобрикѣ до примыканія къ линіи Бѣлгородъ-Сумской желѣзной дороги, близъ селенія Желѣзняка.

5) Обществу Плоцкой желѣзной дороги сооруженіе линіи отъ ст. Новогеоргіевскъ Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ до города Плоцка.

6) Московскому Обществу для сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи устройство Тума-Елатомкой узкоколейной желѣзной дороги.

За счетъ казны предполагается соорудить слѣдующія линіи :

1) линію отъ ст. Юскино Екатерининской желѣзной дороги къ каменноугольнымъ шахтамъ металлургическаго и горнопромышленнаго общества „Донъ-Донецъ“ ;

2) продолженіе Чіатурской вѣтви Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ отъ ст. Дарквети до селенія Сачхери ;

3) Бологое-Сѣдлецкую желѣзную дорогу ;

4) Сѣверную желѣзную дорогу (С.-Петербургъ-Тихвинъ-Череповець-Вологда-Буй-Галичъ-Вятка) съ вѣтвью отъ Буя до станціи Даниловъ Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги.

5) Оренбурго-Ташкентскую желѣзную дорогу.

49. Открытіе станцій.

Въ 1901 г. были открыты для товарнаго сообщенія :

1) Владикавказскою желѣзною дорогою станціи Милованова, Варилка и Пашковскій и разъѣзды Инчхе и Берикей ;

2) Екатеринскою желѣзною дорогою разъѣзды Пятпхатка, Широкий, Чумаково и Государевъ-Байракъ ;

3) Закавказкими желѣзными дорогами обращенная въ станцію полустанція Марелисы и полустанціи Даба, Цагвери, Николаево и Сакачава ;

4) Либаво-Роменскою желѣзною дорогою полустанція Плейке ;

5) Полѣскими желѣзными дорогами обращенный въ станцію разъѣздъ Рассуха ,

6) Привислипскими желѣзными дорогами остановочный пунктъ Фаленица ;

7) Рязанско-Владимірскою дорогою разъѣздъ Лѣтники ;

8) Рязанско-Уральскою желѣзною дорогою обращенный въ станцію разъѣздъ Чакино и разъѣздъ Халатово ;

9) Самаро-Златоустовскою ж. дорогою станція Черниковка ;

10) Сибирскою желѣзною дорогою полустанція Енисей - правый-берегъ ;

11) Харьково-Николаевскою желѣзною дорогою разъѣздъ Басы ;

12) Юго-Восточными желѣзными дорогами станція Кривомузгинская, полустанція Мохначъ и Углянка и разъѣздъ Роговое;

13) Юго-Западными желѣзными дорогами полустанція Васкауцы и Маркулешты.

Кромѣ того въ 1901 г. были открыты Сибирскою желѣзною дорогою городская станція въ Омскѣ и транспортная контора въ Бійскѣ.

50. Закрытие станцій.

Въ 1901 г. были закрыты для производства операций по грузовому движенію Семеновскій постъ Киржачской вѣтви Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги и станція Всполие Рыбинской линіи таковой-же дороги.

Кромѣ того была закрыта городская станція Харьковско-Николаевской желѣзной дороги въ Николаевѣ.

51. Переименованіе станцій.

Въ 1901 г. были переименованы слѣдующія станціи:

1) Екатерининскою желѣзною дорогою станція Селезневка въ Овраги,

2) Курско-Харьково-Севастопольскою ж. дорогою станція Ставроково въ Бантышево,

3) Московско - Виндаво - Рыбинскою дорогою станція Истра въ Новоіерусалимскую;

4) Московско - Кіево - Воронежскою желѣзною дорогою станція Лысяки въ Рѣшетилровку,

5) Московско-Ярославско-Архангельскою дорогою станція Дмитріевская въ Путятино,

6) Сибирскою желѣзною дорогою станція Шадринская въ Колонію,

7) Юго-Западными желѣзными дорогами станція Лебединъ въ Златополь.

Кромѣ того Московская транспортная контора съ временнымъ Отдѣленіемъ въ Нижнемъ Новгородѣ была переименована въ Московскую городскую станцію Казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ временнымъ Отдѣленіемъ въ Нижнемѣ.

Городская станція Сибирской желѣзной дороги въ Иркутскѣ была передана Забайкальской желѣзной дорогѣ.

52. Открытіе и закрытіе хлѣбныхъ складовъ общаго пользованія.

Въ 1901 г. принадлежащія Рязанско-Уральской желѣзной дорогѣ зернохранилища, расположенныя при разъѣздѣ Жулидово и станціяхъ

Михайловъ и Покровская Слобода, были объявлены завозными складами для хлѣбныхъ грузовъ, съ распространеніемъ на эти грузы при остановкѣ ихъ въ означенныхъ складахъ „Правилъ исчисленія провозныхъ платъ по отправкамъ хлѣбныхъ грузовъ съ остановкою или завозомъ въ склады для храненія.“

Та-же дорога открыла элеваторъ при станціи Москва-Уральская, вмѣстимостью въ 500 тысячъ пудовъ.

Сызрано-Вяземскою желѣзною дорогою былъ закрытъ завозный складъ при станціи Воейково.

53. Рига-Орловская желѣзная дорога.

Переустройство Рижскаго желѣзно-дорожнаго узла.

1) Сооруженіе Центральной Товарной станціи въ Ригѣ, раздѣляющейся съ своей стороны на двѣ части: на собственно товарную станцію на городскомъ выгонѣ и на экспортную гавань, находится, на сколько Биржевой Комитетъ узналъ, въ слѣдующемъ положеніи: Въ 1901 году Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ утвержденъ исполнительный проектъ товарной станціи и эскизный проектъ экспортной гавани.

Въ томъ же году утверждены раздѣлочныя вѣдомости обѣихъ частей центральной товарной станціи.

Въ 1901 году было ассигновано 400 тысячъ, на 1902 годъ ассигновано 600 тысячъ рублей.

Въ счетъ ассигнованной суммы въ отчетномъ году произведены нижеслѣдующія наиболѣ крупныя работы:

Земляныя работы, идущія довольно вяло, благодаря дальности карьеровъ и въ отчетномъ году не превзошли 30000 куб. саж., что съ ранѣ произведенными даетъ 110000 куб. сажений. Судя по статистическимъ даннымъ за два послѣдніе года, окончаніе земляныхъ работъ можно ожидать въ концѣ рабочаго періода 1903 года.

Укладка путей въ предѣлахъ будущей станціи въ отчетномъ году, шла довольно успѣшно и достигла общаго количества десяти верстъ пути.

Постройка зданій. Кромѣ двухъ пакгаузовъ, шириною въ 7 сажений и длиною въ 123 и 125 сажений, возведенныхъ въ 1900 году, въ отчетномъ году начаты и въ 1902 году будутъ закончены слѣдующія сооруженія:

Контора для приѣма и отправленія грузовъ. Двухэтажное зданіе, расположенное возлѣ плаца рысистыхъ бѣговъ.

Крытая платформа шириною 6 саж. и длиною 120 саж., расположенная противъ одного изъ ранѣ выстроенныхъ пакгаузовъ.

Открытая платформа, шириною 6 саж. и длиною 120 сажений, расположенная на площади между улицей „Выгонная Дамба“ и двумя выстроенными пакгаузами.

Мостовой кранъ, расположенный на этой же площади.

Рядъ жилыхъ домовъ, расположенныхъ у Элеваторной вѣтви.

Казарма для путевой стражи, расположенная у Элеваторной вѣтви.

Платформа для выгрузки скота противъ городской скотобойни. Контора Техническаго движенія, расположенная тамъ же. Паровозное зданіе и мастерскія, расположенныя тамъ же. Судя по ходу работъ можно предполагать, что Центральная Товарная станція на городскомъ выгонѣ будетъ окончательно закончена весною 1904 года, что же касается до Экспортной гавани, то Риго-Орловская ж. д. къ устройству ея въ зависимости отъ отпуска кредитовъ можетъ приступить лишь по сдачѣ ей площади оконченныхъ пабережныхъ и ковшей.

Временное открытіе Центральной товарной станціи на городскомъ выгонѣ Управленіемъ дороги предполагается осенью 1902 года.

2) Сооруженіе Центральной пассажирской станціи находится только въ самомъ началѣ. Въ отчетномъ году Конторой по переустройству Рижскаго желѣзно-дорожнаго узла составленъ эскизный проектъ Центральной Пассажирской станціи на мѣстѣ нынѣ занимаемомъ Товарной станціей Рига I и вмѣстѣ съ симъ составленъ проектъ пересѣченія путей Риго-Орловской желѣзной дороги съ Александровской улицей путемъ особаго путепровода.

Какъ слышно путепроводъ будетъ строиться въ 1902 году, когда же будетъ приступлено къ постройкѣ Центральной Пассажирской станціи, пока сказать трудно. —

3) Вопросъ о сооруженіи Центральной Сортировочной станціи Управленіемъ Риго-Орловской желѣзной дороги поднять и на сколько можно вѣрить слухамъ, по этому вопросу въ связи со всѣми работами Рижскаго узла состоится особое совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ одного изъ членовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ изъ Петербурга.

4) Соединеніе Мюльграбенской вѣтви со станціей Рига-сортировочной Риго-Орловской желѣзной дороги закончено, къ соединенію этой же вѣтви съ Балтійской желѣзной дорогой будетъ приступлено въ 1902 году.

54. Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога.

Надежда, что Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дорогѣ разрѣшено будетъ соединить пункты Крейцбургъ и Тукумъ рельсовымъ путемъ вдоль лѣваго берега рѣки Двины, не исполнилась. Какъ Биржевой Комитетъ узналъ, такое соединеніе будетъ произведено непосредственно черезъ Курляндію затрогивая Митаву, причемъ укладка рельсовъ будетъ начата уже въ 1902 г.

Перевозка товаровъ, и особенно ввозныхъ товаровъ, между Виндавою и Москвою вѣроятно достигнетъ большихъ размѣровъ, такъ

какъ Московско - Виндаво - Рыбинская желѣзная дорога принята въ прямое сѣверное заморское сообщеніе и уже заключила договоры съ нѣкоторыми заграничными пароходствами, но такъ какъ провозныя платы отъ Риги до Москвы ниже платъ отъ Видавы до Москвы, то увеличеніе перевозки грузовъ черезъ Виндаву будетъ совершаться по всей вѣроятности, въ ущербъ Либавѣ.

55. Риго-Бауско-Ковенская или Виленская желѣзная дорога.

Предсѣдатель товарищества по постройкѣ вышеозначенной дороги, инженеръ Б. фонъ Шубертъ, сообщилъ Биржевому Комитету подъ конецъ отчетнаго года, что оказалось необходимымъ, измѣнить техническую выработку всего проекта участка, за Вилькомиромъ лежащаго, въ силу большихъ неудобствъ, являющихся при примыканіи дороги къ С. Петербурго-Варшавской жел. дорогѣ въ г. Вильпѣ, такъ что таковое примыканіе предусматривается въ Вилейкѣ.

Такой перемѣной направленія товарищество полагаетъ не понизить, а даже повысить доходность проектированной дороги.

Совѣщанія товарищества съ капиталистами, имѣющими въ виду основать акціонерное предпріятіе, въ данное время, какъ узналъ Биржевой Комитетъ, еще не доведены до конца.

VI. Таможенная часть.

56. Сроки для представленія подачи досмотровыхъ документовъ и уплаты таможенныхъ пошлинъ.

1901 г. принесъ торговлѣ давно ожидаемыя новыя правила относительно пріема товаровъ на таможднѣ, ихъ досмотра, оплаты пошлиною и выпуска. Къ сожалѣнію различныя, затрудняющія торговлю постановленія и требованія, противъ включенія которыхъ въ проектъ новаго таможеннаго устава высказалась въ свое время делегация по таможеннымъ дѣламъ, получили нынѣ законную силу.

Высочайше утвержденное 15 мая 1901 г. мнѣніе Государственнаго совѣта было опубликовано въ № 75 Собранія узаконеній и распоряженій правительства отъ 28 іюля 1901 г. Такъ какъ въ этомъ законѣ не было установлено срока для введенія новыхъ правилъ, то сдѣланное управляющимъ таможенею 13 августа сообщеніе, что новыя правила вступаютъ въ силу съ слѣдующаго дня, т. е. съ 14 августа, было для Рижскаго купечества совершенной неожиданностью. Особенно важное значеніе имѣли для него ст. 40 и 122

поваго закона, въ силу которыхъ срокъ подачи досмотровыхъ документовъ уменьшался для Риги съ 14 на 7 дней, а срокъ уплаты пошлины за товары съ 3 лѣтъ на 1 годъ. Въ виду того, что эти постановленія влекли за собой большія потери для купечества, Биржевой Комитетъ счелъ нужнымъ послать Министру Финансовъ телеграмму съ просьбой о назначеніи болѣе продолжительнаго срока для вступленія въ силу новыхъ правилъ. Ходатайство это, какъ сообщалось въ предложеніи Департамента Таможенныхъ сборовъ отъ 25 августа 1901 г. за № 18938 было Министромъ Финансовъ отклонено, вслѣдствіе чего Биржевой Комитетъ поручилъ своему правителю дѣлъ войти въ сношеніе съ управляющимъ Рижскою таможеню, заявившимъ, что онъ готовъ поддержать ходатайство Биржевого Комитета о восстановленіи прежнихъ сроковъ. При этомъ Биржевой Комитетъ узналъ, что циркуляромъ Министра Финансовъ отъ 3 августа, разосланнымъ всѣмъ таможнямъ, послѣднимъ было сообщено, что особыя права нѣкоторыхъ таможенъ по пропуску товаровъ, по увеличенію сроковъ складки и т. п. остаются въ силѣ. Это обстоятельство побудило Биржевой Комитетъ обратиться 21 сентября 1901 г. за № 998 съ слѣдующимъ ходатайствомъ въ Департаментъ таможенныхъ сборовъ.

„На основаніи ст. 40 новыхъ правилъ о приѣмѣ товаровъ въ вѣдѣніе таможенныхъ учреждений, досмотрѣ, оплатѣ пошлиною и выпускѣ, досмотровые документы имѣютъ быть поданы, для досмотра, въ портовыхъ таможнякъ — въ теченіе семи дней.

На основаніи ст. 122 тѣхъ же правилъ пошлина за привозные товары уплачивается, въ таможнякъ перваго класса — не позднѣе одного года.

Въ главныхъ складочныхъ таможнякъ, согласно тѣмъ же статьямъ, срокъ для подачи досмотровыхъ документовъ — четырнадцать дневній, а для уплаты пошлины — трехлѣтній.

Въ виду того, что при Рижской таможнѣ по сіе время всегда примѣняемы были послѣдніе изъ указанныхъ сроковъ, т. е. четырнадцать дневній и трехлѣтній и означенная таможня, и послѣ послѣдовавшаго въ 1899 превращенія изъ главной таможни въ таможню I класса, не лишалась, по отношенію сроковъ, правъ главной таможни, Рижское купечество было увѣрено, что и послѣ новыхъ правилъ о приѣмѣ, досмотрѣ, оплатѣ пошлиною и выпускѣ товаровъ существовавшіе по сіе время сроки не будутъ сокращены. Въ этой увѣренности Рижское купечество еще болѣе укрѣпилось, когда дошло до его свѣдѣнія, что циркулярнымъ предложеніемъ Министерства Финансовъ отъ 3 августа с. г. за № 17129 таможнямъ разъяснено было, что особыя права нѣкоторыхъ таможенъ по пропуску товаровъ, по увеличенію сроковъ складки и т. п. остаются въ силѣ.

Распоряженіе господина управляющаго о примѣненіи впредь семи дневнаго срока для представленія досмотровыхъ документовъ и

голичнаго для уплаты пошлины вызвали поэтому въ средѣ Рижскаго купечества большое смущеніе. Ходатайство его, съ ссылкой на вышеупомянутое циркулярное распоряженіе Министерства, объ оставленіи прежнихъ сроковъ, было г. управляющимъ таможеню отклонено съ заявленіемъ, что онъ затрудняется, впродъ до полученія прямого предписанія, примѣнять общія указанія вышеупомянутаго циркуляра Министерства.

Въ виду сего Рижскій Биржевой Комитетъ находитъ себя вынужденнымъ обратиться въ Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ съ всепокорнѣйшею просьбою дать Рижской таможнѣ надлежащія указанія. То обстоятельство, что Рижская таможня всегда пользовалась испрашиваемыми пунѣ болѣе продолжительными сроками, что по размѣру поступающихъ таможенныхъ пошлинъ г. Рига занимаетъ пятое мѣсто въ средѣ всѣхъ таможенъ Россіи и что правительство при изданіи новыхъ таможенныхъ правилъ имѣло въ виду облегчить, а не затруднять существующія условія торговли, подають Биржевому Комитету надежду на благосклонное исполненіе его просьбы.⁴

Поданное 21 сентября означенное ходатайство объ оставленіи прежнихъ сроковъ для подачи досмотровыхъ документовъ, и уплаты таможенныхъ пошлинъ получило благопріятное и чрезвычайно быстрое разрѣшеніе, такъ какъ уже 4 октября управляющій Рижской таможней могъ сообщить Биржевому Комитету, что имъ получено предписаніе Департамента Таможенныхъ сборовъ отъ 2 октября за № 21943, которое разъясняетъ, что, согласно Высочайше утвержденныхъ 15 мая 1901 года правилъ Рижская Таможня принадлежитъ къ разряду главныхъ складочныхъ, въ виду чего названный Департаментъ и предлагаетъ ввести въ дѣйствіе 14 дневный срокъ на подачу досмотровыхъ документовъ и 3 лѣтній на уплату пошлинъ за хранящіеся въ таможнѣ товары.

57. Безпошлинный ввозъ пустыхъ бочекъ.

Принципальное значеніе для торговли имѣло разрѣшеніе одного вопроса, которымъ интересы новой мѣстной отрасли промышленности приходили въ столкновеніе съ интересами другихъ промышленныхъ производствъ, при чемъ Биржевой Комитетъ былъ приглашенъ Министерствомъ Финансовъ высказать свое мнѣніе по поводу того, какое разрѣшеніе этого вопроса наиболѣе соотвѣтствовало бы интересамъ торговли и промышленности.

Какъ извѣстно при вывозѣ керосина, маслъ и другихъ жировыхъ веществъ, согласно существующимъ постановленіямъ, экспортерамъ выдаются особыя свидѣтельства, дающія право на безпошлинный обратный ввозъ пустыхъ бочекъ.

23 іюня 1901 г. за № 8343 Отдѣлъ промышленности Министерства Финансовъ сообщилъ Биржевому Комитету, что на имя завѣдующаго дѣлами торговли и промышленности Товарища Министра Тайнаго Совѣтника Ковалевскаго поступило ходатайство Рижскаго бочарнаго завода „Меркурій“, въ которомъ управленіемъ этого акціонернаго общества указывалось на безошлинный ввозъ почти милліона пустыхъ бочекъ иностраннаго происхожденія. По мнѣнію управленія такой значительный ввозъ можетъ происходить лишь отъ злоупотребленія таможенными пропускными билетами, дающими право на безошлинный пропускъ пустыхъ бочекъ русскаго происхожденія. Въ виду того, что подобное привилегированное водвореніе у насъ иностранныхъ бочекъ отражается крайне неблагопріятно на производствѣ таковыхъ въ Россіи, правленіе просило въ интересахъ защиты этой отрасли промышленности упорядочить способъ обратнаго ввоза изъ заграницы пустыхъ бочекъ, вывезенныхъ изъ Имперіи съ русскими товарами.

Доводя до свѣдѣнія Биржевого Комитета объ этомъ ходатайствѣ акціонернаго общества „Меркурій“, Управляющій Отдѣломъ промышленности переслалъ Комитету копію подлиннаго прошенія на заключеніе.

Изъ послѣдняго Биржевой Комитетъ усмотрѣлъ, что по заявленію общества „Меркурій“ вывезенныя изъ Россіи подержанныя бочки по прибытіи на мѣсто назначенія заграницей часто оказываются уже негодными и не стоящими обратнаго транспорта въ Россію. Вслѣдствіе этого вмѣсто нихъ часто ввозятся въ Россію другія, почти не бывшія въ употребленіи бочки заграничнаго происхожденія, которыя декларируются подъ названіемъ „старыхъ происходящихъ изъ Россіи бочекъ.“ Съ помощью упомянутыхъ таможенныхъ пропускныхъ билетовъ систематически ввозятся бочки заграничнаго происхожденія безъ уплаты таможенныхъ сборовъ. По заявленію общества „Меркурій“ злоупотребленія эти учиняются непрерывно и тѣмъ легче, что въ портовыхъ таможняхъ никакого контроля относительно ввозимыхъ порожнихъ бочекъ не существуетъ. По сообщенію „Меркурія“ упомянутыя злоупотребленія происходятъ главнымъ образомъ съ такъ называемыми керосиновыми бочками десятипудовой ёмкости, употребляемыми для всѣхъ животныхъ, растительныхъ и минеральныхъ маслъ. Эти бочки ввозятся между прочимъ въ больномъ количествѣ для продажи различнымъ заводамъ, хотя послѣдніе отчасти вовсе не вывозятъ своихъ продуктовъ, отчасти же вывозятъ таковыя въ незначительномъ количествѣ и поэтому не имѣютъ никакого права на обратный безошлинный ввозъ пустыхъ бочекъ. Съ цѣлью безошлиннаго ввоза порожнихъ бочекъ агенты пользуются таможенными пропускными билетами, выдаваемыми другимъ фирмамъ, вслѣдствіе чего названныя билеты сдѣлались предметомъ торговли между потребителями бочекъ. Весьма часто, по заявленію „Меркурія“ въ прибалтій-

скихъ портахъ представляются таможенные пропускные билеты, выданные въ южнорусскихъ портахъ, а потому имѣющіе дѣйствительность только для послѣднихъ и при томъ лишь для тѣхъ фирмъ, которымъ они были выданы. Послѣднія же часто не пользуются выданными имъ пропускными билетами, а продаютъ ихъ для надобностей сѣверо-западнаго края, потому что заграничныя бочки получаютъ въ Россіи преимущественно изъ сѣверной Европы.

Изложивъ далѣе свой расчетъ относительно того, какія потери происходятъ для Государства отъ каждой беспошлинно провезенной бочки и указавъ на то, что русское бочарное производство не можетъ конкурировать съ заграничнымъ, пока иностранные фабриканты будутъ обходить существующія постановленія относительно Уплаты охранительныхъ пошлинъ за сырой матеріалъ, ввозомъ готовыхъ бочекъ, акціонерное общество „Меркурій“ просило правительство принять слѣдующія мѣры для защиты и покровительства еще недостаточно развитаго въ Россіи бочарнаго производства :

1) Предписать всѣмъ таможнямъ Имперіи подвергнуть строгому контролю относительно происхожденія всѣ беспошлинно пропускаемыя порожнія бочки и взимать таможенные сборы со всѣхъ тѣхъ бочекъ, происхожденіе которыхъ изъ Россіи не будетъ достовѣрно доказано, какъ того требуетъ законъ.

2) Чтобы обратный беспошлинный ввозъ порожнихъ бочекъ былъ предоставляемъ лишь тѣмъ фирмамъ, которыя дѣйствительно таковыя вывозили, для чего именно ввозимыя бочки должны носить обозначеніе фирмы, которая ихъ получаетъ, чѣмъ и будетъ доказана подлинность бочекъ.

3) Распорядиться, чтобы всѣ ввозимыя обратно порожнія бочки носили упомянутое въ пунктѣ 2-мъ обозначеніе фирмы и пропускались лишь черезъ тѣ таможи, черезъ которыя онѣ вывозились.

4) Чтобы порожнія бочки, беспошлинно ввозимыя обратно по пропускнымъ билетамъ, возвращались лишь изъ тѣхъ заграничныхъ портовъ, куда онѣ первоначально были отправлены, для чего въ выдаваемыхъ пропускныхъ билетахъ должно значиться мѣсто назначенія экспортируемой жидкости.

5) Совершенно прекратить беспошлинный ввозъ порожнихъ бочекъ черезъ прибалтійскіе порты, такъ чтобы пропускные таможенные билеты оставались дѣйствительными только для портовъ южной Россіи.

Чтобы доказать основательность вышеизложенныхъ пяти пунктовъ сего прошенія, обществомъ „Меркурій“ указывалось на слѣдующія обстоятельства:

Безошлинный ввозъ порожнихъ бочекъ черезъ порты южной Россіи необходимъ въ видахъ развитія весьма важнаго для всей Россіи нефтянаго производства. Безошлинный же ввозъ порожнихъ

бочекъ черезъ прибалтійскіе порты имѣеть какъ разъ противоположное дѣйствіе. Порожня керосиновыя бочки, исключительно американскаго происхожденія, прибываютъ сюда изъ портовъ Балтійскаго моря. Такъ какъ бочки отъ американскаго керосина ввозимаго въ порты сѣверной Европы, находятъ прекрасный сбытъ въ Россіи, то безпошлинный ввозъ этихъ бочекъ оказывается вывозной преміей, уплачиваемой Россіей Америкѣ за керосинъ.

Такъ какъ черезъ прибалтійскіе порты керосинъ вовсе не вывозится, а другія жировыя вещества вывозятся въ весьма незначительномъ количествѣ, то полное прекращеніе безпошлиннаго ввоза порожнихъ бочекъ черезъ прибалтійскіе порты имѣло бы по мнѣнію „Меркурія“ такія же благодатныя послѣдствія для Государства, какъ противоположная мѣра относительно ввоза бочекъ черезъ порты южной Россіи, ибо незначительныя разницы въ цѣпахъ, которыя возникли бы вслѣдствіе упомянутой мѣры, могутъ оказывать вліяніе на дешевые товары, какъ напр. керосинъ, но не имѣютъ никакого значенія для болѣе дорогихъ маслъ. Только въ случаѣ совершеннаго прекращенія безпошлиннаго ввоза порожнихъ бочекъ отечественное бочарное производство получило бы возможность существовать, развиваться и конкурировать съ заграничными заводами, такъ какъ цѣна на новыя бочки за границей достаточна и для отечественной промышленности.

Въ виду того, что Биржевой Комитетъ былъ приглашенъ Министромъ Финансовъ высказаться по поводу ходатайства акціонернаго общества „Меркурій“, то онъ счелъ нужнымъ передать прежде всего ходатайство „Меркурія“ делегаціи по дѣламъ мѣстной фабричной промышленности на заключеніе съ просьбой пригласить на совѣщаніе также представителей маслянной и нефтяной промышленности, такъ какъ желанія, высказанныя „Меркуриемъ“ затрагивали и интересы названной промышленности.

Переданное 5 сентября 1901 г. Биржевому Комитету заключеніе делегаціи по фабричнымъ дѣламъ состояло въ томъ, что послѣдняя большинствомъ голосовъ пришла къ рѣшенію, что изложенныя въ пп. 1, 2, 4 и 5 записки просьбы должны быть отклонены какъ неисполнимыя въ интересахъ нефтяной и масляной промышленности, что напротивъ во вниманіе п. 3 записки слѣдуетъ высказаться за разъясненіе существующихъ законовъ въ томъ смыслѣ, что только такимъ фирмамъ, которыя вывозятъ бочки должно быть дозволено ввозить изъ за-границы пустыя бочки и притомъ лишь черезъ такой портъ, въ которомъ эти фирмы или ихъ отдѣленія находятся т. е. дѣйствительно торгуютъ; и что пропускные билеты на бочки не могутъ передаваться другимъ лицамъ.

Въ теченіи іюля мѣсяца въ Биржевой Комитетъ поступили особыя записки Рижскаго цементнаго завода и маслобойни К. Х.

Шмидтъ, акціонернаго общества Рижской паровой маслособойни бывшей В. Гартманъ и фирмы А. Эльрихъ и Ко., которыя рѣшительно высказывались противъ всѣхъ просимыхъ „Меркуріемъ“ мѣръ.

При внимательномъ разсмотрѣніи этихъ записокъ происходившемъ въ особомъ вечернемъ засѣданіи, Биржевой Комитетъ не могъ придти къ убѣжденію, что едва ли слѣдуетъ ради новой отрасли промышленности, еще не доказавшей своей производительной способности, нанести вредъ торговлѣ и старымъ отраслямъ промышленности измѣненіемъ существующихъ теперь условій. Заключение Биржевого Комитета было представлено имъ 10 сентября 1901 г. за № 949 въ Отдѣлъ Промышленности Министерства Финансовъ.

11 сентября 1901 г. въ Отдѣлъ Промышленности Министерства Финансовъ состоялось подъ предсѣдательствомъ начальника отдѣленія Касперова особое совѣщаніе по этому вопросу, въ которое Биржевымъ Комитетомъ былъ посланъ секретарь М. фонъ Рейбницъ, и въ которомъ участвовали также представители Биржевыхъ Комитетовъ С. Петербурга, Ревеля, Либавы, по одному представителю фирмы Нобель и союза экспортеровъ спирта и два представителя акціонернаго общества „Меркурій.“ Изъ доклада г. Рейбница оказалось: что всѣ представители Биржевыхъ Комитетовъ высказались противъ исполненія ходатайства „Меркурія.“ Затѣмъ предсѣдательствующій Статскій Совѣтникъ Касперовъ указалъ на то, что ходатайство „Меркурія“ состоитъ въ просьбѣ, чтобы при безошлинномъ ввозѣ порожнихъ бочекъ требовалась: 1) тождественность экспортирующихъ и импортирующихъ фирмъ 2) тождественность порта, черезъ который вывозятся и ввозятся товары и) тождественность самихъ бочекъ.

Статскій Совѣтникъ Касперовъ, также какъ начальникъ отдѣленія Департамента таможенныхъ сборовъ Ладыженскій, замѣтили относительно этихъ трехъ пунктовъ слѣдующее:

Къ п. 1) требовать тождественности фирмъ несправедливо и неисполнимо. Фирма, экспортировавшая большую партію товаровъ въ бочкахъ должна безусловно имѣть неограниченное право распоряжаться возвращающимися бочками этой партіи, такъ какъ это могло бы подорвать все ея дѣло, еслибъ она, не имѣя въ данный моментъ сама примѣненія для бочекъ, принуждена была оставить ихъ безъ употребленія за-границей или у себя дома не имѣя права ихъ продавать. Даже если бы правительство запретило передачу свидѣтельствъ па провозъ бочекъ, къ чему впрочемъ нѣтъ никакого основанія, то это не могло бы имѣть никакого вліянія, такъ какъ имѣющія быть ввезенными бочки могутъ быть получены безъ дальнѣйшихъ затрудненій каждымъ лицомъ по довѣренности экспортирующихъ владѣльцевъ бочекъ. Полученіе же товаровъ изъ таможи по довѣренности ни коимъ образомъ не можетъ быть запрещено. Напримѣръ купецъ

почти никогда не получаетъ товаръ самъ изъ таможи, а обыкновенно черезъ своего прикащика;

къ п. 2) требовать тождественности порта запрещаетъ свобода торговли; направленіе товара въ тотъ или другой портъ зависитъ отъ условій провоза и торговаго дѣла, также какъ отъ состоянія погоды, пользованіе каковыми условіями должно быть предоставлено свободному усмотрѣнію купца;

къ п. 3) что касается наконецъ тождественности самой бочки, то и это требованіе должно быть признано совершенно неисполнимымъ, такъ какъ вывезенныя изъ русскихъ портовъ бочки прибывъ въ иностранный портъ назначенія, расходятся во всѣ стороны, идутъ къ потребителю во внутрь страны, откуда возвращеніе бочекъ въ портъ, черезъ который онѣ привезены, совершенно невысказано; текстъ самаго закона противорѣчитъ требованію доказательства тождественности, такъ какъ, еслибъ законъ желалъ дозволить безошлинный обратный ввозъ лишь фактически экспортированныхъ бочекъ, условіе „имѣющія признаки употребленія“ было бы совершенно лишнимъ.

Результаты совѣщанія должны были быть представлены Министру Финансовъ.

VII. Банковыя и Биржевыя дѣла.

58. Курсовые бюллетени и котировка цѣнныхъ бумагъ на биржѣ.

На запросъ Либавскаго Биржевого Комитета отъ 27 февраля 1901 г. за № 253 относительно того, на какую минимальную сумму должны ежедневно продаваться цѣнныя бумаги, допущенныя къ котировкѣ на Рижской биржѣ, чтобы быть отмѣченными въ официальномъ биржевомъ листкѣ, и слѣдуетъ-ли при допущеніи цѣнныхъ бумагъ къ котировкѣ на здѣшней биржѣ, въ случаѣ если бумаги уже котированы на другой биржѣ, представлять Биржевому Комитету согласіе соответственныхъ правленій, Рижскій Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 8 марта 1901 г. за № 267, что на Рижской биржѣ могутъ отмѣчаться только такіе курсы, которые происходятъ изъ дѣйствительно заключенныхъ дѣлъ въ размѣрѣ не менѣе 3000 руб. (постановленіе Веттгерихта 1873 г.) По второму вопросу требуется ли, при допущеніи на Рижской биржѣ къ котировкѣ такихъ цѣнныхъ бумагъ, которыя уже котированы на другой биржѣ, представленіе согласія соответствующихъ правленій, Биржевой Комитетъ ограничился замѣчаніемъ, что на здѣшней Биржѣ подобныя бумаги только тогда допускаются къ котировкѣ, когда заинтересованное правленіе обратится съ соответствующимъ ходатайствомъ въ Департаментъ Торговли и Мануфактуръ.

59. Котировка бумагъ акціонерыхъ обществъ въ учрежденіи или управленіи коихъ участвуютъ германскіе подданные.

Въ началѣ іюня Биржевымъ Комитетомъ полученъ былъ слѣдующій циркуляръ Отдѣла торговли учреждений Министерства Финансовъ по части Торговли и Промышленности отъ 31 Мая 1901 за № 2948 :

„29 Мая сего года послѣдовало распубликованное въ Правительственномъ Вѣстникѣ (30 мая 1881 года № 115) распоряженіе Его Высочайшаго повелѣнія Г. Министра Финансовъ о томъ, чтобы котировка на русскихъ биржахъ бумагъ торговыхъ и промышленныхъ акціонерныхъ компаній, въ учрежденіи или въ управленіи коихъ участвуютъ германскіе подданные, не допускалась впредь иначе, какъ съ особаго каждый разъ его, Министра Финансовъ, разрѣшенія.

Сообщая объ изложенномъ, Отдѣлъ Торговли присовокупляетъ, что означенное распоряженіе имѣетъ въ виду бумаги акціонерныхъ обществъ, еще не котирующіяся на русскихъ биржахъ и не отмѣняетъ прежняго распоряженія Министерства, изложеннаго въ циркулярѣ отъ 25 Октября 1895 г. за № 21648, согласно коему предположенія Комитета о допущеніи бумагъ къ котировкѣ подлежатъ представленію на утвержденіе Министерства Финансовъ.“

25 октября 1901 распоряженіе это было Министромъ Финансовъ отмѣнено. Въ № 238 „Торговой промышленной газеты“ отъ 26 октября помѣщено слѣдующее официальное о томъ сообщеніе :

„Министромъ Финансовъ признано возможнымъ отмѣнить прежнее свое распоряженіе отъ 29 мая с. г. (опубликованное въ № 115 „Правительственнаго Вѣстника“ и 120 „Торгово-Промышленной Газеты“ за текущій годъ) о недопущеніи къ котировкѣ на русскихъ биржахъ бумагъ торговыхъ и промышленныхъ обществъ, въ учрежденіи или управленіи коихъ участвуютъ германскіе подданные.“

VIII. Дѣла, касающіяся амбаровъ и складовъ.

60. Биржевой амбаръ.

Биржевой амбаръ, нанимаемый въ теченіи многихъ лѣтъ фирмою, А. Зельмеръ, былъ предоставленъ ей и на 1901 годъ за наемную плату въ 2000 руб. въ годъ.

61. Центральные амбары для складки товаровъ.

Общество центральныхъ амбаровъ для складки товаровъ владѣетъ 7 каменными амбарами въ городскомъ амбарномъ кварталѣ и 5

каменными амбарами въ Мюльграбенѣ. Между тѣмъ какъ первые большею частью постоянно были наняты, изъ Мюльграбенскихъ амбаровъ въ 1901 г. только 1 амбаръ былъ временно сданъ въ наймы.

Въ акціонерномъ капиталѣ въ размѣрѣ 264,000 р. Биржевой Комитетъ участвуетъ на сумму 10,000 р. а Биржевой банкъ на сумму 87,5000 руб. За 1900 годъ былъ выданъ дивидентъ въ размѣрѣ 4 1/2 % на акцію. На общемъ собраніи акціонеровъ 26 февраля 1901 г. были выбраны въ директора вице-консулъ Н. Э. Фенгеръ, П. А. Шварцъ, К. Г. ф. Зенгбушъ, старшина В. Гартманъ и Х. Дрисгаузъ; въ замѣстители: Е. Цандеръ, Е. Овандеръ jun. и В. О. ф. Зенгбушъ. Обязанности директора распорядителя принялъ на себя, по выбору правленія, г-нъ вице-консулъ Н. Э. Фенгеръ.

62. Рижскій Элеваторъ.

Возникшія между городскимъ управленіемъ и Биржевымъ Комитетомъ разногласія по поводу окончательнаго расчета по постройкѣ сооруженнаго на общія средства элеватора были въ началѣ 1901 г. на-столько улажены, что оставалось лишь покончить съ двумя пунктами, которые оспаривалъ Биржевой Комитетъ.

1) Въ расчетѣ, составленномъ городомъ, заключался расходъ въ 5119 руб. 85 коп. на постройку нѣсколькихъ новыхъ хозяйственныхъ строеній на участкѣ недвижности рабочаго дома. Биржевой Комитетъ оспаривалъ законность предъявляемаго къ нему требованія уплаты половины расходовъ на новую постройку, выражалъ однако, во вниманіе къ обстоятельствамъ, готовность участвовать въ расходахъ причипенныхъ городу снесеніемъ прежнихъ зданій. Въ виду же того, что производство оцѣнки стоимости зданій послѣ ихъ сломки было невозможно, то Биржевой Комитетъ предложилъ припятъ за ихъ стоимость 50 % стоимости новыхъ построекъ (2259 руб. 93 коп.) и уплатить половину этой суммы, то есть 1279 руб. 96 коп.

Городская же управа просила Биржевой Комитетъ принять на свой счетъ половину суммы, за которую были застрахованы снесенныя зданія (3370 руб.) слѣдовательно 1685 руб.

II. Въ расчетѣ города заключалась статья поземельнаго оброка въ размѣрѣ 1448 руб. 6 коп. за нѣсколько участковъ. Участіе въ уже уплоченномъ городскимъ управленіемъ прямому собственнику участковъ поземельномъ оброкѣ, также какъ и уплата его въ будущемъ были отклонены Биржевымъ Комитетомъ по слѣдующимъ причинамъ. Во первыхъ Биржевому Комитету не было сообщено въ свое время городскимъ управленіемъ, что за многими, потребными для постройки элеватора и рельсоваго пути къ нему участками и послѣ приобрѣтенія ихъ городомъ и Биржевымъ Комитетомъ сохранится

право прямой собственности третьяго лица. Еслибъ Биржевой Комитетъ зналъ объ этомъ, онъ непремѣнно настоялъ бы на уничтоженіи права прямой собственности. Во вторыхъ Биржевой Комитетъ былъ того мнѣнія, что онъ не имѣетъ права безъ особаго согласія Биржевого Купечества обязатья на неопредѣленное время уплачивать поземельный оброкъ. Поэтому Биржевой Комитетъ просилъ городскую управу вычеркнуть вообще изъ разсчета статью въ 1448 руб. 6 коп., по которой въ теченіи 6 лѣтъ (1894—1899) уплачивалось городскимъ управленіемъ прямымъ собственникамъ участковъ пріобрѣтенныхъ для проложенія рельсоваго пути къ элеватору.

Городское управленіе отвѣтило, что прекращеніе тяготѣющаго на соотвѣтственныхъ участкахъ поземельнаго оброка выплатою соотвѣтствующаго суммѣ процентовъ капитала можетъ произойти лишь по обоюдному соглашенію, т. е. съ согласія также и прямого собственника. Къ тому же пріобрѣтеніе права прямой собственности можетъ оказаться очень невыгоднымъ. Городская управа предлагала поэтому Биржевому Комитету уплатить равняющійся процентной суммѣ капиталъ, считая по 4⁰/₁₀₀, при чемъ городъ будетъ продолжать уплачивать проценты. Что же касается уже уплоченнаго городомъ съ 1894 г. поземельнаго оброка, то половина его имѣетъ безусловно быть возмѣщенной изъ средствъ Биржевого Комитета.

Чтобы покончить съ этимъ вопросомъ тянущимся много лѣтъ, Биржевой Комитетъ рѣшилъ послѣ личныхъ переговоровъ между довѣреннымъ лицомъ Биржевого Комитета и городскимъ головой, при чемъ Биржевому Комитету сдѣланы были различныя уступки, обратиться въ Рижскую городскую управу съ слѣдующимъ отношеніемъ отъ 5 апрѣля за № 360:

„Ссылаясь на отношеніе Рижской Гогодской Управы отъ 23 декабря 1900 г. № 5651 и на личные переговоры между Рижскимъ Городскимъ Головою г. Керковіусъ съ одной стороны и повѣреннымъ Рижскаго Биржевого Комитета г. Кельбрандтъ съ другой стороны, Биржевой Комитетъ имѣетъ честь препроводить въ Рижскую Городскую Управу разсчетную вѣдомость составленную на основаніи разсчета Рижской городской управы отъ сентября 1899 г. и подлежащихъ измѣненій этого разсчета предложенныхъ въ свое время присяжнымъ повѣреннымъ г. Кельбрандтъ и принятыхъ городскимъ головою г. Керковіусъ, принятіе коихъ и со стороны городской управы дало бы возможность произвести окончательный разсчетъ въ дѣлѣ сооруженія элеватора и рельсоваго пути къ нему между Биржевымъ Комитетомъ и Городской Управою.

Изъ приложенной къ сему разсчетной вѣдомости усматривается, что Биржевой Комитетъ согласился на желаніе Городской Управы принять на свой счетъ половину страховой стоимости сломанныхъ зданій. Точно также Биржевой Комитетъ готовъ уплатить половину

поземельнаго оброка, согласно разсчету Городской Управы, за прибрѣтенные городомъ 16 земельныхъ участковъ, по 31 декабря 1900 г. Наконецъ Биржевой Комитетъ обязывается, въ замѣнъ всякаго дальнѣйшаго обязательства къ уплатѣ ежегоднаго поземельнаго оброка за вышеупомянутые 16 земельныхъ участковъ выплатить соотвѣтствующій капиталъ по разсчету 5% съ половины указанной городскимъ управленіемъ оброчной суммы въ размѣрѣ 431 руб. и 4 коп.

При такихъ обстоятельствахъ Биржевой Комитетъ сообразившись съ желаніями Городской Управы, надѣется придти къ окончательному заключенію сего дѣла, тѣмъ болѣе, что переданная членомъ управы г. Якшъ правителю канцеляріи Биржевого Комитета разсчетная вѣдомость вполне соотвѣтствуетъ разсчету Биржевого Комитета, по коему требованіе Биржевого Комитета равняется 3,563 руб. 15 коп.

Городская управа отвѣтила отношеніемъ отъ 26 апрѣля за № 1599, что она признаетъ вполне правильнымъ пересланный при отношеніи отъ 5 апрѣля окончательный разсчетъ по постройкѣ элеватора и по прибрѣтенію участковъ земли для рельсоваго пути къ нему и что одновременно съ симъ она просила управленіе элеватора уплатить Биржевому Комитету долгъ города въ размѣрѣ 3563 руб. 15 коп.

Такимъ образомъ въ 1901 г. былъ произведенъ окончательный разчетъ суммъ, употребленныхъ городомъ и Биржевымъ Комитетомъ на сооруженіе элеватора и рельсоваго пути къ нему.

5 мая 1901 г. хлѣбному отдѣленію Отдѣла Торговли Министерства Финансовъ представлены по его просьбѣ слѣдующія данныя о результатахъ дѣятельности Рижскаго товарнаго склада за пятилѣтіе 1896—1900.

С в ѣ д ѣ н і я

объ оборотахъ сооруженнаго Рижскимъ городскимъ управленіемъ и Рижскимъ Биржевымъ купечествомъ Рижскаго товарнаго склада (элеватора) за пятилѣтіе 1896—1900 г. г.

Было принято:	1896		1897		1898		1899		1900	
	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.
пшеницы	782,975	30	738,544	—	1,426,197	—	63,118	29	830,860	—
ржи	914,332	20	92,487	—	1,468,374	10	382,118	20	1,905,114	—
ячменя	73,637	—	29,118	30	131,414	—	—	—	58,495	—
овса	23,528	—	—	—	—	—	161,622	—	202,886	—
гороху	33,674	—	1,318	30	—	—	—	—	—	—
высѣвокъ	—	—	568	—	—	—	—	—	—	—
	1,828,137	10	862,036	20	3,025,985	10	606,859	—	2,997,355	—

Выпущено :	1896		1897		1898		1899		1900	
	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.	пуд.	ф.
пшеницы.....	744,186	39	732,497	20	1,410,217	20	107,426	20	682,445	—
ржи.....	758,889	20	253,402	30	1,445,224	10	374,520	—	1,838,639	—
ячменя.....	58,335	30	44,420	—	131,414	—	—	—	56,904	—
овса.....	23,528	—	—	—	—	—	90,603	—	273,905	—
гороху.....	4,906	—	30,087	—	—	—	—	—	—	—
высѣвокъ.....	—	—	568	—	—	—	—	—	—	—
	1,589,846	—	1,060,975	10	2,986,855	30	572,550	—	2,851,893	—

IX. Вывозная торговля.

63. Лѣсная торговля.

а. Увеличеніе платы за причаль плотовъ къ берегамъ рѣки Двины.

Рижская торговая комиссія переслала на заключеніе Биржевому Комитету при отношеніи отъ 28 декабря 1900 г. за № 4158 поданное въ Рижскую городскую управу прошеніе нѣкоторыхъ владѣльцевъ и арендаторовъ береговыхъ пространствъ и острововъ въ р. Двинѣ.

Въ прошеніи этомъ ходатайствовалося передъ городскимъ управленіемъ объ отмѣнѣ изданнаго Рижской городской думою 5 апрѣля 1893 г. обязательнаго постановленія о сплавлѣ плотовъ. Ходатайство поддерживалось слѣдующими доводами:

Въ названномъ обязательномъ постановленіи § 21 гласить: за причаль къ берегамъ и островамъ и стоянку плотовъ лѣсопромышленники и лѣсоторговцы имѣютъ уплачивать слѣдующій сборъ: „за балки, мурлаты и брусья $1\frac{1}{4}$ коп. и за слиперы $\frac{1}{4}$ коп. за штуку.“

Просители ходатайствуютъ нынѣ передъ Рижскою городской думою объ измѣненіи означеннаго сбора въ томъ смыслѣ, чтобы съ началомъ сплава лѣса въ 1901 г. лѣсопромышленники и лѣсоторговцы имѣли уплачивать „за балки, мурлаты и брусья по 2 коп. и за слиперы по $\frac{3}{4}$ коп. за штуку“ и вотъ по какимъ причинамъ:

Съ началомъ восьмидесятихъ годовъ, то есть со времени сооруженія дамбъ для урегулированія теченія рѣки вбивка свай для причала плотовъ, которая должна производиться владѣльцами и арендаторами береговыхъ участковъ и острововъ р. Двины тотчасъ послѣ ледохода, соединилась все съ большими расходами и затрудненіями.

Происходило это:

1) отъ значительно болѣе сильнаго теченія въ Двинѣ весною, вызваннаго сооруженными для урегулированія рѣки многочисленными

дамбами, вслѣдствіе чего рѣка стала на серединѣ гораздо глубже и теченіе ея быстрѣе, а поэтому и работы по вбивкѣ свай значительно труднѣе а также и число требуемыхъ свай гораздо больше ;

2) не смотря на то, что свай приходится вбивать большее число, пригодная для ихъ вбивки водная площадь стала значительно меньше, такъ какъ со времени сооруженія дамбъ для урегулированія теченія рѣки на ряду съ увеличеніемъ глубины и быстроты теченія на серединѣ Двины увеличивается также и обмѣленіе боковыхъ рукавовъ. Между тѣмъ какъ эти боковые рукава Двины по причинѣ ихъ защищеннаго положенія прежде особенно посѣщались, нынѣ ихъ водная поверхность, вслѣдствіе постоянныхъ обмелѣній, стала почти на половину меньше, а вмѣстѣ съ тѣмъ настолько же уменьшился и доходъ съ нихъ ;

3) съ увеличеніемъ числа требуемыхъ для вбивки свай и цѣна нужныхъ для нихъ балокъ возросла вдвое ; то же слѣдуетъ сказать и о рабочей платѣ и о всемъ остальномъ матеріалѣ, требуемомъ при работахъ по вбивкѣ. Однимъ словомъ существующая еще съ 60-десятихъ годовъ плата за причаль въ размѣрѣ $1\frac{1}{4}$ коп. за балки, мурлаты и брусья и $\frac{1}{2}$ коп. за слиперы не находится въ соответствіи съ ставшими между тѣмъ гораздо болѣе дорогими и трудными работами по вбивкѣ свай и съ соединеннымъ съ ними рискомъ.

Все это побудило владѣльцевъ и арендаторовъ береговыхъ участковъ и острововъ просить городскую управу увеличить въ приведенномъ выше размѣрѣ сборъ уплачиваемый лѣсопромышленниками и лѣсоторговцами за причаль и стоянку плотовъ.

Биржевой Комитетъ, на основаніи заключенія своей делегаціи по лѣсному торгу, высказался въ отношеніи отъ 22 февраля 1901 г. за № 179 слѣдующимъ образомъ :

„По расчету Комитета, довольно близкому къ заявленіямъ помянутыхъ владѣльцевъ и арендаторовъ, по всей водяной площади, отдаваемой послѣдними на стоянку плотовъ, всего могутъ быть размѣщаемы приблизительно 10,000 плотовъ. Если принять, что на основаніи результатовъ прошлагодняго, хотя чрезвычайно большого сплава, сборъ за пользованіе причальными сваями уплачивался приблизительно за 60 % всего количества сплавленнаго лѣса, доходъ владѣльцевъ и арендаторовъ, по нынѣ дѣйствующей таксѣ, составлялъ около 45,000 руб. Расходы, по ихъ заявленію провѣренному Комитетомъ, составляютъ на арендную плату, забивку свай и т. и. около 37,000 рублей, такъ что весь остатокъ въ прошломъ году составилъ бы около 8000 руб. При этомъ однако нельзя упускать изъ вида, что сплавъ прошлаго года (прибл. въ 1900 иловъ) весьма значительно превосходилъ средній размѣръ, что при опредѣленіи излишка доходовъ надъ расходами надлежитъ принять во вниманіе также разныя случайности, легко возникающія и уничтожающія всякіе расчеты именно при такихъ

промыслахъ, какъ сплавъ лѣса, причалъ плотовъ и т. п. Въ виду всего этого нельзя отрицать, что положеніе владѣльцевъ и арендаторовъ береговыхъ пространствъ и острововъ довольно трудное и ходатайство ихъ до извѣстной степени основательное.

Съ другой стороны Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ указать на то:

1) Что крупные расходы владѣльцевъ и арендаторовъ отчасти вызываются высокою арендною платою, которую они должны платить собственникамъ подлежащихъ береговыхъ пространствъ и острововъ и что, въ случаѣ повышенія нынѣ платы за стоянку плотовъ и за пользованіе причальными сваями, соотвѣтственно можетъ быть повышена также оброчная или арендная плата, такъ что въ сущности падающее на лѣсопромышленниковъ повышеніе платы за стоянку плотовъ служило бы только въ пользу собственниковъ этихъ береговъ и острововъ;

2) что существенно лучшая доходность заарендованныхъ водяныхъ площадей можетъ быть достигнута болѣе тщательнымъ и рациональнымъ размѣщеніемъ плотовъ, хотя слѣдуетъ признать, что размѣщеніе это не зависитъ отъ владѣльцевъ и арендаторовъ, а исключительно только отъ артели якорщиковъ;

3) что взятіе въ аренду водяныхъ площадей у береговъ и острововъ Двины въ концѣ концовъ является такимъ-же спекуляціоннымъ предпріятіемъ, какъ всякое другое и что посему лѣсопромышленники не имѣютъ никакого повода, заботиться объ устройствѣ баланса въ доходахъ и расходахъ арендаторовъ;

4) наконецъ что нынѣ примѣняемый способъ взиманія одинаковой платы за всѣ плоты, остаиваемые на подлежащей площади на срокъ свыше 6 часовъ, независимо отъ продолжительности стоянки, является тѣмъ болѣе несправедливымъ, что продолжительность стоянки большею частью не зависитъ отъ желанія или усмотрѣнія лѣсопромышленника.

На основаніи всего вышеизложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ придя къ тому заключенію, что ходатайство упомянутыхъ владѣльцевъ и арендаторовъ до нѣкоторой степени заслуживаетъ уваженія, полагаетъ, что Рижскому Городскому Управленію слѣдовало бы возбудить вопросъ объ изложеніи § 16 и примѣчанія § 30 обязательныхъ постановленій 28 Марта 1898 г. въ слѣдующемъ смыслѣ:

1) бесплатный временной причалъ плотовъ отсрочивается до трехъ сутокъ;

2) за плоты, остающіеся на причалѣ до двухъ мѣсяцевъ, считая со дня причала, плата взимается въ прежнемъ размѣрѣ, и

3) за плоты, остающіеся на причалѣ свыше двухъ мѣсяцевъ, плата взимается до закрытія навигаціи въ предложенномъ проസി-

телями размѣръ по 2 коп. за бревна, брусья и мурлаты и по $\frac{3}{4}$ коп. за шлипера.“

Выработанное по этому вопросу Городскою Управою предложеніе было внесено 5 марта 1901 г. на заключеніе Городской Думы, но послѣдняя нашла цѣлесообразнымъ передать еще разъ весь этотъ вопросъ особой комиссіи для ближайшаго разсмотрѣнія. Въ совѣщаніи принимали участіе отъ Биржевого Комитета старшина Роб. Браунъ и Г. Керганъ.

Изъ представленнаго ими отчета Биржевой Комитетъ усмотрѣлъ :

1) что комиссія отклонила предложенный Комитетомъ безплатный причаль плотовъ въ теченіи 3 сутокъ и нашла лишь возможнымъ установить безплатный причаль въ теченіи 24 часовъ, вмѣсто теперешнихъ 6 часовъ ;

2) что комиссія отклонила ввести увеличеніе сбора за причаль, какъ предлагалъ это Биржевой Комитетъ, по истеченіи 2 мѣсяцевъ, но рѣшила ввести его тотчасъ по истеченіи первыхъ сутокъ.

3) что комиссія рѣшила увеличить сборъ за причаль судовъ, но не въ размѣрѣ, просимомъ владѣльцами и арендаторами береговыхъ участковъ и острововъ, но лишь на $\frac{3}{8}$ коп. за балки, мурлаты и брусья и на $\frac{1}{8}$ коп. за слиперъ.

Такимъ образомъ сборъ былъ опредѣленъ комиссіей за балки, мурлаты и брусья въ $1\frac{5}{8}$ коп. за штуку и за слиперы въ $\frac{5}{8}$ коп. за штуку.

Делегація по лѣсному торгу рѣшила съ своей стороны согласиться съ мнѣніемъ комиссіи относительно имѣющагося въ виду увеличенія сборовъ, но въ то же время просить Биржевой Комитетъ ходатайствовать о томъ, чтобы для такихъ плотовъ, мѣсто назначенія которыхъ вовремя сообщено, право безплатнаго причала было увеличено на срокъ 2 сутокъ, а также чтобы изъ срока безплатной стоянки исключались воскресные и праздничные дни.

Въ этомъ духѣ Биржевымъ Комитетомъ было послано отношеніе въ Рижскую городскую управу 16 Марта 1901 г. за № 295. Предложеніе это однако не имѣло успѣха, такъ какъ 9 апрѣля 1901 г. Городская Дума рѣшила единогласно просить Рижское по портовымъ дѣламъ присутствіе, во измѣненіе рѣшеній § 16 существующихъ обязательныхъ постановленій, для сплава лѣсныхъ матеріаловъ, увеличить сборъ за пользованіе причальными столбами, вбиваемыми владѣльцами или арендаторами береговыхъ участковъ и острововъ, въ вышеупомянутомъ размѣрѣ, а также, во измѣненіе примѣчанія къ § 38 мѣстнаго постановленія, увеличить срокъ свободнаго, т. е. безплатнаго причала съ 6 часовъ до 24 часовъ.

Это постановленіе Городской Думы не получило однако законной силы, такъ какъ мѣстное по портовымъ дѣламъ присутствіе отказало въ его утвержденіи. Мотивы этого рѣшенія Биржевому Комитету

неизвѣстны. Послѣдствіемъ является то, что прежніе размѣры сборовъ и сроки остались въ силѣ.

б. Продажа обрубоквъ расколотыхъ (шплитгольца) по „Рижской мѣрѣ“.

Крупнѣйшіе мѣстные лѣсоторговцы въ январѣ 1901 г. обратились въ Биржевой Комитетъ съ слѣдующимъ ходатайствомъ :

„Мѣстные экспортеры обрубоквъ расколотыхъ (шплитгольца), вслѣдствіе многократныхъ претензій англійскихъ покупателей на недостатку мѣры, 19 февраля 1899 г. вошли въ соглашеніе о томъ, что обрубки расколотые должны быть продаваемы лишь съ условіемъ принятія иностраннымъ покупателемъ Рижской мѣры.

Соглашеніе это въ продолженіи двухлѣтняго дѣйствія оказалось весьма цѣлесообразнымъ, такъ что возникло желаніе, сдѣлать это соглашеніе, возобновляемое ежегодно, постояннымъ, и съ этою цѣлью просить Рижскій Биржевой Комитетъ предложить общему собранію Биржевого Купечества, включить въ сборникъ торговыхъ обычаевъ Рижской Биржи слѣдующія правила въ видѣ дополненія.

При продажѣ обрубоквъ колотыхъ (шплитгольца) имѣють дѣйствіе слѣдующія правила :

1) обрубки колотые продаются въ Англію саженими по Рижской мѣрѣ.

2) для опредѣленія мѣры назначается мѣрильщикъ, избираемый экспортерами обрубоквъ, на обязанности котораго лежитъ, провѣрять мѣру и при всякой погрузкѣ выдать удостовѣреніе о мѣрѣ, подлежащее засвидѣтельствованію англійскимъ копусломъ.“

На это ходатайство Биржевой Комитетъ 12 февраля 1901 г. за № 139 далъ слѣдующій отвѣтъ :

„На ходатайство экспортеровъ обрубоквъ колотыхъ отъ января с. г. о включеніи въ торговые обычаи дѣйствующаго два года соглашенія о продажѣ обрубоквъ въ Англію, Биржевой Комитетъ имѣетъ честь сообщить, что онъ, соглашаясь съ мнѣніемъ комиссіи своей по лѣсной торговлѣ, не признаетъ возможнымъ, удовлетворить это ходатайство, такъ какъ дѣйствіе помянутаго соглашенія пока еще слишкомъ непродолжительное, чтобы признать таковое уже обычаемъ, преждевременное признаніе же такового могло бы умалить значеніе торговыхъ обычаевъ. вмѣстѣ съ симъ Биржевой Комитетъ считаетъ своею обязанностью указать на то, что дальнѣйшее продолженіе испытаннаго уже на практикѣ соглашенія можетъ быть только желательнымъ.“

в. Задержка движенія по Березинской системѣ.

Вслѣдствіе заявленія лѣсопромышленниковъ А. Рабиновича, А. Баллода и С. Шалита о томъ, что Начальникомъ Лепельскаго

Отдѣленія Ковенскаго Округа Путей Сообщенія сдѣлано распоряженіе о закрытіи всѣхъ шлюзовъ съ цѣлью накопленія — по словамъ лѣсопромышленниковъ — въ каналѣ воды, необходимой для передвиженія застрявшей на каналѣ среди шлюзовъ землечерпательной машины, что однако имѣло послѣдствіемъ, что большое количество лѣсныхъ плотовъ должно оставаться неопредѣленное время безъ движенія между городомъ Лепель и м. Улла, — Биржевой Комитетъ 12 мая обратился телеграммою къ Начальнику Ковенскаго Округа Путей Сообщенія объ отмѣнѣ вышеуказаннаго распоряженія, па что Начальникъ Округа, инженеръ Дурново, телеграммою отъ 14 мая увѣдомилъ, что имъ приняты всѣ возможные мѣры и что по полученіи разъясненія Начальника Лепельскаго Отдѣленія Правленіе сообщить Биржевому Комитету дополнительно.

Скоро послѣ этого поступило на имя Предсѣдателя Биржевого Комитета отношеніе Правленія Ковенскаго Округа Путей Сообщенія отъ 19 мая 1901 г. за № 4395/312 слѣдующаго содержанія:

„Въ дополненіе телеграммы отъ 14 мая сего года Правленіе Округа имѣетъ честь сообщить Вамъ, Милостивый Государь, что ежегодно по Березинской системѣ въ теченіи навигаціи, вслѣдствіе недостаточности воды въ водохранилищахъ системы, сплавъ идетъ перерывами, по мѣрѣ накопленія воды. Чѣмъ воды меньше, тѣмъ накопленіе происходитъ медленнѣе и такъ какъ скапливать воду и, затѣмъ, спускать ее для каждаго транспорта значить оставлять безъ воды транспорты сзади слѣдующіе, то, обыкновенно, вода выпускается для нѣсколькихъ транспортовъ вмѣстѣ, почему и происходитъ невольная задержка впереди идущихъ транспортовъ. О принятіи всѣхъ мѣръ для немедленнаго сплава теперь слѣдующихъ плотовъ по Березинской системѣ распоряженіе Правленіемъ сдѣлано.“

64. Торговля хлѣбомъ, сѣменами и жмыхами.

а. Запрещеніе перевѣшиванія хлѣбныхъ грузовъ у красныхъ амбаровъ.

Какъ изложено въ отчетѣ за 1900 г. (см. торг. арх. изд. 1901 г. выпускъ I стр. 143) Биржевой Комитетъ, въ виду безуспѣшности своихъ прежнихъ домогательствъ, обратился къ содѣйствію члена Министерства Финансовъ въ совѣтѣ Риго-Орловской желѣзной дороги, И. А. Грекова. Мѣра эта оказалась вполнѣ успѣшною, такъ какъ дальнѣйшія сношенія по сему предмету приняли столь благоприятный оборотъ, что существующія въ настоящее время еще разногласія сравнительно несущественны и можно рассчитывать на вполнѣ удовлетворительное разрѣшеніе сего важнаго для хлѣбной торговли Риги вопроса.

Отношеніемъ отъ 20 января 1901 г. за № 8 И. А. Грековъ сообщилъ Биржевому Комитету, что на его рапортъ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ сообщилъ ему, что 13 января за № 313 имъ сдѣлано сношеніе съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ Департаментъ просилъ означенное Управление предложить начальнику Риго-Орловской желѣзной дороги, вновь войти въ разсмотрѣніе сего вопроса, съ тѣмъ чтобы при этомъ были приняты во вниманіе какъ интересы желѣзной дороги, такъ и интересы грузо-получателей.

За симъ начальникъ Риго-Орловской желѣзной дороги 19 апрѣля за № 8792 сообщилъ Биржевому Комитету, что онъ съ своей стороны не встрѣчалъ-бы препятствій къ удовлетворенію ходатайства Комитета, но лишь при соблюденіи слѣдующихъ условій :

1) Красные амбары должны быть оборудованы десятичными вѣсами за счетъ Биржевого Комитета, которые, по провѣркѣ ихъ агентами дороги, хранятся въ особыхъ помѣщеніяхъ при амбарахъ за замками, ключи отъ которыхъ находятся только у агентовъ дороги ;

2) Биржевой Комитетъ принимаетъ на себя содержаніе особаго при Красныхъ Амбарахъ жандарма, который присутствуетъ при перевѣскѣ и составляетъ о результатѣ перевѣски протоколы ;

3) Потребное количество вѣсовщиковъ назначается за счетъ дороги ;

4) Перевѣска производится подъ наблюденіемъ вѣсовщика отъ дороги средствами получателей ;

5) Желѣзная дорога оставляетъ за собою право производить перевѣску не только тѣхъ вагоновъ, о взвѣшиваніи которыхъ будетъ заявлено требованіе со стороны получателей, но и всякихъ другихъ подаваемыхъ къ Краснымъ амбарамъ вагоновъ, перевѣску которыхъ признаетъ нужнымъ въ видахъ контрольныхъ цѣлей ;

и 6) Плата за перевѣшиваніе должна быть взыскиваема на общемъ основаніи.

На основаніи заключенія своей комиссіи по хлѣбной торговлѣ Биржевой Комитетъ въ отношеніи отъ 1 мая за № 491 выражая свое удовольствіе по поводу благопріятнаго рѣшенія возбужденнаго имъ вопроса, сдѣлалъ по отдѣльнымъ пунктамъ условій слѣдующія замѣчанія :

Приведенныя въ пунктахъ 3, 4, 5 и 6 отношенія Управленія условія не дадутъ повода къ дальнѣйшимъ замѣчаніямъ.

Что касается до пункта 1, то представляется наиболѣе удобнымъ и желательнымъ, чтобы всякій товарополучатель, желающій производить перевѣску своихъ товаровъ у Красныхъ Амбаровъ, самъ поставялъ десятичные вѣсы, которые хранились бы въ его амбарѣ подъ замкомъ Управленія желѣзной дороги и могли быть употребляемы

исключительно только для перевѣшиванія прибывшихъ для него по желѣзной дорогѣ грузовъ.

Къ пункту 2: Въ случаѣ если Жандармское Желѣзнодорожное Управленіе за назначеніе къ Краснымъ Амбарамъ жандармскаго чина потребуетъ средствъ на его содержаніе, Биржевой Комитетъ обязуется вносить ежегодно въ Управленіе Риго-Орловской желѣзной дороги надлежащую сумму въ размѣрѣ до 325 рублей въ годъ на содержаніе жандарма съ тѣмъ, чтобы Управленіе дороги приняло на себя обязательство распорядиться, чтобы, въ случаѣ надобности, при производствѣ перевѣсокъ у Красныхъ Амбаровъ всегда находился жандармъ. Наконецъ Биржевой Комитетъ долгомъ считаетъ просить о включеніи въ соглашеніе постановленія о томъ, чтобы всѣ условія соглашенія, за исключеніемъ особо предусмотрѣнныхъ закономъ случаевъ, были обязательными для обѣихъ сторонъ до имѣющаго еще быть опредѣляемымъ срока отказа той или другой стороны.

Такъ какъ дальнѣйшее существованіе красныхъ амбаровъ имѣетъ большое значеніе для хлѣбной торговли, то разные владѣльцы и наниматели амбаровъ и отдѣльныхъ въ нихъ помѣщеній въ амбарномъ кварталѣ заявили Биржевому Комитету свою готовность:

1) до 15 Іюня 1901 г. устроить въ амбарахъ запираемыя ключемъ помѣщенія для храненія десятичныхъ вѣсовъ;

2) пріобрѣсти десятичные вѣсы прбл. въ 40 пудовъ подъемной силы и по надлежащей провѣркѣ поставить таковые въ указанныхъ помѣщеніяхъ;

3) ключи указанныхъ помѣщеній передать Риго-Орловской желѣзной дорогѣ съ предоставленіемъ ей права, во всякое время употреблять вѣсы.

Объ этомъ заявленіи Биржевой Комитетъ увѣдомилъ Управленіе Риго-Орловской желѣзной дороги 31 мая за № 607, которое со своей стороны 24 іюля за № 16205 препроводило на заключеніе Комитета „правила выдачи хлѣбныхъ грузовъ, льна и пеньки на вѣтвяхъ Риго-Орловской желѣзной дороги у частныхъ магазиновъ и складовъ, расположенныхъ въ амбарномъ кварталѣ при Рижской товарной станціи“, составленныя Управленіемъ дороги, согласно предложенію Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 24 марта 1901 г. за № 13433. Правила эти слѣдующаго содержанія:

§ 1. Отправляемые па станцію Рига повагонно хлѣбные грузы, лепъ и пенька, могутъ быть или адресуемы на товарную станцію Рига I, или назначаемы для подачи подъ выгрузку къ частнымъ магазинамъ и складамъ, расположеннымъ при путяхъ Риго-Орловской желѣзной дороги въ амбарномъ кварталѣ или къ такъ называемымъ „Краснымъ амбарамъ.“ Въ послѣднемъ случаѣ на сопровождающихъ грузъ документахъ отправителемъ должна быть сдѣлана отмѣтка: „для подачи въ Красные амбары къ магазину или складу N. (такой

то).“ Безъ такой отмѣтки грузъ считается предназначеннымъ къ разгрузкѣ на товарной станціи Рига I.

§ 2. О вагонахъ, прослѣдовавшихъ съ назначеніемъ въ Ригу I черезъ станцію Двинскъ, съ этой послѣдней станціи подаются на станцію Рига I особыя депеши съ обозначеніемъ станціи отправленія и нумеровъ накладныхъ. Извѣщенія сіи, вслѣдъ за полученіемъ, вывѣшиваются на станціи и одновременно сообщаются Рижскому Биржевому Комитету.

§ 3. Указанное въ накладныхъ, согласно § I, мѣсто выдачи груза можетъ быть, по желанію грузополучателя, измѣняемо, для чего послѣдній долженъ подать начальнику станціи Рига I особое установленное дорогою заявленіе, съ приложеніемъ дубликата накладной и съ указаніемъ дороги и станціи отправленія груза, номера накладной и новаго пункта выдачи груза. Заявленія эти подаются не позднѣе, какъ за три часа до срока, назначеннаго, согласно упомянутому въ предъидущемъ параграфѣ извѣщенію, для прибытія груза въ Ригу и приводятся въ исполненіе за исключеніемъ лишь случаевъ, когда это окажется невозможнымъ вслѣдствіе техническихъ препятствій, загроможденія путей и т. п.

§ 4. Объявленія о грузахъ, назначенныхъ для подачи подъ выгрузку къ Краснымъ амбарамъ и прибывшихъ въ Ригу до 2 час. ночи, вывѣшиваются станціей въ товарной конторѣ не позже 8 час. утра; подача же этихъ грузовъ къ пункту разгрузки производится до 10 час. утра. Выгрузка ихъ должна быть окончена товарополучателемъ обязательно въ тотъ же день.

Примѣчаніе. Установленные симъ параграфомъ сроки подачи и разгрузки вагоновъ, при измѣненіи техническихъ условій станціи, могутъ быть измѣняемы съ разрѣшенія на то Министра Путей Сообщенія.

§ 5. Подача на груженыхъ вагоновъ или платформъ со станціи на пути къ Краснымъ амбарамъ производится бесплатно.

§ 6. Къ выгрузкѣ вагоновъ и платформъ, поданныхъ къ магазинамъ и складамъ, можетъ быть приступлено товарополучателемъ не ранѣе соблюденія имъ всѣхъ формальностей, установленныхъ по выдачѣ грузовъ, уплаты всѣхъ причитающихся по онымъ платежей и врученія мѣстному смотрителю выданныхъ товарною станціей ярлыковъ на выпускъ груза, послѣ чего смотритель или его помощникъ, осмотрѣвъ совмѣстно съ получателемъ, грузъ, выдаетъ послѣдній, согласно ст. 86 Общ. Уст., въ распоряженіе владѣльца.

Примѣчаніе. Брезенты и веревки съ поданныхъ для разгрузки платформъ получатель обязанъ снимать своими средствами и охранять ихъ, а равно и щиты изъ ссыльныхъ вагоновъ, впредь до сдачи ихъ агенту дороги.

§ 7. Вагоны и платформы съ грузомъ, поданные на пути къ Краснымъ амбарамъ, выгружаются средствами получателей, при чемъ установленный въ пользу дороги сборъ за выгрузку не взимается, сборы же за станціонные расходы и всѣ прочіе платежи и дополнительные сборы взимаются на общемъ основаніи.

§ 8. Если въ теченіе указаннаго въ § 4 срока не будетъ приступлено къ выгрузкѣ или начатая выгрузка не будетъ окончена, то подвижной составъ, поданный на вѣтвь для разгрузки, убирается на товарную станцію со взысканіемъ съ получателя 3 руб. за простой вагона и 1 р. 20 к. за подачу такового, при чемъ вскрытые вагоны запираются замками дороги или на нихъ налагаются пломбы; убранные съ вѣтвей вагоны разгружаются въ станціонныя помѣщенія средствами дороги, со взысканіемъ за сіе установленной повагонной платы безъ различія, будутъ ли вагоны полные или неполные. При этомъ вагоны, разгрузка которыхъ на вѣтвяхъ была уже начата, выгружаются въ станціонныхъ помѣщеніяхъ съ составленіемъ надлежащаго акта о количествѣ выгруженнаго груза.

Примѣчаніе. Если задержка въ разгрузкѣ вагоновъ на вѣтвяхъ произошла не по винѣ получателя груза, то срокъ выгрузки отдается на все время означенной задержки. Въ семъ случаѣ убранный съ вѣтвей подвижной составъ подается вновь къ магазинамъ и складамъ подъ выгрузку.

§ 9. Если получатели пожелаютъ принимать грузы отъ дороги съ перевѣской, то объ этомъ они должны оговорить въ заявленіяхъ, указанныхъ въ § 3 настоящихъ правилъ; если же перевѣска потребуетъ послѣ подачи вагона къ частнымъ складамъ и магазинамъ, то заявленіе о семъ дѣлается словесно агенту, производящему выдачу груза. Перевѣска въ обоихъ случаяхъ производится подъ наблюденіемъ вѣсовщика отъ дороги средствами получателей на принадлежащихъ грузоозяину и провѣренныхъ дорогою десятичныхъ вѣсахъ, для каковой цѣли получатели, желающіе принимать прибывающіе на ихъ имя грузы по вѣсу, должны пріобрѣсти за свой счетъ десятичные вѣсы и по провѣркѣ ихъ агентомъ дороги хранить таковыя въ особомъ запертomъ помѣщеніи, ключи отъ котораго должны находиться у начальника станціи Рига I тов.; плата за перевѣску не взыскивается только въ тѣхъ случаяхъ, когда при провѣркѣ отправокъ будетъ обнаружена недостача, превышающая установленный процентъ убыли или когда недостача груза произошла по винѣ дороги, подтвержденной установленными актами и протоколами.

§ 10. Если при вскрытіи поданнаго на вѣтвь вагона окажется поврежденіе груза, то вагонъ возвращается на станцію для составленія установленнаго акта о состояніи груза, который засимъ разгружается на станціи.

По разсмотрѣніи этихъ правилъ комиссіями по дѣламъ торговли хлѣбомъ, льномъ и пенькою Биржевой Комитетъ, на основаніи отзыва названныхъ комиссій, 27 Августа за № 909 просилъ начальника Риги-Орловской ж. д. измѣнить означенныя правила слѣдующимъ образомъ :

1) наравнѣ съ телеграфными сообщеніями, которыя имѣютъ быть посланы станціею Двинскъ станціи Ригѣ о прослѣдовавшихъ съ назначеніемъ въ Ригу грузахъ, установить такія-же сообщенія и относительно станціи Псковъ Псково-Рижской ж. д. и

2) не требовать представленія дубликата накладной при измѣненіи адреса груза, какъ это предусмотрено въ § 3 правилъ.

Въ оправданіе послѣдней просьбы Биржевой Комитетъ привелъ то соображеніе, что и понынѣ при заявленіи о подачѣ вагоновъ къ краснымъ амбарамъ представленія дубликатовъ не требовалось и что нынѣшній порядокъ никакихъ недоразумѣній или неудобствъ не вызывалъ. Къ тому-же накладныя на грузы, которые придутъ наканунѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней и которые адресаты пожелаютъ выгружать у красныхъ амбаровъ, въ виду закрытія банковъ, нельзя будетъ представлять.

Грузы-же со станцій, лежащихъ между Ригею и Витебскомъ, получателями вообще не могли-бы быть потребованы къ краснымъ амбарамъ, потому что дубликаты накладныхъ такихъ отправокъ большею частью получаютъ одновременно съ грузомъ, а часто даже послѣ прибытія груза, такъ что по этимъ грузамъ заявлять о подачѣ къ краснымъ амбарамъ вмѣстѣ съ представленіемъ дубликатовъ накладныхъ является невозможнымъ. Если однако, какъ это нынѣ практикуется, о подачѣ вагоновъ къ краснымъ амбарамъ возможно будетъ заявлять безъ представленія дубликата, то получатели могли-бы дѣлать свои заявленія немедленно по полученіи телеграфнаго увѣдомленія отправителя объ отправленіи имъ груза.

б. Перерывы въ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Отражавшіеся крайне вредно на Рижской хлѣбной торговлѣ перерывы въ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1900 г., объ устраненіи которыхъ тщетно ходатайствовала Биржевой Комитетъ (см. торг. арх. изд. 1901 г. стр. 149), происходили также въ 1901 г. Вслѣдствіе жалобъ мѣстныхъ хлѣботорговцевъ — въ рукахъ одной только фирмы напр. имѣлось около 600 квитанцій Самаро-Златоустовской ж. д., отправки по которымъ отъ 2 до 3 мѣсяцевъ должны были ждать очереди своего отправленія — Биржевой Комитетъ обратился 22 марта 1901 г. по телеграфу къ г-ну Министру

Путей Сообщенія съ ходатайствомъ, въ которомъ онъ объяснилъ, что по сіе время еще не прибыли въ Ригу товары, переданные желѣзной дорогѣ уже въ декабрѣ и январѣ мѣсяцахъ и является основательное опасеніе, что они не придутъ къ открытію навигаціи для нарузки за границу, чѣмъ причинены будутъ большіе убытки.

Съ подобнымъ ходатайствомъ по телеграфу Биржевой Комитетъ обратился также къ г-ну Министру Финансовъ.

На Рязано-Уральской желѣзной дорогѣ также происходили промедленія въ отправкѣ и перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, которыя не мало тревожили Рижскую хлѣбную торговлю. Эти-же промедленія и задержки, по мнѣнію хлѣботорговцевъ, вызывались не столько недостаткомъ вагоновъ, сколько недостаточною пропускоспособностью участка Данково-Смоленскъ.

На отправленныя по этому поводу Министру Путей Сообщенія и въ Управленіе Рязано-Уральской желѣзной дороги телеграммы Биржевой Комитетъ получилъ отъ послѣдняго телеграфный отвѣтъ, что съ цѣлью ускоренія отправленія грузовъ, адресованныхъ въ Ригу, управленіемъ Рязано-Уральской ж. д. принимаются экстренныя мѣры для усиленія пропускоспособности Данково-Смоленской линіи на Ригу; устраивается 16 новыхъ развѣздовъ, которые будутъ готовы черезъ 10 дней; съ этого момента всякія нареканія на задержку отправленій на станцію Ригу будутъ прекращаться. —

в. Новые контракты по хлѣбной торговлѣ Балтійскихъ портовъ.

Общество Берлинскихъ торговцевъ хлѣбомъ и естественными произведеніями выработало недавно проектъ новаго хлѣбнаго контракта съ цѣлью введенія его условій какъ руководящихъ при заключеніи съ Балтійскими портами хлѣбныхъ поставокъ. Проектъ этотъ былъ доставленъ на заключеніе отдѣльныхъ хлѣботорговческихъ фирмъ въ Ригѣ ихъ Берлинскими корреспондентами и, заключая въ себѣ многочисленныя отклоненія отъ прежнихъ обычныхъ условій сдѣлокъ, побудилъ хлѣботорговцевъ обсуждать его совмѣстно на засѣданіи отъ 5 іюня 1901 г. Желая по возможности итти на встрѣчу желаніямъ Берлинскихъ торговцевъ, собраніе это рѣшилось согласиться по крайней возможности со всѣми условіями новаго контракта, по нѣкоторымъ предложить несущественныя измѣненія, а лишь немногія совершенно отклонить. За поддержкою и заступничествомъ своихъ интересовъ соединенные хлѣботорговцы обратились въ Биржевой Комитетъ представляя ему свои замѣчанія къ контракту и предложенія объ измѣненіи такового.

Соглашаясь вполнѣ съ отзывомъ и предложеніями Рижскихъ хлѣботорговцевъ Биржевой Комитетъ сообщилъ объ этомъ 13 іюня

1901 г. за № 651 правленію Общества Берлинскихъ хлѣботорговцевъ выражая при томъ свою увѣренность, что, въ виду выказанной Рижскими хлѣботорговцами широкой предупредительности къ желаніямъ Берлинскихъ торговцевъ хлѣбомъ и естественными произведеніями, послѣдніе также не откажутся, при составленіи новой формы контрактовъ принять въ уваженіе справедливыя желанія Рижскихъ хлѣботорговцевъ.

Отзывъ и предложенія Рижскихъ хлѣботорговцевъ имѣютъ слѣдующее содержаніе :

Условія проекта.	Предложенія Рижскихъ торговцевъ.	Мотивы.
1) Количество 2% больше или меньше. Продавецъ имѣть право грузить дальнѣйшіе 3% больше или меньше, по которымъ расчетъ производится по цѣнѣ даннаго дня, выставленнаго на коноссаментѣ.	1) принимается.	
2) . . . и нагружается по натуральному вѣсу не менѣе . . . граммъ на литръ.	2) принимается съ добавленіемъ: „вѣсъ долженъ быть опредѣленъ на $\frac{1}{1}$ литровыхъ вѣсахъ (не меньшихъ).“	
3) Небольшой объемъ образцовъ и способъ обращенія съ ними должны быть приняты во вниманіе.	3) принимается съ добавленіемъ: „также какъ и время, прошедшее съ момента взятія образца изъ партіи; моментомъ взятія образца считается время его отправки.“	
4) Выдача на $\frac{1}{2}$ % меньше натурального вѣса допускается за убыль на пути.	4) Выдача на 1% меньше натурального вѣса допускается за убыль на пути.	Къ измѣненію принятой до сихъ поръ нормы допустительной убыли на пути не имѣется никакого основанія. Норма эта повсюду 1%, въ Бельгіи и Франціи даже больше (1 кило на гекто).
5) Поврежденіи товара на морѣ относятся на счетъ продавца.	5) Поврежденія товара на морѣ относятся на счетъ покупателя.	Условіе это прямо противорѣчить смыслу продажи „сіѣ“ и потому должно быть рѣшительно отклонено.
6) Счетъ долженъ быть уплоченъ при выдачѣ коноссамента и полиса чрезъ . . .	6) Счетъ долженъ быть уплоченъ при предъявленіи и выдачѣ коноссамента и полиса чрезъ . . .	Желательно въ виду большей ясности.
7) Полисы должны быть отъ страховыхъ обществъ, признанныхъ перворазрядными.	7) Полисы должны быть отъ состоятельныхъ въ данное время страховыхъ обществъ.	Достоинство страховыхъ обществъ могло бы давать слишкомъ часто поводъ къ разногласію и происходящимъ отъ того неудобствамъ.

Условія проекта.	Предложенія Рижскихъ торговцевъ.	Мотивы.
8) Въ случаѣ аварии, по сколькоу отъ нея произойдетъ измѣненіе вѣса, предварительный счетъ считается окончательнымъ, но въ такомъ случаѣ продавецъ долженъ вознаградить за недостачу въ размѣрѣ $\frac{1}{3}\%$.	8) Въ случаѣ аварии, по сколькоу отъ нея произойдетъ измѣненіе вѣса, предварительный счетъ считается окончательнымъ.	Имѣющее быть выданнымъ продавцамъ вознагражденіе за недостачу въ размѣрѣ $\frac{1}{2}\%$ должно быть отклонено въ виду примѣчанія къ пункту 5.
9) Всѣ возникающіе изъ этой сдѣлки споры имѣютъ быть рѣшены официальнымъ третейскимъ судомъ . . .	9) Всѣ возникающіе изъ этой сдѣлки споры имѣютъ быть рѣшены официальнымъ третейскимъ судомъ . . ., если не положительно условленъ полюбовный третейскій судъ.	Является неудобнымъ, лишить контрагентовъ возможности, рѣшить возникшія несогласія полюбовнымъ арбитражомъ, если они предпочтутъ таковой.
10) Покупатель обязанъ принять товаръ — также и поврежденный на морѣ — по опредѣляемой таксировкою меньшей цѣнѣ.	10) Покупатель обязанъ принять товаръ по опредѣляемой таксировкою меньшей цѣнѣ.	Такъ какъ всякое поврежденіе товара на морѣ падаетъ на счетъ покупателя и въ виду того, что пороченный на морѣ товаръ не можетъ быть предметомъ арбитража относительно уменьшенной цѣнности, то включеніе словъ „также и поврежденной на морѣ“ — можетъ лишь повести къ неясности.
11) Увѣдомленія о нагрузкѣ должны быть доставляемы покупателямъ своевременно.	11) отклоняется.	Своевременное доставленіе увѣдомленій зависитъ не только отъ одного покупателя, но и отъ аккуратности почтовыхъ сообщеній и другихъ случайностей. Согласіе на это условіе поставило бы цѣнность и дѣйствительность всей сдѣлки въ зависимость отъ случайностей.

Вмѣстѣ съ симъ 13 и 14 іюня за №№ 652, 653 и 666 Рижскій Биржевой Комитетъ обратился въ Биржевые Комитеты Ревельскій, Либавскій и С. Петербургскій и препроводилъ къ нимъ копіи съ проекта контракта, съ отзыва Рижскихъ хлѣботорговцевъ и съ своего отношенія на имя Берлинскаго общества, при чемъ пригласилъ ихъ къ тождественному образу дѣйствія, указывая на то, что подобное общее заявленіе произведетъ должное впечатлѣніе въ Берлинѣ и что быть можетъ этимъ единодушнымъ образомъ дѣйствія въ данномъ случаѣ подготовлена будетъ почва для солидарныхъ дѣйствій въ будущемъ, когда этого потребуетъ защита родной торговли противъ своекорыстной политики заграничныхъ странъ.

Въ отзывахъ своихъ Биржевые Комитеты Ревельскій и Либавскій заявили, что они, вполнѣ присоединяясь къ мнѣнію Рижскаго Комитета,

снеслись и съ своей стороны въ томъ - же смыслѣ съ Обществомъ Берлинскихъ хлѣботорговцевъ; Либавскій Биржевой Комитетъ призналъ еще нужнымъ, требовать включенія въ контрактъ оговорки о состояннн льда и измѣнить постановленія относительно страховыхъ полисовъ въ томъ смыслѣ, что полисы должны быть отъ страховыхъ обществъ, состоятельныхъ въ данное время, за состоятельность которыхъ однако продавецъ не отвѣчаетъ.

Общество Берлинскихъ хлѣботорговцевъ отозвалось 12 ноября, что, по разсмотрѣнн всѣхъ предложеній Биржевого Комитета и вторичномъ обсужденн съ интересентами, оно не можетъ производить въ остзейскихъ контрактахъ другихъ измѣненнй, чѣмъ ниже указано; между тѣмъ напечатаны новые контракты по формѣ А и В, экземпляры которыхъ приложены къ сему отзыву. По отдѣльнымъ требованнямъ Биржевого Комитета Общество Берлинскихъ хлѣботорговцевъ сдѣлало слѣдующн замѣчанн:

къ п. 2) по закону въ германскихъ портахъ опредѣленн натуральнаго вѣса допускается только на литровыхъ вѣсахъ;

къ п. 3) предложенное добавленн является ненужнымъ, такъ какъ безъ сомнѣнн всякнй третейскнй судья приметъ во вниманн промежутокъ времени между совершеннмъ или запечатаннмъ пробъ и исполненнмъ сдѣлки;

къ п. 4) недостача вѣса въ 1% при непродолжительности плаванн отъ Риги является несправедливымъ требованнмъ; $\frac{1}{2}\%$ убыли слѣдуетъ признать вполне достаточнымъ;

къ п. 5) мнѣнн, будто условн это противорѣчитъ смыслу продажи „сif“, неосновательно, такъ какъ условн это позаимствовано изъ Лондонскаго контракта „cye terms“; уже потому слѣдовало-бы вставить въ дѣйстви это условн, что большею частью покупатель не имѣетъ возможности, страховаться отъ поврежденн на морѣ. Между тѣмъ какъ продавцу легко совершить страхованн отъ поврежденн на морѣ чрезъ незначительную приплату къ премн (которую опъ можетъ принять въ расчетъ), почти всѣ страховыя общества отклоняютъ таковую же приплату къ премн со стороны покупателя какъ въ виду незначительности премн, такъ и по тому, что въ большинствѣ случаевъ пароходъ могъ достичь своей цѣли ранѣе чѣмъ покупатель въ состоянн сдѣлать предложенн о страхованн;

къ п. 6) не подлежитъ сомнѣнн, что слова контракта: „при выдачѣ“ могутъ имѣть только то значенн, что уплата производится при предъявленн; принятое выраженн „выдача“ соотвѣтствуетъ вполне Лондонскому выраженн „against surrender“;

къ п. 7) въ этомъ отношенн въ приложенныхъ формулярахъ уже имѣется измѣненн, соотвѣтствующее Лондонскимъ контрактамъ о полисахъ. Предложенное выраженн „отъ состоятельныхъ въ данное время страховыхъ обществъ“ слишкомъ широко;

къ п. 8) требованія $\frac{1}{2}\%$ за убыль при аваріяхъ въ новыхъ формулярахъ болѣе не имѣется;

къ п. 9) полюбовный арбитражъ Берлинскими интересентами безусловно отклоняется; мотивы такового отклоненія приведены въ прилагаемомъ циркулярѣ;

къ п. 10) предложенное по сему пункту требованіе вызвано соображеніями, приведенными въ п. 5;

къ п. 11) и этотъ пунктъ въ новыхъ формулярахъ получили измененное изложеніе и надо полагать теперь болѣе не вызоветъ возраженій; въ Берлинѣ вполнѣ обычно, что увѣдомленіе о состоявшейся нагрузкѣ можетъ быть производимо также чрезъ агента. Наконецъ Берлинское агентство высказало надежду, что послѣ сего обмѣна мнѣній, на основаніи приложенныхъ формуляровъ контрактовъ будетъ развиваться довольно оживленное сообщеніе между обоими рынками.

Коммиссія Биржевого Комитета по хлѣбной торговлѣ опять привлекла Рижскихъ хлѣботорговцевъ къ участию въ разсмотрѣніи вышеприведеннаго отношенія Берлинскаго Общества и новыхъ проектовъ контракта и придя къ тому заключенію, что не оказывается возможнымъ, принять новые контракты также и въ новомъ положеніи, единогласно постановила эти проекты отклонить. Но чтобы не оставить возбужденнаго и неоднократно обсужденнаго вопроса не разрѣшеннымъ, коммиссія въ представленномъ Биржевому Комитету отзывѣ своемъ высказала, что мѣстные хлѣботорговцы рѣшились, отъ себя уже составить новые контракты, по которымъ они согласны совершать сдѣлки съ Германією и съ Скандинавскими государствами, при чемъ надѣются на одобреніе этихъ проектовъ и остальными портами Балтійскаго моря т. е. Петербургомъ, Ревелемъ и Ливавою. Проектъ контракта согласованъ съ взглядами Рижскаго Биржевого Комитета, изложенными въ отзывѣ его на имя правленія Общества Берлинскихъ хлѣботорговцевъ и въ его сообщеніяхъ на имя Петербургскаго, Ревельскаго и Ливавскаго Биржевыхъ Комитетовъ. Лишь въ одномъ отношеніи мѣстные хлѣботорговцы нашли возможнымъ, сдѣлать дальнѣйшую уступку соглашаясь на уменьшеніе нормы допустительной убыли натурального вѣса дорогою отъ 1% до $\frac{1}{2}\%$, при чемъ мѣстные хлѣботорговцы надѣются, что и остальные Биржевые Комитеты признаютъ возможнымъ согласиться на эту уступку, такъ какъ принципъ продажи „cif“, имѣющій быть сохраненнымъ, этою уступкою не нарушенъ. Указаніе на состояніе льда, внесенное въ проектъ контракта, составлено примѣнительно къ условіямъ Рижскаго порта; но, какъ разумѣется само собою, каждому Биржевому Комитету должно быть предоставлено, дать сему условію такую редакцію, которая наиболѣе обезпечивала-бы интересы даннаго порта. Ревельскій Биржевой Комитетъ высказалъ въ своемъ заключеніи отъ

28 іюня 1901 г. за № 247 желаніе, чтобы въ обозначеніи качества хлѣба исключено было слово „сухой“, такъ какъ степень сухости достаточно опредѣлена обозначеніемъ натурального вѣса хлѣба. Это предложеніе обсуждалось мѣстными хлѣботорговцами, но при всемъ желаніи его поддержать, они отъ этого отказались, такъ какъ явилось опасеніе, что въ такомъ случаѣ принятіе этихъ контрактовъ покупателями встрѣтитъ еще больше затрудненій, каковыхъ и безъ того слѣдуетъ ожидать. Мѣстные хлѣботорговцы того мнѣнія, что въ виду существовавшего по сіе время обозначенія качества хлѣба выраженіями „хорошъ, здоровъ, сухой“ предполагаемое обозначеніе „здоровъ, сухой“ является значительнымъ улучшеніемъ, которымъ слѣдуетъ довольствоваться. Будетъ всегда возможно въ такіе годы, когда хлѣбъ окажется менѣе сухимъ обозначать степень сухости особымъ договоромъ, какъ напр. „сухой, соотвѣтственно сухости урожая сего года“ и т. п.

Биржевой Комитетъ опять сообщилъ свою переписку Берлинскому Обществу хлѣботорговцевъ, а заключеніе своей комиссіи съ выработанными ею проектами новыхъ контрактовъ 17 и 18 декабря 1901 г. за №№ 1324, 1325 и 1335 Биржевымъ Комитетамъ Либавскому, Ревельскому и С. Петербургскому, прося сообщить ему отзывъ о томъ, находятъ ли они возможнымъ, принять къ руководству означенные контракты съ тѣмъ, чтобы въ будущемъ подлежащіе контракты заключались на изложенныхъ въ нихъ основаніяхъ; къ сему Биржевой Комитетъ присовокушилъ, что, въ случаѣ желанія измѣненій того или другого пункта, Рижскіе хлѣботорговцы охотно согласятся на обсужденіе ихъ.

До заключенія сего отчета отвѣта со стороны названныхъ Биржевыхъ Комитетовъ не поступило.

г. Учрежденіе акціонернаго общества для гарантіи количества и качества вывозимаго хлѣба.

Отдѣлъ Торговли Министерства Финансовъ сообщилъ 28 февраля 1901 г. за № 1461 Биржевому Комитету, что въ Министерство Финансовъ представленъ проектъ учрежденія акціонернаго общества для содѣйствія вывозу рускаго хлѣба за границу путемъ установленія контроля за количествомъ, а по возможности и качествомъ отираваемыхъ партій зерна, съ тѣмъ, что общество, организуя такой контроль, какъ въ нашихъ, такъ и иностранныхъ портахъ, принимаетъ на себя, за условленную плату, полную отвѣтственность за вѣсъ поручаемаго ему хлѣба, а въ извѣстныхъ случаяхъ и за его качество.

Сообщая изложенное, Отдѣлъ Торговли просилъ Биржевой Комитетъ о сообщеніи ему своего отзыва относительно того, представляется ли вообще, въ интересахъ отпускной хлѣбной торговли даннаго порта,

желательнымъ учрежденіе подобнаго контроля за экспортируемымъ зерномъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, допустима-ли передача настоящаго дѣла въ руки частнаго предпріятія, и если допустима, то въ какой мѣрѣ являлась-бы, по мнѣнію Комитета, соотвѣтственною для сего предпріятія акціонерная форма.

На основаніи отзыва своей комиссіи по хлѣбной торговлѣ Биржевой Комитетъ 16 Апрѣля за № 428 донесъ, что, по его мнѣнію, съ теоретической точки зрѣнія, акціонерное предпріятіе, организованное на артельныхъ началахъ, которое поставляетъ себѣ задачей, въ родѣ страхового общества, предохранить экспортера или на грузчика хлѣба отъ убытковъ и отвѣчать за выгрузку въ порту назначенія всего нагруженнаго въ корабль количества, производя при томъ для своего собственнаго обезпеченія контроль надъ нагрузкою и выгрузкою товара, — должно быть признано учрежденіемъ полезнымъ для торговли и способствующимъ ей. Непремѣнное условіе конечно, чтобы общество располагало достаточно большимъ капиталомъ и чтобы при иностранныхъ обществахъ капиталъ этотъ былъ совершенно обезпеченъ для операций въ Россіи. Но сему, по мнѣнію Комитета, не имѣется основанія отказать подобному предпріятію въ утвержденіи и въ разрѣшеніи ему производства подлежащихъ операций, которыя однако, какъ разумѣется само собою, могутъ быть только факультативными для купечества, при чемъ пользованіе услугами означеннаго предпріятія обусловливалось-бы тѣми выгодами, которыя каждый для себя отъ нихъ ожидаетъ.

Въ проведеніи же подобной организаціи на практикѣ и въ прибыльности и возможности существованія подобнаго предпріятія Биржевой Комитетъ долженъ однако сомнѣваться.

Контроль надъ количествомъ товара и отвѣтственность за таковое могли-бы распространиться лишь на нагрузку хлѣба въ корабль и на выдачу его въ портъ назначенія. Чтобы не наноситъ слишкомъ чувствительнаго ущерба уже безъ того обремененной накладными расходами хлѣбной торговлѣ взимаемая помянутымъ предпріятіемъ плата должна быть очень умѣренная, между тѣмъ какъ съ другой стороны въ видахъ надлежащей скорой отправки корабля производство контроля требуетъ сравнительно многочисленнаго штата служащихъ.

Контроль надъ качествомъ хлѣба и гарантію за таковое Биржевой Комитетъ считаетъ безусловно неосуществимыми на практикѣ, такъ какъ операціи эти слишкомъ сложны и сопряжены съ слишкомъ большимъ рискомъ. Общество наприм. никогда не было-бы въ состояніи принять на себя отвѣтственность за согласную съ контрактомъ сдачу хлѣба, закупленнаго по образцамъ.

О дальнѣйшей судьбѣ настоящаго проекта Биржевой Комитетъ свѣдѣній не имѣетъ.

д. Предъявленіе претензій скупщиками накладныхъ по хлѣбнымъ грузамъ.

Управленіе Риги-Орловской желѣзной дороги обратилось 26 Марта 1901 г. за № 7202 въ Рижскій Биржевой Комитетъ съ отношеніемъ слѣдующаго содержания :

„Въ послѣднее время неоднократно уже обнаруживаемы были случаи, что владѣльцы подаваемыхъ къ элеватору хлѣбныхъ грузовъ продаютъ накладныя скупщикамъ, которые начинаютъ предъявлять къ дорогѣ претензій и судебныя иски о просрочкѣ будто-бы въ доставкѣ подаваемыхъ къ элеватору грузовъ основываясь на томъ, что нѣкоторые изъ грузовъ поданы были къ элеватору по истеченіи установленныхъ на доставку сроковъ, хотя фактически на ст. Ригу прибыли вполнѣ своевременно.

Принимая во вниманіе, что хлѣбные грузы въ элеваторъ вовсе не адресуются и такимъ образомъ договоръ перевозки заключается на доставку груза отъ станціи отправленія собственно до ст. Рига, что заявленія о подачѣ хлѣбныхъ грузовъ къ элеватору подаются получателями уже впослѣдствіи, а потому замедленіе въ подачѣ можетъ относиться лишь къ доставкѣ груза отъ Риги до элеватора, за которую дорога получаетъ всего лишь 1 р. 88 к. съ вагона, и слѣдовательно предъявленіе къ дорогѣ требованій объ уплатѣ за просрочку по расчету отъ станціи отправленія до Риги, тогда какъ означенныя грузы прибыли въ Ригу фактически безъ просрочки, представляется совершенно неправильнымъ, имѣю честь покорнѣйше просить Биржевой Комитетъ увѣдомить меня, какія онъ съ своей стороны призналъ-бы возможнымъ принять мѣры къ устраненію подобныхъ неправильныхъ требованій скупщиковъ накладныхъ, такъ какъ въ случаѣ неблагопріятнаго рѣшенія подобнаго рода исковъ въ судѣ, я вынужденъ буду сдѣлать распоряженіе о подачѣ грузовъ къ элеватору не иначе какъ при новыхъ накладныхъ, что конечно вызоветъ только нежелательное замедленіе въ подачѣ хлѣбныхъ грузовъ къ элеватору, въ ущербъ ихъ владѣльцевъ, но освободить за то дорогу отъ предъявленія къ ней фиктивныхъ исковъ со стороны скупщиковъ накладныхъ.“

На основаніи отзыва своей Коммиссіи по хлѣбной торговлѣ, привлечшей къ участию въ обсужденіи сего вопроса, также завѣдывающаго желѣзнодорожнымъ отдѣломъ Комитета, г. Фризендорфа, Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 16 Мая 1901 г. за № 553, что онъ, по всестороннемъ обсужденіи вопроса, не могъ найти никакого средства, которымъ было-бы возможно заставить хлѣботорговцевъ не продавать своихъ накладныхъ третьимъ лицамъ и послѣднихъ не предъявлять претензій о просрочкахъ въ доставкѣ грузовъ.

Продажу накладныхъ, какъ основанную на гражданскомъ законѣ, едва-ли возможно прекратить и сдѣлаемый претендателями

разсчетъ срока доставки грузовъ, подаваемымъ къ элеватору до времени подачи груза подъ выгрузку вызванъ правилами, изложенными по § 8^б правилъ о срокахъ доставки грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ однако обратить вниманіе управленія дороги на возможность условиться съ Управленіемъ Рижскаго элеватора о дополненіи правилъ выдачи хлѣбныхъ грузовъ на вѣтви у Рижскаго городского элеватора новымъ пунктомъ, въ которомъ оговаривалось-бы, что по хлѣбнымъ грузамъ, подаваемымъ подъ выгрузку къ элеватору срокъ доставки отъ станціи отправленія рассчитывается лишь до станціи Рига I, и что время доставки груза отъ ст. Рига I до элеватора, которое слѣдовало-бы разъ на всегда нормировать, прибавляется къ сроку доставки до ст. Рига I.

Дальнѣйшихъ сношеній по сему дѣлу до окончанія сего отчета не состоялось.

е. Преобразованіе хлѣбной торговли.

Въ годовыхъ отчетахъ Рижскаго торговаго архива указанъ путь, по которому слѣдовало правительству въ вопросѣ о преобразованіи хлѣбной торговли, не достигнувъ однако результата, что нисколько не покажется удивительнымъ если вспомнить, какіе разнообразные интересы замѣшаны при разрѣшеніи этого вопроса и какія представляются при разрѣшеніи его огромныя затрудненія.

И 1901 годъ составляетъ часть этого пути, такъ какъ вопросъ объ организаціи хлѣбной торговли, послѣ долгаго перерыва былъ снова поднятъ правительствомъ. Но порученію Министра Управляющій Отдѣломъ торговли Дѣйств. Ст. Сов. В. И. Михневичъ посѣтилъ всѣ важнѣйшіе хлѣбные центры Имперіи, чтобъ ознакомиться на мѣстѣ съ существующими условіями, желаніями и недостатками хлѣбной торговли. Въ Ригу Управляющій Отдѣломъ прибылъ 8 Сентября. Тотчасъ по пріѣздѣ онъ посѣтилъ, въ сопровожденіи предсѣдателя делегаціи по хлѣбной торговлѣ вице-консула Ларсена контору хлѣбнаго контролера, гдѣ онъ ознакомился съ способомъ контроллированія и анализа хлѣба. Съ этою же цѣлью онъ отправился затѣмъ на корабль грузившій хлѣбъ. Изъ словъ его оказывалось, что Министертво Финансовъ предполагаетъ издать цѣлый рядъ постановленій для улучшенія вывозной торговли хлѣбомъ, особенно же выработать правила для предупрежденія подмѣсей къ хлѣбу свыше допускаемаго нормальнаго процента. Во время пребыванія Правителя дѣлъ Н. Э. Крамера въ декабрѣ въ Петербургѣ, Управляющій Отдѣломъ торговли далъ ему возможность ознакомиться съ только что выработаннымъ положеніемъ касательно надзора за вывозомъ хлѣба, каковое положеніе должно, въ ближайшемъ будущемъ, быть прислано Биржевому Комитету на заключеніе. Правительство предполагаетъ, чтобы поднять за-границей

довѣріе къ русскому хлѣбу, ввести общій хлѣбный контроль и хлѣбный анализъ въ портовыхъ городахъ, ввести при Биржевыхъ Комитетахъ регистратуру вывезеннаго подмѣшаннаго хлѣба и систему поручительства, съ другой же стороны оградить по возможности русскихъ торговцевъ отъ произвола при заграничномъ арбитражѣ участіемъ въ послѣднемъ русскихъ агентовъ.

Положеніе это до конца года Биржевымъ Комитетомъ не получено.

ж. Обзоръ состоянія междунагоднаго хлѣбнаго рынка.

19 іюня 1901 г. За № 3323 Биржевой Комитетъ получилъ слѣдующее предложеніе Отдѣла Торговли Министерства Финансовъ :

„По установившемуся порядку Отдѣломъ Торговли по выясненіи предварительныхъ результатовъ урожая въ Россіи и иностранныхъ государствахъ, составляется для Господина Министра Финансовъ обзоръ состоянія междунагоднаго хлѣбнаго рынка, вѣроятныхъ условій снабженія его зерномъ изъ различныхъ хлѣбопроизводящихъ странъ и предстоящаго участія Россіи въ оборотахъ этого рынка.

Для исполненія этой работы Отдѣлу Торговли необходимо имѣть, между прочимъ, подробныя данныя о ходѣ торговли въ главнѣйшихъ хлѣбородныхъ районахъ, отирающихъ зерно на вывозъ.

Въ виду сего Отдѣлъ Торговли покорнѣйше проситъ Биржевой Комитетъ о сообщеніи ему къ сроку не позже 1 сентября с. г. слѣдующихъ данныхъ :

1) предварительныя свѣдѣнія о сборѣ главнѣйшихъ хлѣбовъ (пшеницы, ржи, ячмени, если можно овса) въ районѣ, тяготеющемъ къ Рижскому порту, хотя-бы безъ цифровыхъ данныхъ, а въ видѣ лишь качественной оцѣнки урожая текущаго года сравнительно съ итогами его въ прошломъ году.

2) запасы хлѣбовъ въ Ригѣ и въ другихъ болѣе значительныхъ пунктахъ на мѣстахъ закупки хлѣба къ 1-му августа с. г. сравнительно съ предшествующимъ годомъ и также, хотя-бы въ видѣ общей характеристики, показывающей, насколько ихъ наличіе позволяетъ судить о будущемъ предложеніи зерна на рынкѣ, и

3) настроеніе Рижскаго хлѣбнаго рынка (относя сюда и весь тяготеющій къ нему районъ), ожидаемое движеніе хлѣбныхъ цѣнъ и всѣ другія условія хозяйственныя и торговыя, могущія вліять на ходъ экспорта и на его размѣры.

Выборъ, группировка и оцѣнка этихъ послѣднихъ свѣдѣній вполнѣ предоставляется усмотрѣнію Биржевого Комитета и для Отдѣла важно имѣть лишь указаніе относительно того, какъ учитываются компетентными кругами Рижскаго хлѣботорговаго купечества всѣ главнѣйшіе факторы, опредѣляющіе участіе Россіи на между-

народномъ хлѣбномъ рынкѣ и ея валовую выручку отъ продажи хлѣба за границу въ предстоящемъ сельскохозяйственномъ году.“

На основаніи чрезвычайно обстоятельнаго заключенія своей делегаціи по хлѣбной торговлѣ Биржевой Комитетъ представилъ 30 Августа 1901 г. за № 921 Отдѣлу Торговли помѣщенные ниже отвѣты на поставленные вопросы, при чемъ онъ въ концѣ замѣтилъ, что приведенныя числа не совсѣмъ точны. Указано было также на то, что цифровыя данныя о состояніи хлѣбовъ и о количествѣ собраннаго въ 1901 г. хлѣба не могутъ быть приведены, отчасти потому что таковыхъ для многихъ странъ совершенно не достаетъ, частью же, если они и имѣются для отдѣльныхъ государствъ, то основываются на расчетахъ, вѣрность которыхъ болѣе или менѣе сомнительна.

Уже рано въ этомъ году виды на урожай стали вліять на хлѣбный рынокъ. Въ нѣкоторыхъ частяхъ Европы уже въ началѣ весны состояніе полей было таково, что на хорошій урожай надѣяться было нельзя, а условія, при которыхъ позднѣе развивались посѣвы, подавали временами поводъ къ самымъ серьезнымъ опасеніямъ. Если эти опасенія оказались по отношенію къ нѣкоторымъ странамъ и мѣстностямъ преувеличенными, то въ настоящее время можно признать за фактъ то, что въ двухъ болѣе всего потребляющихъ хлѣбъ государствахъ, Германіи и Франціи, сборъ пшеницы былъ очень плохой, и что урожай ржи въ обширныхъ областяхъ Германіи и въ отдѣльныхъ частяхъ скандинавскихъ государствъ былъ неудовлетворительный. Также и урожай яровыхъ хлѣбовъ заставляеть мѣстами многого желать, хотя ихъ неудовлетворительность имѣеть гораздо менѣе значенія чѣмъ неудовлетворительность состоянія озимыхъ.

Въ Россіи урожай чрезвычайно различенъ. Между тѣмъ какъ южныя и югозападныя губерніи имѣли хорошій сборъ пшеницы и ржи, обширнымъ областямъ средней и восточной Россіи приходится считаться съ недостаточнымъ урожаемъ, нѣкоторымъ даже съ неурожаемъ названныхъ хлѣбовъ. Еще болѣе неблагоприятнымъ является результатъ сбора овса и ячменя, о неудовлетворительности котораго сообщается относительно всей западной, средней и восточной Россіи.

Что касается виѣвропейскихъ государствъ, то лишь изъ Сѣверной Америки сообщаются заслуживающія вниманія свѣдѣнія объ урожаяхъ.

Сборъ пшеницы тамъ чрезвычайно хорошій, между тѣмъ какъ маиса ожидается только около 60% прошлогдняго урожая, а рожь и овесъ дали приблизительно нормальные результаты. Въ остальныхъ виѣвропейскихъ странахъ урожай былъ вѣроятно нормальный.

Какъ уже сказано виды на урожай нынѣшняго года оказывали уже рано свое вліяніе на ходъ хлѣбной торговли. Плохіе виды на урожай въ Германіи вызвали весной, благодаря къ тому же значительному спросу, оживленную спекуляцію, выразившуюся большими закупками ржи и пшеницы на поставку въ теченіе лѣтнихъ и начала

осеннихъ мѣсяцевъ. Этотъ оживленный спросъ по сколько онъ касался ржи былъ удовлетворенъ Россіей, благодаря хорошему прошлогоднему урожаю безъ значительнаго повышенія цѣпъ, между тѣмъ какъ сѣверная Америка, подъ впечатлѣніемъ своихъ надеждъ на хороній урожай, охотно воспользовалась случаемъ сбыть свои лишніе запасы пшеницы. Какъ долго продолжалась бы въ Германіи охота покупать, еслибъ не наступили непредвидѣнные обстоятельства, трудно сказать. Эти непредвидѣнные обстоятельства заключались въ разившемся финансовомъ кризисѣ, и вытекающихъ изъ него для торговаго міра бѣдствій и имѣли послѣдствіемъ то, что не только было приостановлено дальнѣйшее приобрѣтеніе хлѣба, но и должна была быть предпринята реализація, такъ что въ іюнѣ мѣсяцѣ на нѣмецкихъ рынкахъ цѣны пошли назадъ, не смотря на очень плохіе виды на урожай. Улучшенія условій сбыта зернового хлѣба не наступило и позднѣе, не смотря на то, что состояніе погоды лѣтомъ вызвало ухудшеніе хорошихъ до тѣхъ поръ видовъ на урожай въ Россіи и уменьшеніе слишкомъ сангвинистическихъ надеждъ сѣверной Америки. Сдѣлки съ кормовыми хлѣбами (овсомъ и ячменемъ) совершались въ первой половинѣ года спокойно безъ большихъ колебаній въ цѣнѣ. Только съ началомъ второй половины года утвердилось болѣе твердое настроеніе подъ вліяніемъ непрерывнаго повышенія цѣпъ на маисъ и неблагоприятныхъ видовъ на русскій урожай, и въ цѣнахъ произошло повышеніе, остановившееся лишь въ послѣдніе дни.

Что касается предполагаемаго хода хлѣбной торговли и возможности снабженія европейскихъ потребляющихъ странъ хлѣбомъ въ предстоящемъ сельско-хозяйственномъ году, то согласно приведеннымъ условіямъ слѣдуетъ предположить :

- 1) что спросъ на ввозъ зерноваго хлѣба будетъ значителенъ.
- 2) что таковой спросъ однако будетъ удовлетворенъ безъ затрудненія и безъ необходимости значительнаго повышенія цѣпъ,
- 3) что потребность ввоза овса и ячменя, въ виду меньшаго урожая американскаго маиса будетъ больше обыкновеннаго, и
- 4) что удовлетвореніе спроса на нихъ въ концѣ концовъ вызоветъ вѣроятно повышеніе цѣпъ.

Въ снабженіи рынка рожью, Россія останется въ наступающемъ году, какъ и въ прошломъ, главнымъ факторомъ, но только по видимому поставка главнаго количества ея останется за черноморскими портами. Эти порты уже и теперь въ состояніи не смотря на подавленное настроеніе цѣпъ продавать съ выгодой рожь въ западную Европу, между тѣмъ какъ въ Прибалтійскіе порты изъ тяготящихся къ нимъ раіоновъ до сихъ поръ не было привезено ни новой ржи, ни старой изъ весьма значительныхъ еще, какъ слышно, запасовъ во внутреннихъ губерніяхъ.

Въ удовлетвореніи спроса на пшеницу примуть участіе, на ряду съ другими занимающимися отпускною торговлею странами, Америка и Россія, въ качествѣ главныхъ поставщиковъ. Изъ русскихъ портовъ прибалтійскіе относительно отпуска пшеницы едва-ли могутъ быть приняты во вниманіе, т. к. снабжающія ихъ мѣстности имѣли неудовлетворительный урожай пшеницы; тѣмъ оживленіе вѣроятно будетъ отпускъ пшеницы изъ южныхъ портовъ.

Между тѣмъ какъ Америка въ послѣдніе пять лѣтъ стремилась стать опаснымъ конкурентомъ Россіи на западноевропейскихъ рынкахъ по торговлѣ овсомъ, есть основаніе предположить, что эта конкуренція въ наступающемъ году значительно уменьшится, такъ какъ отпускъ изъ Америки кормовыхъ хлѣбовъ долженъ по необходимости быть значительно сокращенъ. Изъ сожалѣнію урожай въ Россіи овса не такъ великъ, чтобъ онъ могъ удовлетворить значительнымъ требованіямъ изъ заграницы. Тѣмъ вѣроятнѣе однако, что Россія найдетъ выгодный сбытъ для своего поступающаго въ вывозъ овса.

То же можно сказать и относительно ячменя.

Какъ въ нормальные года вывозъ овса будетъ вѣроятно совершаться, соотвѣтственно географическому положенію производящихъ раіоновъ, главнымъ образомъ черезъ прибалтійскіе порты, а вывозъ ячменя черезъ черноморскіе.

Какъ на важнаго фактора способнаго облегчить снабженіе хлѣбныхъ рынковъ слѣдуетъ указать на то обстоятельство, что судовыя перевозныя средства имѣются теперь въ изобиліи и за дешевую цѣну и вѣроятно на долго будутъ имѣться къ услугамъ.

Запасы хлѣбовъ въ Ригѣ составляли 15 Августа.

	Пшеницы.	Ржи.	Овса.	Ячменя.
1900.	100	450	100	100
1901.	375	350	300	200 вагоновъ

считая каждый вагонъ въ 750 пудовъ.

65. Торговля льномъ и пенькою.

Относительно упорядоченія торговли пенькою Биржевой Комитетъ получилъ слѣдующее предложеніе Отдѣла Торговли Министерства Финансовъ отъ 12 февраля 1901 г. за № 1030:

„За послѣднее время постуиилъ въ Министерство Финансовъ отъ импортеровъ пеньки и кориорацій прядильщиковъ заграницей рядъ жалобъ на серіозныя злоупотребленія въ торговлѣ русской пенькой, повлекшія за собою даже сокращеніе ввоза ея въ нѣкоторыя государста.

Обращая вниманіе на злоупотребленія эти, иностранныя фирмы ходатайствуютъ передъ Русскимъ Правительствомъ объ установленіи

въ Россіи официальной браковки и классификаціи пеньки, съ распространіемъ на торговлю ею закона, изданнаго 12 апрѣля 1899 года для сдѣлокъ со льномъ.

Предварительно направленія этого дѣла въ установленномъ порядкѣ, Отдѣлъ Торговли, препровождая при семъ копію Высочайше утвержденнаго мнѣнія Государственнаго Совѣта о нѣкоторыхъ мѣрахъ къ упорядоченію торговли льномъ, покорнѣйше проситъ Биржевой Комитетъ сообщить въ возможно непродолжительномъ времени подробныя свѣдѣнія о томъ, какъ отразилось на торговлѣ нашимъ льномъ примѣненіе закона отъ 12 апрѣля 1899 г. и не требуется-ли, при настоящихъ условіяхъ торговли, какихъ-либо въ немъ измѣненій, а равно насколько представляется вообще, по мнѣнію Комитета, возможнымъ и полезнымъ распространеніе дѣйствія сего закона и на торговлю пенькою.“

Высочайше утвержденное 12 апрѣля 1899 года мнѣніе Государственнаго Совѣта о нѣкоторыхъ мѣрахъ къ упорядоченію торговли льномъ гласитъ такъ :

I. „Въ измѣненіе и дополненіе подлежащихъ узаконеній постановить :

1) Относительно обрабаемаго въ продажу внутри Имперіи и за границу льна соблюдаются слѣдующія правила (ст. 2—5).

2) Ленъ не долженъ содержать примѣси отбросовъ или иныхъ постороннихъ веществъ и не долженъ быть подмоченъ для искусственнаго увеличенія его вѣса.

3) Связки (куклы, пудки) льна должны вѣсить не болѣе двадцати фунтовъ и состоять изъ волокна однородныхъ качества и обработки.

4) Связки льна составляются по длинѣ волокна, безъ головокъ, и обвязываются только однимъ крутцомъ, на первой ихъ трети, такъ чтобы концы волокна висѣли свободно по обѣ стороны крутца и чтобы самое волокно могло быть осмотрѣно безъ развязыванія связокъ.

5) Крутецъ, которымъ обвязывается связка, долженъ быть льняной.

II. Уставъ о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями, дополнить слѣдующимъ правиломъ :

За продажу, приготовленіе или храненіе для продажи льна, содержащаго примѣси отбросовъ или иныхъ постороннихъ веществъ или же подмоченнаго для искусственнаго увеличенія вѣса волокна, виновные въ томъ торговцы подвергаются : аресту не свыше одного мѣсяца или денежному взысканію, въ размѣрѣ не свыше ста рублей.

За несоблюденіе прочихъ, установленныхъ Отд. I, правилъ, виновные въ томъ торговцы подвергаются денежному взысканію, въ размѣрѣ не свыше ста рублей.

III. Означенныя въ Отд. I и II постановленія ввести въ дѣйствіе съ 1 сентября 1899 г., предоставивъ Министру Финансовъ при-

нять, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, зависящія мѣры къ заблаговременному и возможно большому оглашенію настоящаго узаконенія какъ въ Россіи, такъ и за границею.“

По этому поводу Биржевой Комитетъ вошелъ въ Отдѣлъ Торговли Министерства Финансовъ съ слѣдующимъ представленіемъ отъ 7 апрѣля 1901 г. за № 400:

„Ходатайства иностранныхъ фирмъ о распространеніи на торговлю пенькою закона, изданнаго 12 апрѣля 1899 г. для сдѣлокъ со льномъ въ виду серьезныхъ злоупотребленій въ вышеупомянутой торговлѣ, послужили основаніемъ къ запросу отъ 12 февраля с. г. о томъ, какъ отразилось на торговлѣ нашимъ льномъ примѣненіе закона отъ 12 апрѣля 1899 г., не требуется ли при настоящихъ условіяхъ торговли, какихъ либо въ немъ измѣненій, а равно насколько представляется вообще, по мнѣнію Комитета, возможнымъ и полезнымъ распространеніе закона 12 апрѣля 1899 г. на торговлю пенькою.

Чтобъ имѣть возможность отвѣтить на вопросъ, какимъ образомъ могли бы быть прекращены злоупотребленія, ставшія обыкновенными въ торговлѣ русской пенькой, необходимо войти въ разсмотрѣніе причинъ, подавшихъ поводъ ко многимъ злоупотребленіямъ и дать краткое описаніе того положенія, въ которомъ находится въ настоящее время торговля пенькой.

Экспортныя таблицы показываютъ слѣдующія цифры:

Рига и Либавъ (морская граница)	Сухопутная граница.
1898 505,638 пуд.	1898 1,686,000 пуд.
1899 549,986 „	1899 1,605,000 „
1900 536,057 „	1900 1,632,000 „

каковыя цифры въ среднемъ даютъ:

Рига и Либавъ, то есть морская граница приб. $\frac{1}{4}$ всего экспорта,
а сухопутная граница „ $\frac{3}{4}$ „ „

Между тѣмъ на дѣлѣ экспортныя цифры относительно сухопутной границы не выражаютъ прямо сдѣлокъ русскихъ экспортеровъ съ потребителями, такъ какъ пенька большею частью ($\frac{9}{10}$) идетъ въ Кенигсбергъ, откуда продается далѣе Кенигсбергскими экспортерами въ мѣстности сбыта.

Этимъ то Кенигсбергскимъ экспортерамъ, большею частію евреямъ, русская торговля пенькою обязана своей дурною славою у заграничныхъ потребителей, такъ какъ эти экспортеры постоянно сбиваютъ цѣну русскимъ торговымъ домамъ и другъ другу. Послѣдствіемъ этого является то, что они не въ состояніи платить рыночныхъ цѣнъ и, чтобъ не работать въ убытокъ, должны закупать ниже рыночныхъ цѣнъ, за то и не обращаютъ вниманія ни на достаточную обработку пеньки, ни на фальсификаціи (какъ то подмоченный товаръ, примѣси и т. п.), что съ теченіемъ времени побудило многихъ

русскихъ торговцевъ обрабатывающихъ пеньку, вообще работать на обманъ.

Значительная доля вины падаетъ и на самихъ потребителей, которые, не смотря на неоднократный плохой опытъ, даютъ себя соблазнить дешевыми цѣнами и покупаютъ русскую пеньку въ Кенигсбергѣ, при чемъ почти ни одинъ грузъ не сдается безъ вычетовъ и ирядильщикъ или канатчикъ постоянно попадаютъ, т. к. пенька не годится для той цѣли, для которой она предназначалась.

Отъ недобросовѣстной конкуренціи въ Кенигсбергѣ страдаетъ не только торговля Риги, но и торговля пенькой въ внутреннихъ губерніяхъ, потому что самыя большія заграничныя фабрики, чтобъ себя оградить, уже нѣсколько лѣтъ какъ начали покупать пеньку — сырецъ; вывозъ ея уже теперь составляетъ около 500,000 пуд., чѣмъ отнимается работа у трепачей. Послѣднее тѣмъ болѣе жаль, что трепачи лишаются работы, выпадающей главнымъ образомъ на зимніе мѣсяцы, когда сельскихъ работъ нѣтъ и дающей около 150,000 руб. заработной платы.

Если послѣ приведенныхъ объясненій, разсмотрѣть вопросъ, поведетъ ли распространеніе закона отъ 12 апрѣля 1899 г. объ упорядоченіи торговли льномъ на торговлю пенькою къ устраненію недостатковъ въ ней, то по имѣющемуся до сихъ поръ опыту въ сдѣлкахъ со льномъ это сомнительно, такъ какъ законъ соблюдается лишь по наружности. Связки льна правда обвязываются крутцомъ, но послѣдній лишь въ рѣдкихъ случаяхъ состоитъ изъ того-же льна. Обработка такъ же плоха какъ и была и точно также встрѣчаются примѣси пакли и др. Слѣдуетъ однако принять во вниманіе, что со времени опубликованія закона, оживленный спросъ на ленъ постоянно повышалъ цѣны.

Вышеприведенный законъ въ примѣненіи къ торговлѣ пенькой слѣдовало бы изложить такъ:

- 1) Пенька должна быть вся чисто обработана, головка должна быть очищена отъ лапъ.
- 2) Пенька не должна заключать примѣсей пакли или отбросовъ.
- 3) Крутцы должны быть сдѣланы изъ пеньки и не должны быть длиннѣе одной четверти длины связки пеньки.

Биржевой Комитетъ считаетъ однако долгомъ замѣтить, что по его мнѣнію, чтобы такой законъ вообще принесъ пользу, слѣдуетъ ввести высокій штрафъ или даже, въ иныхъ случаяхъ, лишеніе права торговли для перекупщиковъ, потому что небольшой штрафъ мало имѣетъ значенія, если принять во вниманіе, что крестьянинъ самъ не обрабатываетъ сырца, а передаетъ скупщику, который обрабатываетъ сырецъ и продаетъ его экспортерамъ, при чемъ наименьшее количество поступающее въ продажу составляетъ грузъ одного вагона. Дойдетъ ли дѣло до примѣненія сего закона — вопросъ иной, ибо

купецъ изъ внутреннихъ губерній Имперіи, когда онъ nosылаетъ плохой товаръ, скорѣе соглашается на вычетъ, чѣмъ дать жаловаться на себя въ судъ; съ другой стороны п экспортеръ, вслѣдствіе положенія рынка, конкуренціи или личныхъ отношеній не найдетъ удобнымъ прибѣгать къ такой крутой мѣрѣ, какъ жалоба въ судъ.

Что касается въ частности Риги, то Рижскіе экспортеры всегда заботились о поддержаніи по возможности доброй славы Рижскаго товара, при чемъ пенька, если оказывается плохой работы, перерабатывается въ Ригѣ, крутцы обрѣзаются, примѣси удаляются и пенька, если нужно, просушивается, такъ что довѣріе потребителей не поколеблено, что лучше всего видно изъ того, что трассированные векселя Рижскихъ экспортеровъ принимаются въ обмѣнъ документовъ, между тѣмъ какъ отъ Кеннгсбергскихъ экспортеровъ они принимаются лишь по полученіи и осмотрѣ товара.“

Вопросъ касающійся торговли льномъ и имѣющій принципиальное значеніе послужилъ предметомъ слѣдующаго отношенія начальника управленія Риги-Орловской желѣзной дороги отъ 6 ноября 1901 г. за № 25,406 :

„Въ сентябрѣ мѣсяцѣ п. г. на станцію Рига I тов. прибыли изъ Ржева 16 отправокъ, по документамъ коихъ наименованіе груза значилось льняными оческами, между тѣмъ приглашеннымъ иачальникомъ ст. Рига экспертомъ опредѣлено было, что часть этого груза состоитъ изъ льняныхъ оческовъ, а часть изъ льняной кудели, вслѣдствіе чего съ получателя взыскана была предусмотрѣнная ст. 60 Общаго устава Росс. ж. д. пеня, такъ какъ перевозка вагона льняныхъ оческовъ обходится дешевле, чѣмъ перевозка вагона льняной кудели. (Въ виду неодинаковой нормы погрузки льняныхъ оческовъ 400 п., кудели 610 п.). Получатель этихъ отправокъ представилъ образцы перевезеннаго груза въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ для опредѣленія рода груза, которое въ свою очередь просило заключенія С.-Петербургскаго Биржевого Комитета. Послѣдній высказался въ томъ смыслѣ, что представленные получателемъ образцы могутъ быть одинаково названы какъ льняными оческами, такъ и куделью.

Въ виду поступившаго отъ Управленія жел. д. требованія дать свое заключеніе о родѣ груза, перевезеннаго по указаннымъ выше 16 отправкамъ, имѣю честь обратиться къ Биржевому Комитету съ покорнѣйшей просьбой не отказать произвести экспертизу и о результатѣ меня увѣдомить, изъ какого именно товара состоятъ препровожаемые при семъ 12 образцовъ груза, взятыхъ отъ означенныхъ отправокъ и не представляютъ ли изъ себя льняные очески и кудель одинъ и тотъ же грузъ. Крімъ того, принимая во вниманіе, что повагонный тарифъ установленъ на перевозку льняныхъ оческовъ

партиями не менѣе 400 пудъ., а льняной кудели не менѣе 610 пуд., имѣю честь покорнѣйше просить заключенія Биржевого Комитета, какое количество съ дѣйствительности можетъ быть погружено въ вагонъ подъемной силы 610 пуд. какъ льняныхъ оческовъ, такъ и кудели.“ —

Биржевой Комитетъ поручилъ своей делегаціи по торговлѣ льномъ съ привлеченіемъ другихъ свѣдующихъ лицъ, подвергнуть это дѣло тщательному разсмотрѣнію. На основаніи заключенія делегаціи Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 29 ноября за № 1259 на поставленные начальникомъ управленія Риги-Орловской желѣзной дороги вопросы слѣдующимъ образомъ :

1) „Всѣ предъявленныя пробы составляютъ продуктъ однообразной обработки трепаннаго уже льна ;

2) такъ какъ продуктъ этотъ подлежитъ обозначенію общимъ названіемъ „очесокъ“ или же „куделя“, а пробы, обозначенныя желѣзной дорогою „оческами“ представляютъ низшее качество, пробы же, обозначенныя, „кудель“ высшее качество этого товара, то обоого рода пробы являются однороднымъ товаромъ ;

3) какъ очески такъ и кудель могутъ быть нагружаемы въ крытый товарный вагонъ въ одинаковомъ количествѣ, а именно около 450 п. въ хорошо прессованныхъ тюкахъ, такъ что ни очески ни кудель, не могутъ использовать подъемной силы вагона въ 610 пудовъ.“

Х. Привозная торговля.

66. Мѣста для выгрузки и нагрузки.

Относительно мѣстъ для разгрузки и нагрузки въ отчетномъ году никакихъ вопросовъ не подымалось.

67. Подъемные краны.

а. Приобрѣтеніе новыхъ подъемныхъ крановъ.

1) Въ отношеніи отъ 13 февраля за № 681 Рижская городская управа сообщила Биржевому Комитету, что она разрѣшила Обществу Рижскихъ трамваевъ доставлять электрическую энергію изъ принадлежащей ему электрической станціи для построеннаго Биржевымъ Комитетомъ 10 тоннаго подъемнаго крана на Двинскомъ берегу съ тѣмъ, чтобы отъ отпуска энергіи для нуждъ крана не пострадало движеніе трамваевъ и чтобы съ устройствомъ въ г. Ригѣ общей электрической станціи доставка энергіи для крана изъ станціи трамваевъ была прекращена, если того потребуетъ городское управленіе,

Вслѣдствіе названныхъ, поставленныхъ городскою управою условій, Общество Рижскихъ трамваевъ нашло себя вынужденнымъ сообщить Биржевому Комитету въ отношеніи отъ 20 февраля за № 70, что оно вмѣсто предполагаемаго соглашенія на 10 лѣтъ можетъ согласиться лишь на заключеніе условія съ правомъ отказа за годъ каждой изъ договаривающихся сторонъ, при чемъ оно отказывается отъ гарантіи за минимальное употребленіе. Общество вполне раздѣлило взглядъ Биржевого Комитета, что принятое Обществомъ на себя обязательство поставлять энергію по той же цѣнѣ, по какой будетъ поставляться энергія изъ могущей быть устроенной до истеченія срока соглашенія городской электрической станціи, примѣнимо лишь въ случаѣ, если доставка станетъ черезъ то дешевле, но настаивало на томъ, что счетчикъ на станціи долженъ быть поставленъ на счетъ Биржевого Комитета.

Послѣ разрѣшенія строительнымъ отдѣленіемъ Губернскаго правленія концессіи па проведеніе электрической энергіи, послѣдняя была проведена русскимъ электрическимъ обществомъ „Уніонъ“, такъ что начиная съ 17 октября кранъ сталъ приводиться въ дѣйствіе электрической силою.

2) послѣ того, какъ Рижскіе представители Мангеймскаго машиннаго завода „Моръ и Федергафъ“ Гг. Тальбергъ и Гассель просили Биржевой Комитетъ въ письмѣ отъ 11 іюня уплатить заводу послѣдній частичный взносъ за 10 тонный кранъ, Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 20 іюня, что онъ рѣшилъ опредѣлить размѣръ пени за запоздалую доставку крана лишь по производствѣ испытанія электрической части его и потому пока еще удерживаетъ 2700 мар. изъ суммъ послѣдняго взноса.

Машинный заводъ обратился 24 іюля къ Биржевому Комитету съ убѣдительною просьбою совершенно отказаться отъ контрактнаго штрафа за запоздалую доставку, при чемъ имъ приводились причины, вызвавшія это запозданіе. Делегация по завѣдыванію кранами внимательно разсмотрѣла эти причины и предложила въ представленіи отъ 3 октября Биржевому Комитету уменьшить предполагавшуюся пеню въ 900 м. еще на 200 м., совершеннаго же освобожденія отъ уплаты штрафа не допускать, въ виду того, что Биржевымъ Комитетомъ и безъ того сдѣланы большія уступки. Биржевой Комитетъ принялъ это предложеніе и сообщилъ свое рѣшеніе заводу „Моръ и Федергафъ“ въ письмѣ отъ 6 октября за № 1056.

б. Отдача крановъ въ арендное содержаніе Рижской таможенной артели.

Испытаніе силы крана произведено было 28 апрѣля ручнымъ способомъ и оказалось удовлетворительнымъ. Кранъ былъ затѣмъ

переданъ въ употребленіе Рижской таможенной артели сначала на пробу т. к. артель заявила, что не можетъ еще сдѣлать Биржевому Комитету окончательнаго предложенія относительно арендной платы. Послѣ проведенія электрической силы снова начались переговоры съ таможенной артелью, которые привели къ тому, что артель въ началѣ Ноября изъявила готовность принять завѣдываніе краномъ и представить на первыхъ порахъ могущій оказаться перевѣсъ доходовъ надъ расходами въ распоряженіе Биржевого Комитета. Биржевой Комитетъ на это согласился и просилъ управленіе подъемными кранами войти въ соглашеніе съ Таможенною артелью относительно того, на какихъ условіяхъ послѣдняя готова принять въ завѣдываніе не только 10 тонный, но и 25 тонный краны по истеченіи существующаго контракта.

Делегация доложила Биржевому Комитету 15 декабря по поводу этого слѣдующее:

Таможенная артель изъявила свою готовность принять, съ согласія Биржевого Комитета оба крана съ 27 марта 1902 г. въ свое завѣдываніе за арендную плату 1 коп. за каждый поднятый какъ новымъ 10 тоннымъ, такъ и 25 тоннымъ краномъ пудъ груза. Всѣ расходы по завѣдыванію обоими кранами, какъ-то: жалованія обоимъ кранмейстерамъ, электрическая сила, плата рабочимъ, керосинъ и масло для смазки, ремонтъ и т. п. падаютъ на арендатора. Таможенная артель обязуется вести для каждаго крана отдѣльно запись о количествѣ поднятаго груза и предоставлять эти записи Биржевому Комитету по его требованію для просмотра. Артель обязуется также строго держаться выработанныхъ Биржевымъ Комитетомъ инструкцій и точно ихъ исполнять.

Основаніемъ переговоровъ послужили слѣдующія правда лишь приблизительныя данныя.

Согласно отчету портового инженера Пабста за время съ 22 ноября по 9 декабря т. е. въ теченіе 17 дней подняты 2288 п. 10 ф., на что израсходовано 36,9 киловатскихъ часовъ, что составляетъ считая 20 коп. за киловатскій часъ, за все количество 7 р. 38 коп. или около $\frac{1}{3}$ коп. за пудъ.

Въ 1900 г. 25 тоннымъ краномъ поднято 327,247 пудовъ.

Въ 1901 г. сравнительно съ 1900 г. ввезено было меньшее количество грузовъ подлежащихъ подъему кранами приблизительно на 70,000 пуд. такъ что общее количество не превысило 250,000 пуд. Въ виду того, что нѣтъ основанія разчитывать на увеличенный ввозъ въ 1902 г. то и на будущій годъ слѣдуетъ принять количество груза въ 250,000 пудовъ. Взимаемая таможенной артелью плата составляетъ согласно § 5 существующаго договора $2\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, слѣдовательно съ 250.000 пудовъ 6250 руб.

Изъ этой суммы слѣдуетъ исключить слѣдующіе расходы :

Жалованье I кранмейстеру	900 руб.
„ II „	600 „
петли и цѣпи	240 „
масло и керосинъ	125 „
2 рабочихъ при 10 тонномъ кранѣ, считая 200 рабочихъ дней и 1 руб. поденной платы ($200 \times 2 = 400$)	400 „
12 рабочихъ при 25 тонномъ кранѣ, считая 1 руб. поденной платы за 80 дней $80 \times 12 = 960$	960 „
электрическая сила за 150,000 пуд.	500 „
арендная плата Биржевому Комитету за 250,000 пуд. по 1 коп. за пудъ	2500 „
	6225 руб.
	остатокъ 25 руб.

Договоръ долженъ быть заключенъ на годъ и каждый изъ контрагентовъ имѣетъ право отказа до истеченія декабря мѣсяца. Если до этого срока ни съ той ни съ другой стороны отказа не послѣдуетъ, контрактъ считается продолженнымъ еще на годъ. Но въ виду того, что 10 тонный кранъ построенъ изъ средствъ портовыхъ сборовъ, перешедшихъ теперь въ казну, и что можетъ случиться что послѣдняя, желая принять на себя завѣдываніе краномъ, заявить свои права на него въ теченіи контрактнаго года, въ новый договоръ должна быть включена статья, по которой въ случаѣ, если послѣдуетъ со стороны правительства какое либо распоряженіе относительно 10 тоннаго крапа, тѣмъ самымъ будетъ уничтоженъ договоръ съ таможенной артелью, но сколько онъ касается 10 тоннаго крана, при чемъ таможенная артель не можетъ предъявить къ Биржевому Комитету никакихъ требованій.

Главный надзоръ за обоими кранами принадлежитъ инженеру Рижскаго Биржевого Комитета г-ну А. Пабсту. Таможенная артель обязуется содержать краны всегда въ хорошемъ состояніи.

Предлагая Биржевому Комитету заключить контрактъ на изюженныхъ основаніяхъ, такъ какъ таковой соответствовалъ бы какъ интересамъ торговли и судоходства, такъ и интересамъ Биржеваго Комитета, делегация позволяетъ себѣ указать на то, что одновременно съ симъ на основаніи § 7 нынѣ дѣйствующаго договора, имѣетъ послѣдовать отказъ въ возобновеніи такового.

XI. Фабричная часть.

68. Мѣры къ улучшенію положенія рабочаго населенія въ Ригѣ.

Когда зимою 1900/1901 г. на фабрикахъ и улицахъ г. Риги распространены были подпольныя прокламаціи и обнаружены были другіе признаки возбужденнаго состоянія рабочихъ, комиссія Биржеваго Комитета по фабричной промышленности включила это дѣло въ кругъ своихъ обсужденій и, вошедши въ сношенія со старшимъ фабричнымъ инспекторомъ Юргенсономъ, просила Биржевой Комитетъ, ходатайствовать предъ Министромъ Финансовъ о сношеніи съ подлежащими властями по предмету своевременнаго принятія предупредительныхъ мѣръ.

Соглашаясь съ этою просьбою Биржевой Комитетъ обратился со слѣдующимъ представленіемъ отъ 20 февраля 1901 г. за № 168 въ Отдѣлъ Промышленности учрежденій Министерства Финансовъ по части торговли и промышленности:

„Происшедшія въ 1899 году въ Ригѣ безпорядки среди рабочихъ, выразившіяся въ буйствахъ, разрушеніи строеній, въ особенності-же въ забастовкахъ на фабрикахъ, побудили промышленниковъ г. Риги тѣснѣе сплотиться, чтобы предохранять себя противъ повторенія подобныхъ случаевъ и своевременно принимать предупредительныя мѣры. Биржевой Комитетъ, какъ установленный закономъ представитель промышленности, въ видахъ болѣе тѣсной связи промышленниковъ между собою, охотно согласился на расширеніе состоящей при немъ фабричной делегаціи привлеченіемъ извѣстнаго числа избранныхъ самими промышленниками представителей отдѣльныхъ отраслей промышленности и болѣе круиныхъ заводовъ.

Изъ докладовъ своей делегаціи Биржевой Комитетъ пришелъ къ тому заключенію, что не настоящіе фабричныя рабочіе были зачищками этихъ безпорядковъ и что дѣйствительная причина безпорядковъ не состояла въ недовольствѣ мѣстными условіями работы и рабочей платы, по что недовольство искусственно было вызвано внѣшнею агитаціею, а самыя безпорядки производились неимѣющею работы чернью.

Нынѣ опять на улицахъ и при фабрикахъ распространяются прокламаціи, возбуждающія рабочихъ противъ фабрикантовъ и противъ государственныхъ властей и приглашающія ихъ къ вчинанію безпорядковъ. Изъ этого факта безсомнѣнно можно заключить, что опять начинаютъ дѣйствовать внѣшніе агитаторы. Биржевой Комитетъ не полагаетъ, чтобы одно распространеніе помянутыхъ прокламацій могло вызвать безпорядки и забастовки среди рабочихъ и въ прошломъ году, хотя и тогда распространялись подобныя прокламаціи, не придавалъ этому обстоятельству особаго значенія. Но въ этомъ году

условія существенно иныя и, по мнѣнію комитета, значительно худшія чѣмъ въ 1899 г. Трудное положеніе денежнаго рынка угнетающимъ образомъ повліяло и на промышленность и понудило ее, значительно сократить производство и уволить многихъ рабочихъ.

Такъ цанрим. недостатокъ заказовъ побудилъ два существующихъ здѣсь завода отпустить свыше 4000 рабочихъ. Уменьшеніе же желѣзодѣлательнаго производства отразилось на большомъ числѣ и другихъ отраслей промышленности. Какъ подтверждается и г. Старшимъ Фабричнымъ Инспекторомъ съ прошлаго лѣта въ одной Ригѣ отпущено всего около 8000 рабочихъ, которые при общемъ угнетенномъ состояніи промышленности не могутъ и въ другихъ мѣстахъ найти себѣ работу.

Въ виду того, что, какъ уже сказано, до 8000 рабочихъ находятся въ настоящее время безъ работы, что крупные беспорядки и волненія въ средѣ рабочихъ въ Ригѣ, одномъ изъ главныхъ промышленныхъ центровъ имперіи, несомнѣнно отразятся и въ другихъ частяхъ послѣдней и что по мнѣнію Рижскаго Биржеваго Комитета вѣрнѣйшимъ средствомъ къ предупрежденію беспорядковъ и волненій было бы доставленіе заработка оставшемуся безъ такового городскому населенію, Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ обратиться, съ вѣдома мѣстнаго Старшаго Фабричнаго Инспектора въ Отдѣлъ Промышленности съ покорнѣйшею просьбою содѣйствовать тому, чтобы имѣющіеся въ виду заказы желѣзнодорожнаго вѣдомства Военнаго и Морского Министерствъ были поручены Рижской промышленности. Добрая слава послѣдней даетъ казнь необходимую гарантію въ томъ, что заказы эти будутъ исполнены добросовѣстно и въ тоже время эти заказы явятся самой цѣлесообразной предупредительной мѣрою противъ возникновенія беспорядковъ. Всѣмъ извѣстное всегдашнее энергическое заступничество Министерства Финансовъ, когда дѣло касается охраненія интересовъ промышленности, позволяетъ Рижскому Биржевому Комитету надѣяться, что и въ данпомъ случаѣ Министерство обратитъ свое благосклонное вниманіе на просьбу комитета.

Въ тоже время уже теперь слѣдовало бы обсудить мѣры, которыя потребуется принять въ случаѣ возникновенія беспорядковъ, такъ какъ событія въ маѣ мѣсяца 1899 г. ясно доказали, что обычные средства охраны, находящіеся въ распоряженіи мѣстной администраціи недостаточны для подавленія уличныхъ беспорядковъ и волненій на фабрикахъ и защиты иослѣднихъ.

Подавленіе беспорядковъ въ самомъ началѣ ихъ возникновенія имѣетъ нынѣ особенно важное значеніе въ виду того, что въ этомъ году состоится въ Ригѣ для празднованія 700 лѣтняго юбилея существованія города устраиваемая въ широкихъ размѣрахъ промышленная и ремесленная выставка всѣхъ трехъ Прибалтійскихъ губерній. Вы-

ставка пользуется субсидіями отъ Рижскаго купечества, городскихъ управленій, разныхъ обществъ и учрежденій этихъ губерній. Возведенныя постройки стоятъ $\frac{1}{4}$ милліона, стоимость выставленныхъ предметовъ будетъ равняться нѣсколькимъ милліонамъ рублей. Безпорядки на фабрикахъ и улицахъ подобно тѣмъ, которые имѣли мѣсто въ маѣ 1899 г., могутъ помѣшать осуществленію самой выставки и будутъ сопровождаться тяжелыми послѣдствіями для мѣстной промышленности и ремесленного производства. Въ 1899 г. были сдѣланы попытки поджоговъ частныхъ домовъ и фабричныхъ зданій. Если по примѣру 1899 г. при могущихъ возникнуть и настоящимъ лѣтомъ безпорядкахъ будутъ произведены подобныя попытки въ предѣлахъ выставки, то при скопленіи легко воспламеняющихся веществъ и при тѣснотѣ выставочныхъ зданій вся выставка можетъ превратиться въ нѣсколько мгновеній въ море пламени.

Въ виду этихъ обстоятельствъ Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь, съ вѣдома мѣстнаго старшаго фабричнаго инспектора, покорнѣйше просить Отдѣлъ Промышленности, не найдетъ ли онъ возможнымъ и цѣлесообразнымъ, уже теперь возбудить въ Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ вопросъ о своевременномъ принятіи мѣръ къ предупрежденію безпорядковъ со стороны безработнаго населенія г. Риги и къ подавленію таковыхъ въ случаѣ ихъ возникновенія.“

Отвѣта на это ходатайство Биржевой Комитетъ не получилъ.

Опасенія промышленныхъ круговъ нашего города, къ счастью, оказались впослѣдствіи неосновательными. Какъ выставочное время, такъ и вообще весь годъ прошли среди рабочаго населенія вполне тихо и спокойно; не смотря на затрудненныя условія заработка, не дѣлалось ни малѣйшей попытки забастовки. Нельзя не упомянуть также въ этомъ мѣстѣ съ особою признательностью объ образцовомъ во всѣхъ отношеніяхъ поведеніи нашего рабочаго населенія по случаю разныхъ празднествъ минувшаго года, привлекавшихъ большія массы народа.

Вслѣдствіе увеличивавшагося къ концу года крайне труднаго положенія нашей промышленности, въ особенности, желѣзодѣлательной, которая, въ виду отсутствія заказовъ, была вынуждена, существенно сократить свое производство и уволить рабочихъ въ большемъ количествѣ, Биржевой Комитетъ счелъ своею обязанностью обратиться 9 ноября за № 1185 къ Министру Финансовъ съ прошеніемъ, въ которомъ повторилъ высказанную уже вѣсною просьбу о доставленіи Рижской промышленности заказовъ со стороны казны.

За симъ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ 17 ноября 1901 г. за № 10797, по приказанію г-на Министра Финансовъ, сообщилъ Биржевому Комитету, что, въ видахъ достиженія равномерности въ работѣ заводовъ, заказъ въ 1902 году подвижнаго состава, какъ для строительныхъ, такъ и эксплуатаціонныхъ потребностей казенныхъ

желѣзныхъ дорогъ, предположенъ въ количествѣ, соответствующемъ, вмѣстѣ съ предвидимыми заказами частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, средней производительности заводовъ за прошедшіе годы и, такимъ образомъ, можетъ быть признанъ обеспечивающимъ правильную и безостановочную дѣятельность заводовъ въ теченіе наступающаго года. Что же касается указываемыхъ Биржевымъ Комитетомъ обстоятельствъ, то эти, по мѣрѣ возможности, будутъ приняты во вниманіе при распредѣленіи вышеуказаннаго заказа между металлургическими заводами.

69. Подготовительныя работы по возобновленію торговыхъ договоровъ.

Какъ доложено въ торговомъ архивѣ изд. 1901 г. на стр. 162 комиссія Биржевого Комитета по фабричной промышленности, по порученію Комитета, для добытія надлежащаго матеріала въ видахъ успѣшнаго заступничества интересовъ и нуждъ Рижской промышленности, произвела посредствомъ особыхъ вопросныхъ листовъ опросъ около 400 заводовъ и фабрикъ г. Риги и тяготѣющаго къ Ригѣ района прибалтійскихъ губерній. Отвѣты по этимъ листамъ поступили однако крайне медленно и настолько неполно что доставляемый ими матеріалъ оказался недостаточнымъ для составленія предполагаемаго заключенія. Въ виду сего комиссія раздѣлила всю промышленность на 12 группъ и пригласила представителей этихъ группъ въ ноябрѣ 1901 г. на особое совѣщаніе, которое по каждой группѣ избрало по одному предсѣдателю, поручивъ таковому организовать свою группу, разсматривать и пополнить поступившій по данной группѣ матеріалъ и составить затѣмъ общее заключеніе по ней. До конца отчетнаго года такимъ способомъ состоялись заключенія группъ по машиностроительной и электротехнической, мануфактурной, писчебумажной, керамической и продовольственной промышленностямъ. Такъ какъ въ ближайшее время закончатся работы и по остальнымъ группамъ, то вѣроятно въ апрѣлѣ мѣсяцѣ возможно будетъ представить по принадлежности заключеніе Биржевого Комитета по вопросу о возобновленіи торговыхъ договоровъ.

70. Правила отчетности акціонерныхъ и прочихъ предпріятій обязанныхъ публичною отчетностью.

Делегация Биржевого Комитета по дѣламъ мѣстной промышленности подробно разсмотрѣла переданный ей комитетомъ проектъ (см. Торгов. Архивъ 1901 г. ст. 163), пригласивъ къ участию въ про-

смотрѣ известнаго какъ знатока этого дѣла бухгалтера акціонернаго общества „Проводникъ“ г-на К. Бенке, и представила свое заключеніе Биржевому Комитету, который вопль съ нимъ согласился и представилъ его въ свою очередь Отдѣлу Торговли Министерства Финансовъ въ слѣдующемъ представленіи отъ 13 марта 1901 г. за № 294:

„Уже въ отзывѣ своемъ отъ 31 августа 1899 за № 978 по первому проекту правилъ отчетности акціонерныхъ и прочихъ предпріятій, обязанныхъ публичною отчетностью, Рижскій Биржевой Комитетъ указалъ на чрезвычайную подробность устанавливаемой отчетности, хотя онъ въ общемъ могъ признать, что введеніе этихъ правилъ не встрѣтитъ особыхъ затрудненій.

Получивъ же при предложеніи г-на директора прежняго Департамента Торговли и Мануфактуръ отъ 15 мая 1900 г. за № 593 пересоставленные правила и рассмотрѣвъ таковыя, какъ и въ особенности приложенныя къ нимъ формы отчетовъ весьма тщательно относительно ихъ примѣнимости на практикѣ при участіи директоровъ и опытныхъ бухгалтеровъ крупныхъ промышленныхъ предпріятій, Рижскій Биржевой Комитетъ вынужденъ измѣнить свой первоначальный взглядъ. И нынѣ Биржевой Комитетъ не находитъ пока еще непреодолимыхъ препятствій къ введенію этихъ правилъ, но серьезныя сомнѣнія въ примѣнимости своей вызываютъ формы № IV и въ особенности пересоставленная форма № III.

Не говоря уже о томъ, что установленная этими формулярами отчетность, при своеобразности счетоводства въ промышленныхъ предпріятіяхъ понуждаетъ бухгалтера къ составленію ежегодно второго, совершенно новаго отчета, самое устройство формъ №№ III и IV является весьма непрактичнымъ и едва-ли пригоднымъ къ достиженію цѣли, провѣрять данныя одной формы по даннымъ другой.

Фабричное счетоводство напр. требуетъ для счетовъ по расходу матеріаловъ различныхъ промежуточныхъ счетовъ, служащихъ исключительно только контролю и сводимыхъ въ концѣ года или само собою или черезъ переносъ. Кромѣ того производятся переносы отъ одного фабричнаго отдѣленія на другое, которые также служатъ исключительно для контроля, но впрочемъ никоимъ образомъ не вліяютъ на дѣловые результаты предпріятія; они собственно только манипуляціи, потребныя для возможно точнаго опредѣленія успѣшности результатовъ по отдѣльнымъ отраслямъ предпріятія.

По сему форма № III оказывается не соотвѣтствующею своей цѣли, но могущею съ другой стороны вопль открыть коммерческую тайну предпріятія и нанести такимъ образомъ послѣднему существенный ущербъ, такъ такъ отчеты его легко могутъ дойти до свѣдѣнія постороннихъ лицъ.

Въ виду сего, по мнѣнію Биржевого Комитета, форму № III вообще слѣдовало бы исключить.

Чтобы придать формѣ № IV практическое значеніе, слѣдовало бы существенно измѣнить группировку расходовъ, для чего Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ представить проектъ въ приложеніи I. Особенно рекомендовалось-бы, вообще раздѣлить отчетность для кредитныхъ учреждений, торговыхъ, промышленныхъ и транспортныхъ предпріятій, такъ какъ нельзя установить одну общую для всѣхъ форму.

Весьма важно значеніе § 5 правилъ, по которому въ счетѣ прибыли и убытка должна быть показана сумма прибыли и убытка по каждой отдѣльной операціи. Во многихъ фабрикахъ подобное составленіе счета прибыли и убытка совершенно неисполнимо, такъ какъ отдѣльныя операціи настолько тѣсно связаны между собою, что раздѣленіе ихъ невозможно. Слѣдовательно § 5 не можетъ быть обязательнымъ для всѣхъ промышленныхъ предпріятій, а лишь для тѣхъ, въ которыхъ дѣйствительно производятся отдѣльныя операціи, которыми исполнѣ самостоятельно другъ отъ друга выдѣляются готовые къ продажѣ предметы. По крайней мѣрѣ слѣдовало-бы измѣнить § 5 въ томъ отношеніи, что прибыль и убытокъ опредѣляются по каждой отрасли брутто т. е. за исключеніемъ общихъ расходовъ и лишь съ валовой прибыли всѣхъ отраслей вычитывается вся сумма общихъ расходовъ.

На сколько извѣстно Биржевому Комитету, всѣ промышленныя предпріятія показываютъ въ своихъ отчетахъ валовые приходы и расходы, а по сему рекомендовалось-бы, вмѣсто формы № IV, производить раздѣленіе отдѣльныхъ положеній по приходу и расходу, которое въ итогѣ согласовалось-бы съ приходными и расходными данными. Для сего потребовалось-бы производить группировку приходныхъ и расходныхъ положеній, какъ она предлагается представленными проектами (приложеніе № II) по расчету прибыли и убытка (приложеніе № III) и по распредѣленію прибыли (приложеніе № IV). По этой группировкѣ легко было-бы провѣрять добытую по отдѣльнымъ отраслямъ прибыль и за симъ, по причисленіи другихъ приходныхъ статей съ одной стороны и вычетѣ общихъ расходовъ и списанныхъ суммъ съ другой стороны, опредѣлить подлежащую обложенію процентнымъ сборомъ сумму прибыли.

Согласно § 107 Положенія о государственномъ промысловомъ налогѣ казенныя палаты въ правѣ требовать необходимыхъ для повѣрки отчетовъ дополнительныхъ свѣдѣній и разъясненій. Въ виду сего для отчетности формы №№ I, II, V, VI и VII были-бы исполнѣ достаточны,

Даже въ выше предлагаемомъ видѣ форма № IV была-бы лишнее прибавленіе, затрудняющее лишь отчетность, но не имѣющее никакого практическаго значенія.

По иностранному способу составленія отчетности, собственно по бельгійскому, примѣнительно къ которому очевидно составленъ настоя-

щій проектъ, насколько извѣстно Биржевому Комитету, также не имѣется формъ №№ III и IV.

Что касается наконецъ до опубликованія отчетовъ, то обычная по сіе время сокращенная форма баланса и распредѣленія прибыли, кажется вполне достаточна. Акціонеры всѣхъ обществъ уже по уставамъ послѣднихъ въ правѣ, не только до общаго собранія разсматривать книги правленія, но и требовать самой подробной отчетности и провѣрять таковую. Для лицъ, покупающихъ акціи на биржѣ, вполне достаточно имѣть свѣдѣнія объ усматриваемомъ изъ баланса размѣрѣ основнаго и запаснаго капиталовъ, о капиталѣ погашенія, результатахъ операціоннаго года и наконецъ о назначенномъ дивидендѣ. Даныя эти помѣщены также въ сокращенной формѣ отчетности, такъ что не имѣется основаній для болѣе подробной формы опубликованія баланса со счетомъ прибыли и убытка и распредѣленіемъ чистой прибыли, какъ она требуется § 10 правилъ.“

О дальнѣйшей судьбѣ названнаго проекта правилъ до сихъ поръ ничего не извѣстно.

ХII. Торговля должности.

71. Пенсіи должностнымъ лицамъ и вознагражденіе за товары безъ браковки вывезенные.

Согласно указу Правительствующаго Сената отъ 16 февраля 1860 г. за № 5679 купечество, послѣ отмены обязательной браковки, обязано ежегодно опредѣлить размѣръ вознагражденія должностнымъ лицамъ за товары, вывезенные безъ браковки.

По уменьшеніи общимъ собраніемъ 20 декабря 1894 г. размѣра платы производимой вязальщикамъ пеньки и лиггерамъ на половину, таковая составляетъ въ настоящее время:

- 1) Для вязальщиковъ пеньки 1¹/₄ коп. съ берковца пеньки
- 2) „ лиггеровъ 3/4 „ „ „ льна
- „ „ 3/4 „ „ „ пеньки и чески
- „ „ 1¹/₂ „ „ „ табаку.

3) Браковщики дубоваго лѣса по прежнему получаютъ 1/3 съ дѣйствительной платы за браковку въ видѣ вознагражденія за вывезенный безъ браковки дубовый лѣсъ.

Кромѣ того изъ суммъ купечества уплачиваются еще слѣдующія пенсіи и пособія:

1) Вдова послѣдняго, умершаго въ 1894 г. мачтоваго браковщика Венцеля, по постановленію общаго собранія отъ 11 февраля 1894 г. получаетъ 20 руб. пенсіи въ мѣсяцъ;

2) единственнымъ тремъ оставшимся членамъ цеха браковщиковъ дубоваго лѣса Р. Лихтверку, Г. Бокслафу и И. Борману общимъ собраніемъ 15 ноября 1896 г. независимо отъ получаемаго ими сбора постановлено выдавать по 300 руб. пособія каждому въ годъ ;

3) не состоящіе болѣе на службѣ браковщики льна и пеньки Ланге и Гейстъ получаютъ каждый по 1500 руб. пенсіи въ годъ ; вдовѣ браковщика Грюнвальда общимъ собраніемъ 27 ноября 1898 г. назначена пенсія въ размѣрѣ 200 руб. въ годъ ;

4) неспособные болѣе къ труду члены цеха мѣрильщиковъ зерна и соли получаютъ каждый по 100 руб. пособія въ годъ : а именно И. Карпъ, А. Шталь и Густавъ Цандерсонъ ; на мѣсто умершихъ въ 1901 г. М. Михельсона и Юг. Грюна вступили въ число получающихъ пособіе Гансъ Яндау и Петръ Вилькайскай, но въ будущемъ по постановленію Биржевого Комитета рѣшено въ случаѣ смерти кого-либо изъ получающихъ пособіе, новыхъ членовъ цѣха мѣрильщиковъ въ число получающихъ пособіе не включать.

Размѣръ вознагражденій и пособій оставлены общимъ собраніемъ Биржевого общества отъ 23 ноября безъ измѣненія и на 1902 годъ.

72. Рижская биржевая артель.

Изъ представленнаго согласно уставу правленіемъ Рижской биржевой артели Биржевому Комитету отчета за 1900 г. усматривается, что доходы ея составляли въ названномъ году 143,636 руб., а расходы 135,029 руб. такимъ образомъ получилась чистая прибыль въ 8607 руб. Капиталъ обезпеченія артели составлялъ 31 декабря 1900 г. 77,370 руб., въ томъ числѣ вкладные билеты Рижской Конторы Государственнаго Банка на 12,200 руб. хранящіеся въ Рижскомъ Биржевомъ Комитетѣ специально въ обезпеченіе производимыхъ артелью въ Ригѣ операцій. Капиталъ членскихъ взносов составлялъ 34,845 руб. запасный капиталъ 745 руб.

Названный отчетъ рассмотрѣнъ делегаціей по дѣламъ Рижской биржевой артели и не подалъ повода ни къ какимъ замѣчаніямъ.

XIII. Торговое законодательство.

73. Проектъ V книги новаго русскаго гражданскаго права „объ обязательствахъ“.

Заключеніе по названному проекту, составленное особою коммиссіею мѣстныхъ юристовъ (см. торг. арх. изд. 1901 г. стр. 172) подъ предсѣдательствомъ юрисконсульта Биржевого Комитета, прис. повѣр.

А. Кельбрандта, по напечатаніи на нѣмецкомъ языкѣ, въ январѣ 1901 г. сообщено было членамъ Биржевого Комитета для ближайшаго ознакомленія съ его содержаніемъ. На экстренномъ засѣданіи заключеніе съ нѣкоторыми измѣненіями было одобрено и переведено на русскій языкъ. За симъ сорокъ экземпляровъ сего заключенія представлено было Высочайше учрежденной Редакціонной комиссіи при отношеніи отъ 14 іюня 1901 г. за № 782 съ просьбою, удостоить благосклоннаго вниманія замѣчанія Биржевого Комитета по названному проекту, близко затрагивающему интересы купечества.

О дальнѣйшей судьбѣ сего заключенія Биржевымъ Комитетомъ не получено официальныхъ свѣдѣній, частнымъ же путемъ дошло до его свѣдѣнія, что предполагается, приобщить заключеніе Биржевого Комитета къ заключеніямъ разныхъ правительственныхъ учреждений.

74. Гербовый сборъ.

Послѣ того какъ новый законъ о гербовомъ сборѣ отъ 10 іюня 1900 г. (Собраніе узаконеній и распоряженій правительства за 1900 г. № 80) вошелъ въ силу съ 1 марта 1901 г. и при примѣненіи его всюду возникли вопросы и сомнѣнія, Министръ Финансовъ счелъ нужнымъ дать соответственныя разъясненія въ нижеслѣдующемъ отпечатанномъ въ „Вѣстникѣ Финансовъ“ циркулярѣ:

Циркуляръ Министра Финансовъ биржевымъ комитетамъ, отъ 17 апрѣля 1901 г. за № 3724. -- Объ оплатѣ актовымъ гербовымъ сборомъ низшаго оклада торговыхъ счетовъ и заборныхъ книжекъ и о размѣрахъ гербоваго сбора съ документовъ по денежнымъ и курсовымъ операціямъ.

Биржевые комитеты, московскій и варшавскій, вошли въ Министерство Финансовъ съ представленіями, отъ 6 и 17 (30) марта 1901 г., за № 551 и 206, а варшавскій комитетъ, сверхъ того, телеграммой отъ 22 марта, коими ходатайствуютъ, въ виду возникшихъ въ средѣ мѣстнаго купечества сомнѣній и затрудненій относительно примѣненія пп. 2 и 3 ст. 57, п. 1 ст. 20 и п. 2 ст. 19 Высочайше утвержденного, 10 іюня 1900 года, устава о гербовомъ сборѣ, къ оплатѣ симъ сборомъ торговыхъ счетовъ, маглерскихъ записокъ и заборныхъ книжекъ, — о разъясненіи имъ истиннаго смысла означенныхъ законовъ.

Вслѣдствіе сего и принимая во вниманіе, что подобныя указаннымъ сомнѣнія и затрудненія могутъ возникнуть и въ другихъ биржевыхъ комитетахъ, я, въ устраненіе разнообразнаго и неправильнаго примѣненія закона по указаннымъ вопросамъ, считаю пужнымъ, руководствуясь п. 3 ст. 157 учрежд. Мин. (Св. Зак., т. I, изд.

1892 г.), преподать биржевымъ комитетамъ нижеслѣдующія руководящія разъясненія :

І. По тексту п. 3 ст. 57 уст. герб., изд. 1900 г., „акты и документы по торговымъ сдѣлкамъ о куплѣ-продажѣ товаровъ, въ какой бы формѣ эти акты и документы изложены ни были (въ формѣ торговыхъ писемъ, торговыхъ счетовъ, телеграммъ, записокъ посредниковъ, памятныхъ записокъ, и т. п.)“, подлежатъ актовому гербовому сбору низшаго оклада, по 40 коп. съ каждой тысячи рублей суммы акта, считая неполныя тысячи рублей за полныя (за исключеніемъ сдѣлокъ на сумму не болѣе 50 руб., подлежащихъ, по п. 7, а, ст. 18 уст. герб., простому гербовому сбору по 10 коп. за листъ). По тексту ст. 59 того же устава, „въ тѣхъ случаяхъ, когда торговый счетъ выдается по исполненію сдѣлки, оформленный торговымъ письмомъ, маклерскою запискою или инымъ документомъ, оплаченнымъ гербовымъ сборомъ въ полномъ размѣрѣ, счетъ сей подлежитъ оплатѣ простымъ гербовымъ сборомъ по п. 1 ст. 20 уст. герб.“, т. е. по 5 коп. за каждый листъ, наравнѣ со счетами, удостоверяющими полученіе денегъ, товаровъ или иного имущества. Наконецъ, по ст. 60 и 61 уст. герб., торговый счетъ служитъ однимъ изъ способовъ опредѣленія суммы гербоваго сбора, причитающагося съ письменной торговой сдѣлки, заключенной на неопредѣленную сумму или исполненной на сумму выше той, на которую она была заключена.

Изъ изложеннаго оказывается, что актовому гербовому сбору низшаго оклада подлежитъ не всякая сдѣлка о куплѣ-продажѣ товара, а только такая: а) которая должна быть признана торговой, т. е. сдѣлка о куплѣ-продажѣ товара для перепродажи, въ видѣ промысла или для переработки, съ тою же цѣлью, на фабрикахъ, заводахъ, мануфактурахъ, въ ремесленныхъ заведеніяхъ, мастерскихъ и т. п., и б) существованіе которой доказывается какимъ бы то ни было письменнымъ документомъ, пап., маклерскою запискою, торговымъ письмомъ, торговымъ счетомъ, телеграммой, запиской посредника, памятной запиской и т. п.

Простой перечень этихъ документовъ, не имѣющій притомъ исчерпывающаго значенія, показываетъ, что одни изъ нихъ предшествуютъ исполненію торговой сдѣлки, устанавливая ея условія, налагающія на участвующія въ ней стороны извѣстныя обязанности и предоставляющія имъ извѣстныя права, а другіе, напр., торговый счетъ, свидѣтельствуютъ лишь объ исполненіи сдѣлки, которая могла быть заключена и словесно. А изъ этого слѣдуетъ, что, по точному смыслу п. 3 ст. 57 уст. герб., актовому гербовому сбору низшаго оклада подлежатъ рѣшительно всѣ торговыя сдѣлки, существованіе коихъ можетъ быть доказано какимъ бы то ни было письменнымъ документомъ, будетъ ли этотъ документъ предшествовать совершенію

сдѣлки или свидѣтельствовать о ея исполненіи, хотя бы условія сдѣлки были установлены словеснымъ соглашеніемъ.

Вслѣдствіе сего представляются неправильными слѣдующія мнѣнія, выраженные въ приведенныхъ выше представленіяхъ Биржевыхъ Комитетовъ, варшавскаго и московскаго, о томъ ; а) что нѣкоторые варшавскіе купцы выражаютъ опасеніе, не должны ли они всѣ выдаваемые покупающей публикѣ и высылаемые съ заказываемымъ товаромъ счета оплачивать гербовымъ сборомъ не простымъ въ 5 коп. за листъ, а пониженнымъ актовымъ, по 40 коп. за 1,000 руб. суммы счета ; б) что торговыми счетами, подлежащими сему послѣднему сбору, могутъ считаться лишь такъ называемыя фактуры и другіе торговые счета того же свойства, заключающіе притомъ условіе о срокѣ или другія усложняющія сдѣлку оговорки, и в) что устанавливаемое въ ст. 57 уст. герб. обложеніе пониженнымъ актовымъ сборомъ никоимъ образомъ не можетъ быть относимо къ обыкновеннымъ счетамъ (не представляющимъ собою какихъ-либо обязательствъ сторонъ), подаваемымъ продавцами покупателямъ на предметъ полученія платежа за отпущенные товары, проданные безъ всякаго предварительнаго письменнаго соглашенія объ ихъ запродажѣ.

Неправильность этихъ мнѣній заключается въ томъ, что не счетъ самъ по себѣ и не торговое письмо или иной документъ подлежатъ пониженному актовому гербовому сбору, а торговая сдѣлка, по суммѣ, на которую она была заключена или исполнена, смотря по тому, которая изъ этихъ суммъ выше, если только существованіе сдѣлки и ея сумма доказываются какими-либо однимъ или нѣсколькими письменными документами.

Такимъ образомъ : 1) не всякій выдаваемый продавцомъ покупателю счетъ подлежитъ пониженному актовому сбору, а только счетъ торговый, т. е. выдаваемый продавцомъ покупателю-торговцу или фабриканту, ремесленнику и т. п., и при томъ когда такой торговый счетъ служитъ единственнымъ доказательствомъ существованія торговой сдѣлки, или когда сумма его превышаетъ сумму письменной торговой сдѣлки, предшествовавшей выдачѣ торговаго счета. Но и въ этомъ послѣднемъ случаѣ торговый счетъ подлежитъ пониженному актовому сбору только тогда, когда сумма всей исполненной сдѣлки недостаточно оплачена гербовымъ сборомъ при ея заключеніи въ письменной формѣ. Напр., сдѣлка заключена на 1,500 руб. и при заключеніи оплачена сборомъ въ 80 коп., но исполнена на сумму 1,900 руб. Въ этомъ случаѣ торговый счетъ оплачивается простымъ гербовымъ сборомъ по 5 коп. за листъ. Но когда письменная торговая сдѣлка, заключенная напр. на 1,500 руб. и оплаченная при заключеніи сборомъ въ размѣрѣ 80 коп., исполнена на сумму 2,100 руб., то поданный на такую сдѣлку торговый счетъ подлежитъ дополнительной оплатѣ актовымъ гербовымъ сборомъ низшаго оклада въ размѣрѣ 40 коп.; и

2) Для того, чтобы торговый счетъ въ указанныхъ въ п. 1 случаяхъ подлежалъ актовому гербовому сбору низшаго оклада, иѣтъ надобности, чтобы въ этомъ счетѣ содержались условія о срокѣ и другія усложняющія сдѣлку оговорки. Всякій счетъ, поданный покупателю торговцу или фабриканту, заводчику, ремесленнику и т. п., пріобрѣвшему товаръ для перепродажи или для переработки съ промышленною цѣлью, подлежитъ оплатѣ пониженнымъ актовымъ сборомъ по суммѣ, на которую совершена сдѣлка купли-продажи и которая значится въ счетѣ, если только эта сумма не оплачена сборомъ при заключеніи сдѣлки въ письменной формѣ, или если этому счету не предшествовало никакой письменной сдѣлки. Въ этомъ случаѣ можетъ быть одно затрудненіе — продавцу не всегда можетъ быть извѣстно, кѣмъ и для какой цѣли пріобрѣтается товаръ. Но это не можетъ не быть извѣстно покупателю, выдаваемый которому счетъ, при отсутствіи другихъ документовъ, подлежитъ оплатѣ пониженнымъ актовымъ сборомъ и на которомъ, вообще, по п. 2 ст. 4 и п. 3 ст. 157 уст. герб., лежитъ отвѣтственность за полную по закону уплату гербоваго сбора.

II. По тексту п. 2 ст. 19 уст. герб., „простому гербовому сбору въ 10 коп. за каждый документъ подлежатъ заборныя книжки на отпускъ въ долгъ или впредь до расчета съѣстныхъ припасовъ и другихъ предметовъ потребленія изъ торговыхъ заведеній съ розничною продажей — за каждыя 80 страницъ въ одну восьмую долю листа обыкновенной писчей бумаги, считая неполныя 80 страницъ за полныя“. Изъ этого ясно, что заборныя книжки подлежатъ простому гербовому сбору въ 10 коп. за каждую лишь въ томъ случаѣ, когда онѣ выдаются изъ мѣстъ розничной продажи покупателямъ товара для ихъ собственнаго употребленія или для употребленія въ продовольствуемыхъ ими артеляхъ и т. п.; когда же по заборнымъ книжкамъ производится отпускъ товара содержателямъ торговыхъ заведеній съ розничною продажей, забирающимъ таковыя очевидно для перепродажи, то заборныя книжки въ этихъ случаяхъ несомнѣнно относятся къ тѣмъ документамъ по торговымъ сдѣлкамъ о куплѣ-продажѣ товаровъ, которыя предусмотрены въ и. 2 ст. 57 уст. герб., и, слѣдовательно, подлежатъ оплатѣ актовымъ гербовымъ сборомъ низшаго оклада слѣдующимъ порядкомъ: при самомъ заключеніи сдѣлки объ отпускѣ товара по заборной книжкѣ, когда еще не опредѣлилась ея сумма, въ размѣрѣ одного рубля, и дополнительно въ такомъ размѣрѣ, какой опредѣлится по суммѣ забора, за исключеніемъ сбора, уплаченнаго при совершеніи договора объ отпускѣ товара по заборной книжкѣ (ст. 60).

III. Хотя, по буквальному смыслу п. 2 ст. 57 уст. герб., торговыя маклерскія записки, за исключеніемъ краткихъ, подлежатъ актовому гербовому сбору низшаго оклада независимо отъ ихъ содер-

жанія, тѣмъ не менѣе я нахожу, что маклерскія записки на срочныя сдѣлки по денежнымъ и курсовымъ операціямъ, равно какъ запродажныя письма и счета по сему предмету, должны подлежать обложенію не актовымъ гербовымъ сборомъ низшаго оклада, представляющимъ для этого рода сдѣлокъ слишкомъ обременительнымъ, а простымъ гербовымъ сборомъ въ 15 коп. за листъ, въ виду того, что этимъ послѣднимъ сборомъ облагаются краткія маклерскія записки, предназначенныя по уставу торговому (ст. 640) для курсовыхъ сдѣлокъ, и что новый гербовый уставъ, по его основныимъ положеніямъ, облагаетъ гербовымъ сборомъ акты и документы по содержанію и значенію оформливаемыхъ ими сдѣлокъ, а не по наименованію документовъ п. 1 ст. 51, п. 3 ст. 57 и др.).

О вышеизложенномъ поставляю въ извѣстность биржевые комитеты для надлежащаго въ подлежащихъ случаяхъ руководства.“

Далѣе Департаментомъ окладныхъ сборовъ въ официальномъ заявленіи напечатанномъ въ № 233 „Торгово-Промышленной газеты“ отъ 20 октября 1901 г. даны слѣдующія указанія по закону о гербовомъ сборѣ:

1) „Биржевые Комитеты по своему составу и характеру дѣятельности могутъ быть приравнены къ городскимъ общественнымъ учрежденіямъ, въ виду чего, согласно опредѣленію Правительствующаго Сената, отъ 4 марта 1876 г. и по смыслу ст. ст. 1 и 14 уст. о герб. сборѣ 10 іюня 1900 г. эти учрежденія не подлежатъ платежу сего сбора ни по всѣмъ письменнымъ сношеніямъ ихъ съ правительственными установленіями и должностными лицами, ни по подаваемымъ имъ прошеніямъ и выдаваемымъ ими бумагамъ, за исключеніемъ удостовѣреній и свидѣтельствъ, выдаваемыхъ для представленія въ правительственныя учрежденія ;

2) подробныя маклерскія записки на сумму до 50 руб. подлежатъ простому гербовому сбору въ 10 коп., а свыше сей суммы актовому сбору низшаго оклада по 40 коп. съ каждой тысячи рублей суммы акта (ст. 16 п. 2, ст. 18 п. 7 и ст. 57 п. 2 уст. о герб. сб.);

3) краткія маклерскія записки, составленныя по правиламъ ст. 640 уст. торг., подлежатъ простому гербовому сбору въ 15 коп. (ст. 16 п. 2 уст. о герб. сборѣ);

4) договоры о наймѣ судна или его части подъ грузъ, называемые чертепартіями на основаніи устава торговаго (ст. 328 и ст. 335--338) должны быть излагаемы подробно и снабжаемы грузовой росписью, перечисляющей отправляемые товары, а посему въ какой бы формѣ этого рода договоры ни совершались, они подлежатъ по п. 4 ст. 57 уст. герб. — актовому гербовому сбору низшаго оклада въ размѣрѣ 40 коп. съ суммы фрахта или платы за провозъ груза; договоры о простой сдачѣ товара къ отправкѣ на корабль безъ перечисленія самаго товара и, слѣдовательно, безъ отвѣтственности кора-

бельщика за правильное размѣщеніе товара въ трюмѣ, могутъ быть оплачиваемы простымъ гербовымъ сборомъ въ 15 коп., въ томъ случаѣ, если они совершаются въ формѣ краткихъ маклерскихъ записокъ составленныхъ по правиламъ ст. 640 уст. торг. Если-же сдѣлки о перевозкѣ грузовъ водою, излагаемыя въ формѣ краткихъ маклерскихъ записокъ, будутъ содержать въ себѣ нѣкоторыя другія условія, кромѣ указанія общаго числа вѣса корабельнаго груза и цѣны фрахта, то такія, краткія лишь по названію, записки подлежатъ пониженному актовому гербовому сбору подобно всѣмъ прочимъ фрахтовымъ договорамъ.“

Затѣмъ Департаментъ окладныхъ сборовъ заявляетъ въ № 1 „Вѣстника Финансовъ“ за 1902 г. слѣдующее:

„Въ №№ 331 и 342 газеты „Курьеръ“ за 1901 г. напечатаны слѣдующія неправильныя разъясненія по гербовому уставу:

1) Въ № 331 (стр. 3) сказано, что будто бы торговыя сдѣлки о куплѣ-продажѣ товаровъ, заключаемыя русскими купцами съ иностранными, не подлежатъ оплатѣ русскимъ гербовымъ сборомъ на томъ основаніи, что по п. 4 ст. 1 уст. герб., акты, совершенные внѣ предѣловъ Имперіи, оплачиваются симъ сборомъ, когда предъявляются для исполненія въ Имперіи; счета же (или письма подтвердительныя) присылаются покупателю для храненія въ удостовѣреніе оплаты или продажи и никакому исполненію не подлежатъ.

Неправильность этого разъясненія заключается въ томъ, что сдѣлка по куплѣ-продажѣ товара, посылаемаго въ Россію или отправляемаго за границу, не есть сдѣлка совершенная внѣ предѣловъ Имперіи, а представляетъ изъ себя сдѣлку по русской иностранной торговлѣ — ввозной или вывозной. Такая сдѣлка не можетъ не исполняться въ Россіи—либо отпускомъ товара за границу и полученіемъ оттуда платежа, либо, наоборотъ, полученіемъ товара изъ заграницы и посылкою туда платежа за него. П. 4 ст. 1 уст. герб. къ означеннымъ сдѣлкамъ вовсе не относится, такъ какъ этимъ закономъ устанавливается оплата гербовымъ сборомъ сдѣлокъ, вполнѣ или двусторонне совершенныхъ за границей, когда онѣ почему-либо приводятся въ исполненіе въ Имперіи, напр., акты о раздѣлѣ наслѣдства, открывшагося за границей, заключенные за границей же, когда, однако, подобнымъ актомъ могутъ быть доказаны какія-либо права или требованія того или другого участника въ актѣ, подлежація осуществленію въ Россіи. Но русская сдѣлка по иностранной торговлѣ: 1) совершается, по крайней мѣрѣ, одною стороною въ Россіи и 2) осуществляется въ такой же мѣрѣ въ Россіи, какъ и за границей, а потому она не можетъ не оплачиваться русскимъ гербовымъ сборомъ наравнѣ со всѣми заключаемыми въ Россіи сдѣлками.

2) Въ № 342 той же газеты разъяснено, что будто бы погашеніе гербовыхъ марокъ па торговыхъ счетахъ способомъ, указаннымъ въ

ст. 90 уст. герб., возможно не иначе, какъ съ спеціального разрѣшенія Министерства Финансовъ, и что, будто бы, оплата указаннымъ способомъ счетовъ, безъ такого разрѣшенія Министерства, повлечетъ за собою наложеніе гербоваго штрафа.

Разъясненіе это опровергается буквальныймъ текстомъ ст. 90 уст. герб., въ которой сказано: „при оплатѣ посредствомъ гербовыхъ марокъ такихъ, подлежащихъ гербовому сбору, бумагъ, актовъ и документовъ, которые вырѣзываются изъ корешковыхъ бланковыхъ книгъ или тетрадей, съ оставленіемъ въ нихъ талоновъ, копій или дубликатовъ, гербовыя марки наклеиваются продольно по линіи, отдѣляющей талонъ отъ подлежащаго выдачѣ документа, такимъ образомъ, чтобы, при отдѣленіи документа, онѣ перерѣзались по своей длинѣ и чтобы на талонѣ или дубликатѣ оставалась лѣвая продольная (считая сверху) часть марки.“ Ни о какомъ и ни о чемъ разрѣшеніи въ этой статьѣ ни слова не говорится. Напротивъ того, изъ нея очевидно, что во всѣхъ случаяхъ, когда тотъ или другой документъ выдается посредствомъ вырѣзыванія изъ книги талоновъ, документъ этотъ иначе не можетъ быть оплаченъ гербовымъ сборомъ, какъ именно способомъ, подробно описаннымъ въ приведенной дословно ст. 90 уст. герб.

Что же касается ссылки составителя разсматриваемаго разъясненія на ст. 91 уст. герб., по которой Министру Финансовъ предоставляется опредѣлять, какіе бумаги, акты и документы „должны обязательно оплачиваться гербовымъ сборомъ по способу, указанному въ ст. 90“, и распространять этотъ способъ оплаты и на документы, выдаваемые не чрезъ вырѣзываніе изъ талонныхъ книгъ, каковы документы, подлежащіе пропорціональному сбору, обыкновенно не вырѣзываемые изъ такихъ книгъ, то очевидно, что статьею этою Министерству Финансовъ предоставлено право обязывать частныхъ лицъ выдавать, посредствомъ вырѣзыванія изъ корешковыхъ книгъ, и такіе документы, которые ими выдаются инымъ способомъ. Отсюда слишкомъ далеко до заключенія, будто частныя лица не могутъ, безъ спеціального разрѣшенія Министерства Финансовъ, прибѣгать къ этому способу оплаты гербовымъ сборомъ и такихъ документовъ, которые выдаются ими, безъ всякаго поужденія, путемъ вырѣзыванія изъ корешковыхъ бланковыхъ книгъ. Если Министерство Финансовъ осторожно воспользовалось предоставленнымъ ему ст. 91 правомъ (см. § 47 инструкціи о порядкѣ оплаты гербовымъ сборомъ бумагъ, актовъ и документовъ, Собр. узак. 1901 года, ст. 76 и 2099), не обязавъ до сихъ поръ торгово-промышленныя заведенія выдавать и оплачивать свои счета по ст. 90 уст. герб., то это, конечно, не можетъ лишать права частныхъ лицъ добровольно заводить выдачу документовъ изъ корешковыхъ бланковыхъ книгъ, которыя давно уже многими заведены и даже не по инициативѣ

Министра Финансовъ. — Возможно широкое распространение этого (по ст. 90 уст. герб.) способа оплаты гербовымъ сборомъ бумагъ, актовъ и документовъ, выдаваемыхъ частными лицами, представляется весьма желательнымъ, такъ какъ этимъ наилучшимъ образомъ гарантируются интересы какъ казны, такъ и плательщиковъ гербоваго сбора. —“

Къ сожалѣнiю слѣдуетъ признать, что ни циркуляръ Министра Финансовъ отъ 17 апрѣля 1901 г. за № 3724, ни сообщенныя позднѣе официальные разъясненiя Департамента окладныхъ сборовъ отъ 20 октября 1901 г. и 6 января с. г. не достаточно выяснили правильнаго примѣненiя новаго закона. Въ теченiи 1901 г. въ Биржевой Комитетъ поступали съ разныхъ сторонъ запросы, при чемъ въ запросахъ указывалось, что просьбы о разъясненiи остались безъ отвѣта. Къ своему сожалѣнiю Биржевой Комитетъ не имѣлъ возможности, да и не считалъ себя въ правѣ давать разъясненiя относительно отдѣльныхъ постановленiй закона. Въ интересахъ торговли и всѣхъ занимающихся ею можно лишь пожелать, чтобы настоящiй законъ, возбуждающiй въ своемъ примѣненiи вездѣ вопросы и разногласiя, былъ подвергнутъ всесторонней переработкѣ.

75. Измѣненiя и дополненiя существующихъ законоположенiй относительно общихъ собранiй и ревизионной части акціонерныхъ компанiй а равно состава правленiй оныхъ.

Циркуляромъ отъ 27 декабря 1901 г. за № 13688 Министръ Финансовъ сообщилъ всѣмъ Биржевымъ Комитетамъ, что Высочайше утвержденнымъ 21 декабря с. г. положенiемъ Комитета Министровъ (Собр. Узак. № 124) установлены, въ видѣ временной мѣры, впредь до изданiя въ законодательномъ порядкѣ Общаго Положенiя объ акціонерныхъ компанiяхъ, нѣкоторыя правила относительно общихъ собранiй и ревизионной части этихъ компанiй, а равно состава правленiй оныхъ. Одновременно съ симъ Министръ Финансовъ предложилъ Биржевымъ Комитетамъ немедленно оповѣстить правленiя акціонерныхъ кредитныхъ установленiй, торгово-промышленныхъ обществъ и товариществъ, а равно акціонерныхъ страховыхъ компанiй, что указанныя выше правила, согласно отд. II упомянутаго Высочайшаго повелѣнiя замѣняютъ собою соответствующiя постановленiя дѣйствующихъ уставовъ акціонерныхъ обществъ, а потому съ момента изданiя означенныхъ правилъ, акціонерныя компанiи въ отношенiи организации и созыва общихъ собранiй и ревизионныхъ комиссiй, а также состава своихъ правленiй, обязаны руководствоваться исключительно этими послѣдними правилами.

Во исполненіе такового циркуляра г. Министра Финансовъ Биржевой Комитетъ сообщилъ 31 декабря 1901 г. за №№ 1384—1431 названный циркуляръ всѣмъ мѣстнымъ акціонернымъ обществамъ и товариществамъ, указавъ на то, что новыя правила появятся въ переводѣ на нѣмецкій языкъ въ № 1 „Вѣстника Рижской биржи“ отъ 1 января 1902 года

Новыя правила объ измѣненіи и дополненіи существующихъ законоположеній относительно общихъ собраній и ревизіонной части акціонерныхъ компаній а равно состава ихъ правленій присоединены въ видѣ приложенія III къ настоящему отчету.

76. Торговые обычаи Рижской биржи.

Измѣненій въ собраніи торговыхъ обычаевъ Рижской биржи въ 1901 г. не послѣдовало, но къ Биржевому Комитету неоднократно обращались за разъясненіемъ, толкованіемъ и подтвержденіемъ различныхъ обычаевъ. Особеннаго упоминанія заслуживаютъ два случая. Въ первомъ Рижскій окружный судъ запросилъ Биржевой Комитетъ о томъ имѣтъ-ли, по мѣстнымъ обычаямъ, экспедиторъ право удержанія, на все имущество коммисіонера; на этотъ вопросъ Биржевой Комитетъ отвѣчалъ, на основаніи заключенія своей делегаціи по торговымъ обычаямъ Рижской биржи, въ томъ смыслѣ, что по существующимъ въ Ригѣ торговымъ обычаямъ право удержанія коммисіонера или экспедитора въ пользу требованій возникшихъ изъ текущихъ дѣловыхъ сношеній между поручепедателемъ съ одной стороны и коммисіонеромъ или экспедиторомъ съ другой стороны распространяется на всѣ находящіяся во владѣніи коммисіонера или экспедитора вещи порученіе дателя до размѣра предъявляемыхъ къ послѣднему требованій.

Во второмъ случаѣ приходилось отвѣтить на вопросъ, существуетъ-ли въ Балтійскихъ провинціяхъ морское правило, согласно которому заключенный въ моментъ опасности договоръ о размѣрѣ вознагражденія за оказанное спасеніе или помощь можетъ быть оспариваемъ въ виду чрезмѣрности договореннаго вознагражденія. Отвѣтъ былъ данъ въ томъ смыслѣ, что въ дѣйствующемъ собраніи торговыхъ обычаевъ Рижской биржи не заключается правда особаго постановленія, въ силу котораго заключенный въ минуту опасности договоръ о спасеніи или помощи на морѣ могъ бы быть оспариваемъ въ виду чрезмѣрности требованія и что всякому предоставляется ходатайствовать объ уменьшеніи вознагражденія, соотвѣтственно положенію вещей — но что вышеприведенное правило, какъ обще признанное, дѣйствительно и въ Ригѣ.

XV. 77. Купеческое Общество.

Въ прочитанномъ на общемъ собраніи 6 февраля 1902 г. отчетъ о дѣятельности общества въ истекшемъ 1900 г. предсѣдатель общества, старшина Р. Браунъ, изложилъ, что и нынѣ отчетъ этотъ не представляетъ особенно отраднхъ явленій. Хотя нельзя не признать, что всѣ отдѣленія и комиссіи занимались съ усердіемъ и рвеніемъ, чтобы удовлетворить благимъ цѣлямъ общества, и хотя достигнуты нѣкоторые довольно благопріятные результаты, но въ общемъ недоставало стремленія содѣйствовать въ полной мѣрѣ выполнению полезныхъ задачъ общества, какъ это могло-бы быть достигнуто при болѣе живомъ участіи въ жизни общества. Въ этомъ отношеніи слѣдуетъ особенно указать на вечера диспутовъ и чтеній, которые доставляютъ богатый матеріалъ обученія. Нѣтъ человѣка, который не долженъ былъ-бы пополнять своихъ познаній, образованіе котораго вполне закончено. Неустанно идущее впередъ время все болѣе увеличиваетъ требованія къ дѣятельности человѣка, въ особенности купца. Торговля и промышленность управляютъ міромъ, они именно тѣ центры, вокругъ которыхъ все вертится и двигается и чтобы тутъ вполне замѣщать свое мѣсто каждый долженъ воспользоваться всякою возможностью для расширенія и обогащенія своихъ познаній и сужденій и для достиженія надлежащихъ успѣховъ на своемъ поприщѣ. Задача купеческаго общества и его устройствъ именно содѣйствовать достиженію этой цѣли.

Число членовъ, къ сожалѣнію, въ истекшемъ году опять немного уменьшилось и составляетъ въ настоящее время 2 почетные члена и 758 дѣйствительныхъ членовъ, противъ 789 членовъ въ концѣ 1900 г. Вслѣдствіе смерти, отъѣзда и добровольно выбыло 120 членовъ, противъ 134 въ предъидущемъ году; поступило новыхъ членовъ 91 противъ 105 въ прошломъ году.

Не смотря на уменьшеніе числа членовъ и на нѣкоторые чрезвычайные расходы имущественное положеніе общества немного улучшилось. Капиталъ общества увеличился на 152 руб. 18 коп., и составляетъ теперь 28,399 руб. 49 коп., строительный капиталъ чрезъ приростъ процентами увеличился на 470 руб. 8 коп. и составляетъ теперь 9891 руб. 58 коп. Общество при этомъ обязано Рижскому Биржевому Комитету за выданное имъ на учебныя цѣли пособіе въ 600 рублей; также нельзя не упомянуть съ благодарностью о ежегодномъ пособіи изъ пожертвованія Леопольда Нейшеллера.

Участіе въ образовательныхъ курсахъ въ отчетномъ году было довольно оживленное, за исключеніемъ курсовъ вексельнаго, морскаго и торговаго правъ, которые по недостаточному числу явившихся вообще не состоялись. Всего записалось 130 учениковъ на 189 уроковъ

(противъ 135 учениковъ на 204 урока въ 1900 г. и 144 учениковъ на 219 уроковъ въ 1899 г.) Участіе это распределяется слѣдующимъ образомъ по отдѣльнымъ предметамъ:

по нѣмецкому языку	15 уроковъ	противъ 21	въ 1900 г.
„ русскому „	22 „	„	22 „ 1900 „
„ англійскому „	26 „	„	28 „ 1900 „
„ французскому языку	18 „	„	14 „ 1900 „
„ бухгалтеріи	56 „	„	56 „ 1900 „
„ коммерческому счетоводству .	27 „	„	26 „ 1900 „
„ коммерческой корреспонденціи	25 „	„	29 „ 1900 „

Успѣхи въ общемъ были довольно удовлетворительны, особенно отряднымъ оказалось болѣе правильное посѣщеніе уроковъ. Хотя въ этомъ отношеніи остается еще надѣяться на дальнѣйшее улучшеніе, но нельзя не замѣтить поворота къ лучшему. По счетоводству выданы были 21 ученику дипломы съ отмѣткою „съ успѣхомъ“ и „съ хорошимъ успѣхомъ“, 5 учениковъ разныхъ курсовъ настолько отличались прилежностью и радѣніемъ, что удостоены были премій изъ капитала Нейшеллера.

Въ истекшемъ году состоялось 7 вечеровъ диспутовъ и 4 вечера чтеній, а именно въ I полугодіи 4 вечера диспутовъ и 3 вечера лекцій и во II полугодіи 3 вечера диспутовъ и 1 чтеніе. Изъ обсужденныхъ вопросовъ вызвали особый интересъ доклады г-на А. фонъ Стичипскаго „о новомъ законѣ о гербовомъ сборѣ“, дѣйств. ст. сов. директора фонъ Фризендорфа: „о цѣляхъ и задачахъ коммерческихъ училищъ“, доктора Р. Эргарта „о подоходномъ налогѣ“ и доцента Э. Биркмана „о чекѣ и клирингѣ въ современномъ торговомъ сообщеніи.“ Вечера чтеній, которые посѣщались отъ 90 до 260 лицами, состоялись: 14 февр. читалъ прис. повѣр. А. Таль: „о мѣрахъ къ поднятію кредитнаго обезпеченія“, 18 февраля и 14 марта Баръ Ишайа изъ Персіи „о житьѣ-бытьѣ въ Персіи“, 28 ноября ст. учитель Дидерихсъ „о Вильгельмѣ Оранскомъ и борьбѣ Нидерландцевъ“. Обычныя экскурсіи участниковъ въ вечерахъ диспутовъ состоялись 9 мая и 14 сентября на красильный, прядильный и ленточный заводы бывш. Эйкертъ, осмотръ которыхъ г-нъ Фогельзапфъ любезно разрѣшилъ.

Коммиссія для доставленія мѣстъ не достигла лучшихъ результатовъ, чѣмъ въ истекшемъ 1900 году, что объясняется общимъ затруднительнымъ положеніемъ торговли и промышленности.

Съ 1900 г. осталось 17 кандидатовъ, въ 1901 г. явилось 20 новыхъ, всего слѣдовательно имѣлось 37 кандидатовъ, изъ числа которыхъ, насколько стало извѣстно коммиссіи, 2 сами себѣ достали мѣста, остались на своихъ должностяхъ 4, получили мѣста чрезъ коммиссію 13, за симъ осталось 18 кандидатовъ. Сколько изъ нихъ

въ настоящее время еще безъ мѣста, комиссіи не извѣстно, такъ какъ она обыкновенно объ этомъ не извѣщается.

Библіотека въ истекшемъ году обогащена значительнымъ числомъ хорошихъ сочиненій и доставляла членамъ серьезное развлеченіе и хорошую умственную пищу. Въ началѣ года въ библіотекѣ имѣлось, кромѣ журналовъ, 2917 сочиненій въ 4293 томахъ, въ теченіе года приобрѣтено было 156 сочиненій въ 246 томахъ, такъ что въ настоящее время библіотека состоитъ изъ 3073 сочиненій въ 4539 томахъ, въ томъ числѣ 2344 сочиненія въ 3328 томахъ на нѣмецкомъ, 55 сочиненій въ 168 томахъ на русскомъ, 239 сочиненій въ 259 томахъ на французскомъ, 232 сочиненія въ 452 томахъ на англійскомъ, 5 сочиненій въ 5 томахъ на итальянскомъ и испанскомъ языкахъ; по научной части имѣлось 198 сочиненій въ 327 томахъ, всего 3073 сочиненій въ 4539 томахъ. Кромѣ того имѣлся 21 журналъ въ 312 томахъ. Въ читальной находятся словари, энциклопедическіе лексиконы, географическія сочиненія и иллюстрированные журналы, въ томъ числѣ „l'Illustration“ въ 24 томахъ и „Illustrated London News“ въ 21 томѣ, такъ что всего въ распоряженіи членовъ общества имѣется 3131 сочиненіе въ 5039 томахъ. Наконецъ въ читальнѣ имѣются еще 14 отечественныхъ и 5 иностранныхъ газетъ и 12 иллюстрированныхъ журналовъ.

Въ истекшемъ году устроены были 4 общественные вечера въ томъ числѣ 3 съ участіемъ дамъ и 1 для мужчинъ.

XVII. Учебная часть.

78. Рижскій Политехническій Институтъ.

Рижскій Политехническій Институтъ, получающій отъ купечества субсидію въ размѣрѣ 10,000 руб. въ годъ посѣщался, согласно отчету за 1900/1901 г. въ концѣ 1901 г. 1631 учащимся (въ предъидущемъ году 1753) По спеціальнымъ предметамъ студенты распредѣлялись слѣдующимъ образомъ :

архитекторовъ	99
инженеровъ	357
инженеровъ-механиковъ	397
химиковъ	333
сельскихъ хозяевъ	146
коммерсантовъ	299
всего	1631

Выпускныя испытанія въ 1901 году выдержало въ общей сложности 206 студентовъ, а именно :

по архитектурному	съ дипломомъ	
	I разр.	II разр.
отдѣлу	6	—
„ инженерному	32	5
„ механическому	43	1
„ химическому	45	2
„ сельско-хозяйственному	36	1
„ коммерческому	29	6
	<u>191</u>	<u>15</u>
	206	

Библіотека въ прошломъ году увеличилась на 500 новыхъ сочиненій и состоитъ въ настоящее время изъ 16,600 сочиненій въ 44,000 томахъ.

Запасный и оборотный капиталъ Института равнялся къ 1 іюля 1900 г. 327,298 р. 61 к.

Капиталъ этотъ въ теченіи 1900/1901 уменьшился на 184,584 „ 03 „
и равнялся къ 1 іюля 1901 142,714 р. 58 к.

Стипендій назначено было неимущимъ студентамъ изъ стипендіальныхъ фондовъ всего на сумму 4485 руб., кромѣ того правительственныхъ стипендій на сумму 5000 руб. (за 2 полугодія).

79. Больдерааское народное училище.

Получающее на основаніи постановленія общаго собранія купечества отъ 6 ноября 1875 г. отъ Биржевого Комитета субсидію въ размѣрѣ 500 руб. въ годъ, Больдерааское народное училище посѣщалось въ 1901 г. 80 дѣвочками и 25 мальчиками, всего 105 дѣтьми (въ предъидущемъ году 97).

80. Ремесленное училище Рижскаго ремесленнаго общества.

Когда въ прошломъ году правленіе Рижскаго ремесленнаго общества обратилось къ Биржевому Комитету съ ходатайствомъ объ увеличеніи выдаваемой имъ ремесленному училищу субсидіи какъ на текущій годъ, такъ и на будущее время, Биржевой Комитетъ согласился на первую просьбу, увеличеніе же субсидіи на 1901 г. поставилъ въ зависимость отъ результата отчетности за 1900 г. и отъ назначенія суммъ со стороны другихъ учреждений.

Послѣ того какъ возобновленное нынѣ ходатайство правленія Ремесленнаго Общества о разрѣшеніи на 1901 г. субсидіи въ размѣрѣ

3,500 руб. было передано на заключение делегации по дѣламъ мѣстной промышленности, послѣдняя, по разсмотрѣннн годового отчета педагогической комисіи Ремесленнаго общества за истекшій годъ, въ своемъ докладѣ Биржевому Комитету отъ 19 февраля 1901 г. изложила слѣдующее :

„Изъ годового отчета Ремесленнаго общества и другихъ представленныхъ ей данныхъ, делегация по дѣламъ мѣстной промышленности усмотрѣла, что мотивы, побудившіе Биржевой Комитетъ весною 1900 года увеличить субсидію, существуютъ и теперь. Балансъ доходовъ и расходовъ за 1900 годъ достигнуть лишь при помощи значительной приплаты со стороны Ремесленнаго общества, которое не въ состояннн вслѣдствіе плохого состояннн своихъ денежныхъ средствъ продолжать эту приплату въ томъ же размѣрѣ. Субсидія, которая черезъ посредство Рижской промышленной и торговой комисіи получается ежегодно отъ здѣшнихъ промышленныхъ предпріятій, составила въ истекшемъ году около 1,700 р., такая же сумма имѣется въ виду на 1901 г., увеличенія этой суммы, по мнѣнію делегации, ожидать нельзя. Расходы напротивъ значительно возрастаютъ. Осенью 1900 г. при VII классѣ открыто паралельное отдѣленіе; это отдѣленіе, лишь благодаря которому училище получаетъ извѣстную законченность, должно быть развито и устроено. Чрезвычайное увеличеніе числа учениковъ — оно составляетъ въ настоящее время 900 — дѣлаетъ необходимымъ увеличеніе помѣщенія. Словомъ делегация пришла къ убѣжденію, что для обезпеченія дальнѣйшей успѣшной дѣятельности училища, которое, какъ признано всѣми членами делегации, особенно полезно и цѣнно для здѣшней промышленности увеличеніе субсидіи со стороны представителя крупной промышленности, то есть Биржевого Комитета представляется вполнѣ основательно. Какое значеніе училище имѣетъ для мѣстной промышленности можетъ доказать приведенный въ отчетѣ педагогической комисіи фактъ, что болѣе половины всѣхъ 908 учениковъ осенью 1900 г. принадлежали къ мѣстнымъ промышленнымъ кругамъ. Члены делегации подтвердили по собственному опыту какъ велико, особенно между молодыми фабричными рабочими, стремленіе къ дальнѣйшему образованію.

На основаннн вышеизложеннаго делегация имѣетъ честь покорнѣйше просить Биржевой Комитетъ исходатайствовать у Общаго собранія Рижскаго Биржевого общества на 1901 годъ увеличеніе выдававшейся до сихъ поръ субсидіи на 1,500 руб., всего слѣдовательно разрѣшенія субсидіи въ 3,000 руб.“

Согласно приведенному заключенію делегации по дѣламъ мѣстной промышленности и по предложенію Биржевого Комитета, Общее собраніе Биржевого Общества разрѣшило 27 апрѣля 1901 г. выдачу

субсидіи на 1901 г. ремесленному училищу Рижскаго ремесленнаго общества въ увеличенномъ размѣрѣ 3,000 руб.

81. Частное учебное заведеніе г. Германа.

Вслѣдствіе ходатайства старшаго учителя Ф. Германа о проделеніи принятой Биржевымъ Комитетомъ на себя ранѣе гарантіи на случай недобора по содержимымъ имъ коммерческимъ классамъ, Рижское купечество рѣшило, по предложенію Биржевого Комитета въ Общемъ собраніи отъ 27 февраля 1901 г. принять на себя, до открытія V класса Коммерческаго училища гарантію на случай недобора по существующимъ при училищѣ г. Германа коммерческимъ классамъ до размѣра 2,000 руб.

На основаніи этого постановленія переданы были старшему учителю Ф. Германъ 8 марта — 865 руб. Послѣ уплаты этой суммы до свѣдѣнія Биржевого Комитета дошло, что прежній коммерческій класъ съ осени 1900 г. вообще болѣе не существуетъ, что и было подтверждено г. Германомъ 2 іюля 1901 г. письменно па соответственный запросъ Биржевого Комитета. Въ виду этого Комитетъ счелъ нужнымъ прекратить дальнѣйшую выдачу какихъ-либо суммъ училищу г. Германа.

82. Коммерческое училище Рижскаго Биржевого Комитета.

Съ чувствомъ особеннаго удовлетворенія Биржевой Комитетъ можетъ взглянуть на дальнѣйшее въ истекшемъ году развитіе учрежденія возникшаго по его инициативѣ. Подготовительныя работы къ открытію училища шли настолько гладко, а дѣятельность училища въ первомъ полугодіи его существованія была на столько успѣшна, что Биржевой Комитетъ съ увѣренностью можетъ смотрѣть на его будущее и ожидать отъ него какъ осуществленія желаній и надеждъ, связанныхъ съ его учрежденіемъ, такъ и вознагражденія за крупныя жертвы, уже принесенныя и еще приносимыя. Наконецъ и трудный вопросъ сооруженія особаго училищнаго дома разрѣшенъ весьма благопріятно полученіемъ позволенія на застройку эспланадной площади.

Въ отдѣльности надлежитъ сообщить о слѣдующемъ :

- а) По организациіи и открытіи коммерческаго училища.

Временная учебная программа съ распредѣленіемъ уроковъ, составленная директоромъ училища и представленная попечительнымъ

Совѣтомъ, одобрена была Учебнымъ Отдѣломъ Министерства Финансовъ 10 апрѣля 1901 г. № 1043, такъ что на этомъ основаніи возможно было приступить къ выбору учителей. Пока назначены были только два штатные учителя, а именно статскій совѣтникъ А. Павловъ (бывш. преподаватель Юрьевской гимназіи) по русскому языку и словесности и П. Конради (бывш. преподаватель Бѣлостокскаго коммерческаго училища) по нѣмецкому языку и словесности; оба они назначены были также надзирателями, каждый на два класса.

Кромѣ нихъ назначены были еще десять учителей за плату по найму, а именно священникъ Н. Носка по Закону Божию правосл. испов., канд. богосл. В. Гунъ по Закону Божию лютер. испов., бакалавръ Кембриджскаго университета Г. Трейманъ по англійскому и *licencié ès lettres* Дижонской академіи А. Мелерэ по французскому языкамъ, преподаватель Рижскаго Политехническаго Института К. Цумфтъ по математикѣ, преподаватель того же Института А. фонъ Геденштремъ — по географіи и исторіи, старшій учитель В. Телухинъ — по естествовѣдѣнію, художникъ Академіи Ф. Морицъ — по рисованію, Ф. Верренъ — по ариметикѣ въ приготовительномъ классѣ и по чистописанію, П. Раммингъ — по гимнастикѣ.

Всѣ названные учителя, по представленіи Попечительнаго Совѣта, Учебнымъ Отдѣломъ утверждены или допущены были къ преподаванію.

Училищнымъ врачомъ назначенъ былъ д-ръ мед. Р. фонъ Гакенъ, письмоводителемъ г-нъ Цуфаль.

Плата за ученіе утверждена была Учебнымъ Отдѣломъ, согласно предложенію отъ 18 февраля за № 505, въ предложенномъ Попечительнымъ Совѣтомъ размѣрѣ въ 80 руб. въ годъ въ приготовительномъ, въ 100 руб. въ годъ въ четырехъ низшихъ и въ 125 руб. въ годъ въ трехъ спеціальныхъ классахъ.

Дѣятельность педагогическаго Комитета на торжественномъ засѣданіи 8 Августа 1901 г. была открыта рѣчами предсѣдателя Попечительнаго Совѣта старшины Роб. Брауна и директора училища Фризендорфа. Въ виду програмнаго характера своего, рѣчи эти передаются дословно. Предсѣдатель Р. Браунъ сказалъ:

„Многоуважаемый г-нъ директоръ! Милостивые государи! Позвольте Васъ поздравить отъ имени Попечительнаго Совѣта на сегодняшнемъ первомъ засѣданіи Педагогическаго Комитета коммерческаго училища, учрежденнаго Рижскимъ биржевымъ обществомъ и вмѣстѣ съ тѣмъ высказать пожеланія, чтобы соединеннымъ стараніямъ Директора и учителей, а также Попечительнаго Совѣта, удалось создать изъ открываемой школы образцовое училище, питомцы котораго, получивъ основательное научное образованіе и надлежащее умственное и нравственное развитіе, выступали бы потомъ на жизненное поприще

людьми дѣльными, умѣющими справляться съ задачами и требованіями жизни.

Но такъ какъ открываемое учебное заведеніе по своему характеру, прежде всего, училище коммерческое, имѣющее спеціальнымъ назначеніемъ доставлять коммерческому сословію достойныхъ представителей, то — въ виду громаднаго развитія торговли и промышленности — желательно, чтобы ввѣряемая школѣ молодежь воспитывалась въ ней не только въ умственномъ и нравственномъ отношеніи, но также, начиная съ младшихъ классовъ, въ началахъ любви и уваженія къ коммерческой дѣятельности, чтобы обучавшіеся въ этомъ училищѣ впослѣдствіи правильно понимали важныя задачи, возлагаемыя на купца-коммерсанта непрерывно прогрессирующимъ временемъ.

Сознавая всю важность значенія такого спеціальнаго учебнаго заведенія для мощно и всесторонне развивающагося г. Риги, Биржевой Комитетъ радостно взялся за осуществленіе поданной ему мысли объ учрежденіи такого училища и ассигновалъ требующійся для этого значительный капиталъ; въ лицѣ г. Директора школа получила извѣстнаго своею педагогическою дѣятельностью организатора и руководителя; послѣдняго окружаютъ, въ качествѣ сотрудниковъ, опытные преподаватели; наконецъ въ ближайшемъ будущемъ училище будетъ переведено изъ теперешняго скромнаго помѣщенія, гдѣ будетъ положено начало плодотворной дѣятельности, въ собственное прекрасное зданіе, которое, по своему устройству, будетъ удовлетворять всѣмъ новѣйшимъ требованіямъ, соотвѣтствуя назначенію школы и преслѣдуемымъ ею цѣлямъ.

Если Богу будетъ угодно, то благое начинаніе увѣнчается успѣхомъ, и съ Его благословенія учащимъ, ихъ усердному и добросовѣстному исполненію обязанностей, любви къ дѣлу и отеческимъ попеченіямъ о ввѣряемой имъ молодежи удастся оправдать тѣ надежды, которыя Биржевой Комитетъ возлагаетъ на учреждаемое имъ училище при его открытіи.“

Въ заключеніе г. Браунъ высказалъ твердую увѣренность, что Биржевой Комитетъ, начинанія и постановленія котораго, отличаясь широкимъ характеромъ вообще, всегда отвѣчали духу даннаго времени, съумѣетъ по достоинству цѣнить трудъ, прилагаемый учащими для достиженія завѣтныхъ цѣлей открываемой школы, и всегда съ должнымъ вниманіемъ откликнется на нужды преподавателей.

За симъ директоръ обратился къ учительской коллегіи со слѣдующими словами:

„Милостивые государи! собравшись сегодня съ Вами въ первый разъ для совмѣстной работы я желалъ-бы прежде всего привѣтствовать Васъ, какъ своихъ сотрудниковъ, и высказать искреннѣйшія пожеланія, чтобы Ваше служеніе интересамъ открываемаго училища принесло послѣднему ожидаемую его учредителями пользу, и чтобы,

съ другой стороны Ваша дѣятельность послужила бы Вамъ полнымъ удовлетвореніемъ.

Трудна задача, взятая нами на себя, отвѣтственна наша обязанность: если заботы о внѣшнемъ благоустройствѣ школы и его матеріальномъ существованіи взялъ на себя Биржевой Комитетъ, основавшій ее, такимъ образомъ, съ внѣшней стороны, то намъ, почти еще не знающимъ другъ друга и имѣющимъ дѣло съ совершенно чужими дѣтьми, притомъ неодинаково подготовленными, — приходится дать нравственный обликъ училищу, такъ сказать, создать его внутреннюю сторону. Наша задача состоитъ въ томъ, чтобы, примѣненіемъ на практикѣ своихъ педагогическихъ принциповъ и методовъ преподаванія, обусловливаемыхъ, въ свою очередь, преслѣдуемыми школою цѣлями, создать для нея въ этомъ смыслѣ опредѣленные нормы, сообщить ей индивидуальный характеръ. Мало того, мы должны пріобрѣсти ей уваженіе общества, довѣріе родителей, любовь учениковъ и одобреніе всѣхъ начальствующихъ инстанцій.

Но достиженіе этихъ разнообразныхъ цѣлей возможно лишь при одномъ непремѣнномъ условіи: если учащіе, воодушевляемые сознаниемъ своего высокаго призванія, съ любовью возьмутся за великое дѣло воспитанія и обученія ввѣряемой ихъ попеченіямъ молодежи, — будущность и благополучіе которой въ значительной степени зависитъ отъ нихъ и ихъ дѣятельности, — а изъ этого сознанія и отношенія къ дѣлу будетъ вытекать и сознаніе необходимости добросовѣстно исполнять свои обязанности, напрягая всѣ свои духовно-нравственныя силы.

Я съ полнымъ довѣріемъ отношусь къ своимъ сотрудникамъ, къ благонамѣренности Вашего образа мыслей, Вашей компетентности, а также къ Вашей готовности, самоотверженно служить взятому на себя дѣлу, но, въ свою очередь, и отъ Васъ ожидаю, что Вы отнесетесь съ такимъ же довѣріемъ ко мнѣ, къ моему руководительству. Ибо лишь при взаимномъ довѣрїи и дружномъ взаимномъ содѣйствїи мы будемъ истинными товарищами-сослуживцами, и лишь въ такомъ случаѣ наша дѣятельность можетъ быть плодотворна.

Вполнѣ уважая индивидуальные воззрѣнія и педагогическіе прїемы каждаго преподавателя въ отдѣльности, я поэтому предоставлю Вамъ полную свободу въ этомъ отношенїи, если только, разумѣется, субъективные взгляды не будутъ противорѣчить общепризнаннымъ, установившимся въ педагогической наукѣ принципамъ. Какъ бы точно ни были заранѣе опредѣлены объемъ предполагаемаго къ прохожденію учебнаго матеріала, а также методы преподаванія по каждому предмету въ отдѣльности и всего учебнаго матеріала вообще, все же каждый изъ учащихся будетъ имѣть еще достаточно возможности проявлять свою индивидуальность въ преподаванїи. Ибо хорошее преподаваніе, мало того, каждый хорошій урокъ представляетъ собою не

шаблонный механической трудъ, а нѣчто цѣльное, продуманное и почувствованное, если можно такъ выразиться, великолѣпное художественное произведеніе. Поэтому я вовсе не желаю придумывать отъ себя какія бы то ни было нормы и ими стѣснять свободу преподавателей.

Въ данное время я имѣю въ виду лишь одну цѣль: воодушевить своихъ сотрудниковъ пробужденіемъ въ нихъ сознанія высокаго ихъ призванія, — сознанія того, что истинно-педагогическая дѣятельность, если она сопровождается успѣхомъ, есть великое и вмѣстѣ съ тѣмъ прекрасное искусство, и искренно желаю, чтобы этотъ пламень благороднаго воодушевленія своимъ призваніемъ никогда въ нихъ не угасалъ, поддерживая въ нихъ нравственную бодрость и твердую увѣренность въ возможности достиженія цѣли.

Я сознаю, что много придется намъ положить труда, много преодолѣть препятствій и трудностей, прежде чѣмъ взойдутъ первыя сѣмена Вашей плодотворной дѣятельности. Но если зато школа оправдаетъ возлагаемыя на нее надежды и пріобрѣтетъ уваженіе общества, то это составитъ Вашу личную заслугу, и слава училища будетъ Вашею славою.

Въ этомъ-то смыслѣ и въ надеждѣ на достиженіе цѣли дружными усиліями, привѣтствую Васъ отъ всей души, желая Вамъ счастья въ Вашихъ начинаніяхъ.“

Пріемныя испытанія производились 9, 10 и 11 августа, конференція же для пріема испытанныхъ учениковъ 13 Августа.

За симъ 16 августа состоялось дѣйствительное открытіе училища съ тремя нормальными и однимъ приготовительнымъ классами съ 129 учениками, которые распредѣлились по отдѣльнымъ классамъ слѣдующимъ образомъ: въ приготовительномъ классѣ — 35 учениковъ, въ I — 35 учениковъ, во II — 33 ученика и въ III — 27 учениковъ.

По вѣроисповѣданію было: 111 протестантовъ, 7 православныхъ, 4 римско-католика и 7 евреевъ.

По званію отца было 6 сыновей дворянъ, 11 чиновниковъ, 52 купцовъ, 53 мѣщанъ ремесленниковъ и 7 крестьянъ.

122 ученика было русскіе подданные, 7 иностранцы.

О послѣдовавшемъ открытіи училища Попечительный Совѣтъ телеграммами донесъ Министру Финансовъ статсъ-секретарю Витте, товарищу его тайн. сов. Ковалевскому и управляющему Учебнымъ отдѣломъ тайн. сов. Анопову, выражая при томъ свою благодарность за оказанное по нынѣ содѣйствіе и покровительство и прося о сохраненіи и впредь сему училищу ихъ благорасположенія.

Экстреннымъ событіемъ въ обыденной жизни училища является ревизія его управляющимъ Учебнымъ Отдѣломъ тайн. сов. И. А. Аноповымъ, осмотрѣвшимъ училище 17 сентября въ сопровожденіи чиновника Министерства Финансовъ ст. сов. Ходырева и присутство-

вавшимъ на урокахъ въ отдѣльныхъ классахъ. При этомъ тайн. сов. И. А. Аноновъ высказался весьма одобрительно о методѣ преподаванія, о духѣ учениковъ и устройствѣ училища.

Весьма отряднымъ образомъ обнаружилось сочувствіе нашего купечества къ новому училищу въ видѣ щедраго пожертвованія въ 4800 руб., которое генеральный консулъ К. А. Гельмсингъ передалъ Попечительному Совѣту отъ имени директора Дернена; послѣднему по случаю отъѣзда изъ Риги, капиталъ этотъ преподнесенъ былъ кругомъ друзей, а имъ назначенъ на стипендіи при Рижскомъ Коммерческомъ училищѣ.

О подробностяхъ жизни и дѣятельности училища въ первомъ полугодіи его существованія доложено будетъ въ отчетѣ училища, который выйдетъ осенью по окончаніи учебнаго года и доставленъ будетъ членамъ биржевого общества. —

6. Пріисканіе помѣщенія для училища.

Пока сношенія между Биржевымъ Комитетомъ и Попечительнымъ Совѣтомъ коммерческаго училища и Рижскою Городскою Управою объ уступкѣ и использованіи земельного участка на бульварѣ Пушкина за вторымъ городскимъ театромъ подъ сооруженіе коммерческаго училища были еще въ полномъ ходу (см. торг. арх. изд. 1901 г. стр. 189—201), вопросъ о полученіи разрѣшенія на застройку эспланадной площади, который Биржевой Комитетъ, въ виду категорическаго отклоненія со стороны военного вѣдомства, уже считалъ вполне оконченнымъ, принялъ неожиданно благопріятный оборотъ. Вслѣдствіе сообщенія С.-Петербургскаго представителя Биржевого Комитета фонъ Гюббенета о томъ, что Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, не смотря на уклончивый отвѣтъ Военнаго Министра на подлежащее отношеніе перваго, продолжаетъ дѣйствовать въ пользу уступки эспланадной площади, депутація, состоящая изъ товарища городского головы фонъ Беттихера, вице-предсѣдателя Биржевого Комитета фонъ Геймана и секретаря фонъ Рейбницъ, отправилась въ С.-Петербургъ. Депутація эта принята была 16 марта Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, который, сочувственно выслушавъ объясненія по представленнымъ ему планамъ застройки эспланады, обѣщалъ депутаціи, еще разъ лично войти въ сношенія съ Военнымъ Министромъ. Успѣхъ сего пріема скоро обнаружился. На обратномъ пути изъ служебной поѣздки въ Либаву Военный Министръ заѣхалъ въ Ригу и, не смотря на непродолжительность своего пребыванія, осматривалъ въ маѣ мѣсяцѣ занятую выставочными сооружениями эспланадную площадь.

Провожаемый членомъ распорядительнаго Комитета выставки, правителемъ дѣлъ Биржевого Комитета фонъ Крамеръ, Военный

Министръ имѣлъ возможность на самомъ мѣстѣ убѣдиться въ большомъ значеніи для города эспланадной площади въ эстетическомъ, гигиеническомъ и хозяйственномъ отношеніяхъ. Послѣдствіемъ этого осмотра было то, что Военный Министръ распорядился о новомъ разсмотрѣніи сего дѣла, высказавшись уже во время пребыванія своего въ Ригѣ въ принципѣ за уступку части эспланады съ тѣмъ, чтобы для потребностей военного вѣдомства въ серединѣ эспланады была оставлена площадь прѣ. въ 7000 квадр. сажень съ приведеніемъ ея въ надлежащій порядокъ по образцу Петербургскаго марсоваго поля.

Не смотря на возбужденныя Главнымъ Инженернымъ Управленіемъ и Виленскимъ Военнымъ Округомъ затрудненія дѣло шло довольно быстро и уже въ сентябрѣ мѣсяцѣ Рижская Управа получила официальное увѣдомленіе объ уступкѣ Военнымъ Министерствомъ части эспланадной площади.

Такъ какъ настоящее временное помѣщеніе Коммерческаго училища, по тщательному расчету, въ состояніи помѣстить училище лишь до лѣта 1904 г. и новое зданіе можетъ быть окончено до этого срока лишь при томъ предположеніи, что къ сооруженію будетъ приступлено не позже весны 1902 г., то Биржевой Комитетъ, по просьбѣ Коммерческаго училища, 29 сентября за № 1029 обратился въ Городскую Управу съ просьбою, нынѣ - же исходатайствовать отъ Городской Думы разрѣшеніе на уступку поземельнаго участка на эспланадѣ, независимо отъ исполненія высшими инстанціями еще извѣстныхъ формальностей.

Городская Дума постановила за симъ 8 октября 1901 г., по предложенію Городской Управы, отдать въ оброчное пользованіе Рижскаго Биржевого Комитета, на правахъ собственности, участокъ земли, расположенный на углу бульвара Тотлебена и Николаевской улицы, площадью не болѣе 1500 квадр. саж., подъ постройку зданія коммерческаго училища Комитета за годовой поземельный оброкъ въ 5 коп. за каждую квадратную сажень, съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ: а) продажи означеннаго недвижимаго имущества, б) изыятія названнаго училища изъ вѣдѣнія Рижскаго Биржевого Комитета или в) если возводимое зданіе болѣе не будетъ служить какимъ-либо общепольнымъ или благотворительнымъ цѣлямъ, преслѣдуемымъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ, — за участокъ было уплочено г. Ригѣ дополнительно по 100 руб. за каждую квадратную сажень, а размѣръ obroka былъ повышенъ до 50 кои. въ годъ за каждую квадратную сажень. Точное опредѣленіе размѣра отводимаго участка и подробности условій его застройки предоставлены были усмотрѣнію Городской Управы.

Высочайшее повелѣніе о разрѣшеніи застройки части эспланадной площади послѣдовало 10 января 1902 г.

Уже въ январѣ 1901 г. Попечительнымъ Совѣтомъ установлены были извѣстные основные принципы для сооружеія училищнаго дома независимо отъ мѣсторасположенія его, именно: а) въ виду невозможности обращенія надлежащаго вниманія на индивидуальность учениковъ при общемъ числѣ ихъ выше 600 или 700, принять для училища максимальную норму въ 16 классовъ; б) поручить выработку строительнаго плана и завѣдываніе постройкою архитектору В. Бокслафу и в) подготовительныя къ сооружеію дома училища работы производить въ слѣдующей постепенности: директоръ составляетъ строительную программу, по которой входитъ въ соглашеніе съ архитекторомъ, архитекторъ съ своей стороны составляетъ ситуаціонный эскизъ, по которому входитъ въ соглашеніе съ директоромъ; архитекторъ командируется за границу для осмотра нѣкоторыхъ выдающихся училищныхъ сооружеій; архитекторъ представляетъ Совѣту ситуаціонный планъ и, по окончательномъ одобреніи такового, составляетъ строительный планъ, входя при томъ въ сношенія съ поставщиками устройствъ вентиляціи и освѣщенія.

Согласно этой программѣ архитекторъ Бокслафъ, осматривавшій въ апрѣлѣ и маѣ мѣсяцахъ образцовыя училища въ Берлинѣ, Ганноверѣ и другихъ мѣстахъ, составилъ ситуаціонный эскизъ на основаніи составленной директоромъ Фризендорфомъ строительной программы.

Одновременно директоромъ городскихъ садовъ Куфальтомъ составленъ былъ эскизъ расположенія училищнаго дома, который Городскою Управою сообщенъ былъ Совѣту, но, по тщательномъ разсмотрѣніи, директоромъ Фризендорфомъ и архитекторомъ Бокслафъ признанъ былъ не соответствующимъ цѣли; какъ директоръ, такъ и архитекторъ при этомъ объяснили, между прочимъ, что классныя помѣщенія, по требованіямъ правильнаго освѣщенія, могутъ быть расположены только въ направленіи къ сѣверу или сѣверо-западу, слѣдовательно только по Николаевской улицѣ; по эскизу Куфальта однако нельзя достигнуть необходимой для 8 классовъ въ каждомъ этажѣ длины зданія, которая сокращается чрезъ одинъ отрѣзанный и одинъ острый уголь; наконецъ-же по этому эскизу нельзя достигнуть хотя бы только до извѣстной степени раціональнаго расположенія актовой залы. Требования, которыя они должны заявить относительно расположенія училищнаго дома, суть: полный, прямой, неотрѣзанный уголь въ пунктѣ пересѣченія Николаевской улицы и бульвара Тотлебена, а посему приходится отказаться отъ вполне параллельнаго отношенія дома къ обѣимъ улицамъ; параллельное отношеніе это имѣетъ тѣмъ меньшее значеніе, что зданіе отстоитъ довольно далеко отъ улицы и устраиваемый между зданіемъ и улицами садъ отчасти будетъ закрывать отношеніе расположенія зданія къ улицѣ.

Вполнѣ одобривъ эскизъ Бокслафа Попечительный Совѣтъ пре- проводилъ таковой въ Городскую Управу при слѣдующемъ отношеніи отъ 13 ноября 1901 г. за № 153.

„Попечительный Совѣтъ Рижскаго коммерческаго училища имѣеть честь представить при семь Рижской Городской Управѣ чертежи раз- рѣза и фасадовъ училищнаго дома, который онъ предполагаетъ со- орудить на предоставленномъ ему городскимъ управленіемъ посе- мельномъ участкѣ въ 1500 квадр. саж. на эспланадной площади. При этомъ Попечительный Совѣтъ имѣеть честь объяснить, что онъ при сооруже- ніи сего зданія руководствуется двоякою цѣлью: во первыхъ соорудить образцовый училищный домъ, соотвѣтствующій какъ въ отдѣльныхъ частяхъ, такъ и въ общемъ устройствѣ всеѣмъ требованіямъ школьной гигиены и современной техники, во вторыхъ- же сдѣлать новое зданіе посредствомъ эстетическаго развитія фасадовъ архитектурнымъ украшеніемъ города.

Для достиженія первой цѣли необходима цѣлесообразность самой постройки и обозримость всего сооружения. На сравнительно высокомъ и свѣтломъ подвальномъ этажѣ поднимаются въ сторону Николаевской улицы классный домъ, въ сторону бульвара Тотлебена — стройный центральный корпусъ зданія, въ которомъ находятся главный входъ, зала для гимнастики и надъ нею актовая зала; эти два главные корпуса зданія состоятъ изъ подвала и двухъ этажей; къ централь- ному корпусу примыкаетъ меньшій и болѣе низкій служебный домъ, состоящій только изъ двухъ этажей. Для класснаго дома весьма важно, чтобы все 8 классныхъ комнатъ одного этажа лежали при длинномъ, прямомъ коридорѣ, имѣющемъ также служить рекреа- ціонною залюю, а также чтобы въ классныя комнаты во время пре- подаванія не попадали лучи солнечнаго свѣта; наконецъ гардеробныя помѣщенія, аудиторіи, физическіе кабинеты и комнаты для пѣнія, пріемныя и канцелярскія комнаты и т. д. должны быть расположены соотвѣтственно требованіямъ дѣятельности большаго училища. Благодаря занимающей 400 квадратныхъ метровъ актовой залѣ, проходящей чрезъ два этажа нашъ городъ обогатится прекрасною залюю для концертовъ и публичныхъ лекцій. Въ виду эстетическаго впечатлѣнія училищнаго дома фасады его будутъ изящно разработаны, высокая крыша при- дастъ всему строенію легкость и видность, длина какъ класснаго дома, такъ и обращеннаго къ бульвару Тотлебена флигеля по воз- можности будетъ сокращена; фасадная линія сего флигеля сильно ломана, такъ что не составляетъ прямой линіи. Въ виду сего даже строгій критикъ не замѣтитъ, что флигель этотъ не расположенъ совер- шенно параллельно къ бульвару Тотлебена. Такъ какъ зданіе поставлено на открытую площадь, значительно отстоитъ отъ улицъ и окружено изящными, обильными садовыми устройствами, то прямо- угольное примыканіе флигеля къ классному дому является прямымъ

эстетическимъ требованіемъ; при данныхъ условіяхъ остроугольное примыканіе флигеля къ классному дому было бы некрасиво, потому что таковое, при открытомъ положеніи зданія среди сада, ничѣмъ не мотивировано. Остроугольное расположеніе зданія объяснимо лишь при недостаткѣ мѣста, о чемъ однако въ данномъ случаѣ не можетъ быть рѣчи. Можетъ-быть признаю рискованнымъ, поставить длинный фасадъ класснаго дома съ правильнымъ осевымъ дѣленіемъ, въ угловое положеніе къ противоположному ряду домовъ; по этому эта главная линія училищнаго зданія проектирована параллельно къ Николаевской улицѣ, такъ что она представляется принадлежащею къ магистральной линіи, которую составляетъ эта улица. Если-бы же другой флигель, заключающій въ себѣ принадлежности училища, т. е. главный входъ, актовую залу и служебный домъ, также поставленъ былъ параллельно къ бульвару Тотлебена, то тѣмъ были бы созданы непрактичныя трех- и пятиугольныя помѣщенія въ училищѣ, и кромѣ того подобное расположеніе зданія не гармонировало-бы съ общимъ характеромъ улицы и произвело-бы шаблонное, скучное и потому не художественное впечатлѣніе. Въ обращенномъ къ бульвару Тотлебена фасадѣ не имѣется никакихъ длинныхъ плоскостей, которыя могли-бы рѣзко отличаться отъ противоположнаго, не параллельнаго однообразнаго ряда домовъ. Настоящій проектъ какъ относительно ситуационнаго плана, такъ и относительно наружнаго вида, а также благодаря скрещивающимся кровельнымъ конькамъ составляетъ оживляющую противоположность къ монотонному ряду домовъ на бульварѣ Тотлебена. Недлинные фасады училищнаго дома, то приближающіеся къ бульвару Тотлебена, то отступающіе отъ него будутъ существенно содѣйствовать болѣе оживленному впечатлѣнію улицы. Примѣры такихъ построекъ встрѣчаются въ безчисленномъ количествѣ въ старыхъ городахъ, а также въ новыхъ сооруженіяхъ. Новѣйшее сооруженіе такого рода, это маркскій провинціальный музей въ Берлинѣ, который съ выступающими углами своими отстоитъ лишь на два метра отъ обмежевающей улицу аллеи и около 20 метровъ отъ противоположнаго, не параллельнаго ряда домовъ. Между тѣмъ разстояніе училищнаго дома будетъ составлять отъ эспланадной аллеи около 21 метра и отъ городскаго элементарнаго училища около 50 метровъ. Проекты, представленные на конкуренцію по сооруженію помянутаго музея въ 1893 г., большею частью придерживались еще системы весьма остроугольныхъ линій улицъ. „Проектъ, который тогда удостоился первой награды, отличался именно тѣмъ, что въ немъ оставлены были естественныя обмежевывающія площадь линіи въ пользу свободнаго развитія“ (см. Нѣмецкую строительную газету 1899 г. стр. 121). Приводимый нынѣ въ исполненіе проектъ Л. Гофмана совершенно оставляетъ систему уличныхъ линій и развивается вполнѣ вольно. (См. выписку изъ реферата „Нѣмецкой строительной газеты“ 1896 г. о сооруженіи

музея въ Ганноверѣ стр. 3) „такъ какъ домъ не занимаетъ всю свободную площадь и между нимъ и противолежащимъ рядомъ строеній устраиваются аллеи и сады, то для наружнаго вида зданія довольно безразлично, расположенъ-ли фасадъ параллельно или въ другомъ направленіи.“ По этому принципу составлена большая часть проектовъ, представленныхъ въ конкурсъ.

То возраженіе, что косое положеніе зданія дѣлаетъ невозможнымъ устройство художественныхъ садовъ, лишено основанія, какъ это доказывается безчисленными примѣрами. Не лишнимъ является указать на то обстоятельство, что не смотря на косое положеніе городского театра въ отношеніи къ Александровской улицѣ и къ бастионному бульвару, расположенный передъ театромъ садъ является образцомъ художественнаго устройства и вмѣстѣ съ театромъ безъ сомнѣнія составляетъ лучшую картину нашихъ окружающихъ внутренній городъ садовъ. Проведенію аллеи вдоль бульвара Тотлебена отнюдь не мѣшаетъ косое положеніе фасадовъ, а устройство подъѣздовъ, но затрудненіе это возникало-бы при всякомъ вообще положеніи училищнаго дома. Предполагаемое положеніе напротивъ даетъ возможность устройства трехсторонняго сквера, прерывающаго весьма удачно преобладающія въ той мѣстности скучныя и однообразныя линіи улицъ и выставяющаго на видъ прекрасный фасадъ дома Фарбаха. Настоящіе чертежи должны дать лишь общее понятіе о предполагаемомъ зданіи, при чемъ конечно могутъ быть произведены измѣненія въ планѣ, какъ и въ фасадахъ.

Попечительный Совѣтъ по возможности старался итти на встрѣчу желаніямъ городской Управы и, по сему питаетъ надежду на благосклонное обсужденіе и скорое разрѣшеніе сего представленія.“

Дальнѣйшія сношенія съ Городскою Управою по сему предмету велись предсѣдателемъ Попечительнаго Совѣта, старшиною Роб. Брауномъ и имѣли тотъ результатъ, что директоромъ городскихъ садовъ Куфальтомъ составленъ былъ новый планъ, въ которомъ онъ, отказываясь отъ первоначально потребованной параллельности фасадовъ къ улицѣ, все-таки еще требовалъ положенія училищнаго дома, примѣннаго къ проектированному устройству сада. Членами Попечительнаго Совѣта составлены были еще два варіанта положенія училищнаго дома, которые также препровождены были въ Городскую Управу, при чемъ Попечительный Совѣтъ 10 декабря 1901 г. за № 158 однако объяснилъ, что первый планъ его представляетъ собою болѣе благопріятное въ эстетическомъ отношеніи разрѣшеніе вопроса; наконецъ Совѣтъ просилъ еще Городскую Управу, привлечь при обсужденіи вопроса о положеніи училищнаго дома нѣкоторыхъ выдающихся архитекторовъ.

Рижскій Городской Голова отвѣтилъ за симъ 31 декабря 1901 г. за № 5638, что, по тщательномъ разсмотрѣннн всѣхъ предложенныхъ

эскизовъ относительно постройки зданія коммерческаго училища и въ виду соотвѣтствующихъ мѣнній технического бюро Строительной Коммисіи и приглашенныхъ архитекторовъ - экспертовъ, Городская Управа постановила согласиться на проектированіе зданія согласно первому эскизу (архитектора Бокслафа), официально препровожденному въ Городскую Управу при отношеніи Совѣта отъ 13 ноября 1901 г. за № 153, съ тѣмъ однако, чтобы по предмету фасадовъ означеннаго зданія состоялось между Совѣтомъ и Городскою Управою особое соглашеніе.

Приобрѣтенный подъ временное помѣщеніе училища домъ фонъ Клейна на Англиканской улицѣ (см. торг. архивъ изд. 1901 г. стр. 200), согласно контракту, принятъ былъ Попечительнымъ Совѣтомъ 1 мая 1901 г. Необходимая перестройка, со включеніемъ введенія электрическаго освѣщенія и вознагражденія архитектору, составила расходъ всего въ 7403 руб.

XVII. 83. Помертвованія съ благотворительною цѣлью.

Поступившія въ теченіи 1901 года штрафныя деньги за запоздалый приходъ на биржу 1600 руб. были употреблены на снабженіе мѣстныхъ бѣдныхъ дровами. Изъ этой суммы 800 руб. переданы городской коммисіи для призрѣнія бѣдныхъ, и 800 р. обществу противодѣйствія нищенству, между тѣмъ какъ 114 руб. розданы обѣднѣвшимъ лицамъ и 100 руб. выдано одному бывшему купцу, неспособному къ труду по причинѣ престарѣлаго возраста.

По ходатайству общества противодѣйствія нищенству отъ 14 декабря 1901 г. вслѣдствіе предъявляемыхъ къ нему по причинѣ господствующей безработицы увеличенныхъ требованій ему разрѣшена особая субсидія въ размѣрѣ 1000 р.

Вспомогательное общество прикащиковъ получаетъ, на основаніе постановленія Общаго собранія отъ 19 ноября 1889 г., пособіе въ 1000 руб. въ годъ, назначенное пока на 5 лѣтъ.

Вспомогательное общество маклеровъ получаетъ, на основаніи постановленія отъ 5 февраля 1880 г. пособіе въ 500 руб. въ годъ.

Кромѣ того Биржевой Комитетъ помогаль единовременными пособіями и сборомъ пожертвованій различнымъ мѣстнымъ благотворительнымъ учрежденіямъ.

XVIII. Участіе въ выставкахъ.

84. Рижская юбилейная выставка въ 1901 году.

Въ общемъ собраніи 19 ноября 1899 г. биржевое купечество рѣшило принять на себя гарантію по устраиваемой въ Ригѣ въ 1901 г. юбилейной выставкѣ до суммы 10,000 руб.

По закрытіи выставки исполнительный комитетъ послѣдней сообщилъ Биржевому Комитету въ своихъ отношеніяхъ отъ 13 сентября и 5 октября 1901 г. за № № 5037 и 5120, что на основаніи имѣющихся данныхъ дефицитъ по выставкѣ можетъ быть опредѣленъ приблизительно въ 70,000 р. и излагалъ далѣе слѣдующее:

Настоящее положеніе нашихъ промышленниковъ какъ гарантовъ подписавшихъ 500 р. и болѣе дѣлаетъ желательнымъ знать, готовы ли городскія и другія общественныя учрежденія полностью уплатить гарантированныя ими суммы (въ общей сложности приблиз. 40,000 р.), при чемъ частныя гаранты на сумму 500 руб. и больше (на общую сумму около 91,000) будутъ привлечены лишь вторыми и въ меньшемъ размѣрѣ къ уплатѣ или же частныя гаранты и названныя учрежденія должны быть обложены одинаково. Въ первомъ случаѣ частныя гаранты имѣли бы уплатить около 33%, въ послѣднемъ обѣ группы около 54%. Гаранты подписавшіе суммы менѣе 500 руб. (въ общей сложности 20,700 руб.) не могутъ, на основаніи § 2 условій гарантіи, ни коимъ образомъ быть приняты во вниманіе.

Далѣе исполнительный комитетъ, указавъ на то, что скорое рѣшеніе этого принципиальнаго вопроса, имѣетъ для него большое значеніе такъ какъ въ противномъ случаѣ общій ходъ дѣлъ выставки значительно затянется и окончательное заключеніе счетовъ по Рижской юбилейной выставкѣ нельзя будетъ окончить къ концу года, — просилъ Биржевой Комитетъ ходатайствовать передъ общимъ собраніемъ купечества, чтобы гарантированная Биржевымъ Комитетомъ сумма была уплочена въ полномъ размѣрѣ 10,000 руб. для покрытія дефицита по юбилейной выставкѣ.

Во вниманіе къ изложеннымъ обстоятельствамъ Биржевой Комитетъ въ своемъ засѣданіи отъ 20 сентября с. г. рѣшилъ поддержать ходатайство Исполнительнаго Комитета юбилейной выставки передъ общимъ собраніемъ купечества, которое въ засѣданіи своемъ отъ 22 октября 1901 г. приняло безъ дальнѣйшихъ преній, предложеніе обѣ уплатѣ гарантированной суммы полностью, въ размѣрѣ 10,000 р.

85. Международная выставка въ Глазго.

Вслѣдствіе полученнаго въ Маѣ 1901 г. Предсѣдателемъ Рижскаго Биржевого Комитета отъ Товарища Министра Финансовъ Тайн. Сов. Ковалевскаго приглашенія принять участіе въ устраиваемомъ съ Высочайшаго разрѣшенія русскомъ отдѣлѣ на имѣющей открыться въ маѣ 1901 г. международной выставкѣ въ Глазго посылкой коллекціи образцовъ древесныхъ матеріаловъ, экспортируемыхъ изъ Рижскаго порта, чтобы тѣмъ способствовать успѣху русскаго отдѣла, Рижскій Биржевой Комитетъ въ своемъ засѣданіи отъ

17 мая 1901 г. рѣшилъ поручить своей делегаціи по лѣсному торгу составленіе соотвѣтствующей коллекціи экспортируемыхъ древесныхъ породъ.

Составленіе сортиментовъ пиленыхъ древесныхъ матеріаловъ взяла на себя фирма *Ө. Пихлау*, а сортиментовъ брусевъ, мурлатъ и лежней фирма *Роб. Браунъ и Ко.*

Экспонаты отправлены 14 іюня съ пароходомъ *Тунтаюсъ Аббей. Tuntaius Abbey.*

XIX. Торговая статистика, Вѣстникъ Рижской биржи, Промышленная газета и Торговый архивъ.

86. Торговая статистика.

Торгово-статистическое отдѣленіе Рижскаго Биржевого Комитета начало свою дѣятельность въ 1901 г. послѣдовавшимъ въ мартѣ мѣсяцѣ изданіи I части 34 года изданія матеріаловъ къ статистикѣ Рижской торговли, обнимающей движеніе Рижской торговли по водянымъ путямъ въ 1899 г. Какъ уже замѣчено въ нашемъ послѣднемъ отчетѣ печатаніе этой части — хотя въ рукописи она была готова къ появленію къ концу 1900 года — значительно запоздало главнымъ образомъ въ виду печатанія торгово-статистическихъ изданій на русскомъ и нѣмецкомъ языкахъ. Въ началѣ мая появился такъ называемый краткій годовой отчетъ о Рижской торговлѣ въ 1900 г. Этотъ отчетъ составляющій, безъ прибавленій, 137 печатныхъ страницъ и не отпечатанный, по причинѣ своего значительнаго объема въ отчетномъ году, какъ прежде, въ Вѣстникѣ Рижской биржи, вышелъ въ формѣ брошюры составляя II часть Торговаго архива. Въ началѣ іюня вышла II часть 34 года изданія матеріаловъ къ статистикѣ Рижской торговли, обнимающая торговое движеніе по желѣзнымъ дорогамъ въ 1899 г. Въ іюлѣ и августѣ появились русскія изданія вышеупомянутыхъ I и II части 34 года изданія матеріаловъ къ статистикѣ Рижской торговли. Наконецъ въ декабрѣ отчетнаго года вышла I часть 35 года изданія „матеріаловъ“, обнимающая торговое движеніе по водянымъ путямъ въ 1900 г. Такимъ образомъ въ истекшемъ году по-мимо краткаго годоваго отчета за 1900 г. торгово-статистическимъ отдѣленіемъ выпущено пять большихъ изданій статистическихъ таблицъ.

Кромѣ названныхъ главныхъ работъ торгово-статистическое отдѣленіе доставляло Биржевому Комитету, а затѣмъ и другимъ учрежденіямъ, также какъ частнымъ лицамъ, весьма обширныя статистическія свѣдѣнія и справки.

Наконецъ торгово-статистическимъ отдѣленіемъ составлялись еще слѣдующія, печатавшіяся въ Рижской Биржевой газетѣ данныя :

1) ежедневно: выдержки изъ „Hamburger Börsenhalle“ относительно паруснаго сообщенія Риги съ заграничными портами.

2) еженедѣльно: обзоръ главнѣйшихъ вывезенныхъ моремъ товаровъ.

3) ежемѣсячно:

- а. обзоръ всѣхъ вывезенныхъ моремъ товаровъ въ сравненіи съ предъидущимъ годомъ,
- б. данныя о главнѣйшихъ предметахъ вывоза въ сравнительномъ за каждое пятилѣтіе сопоставленіи;
- в. данныя о главнѣйшихъ предметахъ привоза моремъ въ сравнительномъ за каждое пятилѣтіе сопоставленіи;
- г. обзоръ прибывшихъ кораблей въ сравнительномъ за каждое пятилѣтіе сопоставленіи;

4) каждые три мѣсяца: обзоръ вывоза изъ Россіи пеньки и льна черезъ Бержолово въ сравнительномъ за каждое четырехлѣтіе сопоставленіи съ показаніемъ главныхъ русскихъ станцій отправленія;

5) ежегодно:

- а. данныя о вывозной торговлѣ моремъ отдѣльныхъ торговыхъ фирмъ;
- б. систематическое оглавленіе Вѣстника Рижской биржи.

87. Вѣстникъ Рижской биржи.

Редакція Вѣстника Рижской биржи старалась и въ истекшемъ году по возможности скоро и подробно знакомить своихъ читателей со всѣмъ касающимся вывозной и ввозной торговли, а также промышленности, судоходства и желѣзнодорожныхъ сообщеній, при чемъ особенное вниманіе обращалось на точную передачу законоположеній, постановленій и распоряженій правительства, также какъ на помѣщеніе статистическихъ данныхъ. Особенный интересъ имѣли корреспонденціи изъ С.-Петербурга, доставляемыя Вѣстнику Рижской биржи двумя хорошо освѣдомленными сотрудниками. Благодаря предоставленію въ распоряженіе редакціи начиная съ 1 января отчетнаго года больше мѣста, вслѣдствіе присоединенія назначавшейся раньше исключительно для объявленій части газеты и другихъ мѣръ (употребленіе болѣе тѣснаго шрифта и пр.), стало возможнымъ значительно обогатить и оживить содержаніе, главнымъ образомъ обсужденіемъ обще-научныхъ вопросовъ.

88. Промышленная газета.

Промышленная газета, получающая отъ Биржевого Комитета какъ представителя мѣстной промышленности субсидію, и въ 1901 г. 26-мъ году своего существованія, стремилась прежде всего удовлетворять интересамъ мѣстной фабричной промышленности, но кромѣ того напечатала и рядъ статей, имѣющихъ значеніе какъ для нашей торговли вообще, такъ и для нашего порта въ особенности. Изъ нихъ заслуживаютъ особаго вниманія слѣдующія статьи:

„Съ Парижской всемірной выставки“ (рудники и металлургія) д-ра В. Діесъ; „Объ экономіи паровой силы“ инженера Г. Миттермаіеръ; „Химическія изслѣдованія известняковъ“ профессора М. Глазенапа; „Объ очищенной и сырой стали“ директора Эдмунда Агте; „Промышленность и охранительныя пошлины“ директора завода Е. Бингъ; „Горнозаводская промышленность Россіи въ 1898 г.“ инженеръ-генералъ-маіора М. Ф. фонъ Галлеръ; „Недоходъ и половодье Двины весною 1901 г.“ портового инженера А. Пабста и „О контролъ времени работы рабочихъ“ директора завода Е. Бингъ.

89. Торговый архивъ.

28-й годъ изданія Рижскаго торговаго архива вышелъ въ 1901 г. въ 3-хъ частяхъ, имѣвшихъ слѣдующее содержаніе:

Часть I.

- 1) Отчетъ Рижскаго Биржевого Комитета о дѣятельности его на поприщѣ торговли и судоходства за 1900 годъ;
- 2) „Постановка коммерческаго образованія и нѣкоторыя новыя школьныя постройки въ Германіи“ директора Рижскаго коммерческаго училища дѣйств. стат. сов. Э. Фризендорфа.
- 3) Списокъ членовъ Рижскаго Биржевого Общества въ февралѣ 1901 г.
- 4) Отчетъ Рижскаго Биржевого Комитета о доходахъ и расходахъ за 1900 г.;
- 5) Роспись доходовъ и расходовъ Рижскаго Биржевого Комитета на 1901 г.;
- 6) Дополнительная роспись расходовъ Рижскаго Биржевого Комитета за 1900 г.;

Часть II.

- 1) Обзоръ торговой дѣятельности Риги за 1900 г.;
- 2) Обзоръ грузовъ, зафрахтованныхъ для перевозки на пароходахъ въ Ригѣ въ навигаціи 1900 года;
- 3) Рижскій экспортъ моремъ съ 1 января по 31 Декабря 1900 г.;
- 4) Рижскій импортъ моремъ съ 1 января по 31 декабря 1900 г.

Часть III.

- 1) Закопъ о преобразованіи портовыхъ сборовъ;
- 2) Положеніе объ управленіи приморскими торговыми портами.

- 3) Распредѣленіе должностей по Рижскому Биржевому Обществу въ 1901 г.
- 4) Списокъ Рижскимъ морскимъ и рѣчнымъ судамъ.
- 5) Отчетъ Рижскаго Биржевого банка за 1900 г.
- 6) Отчетъ Лифляндскаго Окружнаго Управленія Общества спасанія на водахъ за 1900 г.;
- 7) Отчетъ Общества центральныхъ товарныхъ складовъ за 1900 годъ.

XX. 90. Хроника.

1 февраля 1901 г. бывший Правитель канцеляріи Лифляндскаго Губернатора Н. Э. фонъ Крамеръ вступилъ въ должность Правителя дѣлъ Рижскаго Биржевого Комитета.

13 марта Общимъ собраніемъ членовъ Биржевого Общества были избраны вновь имѣвшіе выбыть по уставу члены Биржевого Комитета: вице-консулъ А. Ларсонъ, Ю. И. Фогельзангъ и К. Ф. Ланге, а на мѣсто скончавшагося В. Шперлинга избранъ Ю. Зирингъ. Замѣстителями снова избраны: В. Е. Ефтановичъ, В. О. фонъ Зенгбушъ, В. Л. Керковіусъ, К. И. Розенбергъ и вновь избранъ В. Бейерманъ.

8 апрѣля архиваръ Биржевого Комитета И. Экманъ праздновалъ 25 лѣтній юбилей своей усердной и добросовѣстной службы.

30 мая скончался въ Ригѣ консулъ А. фонъ Гейманъ, бывший заслуженный членъ Биржевого Комитета. Покойный былъ выбранъ въ 1862 г. въ Биржевой Комитетъ и состоялъ его вице-предсѣдателемъ съ 1868—1871 г. А. фонъ Гейманъ принималъ выдающееся участіе въ основаніи и организаціи Рижскаго Биржевого банка, развитію котораго онъ успѣшно содѣйствовалъ, занимая отвѣтственный постъ вице-предсѣдателя, а затѣмъ предсѣдателя дирекціи банка въ концѣ шестидесятыхъ и въ началѣ семидесятыхъ годовъ. Покойный участвовалъ также въ работахъ комисіи по просмотру торговыхъ и корабельныхъ сборовъ въ 1866 г. въ выработкѣ новаго устава для Биржевого банка и въ основаніи торгово-статистическаго отдѣленія при Биржевомъ Комитетѣ.

2 іюня Биржевой Комитетъ имѣлъ честь принимать у себя гостей на пароходѣ Симсонъ Тайнаго Совѣтника Ковалевскаго, прибывшаго въ Ригу въ качествѣ замѣстителя Министра Финансовъ для открытія юбилейной выставки. Въ поѣздкѣ для осмотра портовыхъ сооружений, приняли участіе, по-мимо членовъ Биржевого Комитета также и представители различныхъ правительственныхъ и городскихъ общественныхъ учреждений. Едва-ли нужно особенно указать на то, что Биржевой Комитетъ съ искреннею радостью припѣтствовалъ присутствіе Тайнаго Совѣтника Ковалевскаго, какъ лица, имя котораго упоминается почти каждый разъ, когда приходится констатировать

какой либо прогрессъ на разнообразнѣйшихъ поприщахъ общественной жизни Россіи.

5 іюня въ общемъ верхнемъ залѣ Биржи открытъ былъ вице-предсѣдателемъ Биржевого Комитета М. фонъ Гейманъ 70 всеобщій тарифный съѣздъ.

6 іюня Биржевымъ Комитетомъ дапу былъ членамъ съѣзда обѣдъ въ помѣщеніи Стрѣлковаго сада.

По случаю празднованія 700 лѣтняго существованія города Риги 22 іюня было отслужено торжественное богослуженіе во всѣхъ лютеранскихъ церквахъ. Представители купечества собрались въ церкви св. Петра и въ Домской церкви. Въ этотъ день биржа была закрыта.

6 іюля Биржевой Комитетъ былъ обрадованъ посѣщеніемъ бывшаго Лифляндскаго губернатора, члена Государственнаго Совѣта барона Иксуль фонъ Гюльденбандтъ.

16 августа совершилось безъ всякаго официальнаго торжества открытіе основаннаго Биржевымъ Комитетомъ Коммерческаго училища, которое, какъ можно надѣяться, сдѣлается образцовымъ заведеніемъ.

24 августа Управляющій Отдѣломъ торговыхъ портовъ Ст. Сов. Надпорожскій осматривалъ ходъ работъ въ желѣзнодорожной гавани.

27 августа Министръ Путей Сообщенія кн. Хилковъ, прибывшій въ Ригу для посѣщенія юбилейной выставки осматривалъ работы въ желѣзнодорожной гавани.

8 сентября прибылъ въ Ригу Управляющій Отдѣломъ Торговли Министерства Финансовъ Дѣйств. Стат. Совѣт. В. П. Михневичъ въ сопровожденіи состоящаго при немъ чиновника того-же министерства Коллежскаго Ассессора Белелюбскаго. Встрѣченный предсѣдателемъ и нѣкоторыми членами Биржевого Комитета, онъ посѣтилъ раньше всего бюро хлѣбнаго контролера, гдѣ ознакомился съ способомъ контроля и анализа хлѣба; затѣмъ онъ предпринялъ на пароходѣ Биржевого Комитета поѣздку для осмотра портовыхъ сооружений. На слѣдующій день Управляющій Отдѣломъ посѣтилъ канцелярію Биржевого Комитета, также какъ остальные его отдѣленія, и отправился затѣмъ на биржу, гдѣ пробылъ продолжительное время въ бесѣдѣ съ биржевыми маклерами. Позднѣе опъ посѣтилъ Коммерческое училище и Политехнический институтъ, а послѣ обѣда предназначенный для вывоза масла быстроходный пароходъ, принадлежащій фирмѣ Гельмсингъ и Гриммъ.

17 сентября посѣтилъ Коммерческое училище Начальникъ Учебнаго отдѣла Министерства Финансовъ, Тайн. Совѣтн. Аноповъ, присутствовавъ въ теченіи нѣсколькихъ часовъ при обученіи.

Члены Рижскаго Биржевого Общества въ Январѣ 1902 г.

Гг.: А. Аксеновъ :

Алекс. Аксеновъ

Ө. Ангельбекъ и Ко.:

Юг. Карлъ Фридр.

Гартманъ

Вольд. Ангельбекъ и Ко.:

Юг. Фридр. Давидъ

Гартманъ

А. Аугсбургъ :

Алекс. Конст. Аугсбургъ

А. Валлодь :

Андреасъ Баллодь

В. Вассе :

Евгеній Ф. Г. Бурхардъ

Адальбертъ Г. Вергъ :

Вильг. Гейнр. Мартинъ

Реймеръ

Александръ Бергбомъ :

Алекс. Бергбомъ

В. Бергбомъ :

Валентинъ Бергбомъ

Алекс. Бергенгринна наслѣдн.:

Эд. Краузе

Карлъ Цельминъ

К. Бейтинъ :

Карлъ Мат. Юал.

Бейтинъ

Гг.: Р. Бирихъ :

Роб. Вильг. Бирихъ

Оскаръ Бокслафъ :

Карлъ Авг. Бекъ

П. Борнгольдтъ и Ко.:

Нильсъ Петръ Борнгольдтъ

Роб. Браунъ и Ко.:

Петръ Роб. Ферд.

Браунъ

Альфредъ Карлъ Браунъ

Бредезенъ и Ко.:

Отто Верседіусъ Бредезенъ

Г. А. Бригеръ :

Флорентинъ Бригеръ

Вильгельмъ Бригеръ

Брунсъ и Ко.:

Юг. Фридр. Ролофъ

Г. Брюггеманъ :

Гейнр. Георгій Брюггеманъ

Евгеній Бурхардъ :

Мат. Ферд. Евг.

Бурхардъ

Ю. Бурхардъ :

Юл. Эмиль Альф.

Бурхардъ

Шивовар. „Вальдшмесхенъ“ :

Д-ръ Адольфъ ф. Бюнгнеръ

Гг.: Альф. Э. Бушъ:
*Оеодоръ Вильг. Адольфъ
 Бушъ*

Г. ф. Вестерманъ:
Герм. ф. Вестерманъ

Н. Х. Видъ:
Нильсъ Христіанъ Видъ

А. Виркау:
Ферд. Христіанъ Виркау

Лео Виссоръ:
Людвигъ Эліасъ Бюянгофъ

Витковскій, Кверфельдтъ
 и Ко.:
Г. М. Генрихъ Трейеръ

А. Вольфшмидтъ:
*Альбертъ Эрнстъ Вольф-
 шмидтъ*

Альфредъ Гаккельбергъ:
*Альфредъ Отто Гаккель-
 бергъ*

Р. Джонъ Гаффербергъ:
Яковъ Эргардтъ

Конрадъ Гальгрень:
Йоганъ Гензель

Оскаръ Гартманъ:
*В. Людвигъ Оскаръ Гарт-
 манъ*

фонъ Гейманъ и Ко.:
Максъ В. А. фонъ Гейманъ

Гельмсингъ и Гриммъ:
*Карлъ Алекс. Гельмсингъ
 Юг. Евгеній Лео Гриммъ
 Аксель Каръ*

Гг.: К. В. Гессе:
Карлъ Вольдемаръ Гессе

Е. А. Герскиндъ:
Е. А. Л. Герскиндъ

Г. Э. Гоффманъ:
Герм. Эд. Гоффманъ

Г. Гофманъ:
*Мейнгардъ Альфредъ
 Дульцъ*

Э. Гефлингеръ:
*Максъ Эмиль Герм. Геф-
 лингеръ*

М. Гефлингеръ и Ко., I-ый
 Русскій Суперфосфатный
 Заводъ въ Мюльграбенъ:
Руд. Шмитцъ

Г. Генкеръ и Ко.:
Герм. Эд. Генкеръ

Гольдшмидтъ и Ко.:
Шарлесъ Дрисгауцъ

Даудертъ и Янзень:
Карлъ Гаммондъ

Августъ Домбровскій:
*Авг. Ник. Домбровскій
 Карлъ Платъ*

Егеръ и Ко.:
Руд. Герм. Тоде

Братья Евтановичъ:
В. Евтановичъ

А. Зельмеръ:
*Арведъ Зельмеръ
 Вильг. Евгеній Бейер-
 манъ*

Гг.: Руд. В. Зейберлихъ:
Руд. В. Зейберлихъ

А. Г. Зенгбушъ и Ко.:
Карлъ Густавъ фонъ Зенгбушъ

Джемсъ Зирингъ и Ко.:
Джемсъ Фрид. Вильг. Зирингъ
Андрей Георгій Олафъ Брандтъ

И. Ивановъ, быв. А.
 Булаткинъ:
Иванъ Ник. Ивановъ

Ө. Иршикъ:
Юл. Ө. Иршикъ

Братья Камарины:
Николай Павловичъ Камаринъ

Г. Г. М. Карлейль:
Гуго Генр. Максимилианъ Карлейль

Керковиусъ и Ко.:
Вильг. Людв. Керковиусъ

Н. Киммель:
Н. Киммель

В. Клейнбергъ:
Сильвестеръ Гуго Реше

С. П. Климовъ:
Степанъ Петровъ Климовъ

И. К. Кохъ:
Эдгаръ Кохъ

А. Кригсманъ и Ко.:
Николай Фенгеръ

Гг.: А. фовъ Кульбергъ:
Артуръ фонъ Кульбергъ

Эд. Р. Ланге:
Карлъ Людв. Вольд. Ланге

А. Ларсонъ:
Андерсъ Ларсонъ

Джонъ Лауренцъ:
Фрид. Рих. Лауренцъ
Магнусъ Георгъ Панневицъ

Максъ Леви:
Максъ Леви

Эд. В. Лезевицъ:
Густавъ Мартинъ Лезевицъ

Лейцингеръ и Фогель:
Фридр. Альфредъ Лейцингеръ
Йоганнесъ Робертъ Фогель

Евгеній Лемке:
Евгеній Лемке

Г. Лерумъ:
Генрихъ Лерумъ

Эдгаръ Лира и Ко.:
Евгеній Шварцъ

Рихардъ Лира:
Рих. Ферд. Максъ Лира

Гордианъ Карлъ Ломани

К. Лорхъ и Ко.:
Фридрихъ Эд. Лорхъ

Гг.: Луи Лундманъ и Ко.:
Альфредъ Фридрихъ Древеръ

М. Любекъ и Ко.:
Морицъ Θεод. Любекъ

Ф. Лютъ:
Юг. Хр. Фридр. Лютъ

Леонгардъ Маагъ:
Леон. Юг. Маагъ
Павелъ Шабертъ

Ф. Е. Мейеръ и Ко.:
Адольфъ Алекс. Доббертъ

Л. Ф. Мейеръ:
Фердинандъ Людв. Мейеръ

Фердинандъ Мейеръ и Ко.:
Фердинандъ Мейеръ

Гуго Герм. Мейеръ:
Гуго Герм. Мейеръ

Мельцеръ и Ко.:
Николай Алекс. Мельцеръ

Августъ Менцендорфъ:
Викторъ Э. Менцендорфъ

И. А. Менцендорфъ и Ко.:
Алекс. Бурхардъ Менцендорфъ
Георг. Вильг. Менцендорфъ

В. Меслинъ:
Вольд. Густавъ Меслинъ

Гг.: Иоганнесъ Мичке:
Иоганнесъ Мичке

Генри Мюллеръ:
Генри Джеймсъ Мюллеръ

Юлиусъ Р. Мюллеръ:
Юлиусъ Мюллеръ

Мюндель и Ко.:
Карлъ Вильг. Мюндель
Авг. Юг. Карлъ Мюндель

К. Оссъ:
К. Оссъ
Герм. Эд. Томсонъ

Ө. Пихлау:
Вильг. Өкаръ фонъ Зенгбушъ
Аврелій Петръ Граде

Николай Алекс. Плетниковъ:
Николай Алекс. Плетниковъ

Преторіусъ и Глейе:
Өеод. Вильг. Преторіусъ

Реймъ и Гетцъ:
Фердинандъ Реймъ

Рижское Телефонное Товарищество:
Эдгаръ фонъ Рюккеръ

Рихардъ Рисъ:
Рих. Францъ Рисъ

Карлъ Юг. Розенбергъ:
Карлъ Иоганъ Розенбергъ

Э. Г. Рустадъ:
Эрикъ Гансенъ Рустадъ

Гг.: А. Г. Рутенбергъ:

*Алек. Густавъ Рутен-
бергъ стар.*

Густавъ Рутенбергъ

Тобиасъ Фридр. Рутенбергъ

Максъ Адольфъ Рутенбергъ

В. Руэтицъ и Ко.:

Карлъ Патрикъ Руэтицъ

Джонъ Рюкверъ и Ко.:

Алек. Гейпр. Гобергъ

Старръ и Ко.:

Артуръ Вейсъ

Павель Старръ:

Павелъ Христианъ Старръ

В. Стендеръ и Ко.:

Вильг. Иоан. Георгій

Стендеръ

Павель Стольтерфотъ:

*Авг. Карлъ Павелъ Столь-
терфотъ*

Х. Стрицкій:

*Христианъ Карлъ Христо-
форъ фонъ Стрицкій*

Георгъ Тальгеймъ:

*Елисавета Тальгеймъ,
урожд. Розенталь*

Генри Томсъ и Ко.:

Генри Томсъ

А. Трампедахъ:

Руд. Ѡ. Керковіусъ

Карлъ Фридр. Гейпр.

Керганъ

Авг. Траутманъ:

Карлъ Гейпр. Яакъ

Гг.: В. Фаенъ и Ко.:

Вильг. Гейпр. Фаенъ

І. Г. Фарбахъ:

Георгій Фарбахъ

Георгій Фридр. Фарбахъ

Ю. Ѡ. Ферманъ:

Юліусъ Ферманъ

Гуго Алек. Фокродтъ

Фрезе и Ко.:

Германъ Фрезе

Братья Френкель

Роб. Карлъ Френкель

Вольд. Готт. Френкель

Фрискъ и Ко., Г. Дитмара
наслѣдн.:

Карлъ Аксель Ѡ. Фрискъ

Эд. Цедеръ:

Эдуардъ Цедеръ

Цельмъ и Бемъ:

Иог. Фридр. Павелъ Бемъ

Иог. Фридр. Цельмъ

І. Шалитъ:

І. М. Шалитъ

Д. Шварцбортъ:

*Давидъ Мовшовичъ Шварц-
бортъ*

Алек. Шварцъ сыновья:

Евг. Шварцъ

Павелъ Алек. Шварцъ

Густавъ Шварцъ и Ко.:

Павелъ Мейеръ

Гг.: Алекс. Шепелеръ :
Александръ Шепелеръ

Г. Э. Шепфъ :
Густавъ Шепфъ

А. Шиманъ :
Алек. Гейнр. Шиманъ

Г. А. Шмидтъ и Ко. :
*Карлъ Петръ Алекс.
Рейхенэккеръ*

Георгій В. Шредеръ :
Георгій Вильг. Шредеръ

А. Штанке и Ко. :
Вольд. Эрасмусъ

Герм. Штида :
*Юг. Герм. Рафаилъ
Штида*

Гг.: Штольбергъ и Вурхардъ :
Авг. В. М. Нагель

Г. Ф. Шульцъ :
Алек. Гуго Гетцъ

В. Эйкертъ :
Юлиусъ Фогельзангъ

А. Эльрихъ и Ко. :
Альфредъ Ферд. Эльрихъ

Г. Якшъ и Ко. :
*Оскаръ Авг. Юг. Якшъ
Альфредъ Иоганнесъ Якшъ*

Карлъ Янзенъ :
Карлъ Ферд. Янзенъ

Эдгаръ Янзенъ :
Эдгаръ Янзенъ

Правила о перевозкѣ большимъ каботажемъ иностранныхъ и русскихъ товаровъ изъ русскихъ портовъ во Владивостокскій и Николаевскій порты.

Утверждены г. Министромъ Финансовъ — 30 іюля 1901 г.

§ 1. Перевозка товаровъ большимъ каботажемъ изъ Европейской Россіи и Черноморскаго побережья Закавказья во Владивостокскій и Николаевскій порты допускается лишь на судахъ, удовлетворяющихъ условіямъ, установленнымъ Высочайшимъ повелѣніемъ 29 мая 1897 г. (Собр. узак. 1897 г. № 88).

§ 2. При отправкѣ изъ Европейской Россіи и Черноморскаго побережья Закавказья во Владивостокскій и Николаевскій порты произведеній, однородныхъ съ такими иностранными товарами, кои не подлежатъ оплатѣ въ вышеупомянутыхъ портахъ таможенными пошлинами, соблюдаются общія правила, примѣняемая при выпускѣ изъ портовыхъ таможенъ необложенныхъ отпускою пошлиною русскихъ товаровъ.

§ 3. Погрузка отправляемыхъ изъ Европейской Россіи и Черноморскаго побережья Закавказья во Владивостокъ и Николаевскъ товаровъ, однородныхъ съ такими иностранными произведеніями, кои, согласно закону 10 іюня 1900 г. (Собр. узак. 1900 г. № 93) и послѣдовавшимъ позднѣе изданія его узаконеніямъ и распоряженіямъ, подлежатъ въ вышеуказанныхъ портахъ оплатѣ пошлинами, производится на основаніи нижеслѣдующихъ правилъ.

§ 4. Лица, отправляющія въ означенные порты указанные въ п. 3. товары, обязавы представить въ таможеню отправленія, до погрузки оныхъ, фактуру или спецификацію (въ двухъ экземплярахъ) на эти товары, съ обозначеніемъ количества мѣстъ, рода упаковки, знаковъ и №№ и рода и количества товаровъ, согласно обычаемъ, принятымъ въ торговлѣ.

Примѣчаніе. Подаваемая въ таможеню, согласно § 4, фактуры и спецификаціи, на основаніи п. в главы „документы таможенные“ алфавитнаго перечня по гербовому сбору, не подлежатъ сему сбору.

§ 5. По полученіи фактуръ или спецификацій, таможеня отправленія производитъ повѣрку отправляемыхъ по нимъ партій—по числу мѣстъ, знакамъ и номерамъ. Засимъ таможеня производитъ, на поддержку, вскрытіе нѣкоторыхъ изъ ящиковъ и тому подобныхъ помѣщеній, составляющихъ партію, для провѣрки съ фактурою или специ-

фикацію находящихся въ нихъ предметовъ; при этомъ непосредственно заключающія товаръ, металлическія и т. п. герметически замкнутыя помѣщенія не подвергаются ни въ какомъ случаѣ вскрытію.

§ 6. Въ случаѣ отправки партіями однородныхъ продуктовъ, упакованныхъ въ бочки и т. п., отъ нихъ, независимо провѣрки ихъ по фактурамъ и спецификаціямъ по вѣсу брутто, отдѣляются образцы, въ двухъ экземплярахъ.

Примѣчаніе. При отправкѣ напитковъ образцы отбираются отъ каждаго сорта напитка и заключаются въ стеклянныя бутылки (не менѣе $\frac{1}{40}$ ведра каждая), снабженныя таможенною печатью на сургучѣ.

§ 7. Предметы громоздкіе, отправляемые безъ упаковки, подвергаются опломбированію путемъ навѣски пломбъ на самый предметъ. Если-же такіе товары по своему свойству не могутъ быть опломбированы и отъ нихъ не могутъ быть отдѣлены образцы (напр. машины, желѣзо въ лому, розсыпь, котлы и проч.), то таможня должна ограничиться провѣркой такихъ предметовъ съ подробными описаніями, кои должны заключаться въ фактурахъ и спецификаціяхъ, при отсутствіи-же этихъ точныхъ описаній, таковыя должны быть сдѣланы самою таможеню.

§ 8. О результатахъ провѣрки товара по фактурѣ или спецификаціи на обоихъ экземплярахъ оной дѣлается чиновниками таможни, за ихъ подписью, отмѣтка: затѣмъ на фактурѣ или спецификаціи дѣлается надпись о томъ, на какое судно товаръ погруженъ и наложены-ли на оный пломбы п сколько именно, и къ фактурамъ прилагается печать таможни.

§ 9. Одинъ изъ экземпляровъ фактуръ и спецификацій, съ отобраннымъ отъ товара образцомъ, оставляется въ отпускной таможнѣ, на случай справокъ. Вторые экземпляры фактуръ и спецификацій въ запечатанномъ конвертѣ, сдаются съ приложеніемъ относящихся къ нимъ описаній (§ 7), шкиперу, подъ его росписку, для представленія въ таможню назначенія, въ качествѣ отвознаго свидѣтельства на обозначенные въ нихъ товары. Равнымъ образомъ шкиперу сдается, для той-же цѣли, одинъ изъ отобранныхъ отъ товаровъ образцовъ (§ 6).

§ 10. Если товарообъявитель не будетъ имѣть требуемой § 4 фактуры или спецификаціи, онъ долженъ подать въ таможню заявленіе объ отправляемыхъ товарахъ на общемъ основаніи. По полученіи сего заявленія, таможня подвергаетъ всѣ отправляемыя мѣста вскрытію и подробному досмотру, съ составленіемъ объ упакованныхъ въ нихъ товарахъ отвознаго свидѣтельства, которое вручается шкиперу судна для представленія въ таможню назначенія вмѣстѣ съ образцомъ. Если таковыя товары или заключающія оныя мѣста допускаютъ возмож-

ность опломбирования, то они снабжаются таможенными пломбами, съ примѣненіемъ бичевки съ проволокой.

§ 11. Таможни назначенія, по представленіи шкиперомъ судна фактуръ или спецификацій (§ 4) съ надлежащимъ посвидѣтельствомъ таможни отправления, или отвозныхъ свидѣтельствъ (§ 10), подвергають поименованные въ нихъ товары провѣркѣ съ документами, выданными при отправкѣ ихъ изъ Россіи, въ отношеніи числа мѣстъ, знаковъ и №№ при чемъ свидѣлствуютъ и цѣлость пломбъ, если таковыя были наложены при отправкѣ товаровъ изъ русскихъ портовъ. При этомъ мѣста, оказавшіяся съ неповрежденнымъ опломбированіемъ, выпускаются безъ вскрытія; мѣста-же съ поврежденными пломбами, а также отпущенныя безъ опломбирования, подлежатъ вскрытію и содержащіеся въ нихъ предметы провѣряются съ фактурою или спецификаціею и отвознымъ свидѣтельствомъ, а въ подлежащемъ случаѣ сличаются съ образцами (§ 6). Таковая провѣрка партіонныхъ товаровъ, па кои представлены фактуры или спецификаціи, можетъ быть производима по отношенію къ части привезенныхъ партій примѣнительно къ ст. 77 Высочайше утвержденныхъ 15 мая 1901 г. правилъ о пріемѣ товаровъ въ вѣдѣніе таможенныхъ учреждений, досмотрѣ, оплатѣ пошлиною и выпускѣ.

П р и м ѣ ч а н і е. Таможнямъ назначенія предоставляется вскрывать и досматривать товары, заключающіеся въ мѣстахъ, привезенныхъ за цѣлостью опломбирования, лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда будетъ основательное подозрѣніе въ томъ, что въ нихъ заключаются товары, не соотвѣтствующіе показаніямъ фактуры или спецификаціи.



Объ измѣненіи и дополненіи дѣйствующихъ узаконеній относительно общихъ собраній и ревизионной части акціонерныхъ компаній, а равно состава правленій оныхъ.

Государь Императоръ, по положенію Комитета Министровъ, въ 21 день декабря 1901 года, Высочайше повелѣть соизволилъ въ видѣ временной мѣры впредь до изданія въ законодательномъ порядкѣ общаго Положенія объ акціонерныхъ компаніяхъ постановить ниже слѣдующее :

I. Относительно организаціи и созыва общихъ собраній и ревизионныхъ коммпсій акціонерныхъ кредитныхъ установленій, торгово-промышленныхъ Обществъ (за исключеніемъ желѣзнодорожныхъ) и Товариществъ на паяхъ (кромя тѣхъ, пай коихъ не котируются на биржѣ), а равно акціонерныхъ страховыхъ компаній устанавливаются слѣдующія правила ;

1) О созывѣ общихъ собраній дѣлаются публикаціи заблаговременно и во всякомъ случаѣ не позднѣе двадцати одного дня до назначеннаго для такого созыва дня, за исключеніемъ случаевъ, когда въ уставѣ Общества указанъ болѣе короткій для сего срокъ.

Въ таковыхъ публикаціяхъ означаются въ точности : а) день и часть, на который созывается общее собраніе ; б) помѣщеніе, въ коемъ оно имѣетъ происходить, и в) подробное поименованіе вопросовъ, подлежащихъ обсужденію и рѣшенію собранія. Доклады правленія по назначеннымъ къ обсужденію вопросамъ должны быть изготовляемы въ достаточномъ количествѣ экземпляровъ и открываемы для разсмотрѣнія акціонеровъ, по крайней мѣрѣ, за 7 дней до дня общаго собранія.

Примѣчаніе. Владѣльцы именныхъ акцій приглашаются въ собраніе независимо отъ публикацій, повѣстками, посылаемыми по почтѣ въ опредѣленный въ сей ст. 1 срокъ заказнымъ порядкомъ по указанному въ книгахъ правленія мѣстожителству акціонеровъ. Владѣльцы акцій на предъявителя извѣщаются тѣмъ же порядкомъ въ случаѣ своевременнаго заявленія ими правленію о желаніи полученія таковыхъ повѣстокъ по сообщенному ими мѣстожителству.

2) Изготовленный правленіемъ списокъ акціонеровъ, заявившихъ о желаніи участвовать въ собраніи, выставляется въ помѣщеніи правленія за четыре дня до общаго собранія. Въ списокѣ означаются

нумера представленныхъ владѣльцами акцій. Копія означеннаго списка выдается каждому акціонеру по его требованію.

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

4) Акціи на предъявителя даютъ право голоса въ томъ случаѣ, если онѣ представлены въ правленіе Общества, по крайней мѣрѣ, за семь дней до дня общаго собранія и не выданы обратно до окончанія собранія. Взамѣнъ подлинныхъ акцій могутъ быть представляемы удостовѣренія (росписки) въ принятіи акцій на храненіе или въ закладъ какъ государственныхъ, такъ и дѣйствующихъ на основаніи Правительствомъ утвержденныхъ уставовъ кредитныхъ (мѣстныхъ и иногородныхъ) учрежденій, а также иностранныхъ кредитныхъ учреждений и банкирскихъ домовъ, кои будутъ избраны для сего общими собраніями акціонеровъ и одобрены Министерствомъ Финансовъ. Въ удостовѣреніяхъ (роспискахъ) обозначаются нумера акцій. Иностранныя банкирскія учрежденія, удостовѣренія (росписки) коихъ могутъ быть представляемы взаменъ подлинныхъ акцій, должны быть поименованы въ публикаціяхъ о созывѣ общаго собранія.

5) До открытія общаго собранія ревизіонная коммисія или совѣтъ (въ тѣхъ случаяхъ, когда нѣтъ ревизіонной коммисіи) провѣряетъ составленный правленіемъ списокъ (ст. 2) акціонеровъ, причемъ въ случаѣ требованія явившихся въ собраніе акціонеровъ, представляющихъ не менѣе $\frac{1}{20}$ части основнаго капитала, провѣрка означеннаго списка должна быть произведена и въ самомъ собраніи чрезъ избранныхъ для сего акціонерами изъ своей среды лицъ, въ числѣ не менѣе трехъ, изъ коихъ, по крайней мѣрѣ одно лицо должно быть избрано той группой акціонеровъ, которая потребовала провѣрки списка.

6) Собраніе открывается предсѣдателемъ совѣта или правленія или же лицомъ, заступающимъ его мѣсто. По открытіи собранія, акціонеры, имѣющіе право голоса, избираютъ изъ среды своей предсѣдателя. Предсѣдатель общаго собранія не имѣетъ права по своему усмотрѣнію, откладывать обсужденіе и разрѣшеніе дѣлъ, внесенныхъ въ общее собраніе.

7) Для дѣйствительности общихъ собраній требуется, чтобы въ нихъ прибыли акціонеры или ихъ довѣренныя, представляющіе въ совокупности не менѣе одной пятой части основнаго капитала, а для рѣшенія вопросовъ: объ увеличеніи или уменьшеніи основнаго капитала, о выпускѣ облигацій, объ измѣненіи устава и ликвидаціи дѣлъ, требуется прибытіе владѣльцевъ акцій, представляющихъ не менѣе половины основнаго капитала. Въ уставахъ могутъ быть указаны и

другіе вопросы, для разрѣшенія коихъ необходимо представленіе акцій въ означенномъ выше количествѣ.

Примѣчаніе. Постановленіе это не распространяется на тѣ торгово-промышленныя акціонерныя компаніи, въ уставахъ коихъ дѣйствительность общихъ собраній признается и въ случаѣ представленія акцій, составляющихъ меньшую, чѣмъ указанная въ сей статьѣ часть основнаго капитала этихъ компаній.

8) Если собраніе не будетъ удовлетворять въ отношеніи количества предъявленныхъ акцій означеннымъ выше условіямъ или если при рѣшеніи дѣлъ въ общемъ собраніи не окажется требуемаго уставомъ большинства голосовъ, то не позже, какъ черезъ четыре дня дѣлается, съ соблюденіемъ правилъ, постановленныхъ въ уставѣ для созыва собраній, вызовъ во вторичное общее собраніе, которое назначается не ранѣе 14 дней со дня публикаціи. Собраніе это считается законносостоявшимся, а рѣшеніе его окончательнымъ, не взирая на число акцій, предъявленныхъ прибывшими въ него акціонерами, о чемъ правленіе обязано предварять акціонеровъ въ самомъ приглашеніи на собраніе. Въ такомъ вторичномъ собраніи могутъ быть разсматриваемы лишь тѣ дѣла, которыя подлежали обсужденію или остались неразрѣшенными въ первомъ общемъ собраніи, причемъ дѣла эти рѣшаются простымъ большинствомъ голосовъ. Рѣшенія, принятая общимъ собраніемъ, обязательны для всѣхъ акціонеровъ, какъ присутствовавшихъ, такъ и отсутствовавшихъ.

Примѣчаніе. Акціонеръ, не согласившійся съ большинствомъ, въ правѣ подать особое мнѣніе, о чемъ заносится въ протоколъ общаго собранія. Заявившій особое мнѣніе можетъ, въ семидневный со дня собранія срокъ, представить для пріобщенія къ протоколу, подробное изложеніе своего особаго мнѣнія.

9) Голоса въ общемъ собраніи подаются закрыто, если того потребуетъ хотя бы одинъ изъ имѣющихъ право голоса акціонеровъ. Закрытая баллотировка обязательна для рѣшеній объ избраніи и смѣщеніи членовъ управленія и наблюдательныхъ органовъ Общества и ликвидационной комиссіи и привлеченіи ихъ къ отвѣтственности.

10) По дѣламъ, подлежащимъ обсужденію и рѣшенію общаго собранія, ведется подробный протоколъ. При изложеніи рѣшеній собранія указывается, какимъ большинствомъ поданныхъ голосовъ рѣшенія приняты, а равно отмѣчаются заявленные при этомъ особыя мнѣнія. Протоколы ведетъ лицо, приглашенное предсѣдателемъ собранія, причемъ предсѣдатель собранія отвѣтственъ за согласованность протокола съ бывшими въ собраніи сужденіями и рѣшеніями. Правильность протокола удостоверяютъ своими подписями предсѣдатель собранія, а также и другіе акціонеры, по ихъ желанію, въ числѣ не менѣе трехъ. Засвидѣтельствованныя правленіемъ копии протокола

общаго собранія, особыхъ мнѣній и вообще всѣхъ къ нему приложеній должны быть выдаваемы каждому акціонеру, по его требованію.

11) Акціонеры, представляющіе не менѣе $\frac{1}{20}$ основнаго капитала, вправе требовать отъ правленія созыва общаго собранія, приче́мъ должны, однако, точно указать предметы, подлежащіе обсужденію собранія. Требованіе о созывѣ собранія подлежитъ исполненію въ теченіе мѣсяца со дня заявленія такого требованія.

Примѣчаніе. Постановленіе это не распространяется на тѣ акціонерныя компаніи, уставами коихъ предусмотрѣно право требованія созыва общаго собранія акціонерами, представляющими и менѣе $\frac{1}{20}$ основнаго капитала, приче́мъ въ тѣхъ страховыхъ компаніяхъ, къ участію въ общихъ собраніяхъ коихъ, согласно уставамъ оныхъ, допускаются страхователи, остаются въ силѣ соотвѣтствующія постановленія по сему предмету ихъ уставовъ.

12) Въ общихъ собраніяхъ можетъ присутствовать и принимать участіе въ обсужденіи дѣлъ каждый акціонеръ лично или чрезъ довѣренныхъ, приче́мъ довѣреннымъ можетъ быть только акціонеръ. Правительственныя, общественныя и частныя учрежденія, Общества и Товарищества пользуются на общихъ собраніяхъ правомъ голоса въ лицѣ законныхъ своихъ представителей. Акціонеры, имѣющіе менѣе необходимаго, для полученія права голоса, количества акцій, могутъ соединять, по общей довѣренности, свои акціи для полученія права на одинъ и болѣе голосовъ.

Примѣчаніе. Въ акціонерныхъ компаніяхъ кредитныхъ и страховыхъ къ участію въ общихъ собраніяхъ не допускаются по довѣренностямъ служащіе въ Обществѣ.

13) Акціонеры, состоящіе членами управленія или органовъ наблюденія, не пользуются правомъ голоса (ни лично, ни по довѣренности другихъ акціонеровъ) при разрѣшеніи вопросовъ, касающихся привлеченія ихъ къ отвѣтственности или освобожденія отъ таковой, устраненія ихъ отъ должности, пазначенія имъ вознагражденія и утвержденія подписанныхъ ими годовыхъ отчетовъ. При постановленіи рѣшеній о заключеніи Обществомъ договоровъ съ лицомъ, состоящимъ въ числѣ акціонеровъ, лицо это не пользуется правомъ голоса въ собраніи ни лично, ни по довѣренности другихъ акціонеровъ.

14) Для повѣрки отчета и баланса, избирается, за годъ впередъ, ревизионная коммисія изъ пяти акціонеровъ, не состоящихъ ни членами правленія, ни въ другихъ, замѣщаемыхъ по выбору общаго собранія или назначенію управленія Общества, должностяхъ. Акціонеры, представляющіе $\frac{1}{5}$ часть всѣхъ предъявленныхъ въ общее собраніе акцій, имѣютъ право избирать одного члена ревизионной коммисіи, приче́мъ лица эти уже не принимаютъ участія въ выборахъ каждаго изъ прочихъ членовъ ревизионной коммисіи. Члены правленія и директоры-распорядители, по выbytіи ихъ изъ должностей, не могутъ быть изби-

раемы въ члены ревизіонной комисіи въ теченіе двухъ лѣтъ со дня выбитія. Ревизіонной комисіи предоставляется, съ разрѣшенія общаго собранія, привлечь къ своимъ занятіямъ экспертовъ.

Примѣчаніе. Въ тѣхъ акціонерныхъ страховыхъ обществахъ въ коихъ согласно уставамъ оныхъ, допускается участіе въ общихъ собраніяхъ и страхователей, право меньшинства участниковъ въ собраніи на выборъ членовъ ревизіонной комисіи опредѣляется не числомъ представленныхъ акцій, а числомъ принадлежащихъ таковому меньшинству голосовъ, т. е. не менѣе $\frac{1}{5}$ общаго числа голосовъ находящихся въ собраніи акціонеровъ и страхователей.

15) Ревизіонная комисіа обязана, не позже, какъ за мѣсяць до дня общаго собранія, приступить къ повѣркѣ кассы и капиталовъ и къ ревизіи всѣхъ относящихся къ отчету и балансу книгъ, счетовъ, документовъ и вообще дѣлопроизводства Общества. По повѣркѣ отчета и баланса, ревизіонная комисіа представляетъ свое по нимъ заключеніе въ правленіе, которое вноситъ его, съ объясненіями на послѣдовавшія со стороны ревизіонной комисіи замѣчанія, на разсмотрѣніе общаго собранія.

16) Ревизіонная комисіа можетъ производить осмотръ и ревизію всего имущества Общества на мѣстахъ и повѣрку сдѣланныхъ въ теченіе года работъ, равно произведенныхъ расходовъ. Для исполненія сего правленіе обязано предоставить комисіи всѣ необходимые способы. На предварительное разсмотрѣніе ревизіонной комисіи представляются также смѣта и планъ дѣйствій на паступившій годъ, которые вносятся правленіемъ, съ заключеніемъ комисіи, въ общее собраніе акціонеровъ. Независимо отъ сего, ревизіонная комисіа вправе требовать отъ правленія, въ случаѣ признанной ею надобности, созыва чрезвычайныхъ общихъ собраній акціонеровъ.

17) Ревизіонная комисіа должна вести подробные протоколы своихъ засѣданій, съ включеніемъ въ таковые протоколы всѣхъ имѣвшихъ мѣсто сужденій и заявленныхъ особыхъ мнѣній отдѣльныхъ членовъ комисіи. Означенные протоколы, равно всѣ доклады и заключенія ревизіонной комисіи должны быть внесены правленіемъ, съ его объясненіями, на разсмотрѣніе ближайшаго собранія акціонеровъ.

II. Означенныя правила распространяются на всѣ существующія поименованныя въ п. I сего положенія акціонерныя компаніи въ измѣненіе и дополненіе соотвѣтствующихъ постановленій дѣйствующихъ уставовъ оныхъ.

III. Уловія и порядокъ участія страхователей въ общихъ собраніяхъ акціонерныхъ страховыхъ Обществъ сохраняются на общемъ основаніи подлежащихъ уставовъ этихъ Обществъ.

IV. Высочайше утвержденное, 15 іюня 1901 года, положеніе Комитета Министровъ объ упорядоченіи дѣлъ С.-Петербургскаго Общества страхованій остается въ силѣ;

и V. Директора-распорядители (или соотвѣтствующія имъ должностныя лица) кредитныхъ учреждений не могутъ одновременно состоять директорами-распорядителями акціонерныхъ компаній. Тѣ изъ директоровъ - распорядителей кредитныхъ учреждений, кои ко времени изданія настоящаго законоположенія будутъ состоять въ должностяхъ директоровъ-распорядителей акціонерныхъ компаній, вправѣ оставаться въ таковыхъ должностяхъ по срокъ ихъ избранія или назначенія, но во всякомъ случаѣ не болѣе трехъ лѣтъ.



Инструкція по взиманію таможенными учрежденіями въ портахъ корабельнаго и полуднаго сборовъ.

(Утверждена г. Министромъ Финансовъ 18 января 1902 года).

1) Корабельный и понудный сборы, установленные Высочайше утвержденнымъ 8 іюня 1901 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, взимаются таможенными учрежденіями на основаніяхъ, указанныхъ въ означенномъ узаконеніи и въ настоящей инструкціи.

Примѣчаіе. Сборы съ судовъ, заходящихъ въ Нахичевань на Дону и Азовъ, а равно съ товаровъ, привозимыхъ и вывозимыхъ въ этихъ портахъ, взимаются ростовскою таможенною, вѣдѣнію коей подлежатъ означенные порты въ таможенномъ отношеніи. Сборъ съ товаровъ, вагружаемыхъ и выгружаемыхъ въ станицѣ Гниловской, взимается ростовскою таможенною, а съ нагружаемыхъ и выгружаемыхъ на Варваровской пристани николаевскою таможенною.

О корабельномъ сборѣ.

2) Корабельный сборъ въ размѣрѣ 10 коп. (за исключеніемъ случаевъ, предусмотрѣнныхъ въ 2 и 3 ст. I отд. закона 8 іюня 1901 г.) съ тонны грузовой вмѣстимости взимается со всѣхъ судовъ, приходящихъ изъ заграницы и отходящихъ заграницу, отдѣльно за приходъ и за отходъ, при каждомъ посѣщеніи порта.

3) Съ судовъ подъ русскимъ флагомъ, содержащихъ срочныя сообщенія между русскими и иностранными портами, сборъ взимается за приходъ и за отходъ, одинъ разъ въ навигацію, а въ портахъ, гдѣ навигація не прекращается — одинъ разъ въ теченіе года (т. е. до 1 января слѣдующаго года) въ томъ портѣ, который суда эти посѣтятъ первымъ въ теченіе года.

4) Пароходами, содержащими срочныя сообщенія, признаются лишь такіе, кои совершаютъ рейсы по заранѣ объявленнымъ во всеобщее свѣдѣніе расписаніямъ, съ указаніемъ дней прихода и отхода, причемъ эти расписанія должны быть установлены на всю навигацію или на все время до окончанія года и представлены владѣльцами пароходовъ въ таможенню, при прошеніи о взиманіи корабельнаго сбора одинъ разъ въ навигацію.

Примѣчаніе. Означенныя въ сей статьѣ расписанія могутъ быть измѣняемы на остающееся время навигаціи или года, съ особаго каждый разъ разрѣшенія Министра Финансовъ, приче́мъ о таковыхъ измѣненіяхъ должно быть объявлено во всеобщее свѣдѣніе не позднѣе какъ за мѣсяць до вступленія оныхъ въ силу.

5) На основаніяхъ, указанныхъ въ ст. 3, корабельный сборъ взимается также съ судовъ подъ русскимъ флагомъ совершающихъ рейсы между русскими портами, лежащими на различныхъ моряхъ (считая Азовское море и омывающія русскую территорію воды Дуная частями Чернаго моря и принимая части Тихаго океана, омывающія восточные берега Азіи, за одно море), приче́мъ судно, уплатившее сборъ при совершеніи перваго рейса, освобождается отъ уплаты сбора за послѣдующіе рейсы года (т. е. до 1 января слѣдующаго года).

6) Суда, нарушившія срочность расписанія (ст. 4) лишаются льготы, установленной ст. 3 сей инструкціи. Дѣйствию сего правила не подвергаются суда, опоздавшія прибытіемъ къ порту не болѣе какъ на недѣлю или, при большемъ запозданіи, оправдавшія послѣднее, путемъ морского протеста, какими-либо непреодолимыми причинами. Вызванное симъ запозданіемъ несоотвѣтствіе времени отхода судна расписанію также не почитается нарушеніемъ срочности рейсовъ. Приходъ судна ранѣе дня, назначеннаго по расписанію, не признается нарушеніемъ послѣдняго; напротивъ, отходъ судна ранѣе назначеннаго времени вызываетъ лишеніе судна льготы, установленной ст. 3.

7) Замяна парохода, указаннаго въ расписаніи (ст. 4) какимъ-либо запаснымъ, вызванная поврежденіемъ перваго, отправкой его въ экстренный рейсъ и т. п., не почитается нарушеніемъ расписанія. Запасный пароходъ, замѣнившій срочное судно, уже уплатившее при началѣ рейсовъ корабельные сборы, не подвергается взысканію послѣднихъ, если вмѣстимость онаго не превышаетъ вмѣстимости замѣненнаго судна; въ противномъ случаѣ, онъ уплачиваетъ сіи сборы только за превыщающее количество тоннъ вмѣстимости.

8) Подъ грузовой вмѣстимостью, для исчисленія корабельнаго сбора, разумѣется показанная въ мѣрительномъ свидѣтельствѣ чистая вмѣстимость по выключеніи изъ полной кубической емкости судна пространствъ, подлежащихъ вычету на основаніи правилъ объ измѣреніи судовъ.

Къ судамъ иностраннымъ, при опредѣленіи грузовой ихъ вмѣстимости для исчисленія корабельнаго сбора, примѣняются правила установленныя въ конвенціяхъ о взаимномъ признаваніи судовыхъ мѣрительныхъ свидѣтельствъ. Суда тѣхъ государствъ, съ коими не заключено означенныхъ конвенцій подлежатъ измѣренію для опредѣленія ихъ грузовой вмѣстимости, (уст. торг. ст. 125).

9) Корабельному сбору не подлежатъ: 1) суда подъ военнымъ флагомъ, а равно принадлежащія правительственнымъ учрежденіямъ

2) суда, предназначенныя исключительно для укладки и содержанія въ исправности подводныхъ телеграфныхъ кабелей, 3) суда подъ русскимъ флагомъ, совершающія плаваніе между русскими портами, лежащими на томъ же морѣ; 4) суда подъ русскимъ флагомъ, имѣющія грузовую вмѣстимость менѣе 20 тоннъ; 5) суда, прибывающія въ порты по внутреннимъ водамъ; 6) суда, совершающія рейсы на Каспійскомъ морѣ; 7) коммерческія суда, заходящія въ порты не для торговыхъ дѣйствій, т. е. суда, кои какъ придутъ, такъ и уйдутъ исключительно съ балластомъ безъ груза, или, придя съ грузомъ добровольно или по необходимости, не произведутъ въ портѣ торговыхъ операцій; 8) суда, приходящія изъ одного русскаго порта въ другой для выгрузки или догрузки, или принятія груза, если они уплатили уже всѣ сборы въ первомъ портѣ; 9) суда, принадлежащія жителямъ Архангельской губерніи и служащія для производства морскихъ рыбныхъ и звѣрныхъ промысловъ; 10) суда русскихъ яхтъ-клубовъ на основаніи ихъ уставовъ, и 11) принадлежащія русскимъ подданнымъ мореходныя суда, построенныя въ Россіи ранѣе 1 января 1902 г., въ теченіе трехъ навигацій со времени ихъ постройки (уст. там. ст. 833).

10) Корабельный сборъ какъ за приходъ, такъ и за отходъ (за исключеніемъ случаевъ, предусмотрѣнныхъ въ ст. 11), взыскивается при отпускѣ судна отъ порта, причемъ на основаніи выписки изъ мѣрительнаго свидѣтельства, исчисляется сумма причитающагося сбора, по уплатѣ коего на спискѣ экипажа (судовой роли) дѣлается надпись о разрѣшеніи отхода.

Примѣчаніе. Корабельный сборъ взыскивается какъ за приходъ, такъ и за отходъ судна и въ тѣхъ случаяхъ, когда судно, принявшее въ портѣ грузъ, пришло съ балластомъ, или когда судно, пришедшее съ грузомъ, отойдетъ отъ порта съ однимъ балластомъ.

11) Съ судовъ, ранѣе не совершавшихъ заграничныхъ рейсовъ и впервые отправляющихся изъ русскихъ портовъ въ заграничныя, и притомъ не принадлежащихъ къ числу срочныхъ (ст. 3), корабельный сборъ взыскивается только за отходъ, при отпускѣ оныхъ; съ судовъ, кои по прибытіи изъ заграничнаго порта переходятъ въ плаваніе между русскими портами, безъ захода въ заграничныя, или во внутреннихъ водахъ, или же совершенно прекращаютъ рейсы, корабельный сборъ взыскивается только за приходъ, при выдачѣ таможенными владѣльцамъ ихъ судовыхъ документовъ, принятыхъ при приходѣ сихъ судовъ изъ заграницы.

12) Иностранныя суда пользуются правомъ уплаты корабельнаго сбора въ размѣрѣ, опредѣленномъ ст. 1 I отд. закона 8 іюня 1901 г., а также льготами, указанными въ ст. 3 (при условіи соблюденія требованій, означенныхъ въ ст. 4—7) и въ пп. 7 и 8 ст. 9 сей инструкціи, -- лишь при томъ условіи, если державы, подъ флагомъ

коихъ оныя плавають, предоставляютъ судамъ подъ русскимъ флагомъ права судовъ наиболѣе благопріятствуемыхъ паціи.

О попудномъ сборѣ.

13) Со всѣхъ товаровъ, провозимыхъ моремъ на судахъ заграничнаго, каботажнаго и прибрежнаго плаванія, а также и со всѣхъ товаровъ, отправляемыхъ моремъ на тѣхъ же судахъ, за исключеніями, указанными въ ст. 14, попудный сборъ взимается въ размѣрахъ, указанныхъ въ Высочайше утвержденномъ 8 іюня 1901 г. мнѣніи Государственнаго Совѣта.

Примѣчаніе. Въ тѣхъ случаяхъ, когда въ товарномъ мѣстѣ будутъ находиться предметы, подлежащіе попудному сбору въ различномъ размѣрѣ, сборъ сей взимается по высшей изъ ставокъ, соотвѣтствующихъ этимъ товарамъ.

14) Попудному сбору не подлежатъ: а) грузы, перевозимые въ предѣлахъ портовыхъ водъ; б) военные грузы, перевозимые непосредственными распоряженіями военнаго вѣдомства по перевозочнымъ документамъ, установленнымъ Высочайше утвержденнымъ положеніемъ и правилами о перевозкѣ войскъ и военскіхъ грузовъ; в) каменный уголь, перевозимый для надобностей морского и военнаго вѣдомствъ; г) камень дикій; д) соль, привозимая въ порты Балтійскаго моря изъ Чернаго и Азовскаго морей; е) товары, привозимые въ порты по внутреннимъ воднымъ путямъ, а равно вывозимые изъ портовъ по тѣмъ же путямъ; ж) товары, выгружаемые въ Кронштадтѣ для мѣстнаго потребленія; з) грузы, отправляемые безъ выгрузки или перегрузки въ портъ за границу обратно и въ какой-либо русскій портъ (но не внутрь края по внутреннимъ сообщеніямъ) на тѣхъ же судахъ, на коихъ они привезены; и) пассажирскій багажъ; к) товары и предметы, пересылаемые почтою: л) корабельная провизія, припасы и принадлежности; м) товары, вывозимые или отправляемые въ количествѣ менѣе 4 пудовъ, а равно такіе, съ коихъ будетъ причитаться попуднаго сбора менѣе 1 копѣйки.

Самыя суда подвергаются попудному сбору лишь въ томъ случаѣ, когда оныя приходятъ изъ заграницы для приписки къ русскому порту или для плаванія по внутреннимъ водамъ.

15) Попудный сборъ взимается съ вѣса брутто товаровъ, по количеству, показанному въ грузовыхъ документахъ, безъ провѣрки ихъ вѣса собственно для исчисленія сего сбора; если же вѣсъ товаровъ подвергается провѣркѣ въ таможенныхъ учрежденіяхъ для исчисленія ввозныхъ или отпускныхъ пошлинъ, выдачи премій и т. п., то попудный сборъ взимается по провѣренному таможенными учрежденіями вѣсу.

Примѣчаніе. Попудный сборъ съ товаровъ, количество коихъ показывается въ грузовыхъ документахъ счетомъ, мѣрами объема

и. т. п., исчисляется по переложеніи единицъ, въ которыхъ показано это количество, на вѣсовыя, согласно таблицамъ, подлежащимъ утвержденію Министра Финансовъ. До утвержденія сихъ таблицъ таможни, при исчисленіи поуднаго сбора, поступаютъ согласно порядку, примѣнявшемуся ранѣе при взиманіи съ товаровъ портовыхъ сборовъ.

16) Подлежащіе отправкѣ изъ портовъ товары, перегружаемые съ подвозныхъ судовъ на суда, кои, будучи назначены въ одинъ изъ портовъ, указанныхъ во II отдѣлѣ закона 8 іюня 1901 г., получаютъ отходъ отъ этого порта, подвергаются поудному сбору, хотя бы перегрузка оныхъ совершалась не въ предѣлахъ портовыхъ водъ этого порта, а внѣ оныхъ, причемъ сборъ этотъ взимается только за отходъ въ размѣрѣ, установленномъ 1 и 2 ст. II отд. упомянутаго закона, смотря по назначенію сихъ товаровъ—заграницу или въ русскій портъ.

17) Товары, разъ оплаченные поуднымъ сборомъ при нагрузкѣ или перегрузкѣ ихъ (ст. 16) въ какомъ либо портѣ и направляемые въ другой русскій портъ, не подвергаются въ послѣднемъ вторичной оплатѣ онымъ ни за приходъ, ни за отпускъ, въ случаѣ, если товары эти подвергаются въ послѣднемъ портѣ только перегрузкѣ на другое судно, безъ выгрузки на берегъ. Но если такіе товары были оплачены въ первомъ портѣ поуднымъ сборомъ въ размѣрѣ, установленномъ для грузовъ каботажныхъ, а по перегрузкѣ въ другомъ портѣ будутъ направлены за границу, то оныя подвергаются въ послѣднемъ портѣ до взысканія въ размѣрѣ разницы между уплаченнымъ за нихъ поуднымъ сборомъ и тѣмъ, коему они подлежатъ при вывозѣ за границу.

Примѣчаніе. Если товары, оплаченные въ портѣ первоначальной погрузки или перегрузки (ст. 16) поуднымъ сборомъ въ размѣрѣ, установленномъ для грузовъ, отпускаемыхъ за границу, но прибытіи въ другой русскій портъ будутъ подвергнуты въ послѣднемъ не перегрузкѣ въ отправляемыя за границу суда, а выгрузкѣ на берегъ, то разница между поуднымъ сборомъ, взысканнымъ съ нихъ по ставкамъ, назначеннымъ для грузовъ экспортныхъ, и тѣмъ, коему они подлежатъ за перевозку изъ одного русскаго порта въ другой, не подлежитъ возвращенію.

18) Привозимые изъ заграницы къ порту товары, подвергаемые перегрузкѣ на другія суда, хотя бы и внѣ предѣловъ портовыхъ водъ, для дальнѣйшей перевозки за границу же или въ другіе русскіе порты, подлежатъ въ семъ портѣ поудному сбору какъ за приходъ, такъ и за отходъ (по ст. 1 или 2 закона 8 іюня 1901 г.); но привозъ въ другой русскій портъ, сіи товары подвергаются въ ономъ оплатѣ поуднымъ сборомъ въ размѣрѣ, установленномъ ст. 2 II отдѣла означеннаго закона.

19) Товары, привезенные въ портъ и отправляемые изъ онаго, по перегрузкѣ въ другія суда или на томъ же суднѣ, на коемъ оныя были доставлены къ порту, по внутреннимъ водамъ, подлежатъ попудному сбору только за приходъ.

20) За всѣ товары, привозимые изъ заграницы моремъ, сборъ исчисляется одновременно съ исчисленіемъ пошлинъ и другихъ казенныхъ сборовъ и взимается съ товарохозяина полностью при первомъ платежѣ пошлинъ или другихъ сборовъ за данную партію или за часть оной.

21) За всѣ товары, которые назначены по коносаментамъ къ отправкѣ транзитомъ безъ досмотра внутрь Имперіи, попудный сборъ взимается съ агентовъ перевозочнаго предпріятія по платежнымъ листамъ, въ коихъ должны быть показаны №№ коносаментовъ на данную партію, согласно нумераціи грузовой росписи, и № послѣдней.

22) За товары, кои, хотя и назначены въ данный портъ, но вслѣдствіе поданныхъ прошеній отправляются безъ досмотра и безъ подачи объявленій транзитомъ внутрь Имперіи, попудный сборъ исчисляется по дубликатнымъ коносаментамъ или по платежнымъ листамъ (ст. 21) и вносится по этимъ же документамъ полностью въ кассу портовой таможи, чрезъ которую товаръ ввезенъ въ Россію.

Примѣчаніе. Если при досмотрѣ привозныхъ товаровъ окажется, что по своему качеству и вѣсу оныя подлежатъ взысканію попуднаго сбора въ большемъ размѣрѣ противъ исчисленія по показаніямъ грузовыхъ документовъ, внутренняя таможня сообщаетъ о томъ портовой таможнѣ, чрезъ которую товаръ былъ ввезенъ въ Россію, для довысканія недобора съ лица, коимъ, согласно ст. 21 и 22, попудный сборъ былъ уплаченъ.

23) За всѣ російскіе товары, вывозимые моремъ за границу, а равно и въ восточные порты Имперіи, попудный сборъ исчисляется по заявленіямъ и коносаментамъ на погрузку товаровъ тѣмъ же порядкомъ, какой примѣняется при исчисленіи канцелярскаго сбора, т. е. либо по заявленіямъ на отпускъ, либо по коносаментамъ обязательно представляемымъ въ таможи не поздне 5 дней послѣ отхода судна, и подлежитъ внесенію въ кассу таможи товароотправителемъ не поздне 3 дней по исчисленіи его. Если товароотправитель нѣсколько разъ нарушить означенные выше сроки какъ по представленію коносаментовъ, такъ и по уплатѣ сбора, общему присутствію таможи предоставится потребовать отъ него внесенія въ обезпеченіе сего сбора залога, размѣръ коего опредѣляется въ зависимости отъ оборотовъ его по отпускной торговлѣ, а въ случаѣ отказа его внести такой залогъ, потребовать, чтобы отправляемые имъ товары, впредь до внесенія залога, не допускались къ погрузкѣ или перегрузкѣ на суда, для отпуску отъ порта, до уплаты или обезпеченія сего сбора.

24) За всѣ русскіе товары, подлежащіе при вывозѣ за границу оплатѣ пошлиною, попутный сборъ исчисляется одновременно съ исчисленіемъ пошлинъ и другихъ сборовъ, каковыя сборы вносятся полностью, вслѣдъ за исчисленіемъ оныхъ, въ кассу таможи, по особымъ погрузнымъ ярлыкамъ, выдаваемымъ на погрузку пошлинныхъ отпусковыхъ товаровъ.

25) За иностранные товары, выгруженные въ портѣ, по назначенные къ вывозу обратно за границу безъ досмотра, попутный сборъ исчисляется за привозъ и отвозъ (если таковой производится моремъ, а не сухопутно по желѣзной дорогѣ) по заявленіямъ, подаваемымъ на обратный вывозъ этихъ товаровъ.

26) За иностранные товары, выгружаемые въ портѣ, и, по досмотру въ таможи, назначенные къ обратному вывозу за границу моремъ, попутный сборъ исчисляется по досмотровымъ документамъ, вмѣстѣ съ исчисленіемъ складочнаго и другихъ сборовъ, и взыскивается передъ выдачей приказа на обратный вывозъ товара за границу.

27) При привозѣ изъ русскихъ портовъ заграничнымъ морскимъ путемъ російскихъ товаровъ, агентами пароходныхъ обществъ, совершающихъ рейсы между портами, лежащими на разныхъ моряхъ, представляются въ таможеню обязательства въ уплатѣ портового сбора, за весь привезенный грузъ на принадлежащихъ обществамъ пароходахъ, затѣмъ самый портовый сборъ, будучи обезпеченъ обязательствами агента пароходнаго предпріятія, исчисляется въ суммѣ, причитающейся по каждому свидѣтельству, и самый сборъ вносится немедленно послѣ исчисленія онаго также по каждому свидѣтельству особо агентомъ пароходнаго предпріятія.

Примѣчаніе. Означенныя въ сей статьѣ обязательства могутъ быть выдаваемы одинъ разъ на годовой срокъ.

28) При привозѣ товаровъ въ тѣхъ, предусмотрѣнныхъ въ ст. 27, случаяхъ, когда шкиперъ судна является адресатомъ парохода и товаровъ, попутный сборъ исчисляется по свидѣтельствамъ или вѣдомостямъ, а въ случаѣ подачи на эти товары особыхъ объявленій или представленій особыхъ свидѣтельствъ на имя отдѣльныхъ адресатовъ попутный сборъ исчисляется по этимъ документамъ и взыскивается таможеню въ первомъ случаѣ со шкипера, а въ послѣднемъ — съ адресата.

29) При отвозѣ изъ порта товаровъ въ русскіе порты, на другихъ моряхъ лежащіе, подобно тому, какъ и при привозѣ, агентами пароходныхъ обществъ, совершающихъ рейсы между названными портами, представляются въ таможеню обязательства въ уплатѣ сбора за весь грузъ, вывозимый на принадлежащихъ обществамъ пароходахъ, затѣмъ самый сборъ, будучи обезпеченъ обязательствами (примѣч. къ ст. 27), исчисляется таможеню и взымается съ агентовъ пароходовъ одновременно съ канцелярскимъ сборомъ.

30) Въ тѣхъ предусмотрѣнныхъ въ ст. 29 случаяхъ, когда товары вывозятся шкиперомъ безъ содѣйствія постоянного агента, сборъ взыскивается по прошеніямъ, подаваемымъ на погрузку въ судно російскихъ товаровъ, и взымается вмѣстѣ съ канцелярскимъ сборомъ.

31) Попудный сборъ съ товаровъ, перевозимыхъ изъ одного русскаго порта, въ коемъ примѣняются попудные сборы, въ другой такой же портъ, взымается по билетамъ (реестрамъ) на каботажные грузы, — въ портѣ отправленія — съ товароотправителя или судовщика, а въ портѣ прибытія — съ судовщика или товарополучателя. Согласно желанію плательщика, означенные сборы могутъ быть взыскиваемы въ портѣ отправленія какъ за отходъ, такъ и за привозъ одновременно: въ такихъ случаяхъ, таможня отправленія отмѣчаетъ на означенныхъ документахъ объ уплатѣ сего сбора въ двойномъ размѣрѣ, таможня же назначенія не взыскиваетъ сего сбора. Въ случаѣ нежеланія плательщика уплатить въ таможнѣ отправленія попудный сборъ какъ за отходъ, такъ и за приходъ, каботажные билеты (реестры) составляются въ двухъ экземплярахъ, изъ коихъ по первому — сей сборъ взыскивается въ портѣ отправленія, а самый экземпляръ билета оставляется въ таможнѣ и прилагается къ контрольной отчетности, по второму же экземпляру сей сборъ взымается въ таможнѣ прибытія судна.

32) При отираккахъ товара изъ русскаго порта, въ коемъ примѣняется попудный сборъ, въ другой, на томъ же морѣ, лежащій, па который сей сборъ не распространяется, попудный сборъ взымается съ товароотправителя или шкипера, по каботажному билету (реестру).

33) При привозѣ товаровъ изъ русскаго порта, въ которомъ не примѣняется попудный сборъ, въ портъ, въ коемъ производится взиманіе онаго, сей сборъ взымается со шкипера или товарополучателя, по каботажному билету (реестру).

31) Срокъ для уплаты попуднаго сбора въ случаяхъ указанныхъ въ §§ 31 и 32, собственно за отпускъ товаровъ, назначается 7-дневный со времени отхода судна. При неуплатѣ сбора въ сей срокъ, общему присутствію таможни предоставляется потребовать, чтобы товары, иринадлежащіе отправителю, за отправленные коимъ грузы сей сборъ не былъ уиаченъ въ срокъ, разрѣшались къ отпуску отъ порта лишь по уплатѣ попуднаго сбора.

Примѣчаніе. За грузы, перевозимые въ предѣлахъ одного моря на срочныхъ пароходахъ, попудный сборъ можетъ быть уплачиваемъ агентами пароходнаго предпріятія, представившими обязательства во взносѣ сего сбора (примѣч. къ ст. 27) одновременно за нѣсколько случаевъ прихода и отхода пароходовъ, однажды за каждый истекшій мѣсяць.

35) При приходѣ въ портъ, въ коемъ примѣняется попудный сборъ, судовъ прибрежнаго плаванія, попудный сборъ взимается при самомъ приходѣ судна или при пропускѣ чрезъ брандвахты (гдѣ оныя имѣются) по особымъ билетамъ, вырѣзаемымъ изъ книги съ талонными корешками. Билеты сии составляются корабельными или брандвахтенными чиновниками, вричемъ родъ и количество товара обозначается въ сихъ билетахъ на основаніи показаній, имѣющихся на билетахъ, свидѣтельствахъ или паспортахъ (на финляндскія суда), предъявляемыхъ судовщиками, если въ сихъ документахъ имѣются таковыя свѣдѣнія; въ противномъ случаѣ всѣсь опредѣляется самимъ чиновникомъ по приблизительному разсчету сообразно роду товаровъ, размѣрамъ и емкости судовъ. Выгрузка судовъ разрѣшается лишь по уплатѣ исчисленнаго по симъ билетамъ попуднаго сбора.

По окончаніи выгрузки прибрежнаго судна и по сдѣланіи надписи о результатахъ таковой на помянутомъ билетѣ, корабельный чиновникъ, въ случаѣ пріема судномъ провизіи или товара, записываетъ родъ и количество послѣднихъ на томъ же билетѣ, каковыя свѣдѣнія служатъ для исчисленія сбора съ отвозимыхъ товаровъ.

Объ отчетности по взиманію корабельнаго и попуднаго сборовъ.

36) Документы, по коимъ взимается корабельный и попудный сборы, отсылаются на ревизію контрольныхъ палатъ:

а. выписки изъ мѣрительныхъ свидѣтельствъ (ст. 10) одновременно со шкиперскими показаніями;

б. досмотровые документы (ст. 15 и 16) по уплатѣ всѣхъ слѣдующихъ по нимъ пошлинъ и сборовъ разнаго наименованія;

в. билеты на прибрежныя суда — по отходѣ послѣднихъ (хотя бы въ слѣдующую навигацію), а талонныя книги къ онымъ — по окончаніи года (ст. 35);

г. всѣ прочіе документы — по взысканіи по онымъ попуднаго сбора.

Примѣчаніе. Порядокъ и сроки отправки сихъ документовъ на ревизію опредѣляются для различныхъ таможенныхъ учреждений по соглашенію департамента таможенныхъ сборовъ и департамента гражданской отчетности.

37) Поступающія въ таможенныя учрежденія суммы корабельнаго и попуднаго сборовъ записываются установленнымъ порядкомъ въ приходный журналъ, а засимъ и въ кассовую книгу, и въ сроки, установленныя счетными правилами, вносятся полностью въ мѣстное казначейство, которое двѣ пятыхъ каждой вносимой суммы зачисляетъ въ доходъ казны въ 7 ст. § 15 приходной смѣты учреждений Министерства Финансовъ по части торговли и промышленности, а три

пятыхъ въ спеціальныя средства Министерства Финансовъ по комитету по портовымъ дѣламъ (§ 17 смѣты спеціальныхъ средствъ названныхъ учрежденій).

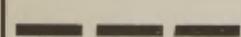
38) О поступившихъ въ счетъ корабельнаго и пупуднаго сборовъ суммахъ (отдѣльно по каждому сбору) таможенныя учрежденія представляютъ за каждый истекшій мѣсяцъ свѣдѣнія въ комитетъ по портовымъ дѣламъ не позднѣе 10 числа слѣдующаго мѣсяца.



Instruction

to the steamer, following the „Ermack“ through the ice.

§ 1. Signals :

Signals.	From the „Ermack“.	From the steamer.
	Am moving ahead, follow me.	Go ahead, or going ahead.
	Am moving astern, or back your engine.	Am going astern, or back your engine.
	Will take you in tow, be ready.	Am prepared to take your tow rope.
  One ball on the top of the mast.	Am stopped, or „stop“ (order).	Am stopped or jammed in the ice; cannot move without assistance.

§ 2. Any steamer following the „Ermack“ must have one of her chain cables unshackled from the anchor. When the steamer is taken in tow, this cable chain must be shackled to the 6" wire of the „Ermack“ and 30 fathoms of chain given in addition to the same length from the icebreaker. This makes a good spring against jerks.

If a steamer has doubts about the strength of her bollards or windlass, she can get a double wire strop from the icebreaker and take the both ends of the same from outside through her hose-pipes and carefully lash them together. In this case a sharp axe must be in readiness to cut the lashing when necessary.

§ 3. The steamer in tow in no case runs her engine ahead, but keeps it constantly ready to go astern, for emergency, if the icebreaker is occasionally stopped by a heavy ice.

§ 4. Steamers following the „Ermack“ are requested to repeat the whistles one after the other in turn, beginning by the nearest to the icebreaker.

§ 5. If the steamer, following the „Ermack“, is occasionally damaged by the ice, and leaks badly, she hoists the signal NC of the international code and blows alarming whistles. This signal and whistles are repeated by every steamer between the one in distress and the icebreaker; as soon as the „Ermack“ notices the signal and hoists the answering pennant, the repeating steamers haul down their signals. The damaged steamer at the same time prepares the access for pump pipes to the space, where from the water must be pumped first.

§ 6. Semaphore signals indicating the speed of the „Ermack“ in the ice:



1 knot



4 knots



7 knots



10 knots



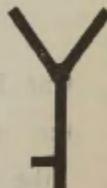
2 knots



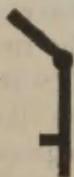
5 knots



8 knots



11 knots



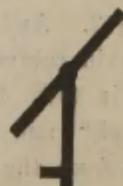
3 knots



6 knots



9 knots



12 knots

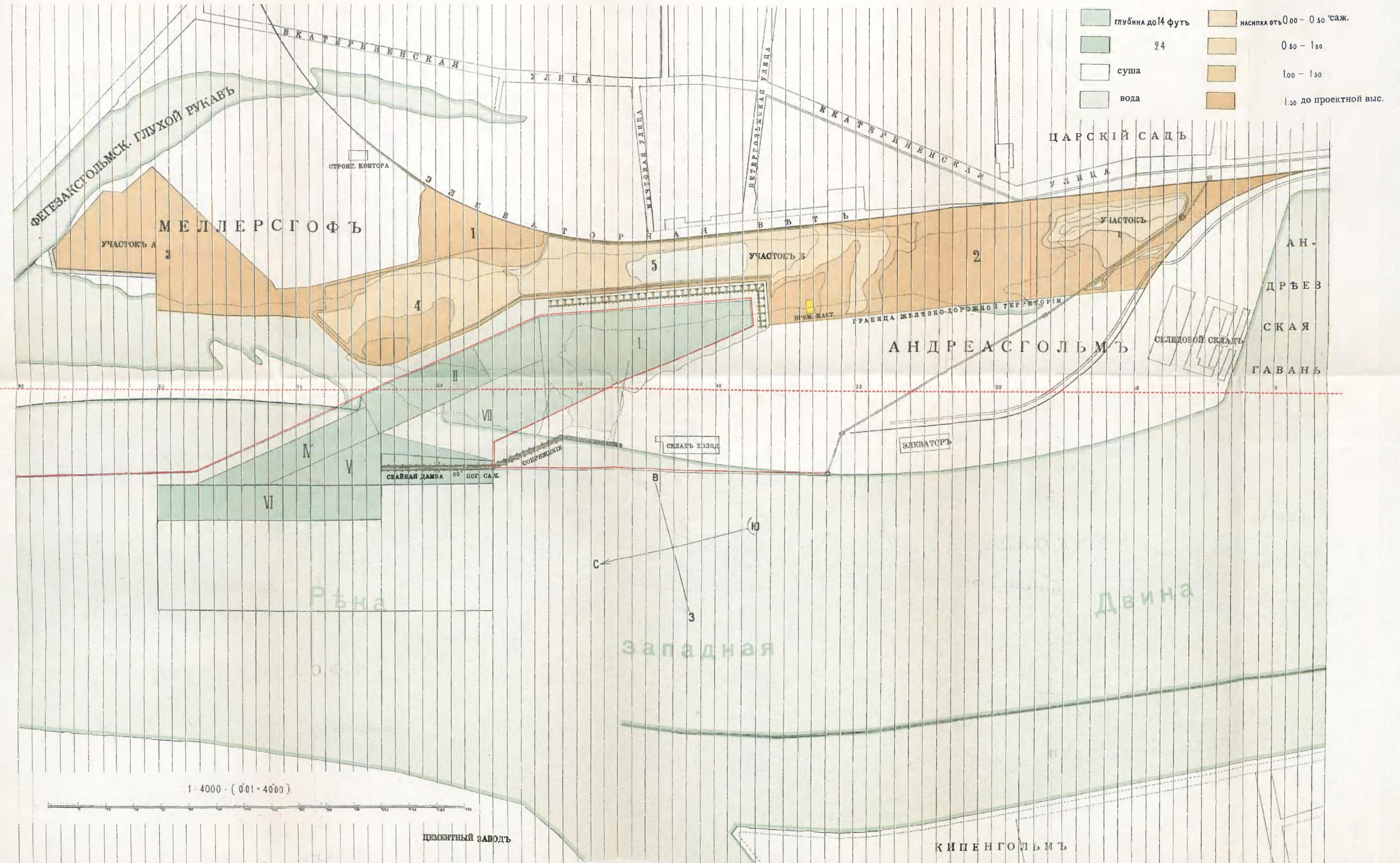


Stopped.

Рижская желѣзно-дорожная гавань

ПЕРВЫЙ РАБОЧИЙ ПЕРИОДЪ

1901 г.



РИЖСКИЙ
Торговый Архивъ.

29-ый годъ изданія.

1902.

Выпускъ II.

Рига 1902.

Типографія Р. Рутцъ, Домская площадь № 11/13.

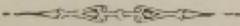
Рижскій Торговый Архивъ.

~~~~~

29-ый годъ изданія.

1902.

— — — — —



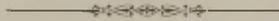
Рязанский Торговый Архив

Дозволено цензурою. — Рига, 6 Сентября 1902 г.

## Оглавленіе.

---

- 1) Обзоръ торговой дѣятельности Риги за 1901 (составленъ торгово-статпстическимъ отдѣленіемъ Рижскаго Биржевого Комитета) ..... 1
- 2) Отчетъ Рижскаго Биржевого Комитета о доходахъ и расходахъ за 1901 годъ 157
- 3) Дополнительная роспись расходовъ Рижскаго Биржевого Комитета за 1901 годъ 175
- 4) Роспись доходовъ и расходовъ Рижскаго Биржевого Комитета на 1902 годъ . 177
- 5) Отчетъ Рижскаго Биржевого Банка за 1901 годъ ..... 185
- 6) Отчетъ Общества Центральной складки товаровъ въ г. Ригѣ за 1901 годъ... 194
- 7) Списокъ Рижскихъ морскихъ и рѣчныхъ судовъ за 1902 годъ..... 197
- 8) Распределеніе должностей по Рижскому биржевому обществу за 1902 годъ.... 217



## Обзоръ торговой дѣятельности Риги за 1901 годъ.\*)

(Изданіе торгово-статистическаго отдѣла Рижскаго Биржевого Комитета.)

Въ истекшемъ году экономической упадокъ, первые признаки котораго замѣчались уже въ 1899 году, настолько обострился, что этотъ годъ по справедливости можетъ быть названъ періодомъ почти сплошнаго застоя въ дѣлахъ; это былъ зловѣщій годъ, ознаменовавшійся цѣлымъ рядомъ торговыхъ неудачъ и потрясеній. Главнымъ образомъ давали себя чувствовать значительныя затрудненія въ области денежнаго и кредитнаго обращенія, товарныхъ операцій, равно какъ въ области многочисленныхъ промышленныхъ отраслей.

Хотя съ одной стороны умиротвореніе Китая въ политическомъ отношеніи должно было внести успокоительное вліяніе въ сферу торговыхъ отношеній, тѣмъ не менѣе неблагоприятныя послѣдствія китайскихъ пеурядицъ давали себя чувствовать въ торговомъ мірѣ и въ истекшемъ году. Далѣе, военныя операціи на югѣ Африки, поглощая громадныя денежныя средства и сокративъ добычу золота въ трансваальскихъ розсыпяхъ дѣйствуютъ подавляюще на международный денежный рынокъ.

Обстоятельства эти вызвали серьезныя разстройства и на русскомъ рынкѣ, тѣмъ болѣе, что и въ оба предшествовавшіе года нашъ рынокъ испыталъ на себѣ вліяніе неблагоприятныхъ обстоятельствъ. Обусловленное послѣдними тяжелое положеніе нашей экономической жизни представляется въ еще болѣе мрачномъ свѣтѣ вслѣдствіе того, что цѣлый рядъ осеннихъ періодовъ былъ отмѣченъ въ Россіи только сноснымъ, среднимъ, неудовлетворительнымъ, либо пестрымъ урожаемъ хлѣбовъ, при чемъ сборъ 1901 года является однимъ изъ наименѣе благоприятныхъ.

\*) Помѣщенныя въ этомъ отчетѣ данныя за 1901 годъ основаны на опубликованныхъ на настоящее время предварительныхъ свѣдѣніяхъ, за всѣ же предшествующіе года приведены окончательно установленныя цифры.

Впрочемъ, общая картина нашего денежнаго рынка въ отчетномъ году имѣеть нѣсколько болѣе оживленный видъ, чѣмъ въ 1900 и въ особенности 1899 году. Это явствуетъ изъ того обстоятельства, что русскій Государственный Банкъ былъ поставленъ въ возможность понизить весной отчетнаго года учетъ до 5%, тогда какъ въ 1900 году учетъ почти весь годъ составлялъ  $5\frac{1}{2}\%$  и въ 1899 году доходилъ даже до 7%. На уровнѣ 5% онъ оставался до конца года. Что же касается промышленнаго кредита и финансовыхъ операций, то почти въ теченіе всего отчетнаго года полученіе денегъ было связано съ громадными сравнительно трудностями.

„Трудныя времена“, какъ замѣчаетъ министръ финансовъ въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ о государственной росписи на 1902 годъ, „не поколебали положенія государственныхъ финансовъ и денежнаго обращенія,“ такъ какъ согласно тому же докладу „денежное обращеніе остается по прежнему вполне твердо и каждый выпущенный въ обращеніе рубль въ кредитныхъ билетахъ обезпеченъ почти полутора рублями въ золотѣ, а общій золотой запасъ страны за послѣдній годъ нѣсколько возросъ.“

Замѣчавшемуся въ 1899 и 1900 гг. значительному уцльву золота изъ Россіи повидимому оказано дѣйствительное противодѣйствіе въ отчетномъ году путемъ болѣе благопріятнаго заключенія торговаго баланса, далѣе выпускомъ 4% франко-русскаго займа въ размѣрѣ 159 милліоновъ руб. (124 милліоновъ франковъ), равно какъ продажей въ Германіи значительнаго количества нашихъ желѣзно-дорожныхъ облигацій. Такимъ образомъ въ Россію были привлечены крупныя количества золота.

Не смотря на очень тяжелое положеніе торговой дѣятельности цифровыя данныя внѣшней торговли Россійской Имперіи, по сколько представляется возможнымъ судить о нихъ на основаніи нашей официальной статистики, лишь непогимъ неблагопріятнѣе противъ предшествующаго года. Общая сумма оборота въ первые одиннадцать мѣсяцевъ отчетнаго года уступаетъ лишь на 23 милліона руб. тому же періоду 1900 года. Эта убыль объясняется сильнымъ сокращеніемъ ввоза, тогда какъ вывозъ поднялся въ значительной степени. При этомъ заслуживаетъ вниманія то обстоятельство, что экспортъ зерна испыталъ значительный подъемъ, не смотря на неудовлетворительное состояніе жатвы. Въ силу этого нашъ торговый балансъ представлялся въ болѣе благопріятномъ видѣ, чѣмъ въ предшествовавшемъ году. Такъ, въ 1901 году цѣнность экспорта превышала цифру импорта на 182 милліона руб., тогда какъ въ 1900 году эта разниа равнялась лишь 110 милліонамъ рублей.

На внутренній рынокъ дѣйствовало удручающе ослабленіе покупныхъ силъ, обусловленное недородомъ полевыхъ продуктовъ. Слѣдствіемъ этого было сокращеніе спроса на внутреннемъ рынкѣ.

Далеко не укладывается въ параллель съ описанными явленіями вліяніе упадка денежнаго рынка, равно какъ недорода на промышленность. Впрочемъ, критическое положеніе промышленности, которая, благодаря послѣдовательному проведенію нашимъ министерствомъ финансовъ покровительственной политики, а также усиленію спроса на фабрикаты и наплыву капиталовъ изъ-за границы, развивалась до 1897 года на вполне разумныхъ пачалахъ, хотя и медленно, но неуклонно, должно быть приписано причинамъ совершенно иного характера. Въ первой очереди причины эти слѣдуетъ искать въ сущности предпринимательской дѣятельности, которая у насъ возникла съ 1897 года и въ особенности развилась въ самое послѣднее время. Нашъ промышленный міръ былъ объятъ предпринимательской горячкой. Малепькія фабрики неожиданно превращались въ крупныя предпріятія, крупныя фабрики въ предпріятія колоссальныхъ размѣровъ. Рука объ руку съ этимъ неестественнымъ расширеніемъ существующихъ заводовъ и фабрикъ шло основаніе новыхъ предпріятій въ столь же необузданныхъ размѣрахъ. При этомъ зачастую создавались производства слѣпо, безъ всякаго знанія дѣла съ несоразмѣрной затратой капитала; на потребности рынка нерѣдко не обращалось никакого вниманія. Неизбѣжнымъ слѣдствіемъ этого образа дѣйствій явилось измѣненіе отношенія между предложеніемъ и спросомъ. Непосредственно послѣдовавшее за этимъ быстрое паденіе цѣнъ привело многіе фабрики и заводы въ безвыходное положеніе. Послѣдовалъ рядъ кризисовъ и платежныхъ несостоятельствъ. Тяжелое положеніе промышленности было между прочимъ обусловлено и тѣмъ обстоятельствомъ, что тѣ заводы, расширеніе и возникновеніе которыхъ было отчасти связано съ ожиданіемъ казенныхъ заказовъ, ошиблись въ своихъ расчетахъ, такъ какъ казна въ отчетномъ году въ общемъ сократила свои заказы.

Среди всѣхъ промышленныхъ отраслей трудныя времена тяжелѣе всего отразились на горной промышленности, а именно каменноугольной и металлургической.

Что касается фрахтоваго рынка, то и на немъ, вслѣдствіе невыгодныхъ конъюнктуръ, отразился общій упадокъ, тѣмъ болѣе, что въ иредшествовавшіе благоприятные для торговли годы было построено много судовъ, не находившихъ съ наступленіемъ торговаго затишья отчетнаго года достаточно прибыльнаго употребленія. Уже въ первую половину истекшаго года фрахты, достигшіе въ 1900 году необыкновенной высоты, обнаружили противоположную тенденцію, которая, однако, приняла болѣе мягкія формы благодаря совпавшему съ этимъ временемъ пониженію цѣнъ на каменный уголь. Во второе полугодіе, напротивъ, паденіе фрахтовъ приняло столь обширные размѣры, что по сравненію съ нимъ удешевленіе угля оказалось вполне несостоятельнымъ.

Наше министерство финансовъ, обремененное работой, въ виду экономического кризиса, потребовавшего высшаго напряженія силъ, нашло однако время для выработки нѣсколькихъ новыхъ законопроектовъ и для завершенія начатыхъ имъ въ прежнее время проектовъ.

Высочайше утвержденнымъ 21 декабря минувшаго года постановленіемъ Комитета Министровъ, до опубликованія Общаго положенія объ акціонерныхъ обществахъ, которое вырабатывается уже съ 1893 года, введены временныя правила, касающіяся измѣненія и дополненія существующихъ законоположеній относительно общихъ собраний, ревизионной части, равно какъ состава правленій акціонерныхъ обществъ. Правила эти получили законную силу, считая со дня публикаціи ихъ. Примѣненіе этой чрезвычайной мѣры приходится въ связи съ промышленнымъ кризисомъ.

Далѣе, было положено основаніе реформъ биржъ обнаруженнымъ 21 января закономъ объ учрежденіи на С.-Петербургской биржѣ фондоваго отдѣленія. Реформа эта имѣетъ въ виду выдѣленіе фондовой торговли въ особый видъ биржевыхъ операцій.

Въ области законодательства, преслѣдующаго фискальныя цѣли, заслуживаютъ вниманіе завершившееся 1 іюля отчетнаго года введеніе казенной винной монополіи на всемъ пространствѣ Европейской Россіи и воспослѣдовавшее 1 марта введеніе новаго Гербоваго Устава. Послѣдній въ теченіе года подвергся уже цѣлому ряду разъясненій и дополненій. Но всѣ эти разъясненія не внесли надлежащей ясности въ примѣненіи закона.

Въ области таможеннаго дѣла истекшій годъ далъ торговлѣ съ терпѣніемъ ожидавшіяся новыя правила о приѣмѣ, досмотрѣ, обложеніи пошлиной и выдачѣ товаровъ. Правила эти на ряду съ многочисленными упрощеніями таможенныхъ формальностей, къ сожалѣнію, заключаютъ въ себѣ не мало постановленій и требованій, лежащихъ бременемъ на торговлю. Особенно стѣснительными для Рижскаго купечества явились иостановленія новаго устава, въ силу которыхъ срокъ подачи документовъ сокращается для Риги съ 14 до 7 дней, срокъ же взноса пошлины уменьшенъ съ 3 лѣтъ до 1 года. Возбужденное въ виду сего Биржевымъ Комитетомъ ходатайство о восстановленіи прежнихъ сроковъ было удовлетворено въ самое непродолжительное время.

Изъ мѣронрїятій въ области таможенной политики обращаетъ на себя вниманіе опубликованное въ февралѣ повышеніе таможеннаго тарифа на многочисленные промышленные продукты, ввозимые въ Россію изъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ. Мѣра эта явилась отвѣтомъ на обложеніе Соединенными Штатами русскаго сахара компенсационной пошлиной.

Видную роль въ дѣлѣ будущаго развитія международнаго товарообмѣна играетъ состоявшееся въ отчетномъ году преобразованіе

управленія нашими приморскими торговыми портами. Настоящее неудовлетворительное состояніе большинства русских гаваней обусловлено преимущественно тѣмъ обстоятельствомъ, что заботы о ихъ благоустройствѣ были распредѣлены по разнымъ вѣдомствамъ; дѣятельность послѣднихъ, естественно, не могла нести однороднаго характера.

Эта несообразность устраняется обнародованнымъ въ истекшемъ году положеніемъ объ управленіи приморскими торговыми портами. Согласно упомянутому положенію завѣдываніе портами всецѣло передано Министерству Финансовъ. Съ этою цѣлью при Отдѣлѣ торговаго мореплаванія Министерства Финансовъ учрежденъ особый комитетъ по торговымъ дѣламъ, которому подчинены мѣстные портовые управленія. Въ связи съ этой реформой находится обнародованіе 8 іюня отчетнаго года новаго закона о взиманіи торговыхъ и корабельныхъ сборовъ. Законъ этотъ, вступившій въ силу 1 января 1902 года передаетъ въ пользу казны всѣ портовые сборы, поступавшіе до послѣдняго времени въ распоряженіе городскихъ управленій и биржевыхъ комитетовъ. Въ данный моментъ не представляется возможнымъ опредѣленное сужденіе о послѣдствіяхъ этого нововведенія. Во всякомъ случаѣ участіе Рижскаго Биржевого Комитета въ дѣлѣ улучшенія и содержанія гавани и портовыхъ сооружений можно считать, по крайней мѣрѣ, на ближайшее время обезпеченнымъ. Взиманіе вышеупомянутыхъ сборовъ въ будущемъ будетъ возложено на таможенное вѣдомство. Въ частности для Риги это нововведеніе будетъ имѣть послѣдствіемъ закрытіе конторы, по взиманію торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, исполнявшей эти функціи до настоящаго времени.

Въ видахъ облегченія сбыта русскихъ издѣлій на дальнемъ востокѣ путемъ отмѣны различныхъ формальностей въ Министерствѣ Финансовъ были выработаны правила о перевозкѣ иностранныхъ и русскихъ товаровъ на судахъ дальняго плаванія изъ русскихъ портовъ во Владивостокъ и Николаевскъ. Правила эти были утверждены Министерствомъ 30 іюля. Въ началѣ сего года они были распространены и на товары, идущіе транзитомъ изъ портовъ черноморскихъ въ порты Балтійскаго и Бѣлаго морей и обратно.

О большомъ каботажѣ слѣдуетъ еще сказать, что иностраннымъ судамъ, соверщающимъ рейсы между гаванями Европейской Россіи и портами Амурской области, разрѣшено поддерживать каботажъ въ теченіе еще одного года, считая съ 7 мая отчетнаго года.

Изъ законопроектовъ, разсматриваемыхъ уже въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ, но еще не доведенныхъ до конца или не утвержденныхъ, отмѣтимъ только слѣдующіе: проектъ введенія надзора за экспортомъ хлѣба въ связи съ нормировкой примѣсей въ вывозимомъ хлѣбѣ, законопроектъ о правѣ требованій, преобразование или же закрытіе

коммерческихъ судовъ, новое конкурсное положеніе, новый вексельный уставъ и новый табачный уставъ.

Судоходство въ Россіи, сдѣлавшее за послѣднее время нѣкоторые успѣхи, было въ послѣдніе годы предметомъ особыхъ попеченій правительства. Учрежденный въ 1898 году Совѣтъ по дѣламъ торговаго мореплаванія, состоящій подъ предѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михайловича обнаруживаетъ очень плодотворную дѣятельность. Въ настоящее время Совѣтомъ выработанъ проектъ поднятія русскаго торговаго мореплаванія. До обсужденія въ Государственномъ Совѣтѣ проектъ поступитъ на разсмотрѣніе специалистовъ. Важнѣйшія постановленія этого проекта слѣдующія: предоставленіе безпроцентной ссуды на 20 лѣтъ въ размѣрѣ половины расходовъ по постройкѣ большихъ быстроходныхъ судовъ и отнесеніе страховой преміи на счетъ казны.

Въ частности балтійское судоходство обогатилось въ отчетномъ году возникновеніемъ новаго общества судоходства. Мы говоримъ о единственной въ своемъ родѣ въ Россіи пароходной линіи для поддержанія срочнаго еженедѣльнаго сообщенія между Ригой и Лондономъ. Сообщеніе это призвано къ жизни фирмой Гельмспигъ и Гриммъ. Три парохода этого общества, снабженныхъ рефрижераторами, служатъ для транспорта скоропортящихся продуктовъ, главнымъ образомъ масла. Вслѣдствіе этого вывозъ масла изъ нашей гавани въ отчетномъ году значительно увеличился и, безъ сомнѣнія, будетъ расти и въ будущемъ, тѣмъ болѣе, что въ апрѣлѣ текущаго года предполагается открытіе на Андреасгольмѣ новопостроеннаго склада-холодильника, въ которомъ будутъ храниться предназначенныя къ экспорту партіи масла, оставаясь все время вполне пригодными къ отправкѣ.

Перейдемъ теперь въ область желѣзнодорожнаго дѣла.

Изъ числа тарифовъ, введенныхъ въ отчетномъ году, обращаютъ на себя вниманіе слѣдующіе: 1) новый тарифъ отъ 1 января для перевозки товаровъ прямымъ сообщеніемъ по желѣзнымъ дорогамъ 1 и 2 группы. Не уклоняясь окончательно отъ прежней тарифной системы, онъ содержитъ столько измѣненій принципиальнаго свойства, что является полной переработкой изданнаго въ 1899 году тарифа для желѣзныхъ дорогъ упомянутой группы; 2) новый тарифъ отъ 1 августа для провоза зерна, представляющій, впрочемъ, при транспортѣ отдѣльными вагонами по сравненію съ прежними тарифными ставками самыя незначительныя измѣненія.

Что касается обсуждаемаго уже съ 1898 года вопроса объ основаніяхъ желѣзнодорожныхъ тарифныхъ ставокъ въ прямыхъ сѣверныхъ заморскихъ международныхъ сообщеніяхъ, то въ Тарифномъ Комитетѣ было принято въ отчетномъ году слѣдующее постановленіе относительно ввознаго сообщенія:

1) для сообщенія съ входящими въ составъ этого пути русскими станціями, исключая Москву, приняты внутренніе тарифы ;

2) для сообщенія черезъ Ригу, Ревель и Либаву съ Москвой : а) ко всѣмъ товарамъ, за исключеніемъ безусловно относящихся къ импорту, примѣняются внутренніе тарифы, б) для товаровъ, безусловно подходящихъ подъ категорію импортируемыхъ, включая сюда и чай, временно остаются въ силѣ существующіе тарифы ;

3) организаціонный сборъ съ товара понижается съ 0,65 коп. до 0,30 коп. и

4) сборъ на станціонные расходы также сокращается съ 0,70 коп. до 0,35 коп.

Благодаря сказаннымъ постановленіямъ рижскія комиссіонная торговля и промышленность извлекли для себя немалыя выгоды, такъ какъ для цѣлаго значительнаго ряда товаровъ русскаго происхожденія, которые, однако, ввозятся и изъ-за границы, послѣдовало уравненіе ввозныхъ тарифовъ съ внутренними.

Коснувшись сѣверныхъ заморскихъ международныхъ прямыхъ сообщеній, упомянемъ еще, что общество судоходства „Нептунъ“ съ 15 февраля поддерживаетъ прямое сообщеніе между Бременомъ и Ригой, съ того же числа общество судоходства Thos. Wilson сыновья и Ко. открыло прямое сообщеніе между Ньюкестлемъ и Ригой.

Опоздація въ доставкѣ желѣзными дорогами грузовъ хлѣба, дававшая себя особенно чувствовать въ 1900 году и ложившаяся тяжелымъ бременемъ на торговлю зерномъ, имѣли мѣсто и въ истекшемъ году. При этомъ дольше всего задерживались грузы (приблизительно отъ 2 до 3 мѣсяцевъ) на Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ. Впрочемъ, и на Рязанско-Уральской желѣзной дорогѣ нашли повтореніе задержки какъ въ отпращиваніи, такъ и въ своевременной доставкѣ хлѣбныхъ грузовъ, вызванныя не столько недостаткомъ подвижнаго состава, сколько неудовлетворительной провозоспособностью участка Данковъ-Смоленскъ. Въ видахъ устраненія этого неурядка управленіе дороги предполагало устроить въ отчетномъ году 16 новыхъ разъѣздныхъ пунктовъ.

Въ области торговли хлѣбомъ мы не можемъ обойти молчаніемъ послѣдовавшую въ истекшемъ году отмѣну запрещенія производить вторичное взвѣшиваніе хлѣбныхъ грузовъ у Красныхъ амбаровъ. Такимъ образомъ нашель удовлетворительное рѣшеніе вопросъ несомнѣнной важности уля рижскаго хлѣбнаго экспорта.

Въ отчетномъ году російская желѣзнодорожная сѣть продолжала замѣтнымъ образомъ расширяться. Въ общемъ было открыто правильное движеніе на протяженіи 2531 версты и временное на протяженіи 528 верстъ нормальной колеи. Кромѣ того передано въ пользованіе 496 верстъ новыхъ узкоколейныхъ путей. Съ открытіемъ этихъ линій

протяженіе сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, поскольку таковая находилась въ общемъ пользованіи, составляло свыше 54,500 верстъ.

Особую важность для Риги имѣетъ открытіе линіи Крейцбургъ-Москва, Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, сокращающей разстояніе отъ Риги: до Рѣжицы на 76 верстъ, до Ржева на 215 верстъ, до Москвы на 73 версты, до всѣхъ станцій Московско-Казанской желѣзной дороги на 80 верстъ, до станцій Московско-Нижегородской дороги на 77 верстъ, до станцій Сызрано-Вяземской дороги, лежащихъ къ востоку отъ Рязска и до станцій Самаро-Златоустовской, Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ на 59 верстъ.

Надеждѣ на то, что Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога получитъ разрѣшеніе на соединеніе Крейцбурга съ Тукумомъ новой желѣзнодорожной линіей по лѣвому берегу р. Двины, къ сожалѣнію, не суждено было сбыться. Въ настоящее время окончательно рѣшено повести сказанную соединительную линію черезъ Курляндію и Мптаву, при чемъ работы по сооруженію этой линіи будутъ начаты уже весной текущаго года. Прямое товарное сообщеніе между Виндавой и Москвой будетъ захватывать значительныя количества ввозныхъ товаровъ, такъ какъ съ окончаніемъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, Виндава станетъ однимъ изъ пунктовъ сообщенія въ районѣ сѣверныхъ морей. Правленіе дороги заключило контракты съ нѣсколькими заграничными обществами судоходства на правильные рейсы.

Отъ такого положенія дѣла въ большей степени, чѣмъ Рига, пострадаетъ, по всей вѣроятности Либавъ, такъ какъ тарифныя ставки отъ Москвы до Риги ниже, чѣмъ до Виндавы.\*)

Во всякомъ случаѣ дальнѣйшее развитіе рижской торговли сильно пострадаетъ отъ ожидаемаго быстрого расцвѣта Виндавы, такъ какъ ростъ послѣдней, по крайней мѣрѣ, отчасти пойдетъ на нашъ счетъ. Выгоды, приобретаемыя отдѣльными торговыми отраслями Риги въ томъ смыслѣ, что онѣ во время загражденія нашей гавани льдомъ отправляютъ и получаютъ товары черезъ Виндаву, совершенно теряются передъ тѣмъ ущербомъ, который намъ будетъ нанесенъ конкуренціей нашей ближайшей сосѣдки, тѣмъ болѣе что до послѣдняго времени и Либавская гавань, нѣсколько болѣе удаленная, во время перерыва навигаціи является для уиомянутыхъ торговыхъ отраслей посредницей по отправленію и полученію товаровъ. Съ начала весны текущаго года уже наблюдалось, что большинство товаровъ, направлявшихся ранѣе изъ Риги па Либаву, шло черезъ Виндаву, такъ что тамъ замѣчалась уже сравнительно оживленная для начинающей гавани дѣятельность.

\*) Эти сообщенія, а также все сказанное о желѣзнодорожномъ дѣлѣ ср. со стр. 173 и слѣдующими Рижскаго Торговаго Архива, 1902, выпускъ I.

Что касается упоминавшегося уже много разъ въ нашихъ отчетахъ проекта желѣзнодорожной линіи Рига-Баускъ-Ковно или Вильпа, то оказалось необходимымъ измѣнить всю техническую обработку проекта за перенесеніемъ пункта примыканія, линіи къ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дорогѣ изъ Вильны въ Вилейку. Переговоры съ группой капиталистовъ, предполагающей создать для постройки этой дороги акціонерное общество, повидимому, дадутъ благопріятные результаты.

Въ истекшемъ году Восточно-Китайская желѣзная дорога была присоединена къ великому Сибирскому пути.

Осталось еще упомянуть о состоявшемся въ отчетномъ году рѣшеніи Казны приступить къ постройкѣ слѣдующихъ значительныхъ линій: Сѣверной дороги (С.-Петербургъ-Вятка), линіи Бологое-Сѣдлецъ и линіи Оренбургъ-Ташкентъ. Последняя, наиболѣе важная изъ трехъ названныхъ линій, примыкаетъ въ Самарѣ къ Сибирской дорогѣ. Сооруженіе въ Ригѣ вывозной гавани и работы по устройству центральной товарной станціи въ отчетномъ году значительно подвинулись впередъ. Весной было приступлено къ исполненію проекта портовыхъ сооружений. Къ сожалѣнію, однако, сказанный проектъ по настоящее время еще не утвержденъ во всѣхъ своихъ частяхъ. Къ концу года входъ въ гавань и сѣверная часть послѣдней были доведены до глубины полныхъ 24 футовъ, прочія части гавани углублены почти сплошь до 2—3 саж., равнымъ образомъ были почти закончены земляныя работы вдоль восточнаго и сѣвернаго береговъ. Въ общемъ было вынуто около 57,000 куб. саж. земли. Результаты работъ по постройкѣ центральной товарной станціи, проектъ которой въ своемъ окончательномъ видѣ былъ утвержденъ въ истекшемъ году, представляются по настоящее время въ слѣдующемъ видѣ. Земляныя работы въ общемъ выразились 110,000 куб. саж. Судя по этому они, по всей вѣроятности, будутъ закончены въ концѣ 1903 года. Длина путей достигла 10 верстъ. Наконецъ, что касается постройки зданій, то въ отчетномъ году она подвинулась настолько впередъ, что окончанія центральной товарной станціи полностью можно ожидать весною 1904 года. Къ оборудованію береговыхъ сооружений экспортной гавани Управленіе Риги-Орловской желѣзной дороги можетъ приступить лишь съ передачей въ его завѣдываніе береговыхъ мѣстъ и портовыхъ бассейновъ.

Центральная станція уже осенью текущаго года будетъ открыта Управленіемъ дороги для цѣлей временнаго движенія.

Переходя къ вопросу о предстоящемъ заключеніи новыхъ торговыхъ договоровъ между Россіей и нѣкоторыми иностранными державами, мы должны упомянуть о томъ, что предпринятая въ этомъ отношеніи въ 1900 году работы нашей промышленной делегаціи, имѣющія цѣлью выяснить правительству желанія и нужды нашей фабрично-заводской

промышленности, въ цѣляхъ охраненія интересовъ послѣдней при разсмотрѣнн дашнаго вопроса, настолько подвинулись впередъ въ теченіе отчетнаго года, что мнѣнія отдѣльныхъ промышленныхъ группъ близки къ окончательной формулировкѣ. Такимъ образомъ въ ближайшемъ будущемъ весь обширный матеріалъ можетъ быть представленъ на усмотрѣніе Министерства Финансовъ.

Биржевая жпзнь истекшаго года рисуется въ еще болѣе неприглядныхъ краскахъ, чѣмъ въ 1900 году. Курсы дивидендныхъ бумагъ, сильно пострадавшіе въ 1900 году, продолжали падать и въ отчетномъ году, при чемъ по нѣкоторымъ группамъ цѣнностей упадокъ этотъ достигалъ весьма внушительныхъ размѣровъ. При такихъ условіяхъ далеко не кажется страннымъ то обстоятельство, что въ истекшемъ биржевомъ году почти не имѣли мѣста ни выпускъ, ни введеніе новыхъ цѣнностей. На Петербургской фондовой биржѣ, занимающей руководящее положеніе въ русскихъ биржевыхъ кругахъ, ни одно изъ русскихъ предпріятій, акціи которыхъ допущены на этой биржѣ къ котировкѣ, за исключеніемъ Общества Брянскихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ, не выпускало ни новыхъ акцій, ни облигацій. Ни одинъ коммерческій банкъ и даже земельные банки, проявляющіе вообще оживленную дѣятельность въ дѣлѣ выпуска процентныхъ бумагъ, не находили возможнымъ въ отчетномъ году повысить свои капиталы. Столь же незначительно число поступившихъ къ котировкѣ акцій новыхъ предпріятій. Правда, нѣкоторыя общества ходатайствовали о допущеніи къ котировкѣ, на что и получали разрѣшеніе, но отъ этого котировочный матеріалъ нисколько не повысился, такъ какъ акціи упомянутыхъ предпріятій не нашли спроса и даже ни разу не были занесены въ офиціальный биржевой бюллетень. Вообще число цѣнностей, регулярно котируемыхъ, сильно сократилось, подъ вліяніемъ новыхъ правилъ о составленіи биржевого бюллетеня. Вслѣдствіе этого многія бумаги въ настоящее время отмѣчаются очень рѣдко.

Курсъ нашего рубля, благодаря мѣропріятіямъ Министерства Финансовъ, отличается съ 1895 года замѣчательной устойчивостью, что весьма благотворно вліяетъ на нашу вышнюю торговлю.

На Рижской биржѣ въ періодъ отчетнаго года курсъ рубля на Берлинъ (трехмѣсячный) колебался въ теченіе мѣсяца въ среднемъ въ предѣлахъ отъ 45,90 до 45,70 руб. за 100 марокъ противъ 45,75 и 45,55 руб. за 100 марокъ 1900 года, тогда какъ, наиримѣръ, еще въ 1891 году онъ испытывалъ колебанія отъ 52 до 40,37<sup>1</sup>/<sub>2</sub> руб. за 100 марокъ.

Движеніе курса рубля (трехмѣсячнаго) на Берлинъ на здѣшней биржѣ въ 1901 году иллюстрируется слѣдующей таблицей :

|                                 | высшій                            | низшій                            | средній                             |
|---------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
|                                 | К у р с ъ.                        |                                   |                                     |
| январь . . . . .                | 45,80                             | 45,72 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,76 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>   |
| февраль . . . . .               | 45,80                             | 45,75                             | 45,78 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>   |
| мартъ . . . . .                 | 45,80                             | 45,70                             | 45,75 <sup>5</sup> / <sub>9</sub>   |
| апрѣль . . . . .                | 45,82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,80 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>   |
| май . . . . .                   | 45,82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,80                             | 45,80 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>   |
| іюнь . . . . .                  | 45,82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,80                             | 45,81 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>   |
| іюль . . . . .                  | 45,90                             | 45,82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,86 <sup>1</sup> / <sub>9</sub>   |
| августъ . . . . .               | 45,90                             | 45,87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,88 <sup>11</sup> / <sub>18</sub> |
| сентябрь . . . . .              | 45,87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,80                             | 45,84 <sup>1</sup> / <sub>16</sub>  |
| октябрь . . . . .               | 45,85                             | 45,80                             | 45,83 <sup>11</sup> / <sub>18</sub> |
| ноябрь . . . . .                | 45,85                             | 45,85                             | 45,85                               |
| декабрь . . . . .               | 45,90                             | 45,80                             | 45,82 <sup>6</sup> / <sub>7</sub>   |
| средній курсъ за годъ . . . . . | 45,90                             | 45,70                             | 45,82 <sup>1</sup> / <sub>26</sub>  |
| въ 1900 году . . . . .          | 45,75                             | 45,55                             | 45,65 <sup>21</sup> / <sub>52</sub> |
| „ 1899 „ . . . . .              | 45,75                             | 45,45                             | 45,64 <sup>8</sup> / <sub>21</sub>  |
| „ 1898 „ . . . . .              | 45,85                             | 45,52 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,70 <sup>15</sup> / <sub>26</sub> |
| „ 1897 „ . . . . .              | 45,82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,57 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,72 <sup>15</sup> / <sub>26</sub> |
| „ 1896 „ . . . . .              | 45,87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,71 <sup>47</sup> / <sub>52</sub> |
| „ 1895 „ . . . . .              | 45,67 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,02 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,28 <sup>9</sup> / <sub>52</sub>  |
| „ 1894 „ . . . . .              | 45,82 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 44,97 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,42                               |
| „ 1893 „ . . . . .              | 48,12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 45,40                             | 46,50 <sup>1</sup> / <sub>42</sub>  |
| „ 1892 „ . . . . .              | 50,05                             | 45,87 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 48,48 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   |
| „ 1891 „ . . . . .              | 52,00                             | 40,37 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 44,72 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>   |
| „ 1890 „ . . . . .              | 45,05                             | 37,47 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 41,97                               |
| „ 1889 „ . . . . .              | 47,95                             | 44,65                             | 46,24 <sup>15</sup> / <sub>17</sub> |
| „ 1888 „ . . . . .              | 61,40                             | 45,12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 52,70 <sup>17</sup> / <sub>21</sub> |

Внѣшняя торговля Риги за послѣдній годъ, согласно находящимся въ нашемъ распоряженіи даннымъ, дала менѣе благоприятные результаты, чемъ въ 1899 и 1900 годахъ. Цѣнность общаго оборота уступаетъ круглымъ числомъ на 16 и 17 милліоновъ рублей окончательно установленнымъ цѣностямъ 1899 и 1900 годовъ. Впрочемъ, съ опубликованіемъ конечнаго цифрового матеріала за отчетный годъ едва ли результаты многимъ уступятъ нашимъ за 1900 годъ. Опытъ показываетъ, что окончательная оцѣнка оборота значительно выше цифры предварительнаго подсчета. Во всякомъ случаѣ цифры эти не имѣютъ безусловнаго значенія для критики положенія торговли. Въ данномъ случаѣ не слѣдуетъ упускать изъ виду, что въ истекшемъ году по нѣкоторымъ отраслямъ торговли сдѣлки могли быть заключаемы только благодаря уступкамъ въ цѣнѣ; при этомъ о прибыли или совсѣмъ не могло быть рѣчи или же таковая сводилась къ незначительнымъ размѣрамъ. Общая картина Рижской торговли въ истекшемъ году представляла во

всякомъ случаѣ мало привлекательнаго. Стоитъ только вспомнить о стѣсненномъ положеніи торговли лѣсомъ и невыгодныхъ конъюнктурахъ съ хлѣбомъ, посѣвнымъ зерномъ и льномъ.

Многіе изъ нашихъ важнѣйшихъ вывозныхъ товаровъ экспортировались за границу въ меньшемъ количествѣ, чѣмъ въ 1900 году; такъ сокращеніе экспорта хлѣба достигло круглымъ числомъ одного милліона пудовъ, посѣвнаго сѣмени — почти 2 милліоновъ пудовъ, лѣса — приблизительно 7 милліоновъ англ. куб. фут. Кромѣ того замѣчается убыль въ экспортѣ льна, пеньковой пакли и минеральнаго масла. Напротивъ, отпускъ масла замѣтно повысился (болѣе на 680,000 пуд.). Равнымъ образомъ увеличился отпускъ жмыховъ (почти на милліонъ пудовъ), яицъ (на 225,000 пуд.), пеньки (на 180,000 пуд.), кожъ и шкуръ, дичи и битой птицы, льняной пакли и гороха.

Изъ важнѣйшихъ статей нашего импорта наибольшую убыль дали каменный уголь и коксъ, (первый почти въ 9 милліоновъ пуд., второй свыше 400,000 пуд.), за которыми слѣдуютъ машины (минусъ въ 167,000 пуд.), чугуны (менѣе на 110,000 пуд.), красильное дерево (менѣе на 400,000 пуд.), рисъ (менѣе на 90,000 пуд.), сельди (менѣе на 20,000 пуд.), вино (менѣе на 10,000 пуд.), глина (менѣе на 300,000 пуд.), мѣлъ (менѣе на 200,000 пуд.), далѣе сталь, желѣзнодорожные матеріалы, сѣра и копра. Напротивъ, нижеслѣдующихъ товаровъ коснулось повышеніе ввоза: искусственныя удобрительныя вещества (болѣе на 600,000 пуд.), хлопокъ (почти на 200,000 пуд. болѣе), руда (болѣе на 130,000 пуд.), пробковое дерево (болѣе на 80,000 пуд.), сырое гумми (болѣе на 21,000 пуд.), фосфаты въ натуральномъ видѣ (прибл. на 180,000 пуд. болѣе), а также шампанское, кофе, сода и желѣзо въ полосахъ, брускахъ и т. д.

Цѣнность нашей ввозной и вывозной торговли за періодъ времени съ 1866 года иллюстрируется нижеслѣдующей таблицей:

| Средняя цифра<br>за года | Товары, ввезенные | Товары, вывезенные |
|--------------------------|-------------------|--------------------|
|                          | морск. путемъ     | морск. путемъ      |
|                          | Руб.              | Руб.               |
| 1866—1870 :              | 14,419,305        | 31,024,129         |
| 1871—1875 :              | 22,537,505        | 37,540,182         |
| 1876—1880 :              | 32,609,535        | 55,072,441         |
| 1881—1885 :              | 27,442,544        | 56,692,925         |
| 1886—1890 :              | 21,139,757        | 53,213,961         |
| 1891 :                   | 18,830,838        | 54,453,245         |
| 1892 :                   | 20,698,639        | 41,543,484         |
| 1893 :                   | 26,384,643        | 46,990,857         |
| 1894 :                   | 33,066,954        | 47,786,089         |
| 1895 :                   | 30,747,310        | 65,393,577         |

| Средняя цифра<br>за года | Товары, ввезенные     | Товары, вывезенные    |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
|                          | морск. путемъ<br>Руб. | морск. путемъ<br>Руб. |
| 1891—1895 :              | 25,945,677            | 51,233,451            |
| 1896 :                   | 42,081,397            | 64,889,137            |
| 1897 :                   | 43,578,327            | 66,599,811            |
| 1898 :                   | 58,481,526            | 70,299,434            |
| 1899 :                   | 63,355,661            | 77,375,554            |
| 1900 :                   | 58,599,935            | 72,974,148            |
| 1896—1900 :              | 53,219,369            | 70,427,617            |
| 1901 :                   | 50,330,587            | 73,980,100            |

Какъ видно изъ этой таблицы, импортъ отчетнаго года представляетъ собою цѣнность, болѣе чѣмъ на 8 милліоновъ рублей уступающую 1900 году. Столь значительный упадокъ ввоза объясняется главнымъ образомъ прекращеніемъ предпринимательской дѣятельности въ области промышленности съ одной стороны и критическимъ положеніемъ нашихъ промышленныхъ предпріятій, почти повсюду поставленныхъ въ необходимость сократить свою производительность вслѣдствіе ухудшенія условій сбыта, съ другой стороны. Нашъ импортъ преимущественно обпимаетъ сырые продукты, подлежащіе обработкѣ, и минеральное топливо. Фабричныя издѣлія играютъ второстепенную роль.

Цифра прошлогодняго импорта является съ 1898 года самой скромной и значительно уступаетъ пятилѣтію 1896—1900, а именно круглымъ числомъ на 3 милліона руб. Наибольшаго роста достигъ ввозъ въ 1899 году.

Съ другой стороны, размѣры прошлогодняго экспорта уже по одному предварительному подсчету на милліонъ руб. превышаютъ точно установленную цифру вывоза 1900 года. Это отрадное явленіе должно быть главнымъ образомъ приписано поразительно возросшему въ отчетномъ году экспорту масла; такимъ образомъ недочетъ въ вывозѣ нашихъ давнишнихъ экспортныхъ статей, какъ лѣсъ, посѣвное сѣмя и хлѣбъ былъ болѣе чѣмъ покрытъ. Прочіе предшественники истекшаго года также не могутъ стать съ нимъ въ параллель, за исключеніемъ 1899 года, который стоитъ особнякомъ какъ въ импортной, такъ и въ экспортной торговлѣ.

Суммы, въ которыхъ выразился общій оборотъ внѣшней торговли Риги, усматриваются изъ слѣдующей таблицы:

|             |            |      |
|-------------|------------|------|
| 1866—1870 : | 45,443,434 | руб. |
| 1871—1875 : | 60,077,687 | "    |
| 1876—1880 : | 87,681,976 | "    |
| 1881—1885 : | 84,135,469 | "    |
| 1886—1890 : | 74,353,718 | "    |
| 1891 :      | 73,284,083 | "    |

|             |             |      |
|-------------|-------------|------|
| 1892 :      | 62,242,123  | руб. |
| 1893 :      | 73,375,500  | "    |
| 1894 :      | 80,853,043  | "    |
| 1895 :      | 96,140,888  | "    |
| 1891—1895 : | 77,179,127  | "    |
| 1896 :      | 106,970,534 | "    |
| 1897 :      | 110,178,138 | "    |
| 1898 :      | 128,780,960 | "    |
| 1899 :      | 140,731,215 | "    |
| 1900 :      | 131,574,083 | "    |
| 1896—1900   | 123,646,986 | "    |
| 1901 :      | 124,310,687 | "    |

Такимъ образомъ отчетный годъ, поскольку онъ характеризуется имѣющимися пока у насъ на рукахъ цифрами, отсталъ и отъ 1898 г., и отъ 1900 и въ особенности отъ 1899 года. Всѣ же прочіе года и пятилѣтія уступаютъ отчетному, и нѣкоторые въ очень значительной степени.

Относительно направленія нашей вѣншей торговли въ 1901 году мы при составленіи настоящаго обзора не располагали даже приближительными свѣдѣніями; посему въ нижеприведенныхъ цифровыхъ сопоставленіяхъ касательно главнѣйшихъ странъ назначенія нашего вывоза мы принуждены ограничиться сравнительными данными лишь до 1900 года включительно. Важнѣйшимъ странамъ, снабжающимъ Ригу привозными товарами, мы удѣлимъ мѣсто во второй части обзора, посвященной импортной торговлѣ.

Доли участія въ потребленіи товаровъ нашего экспорта распредѣляются по главнѣйшимъ странамъ назначенія слѣдующимъ образомъ :

|             | Велико-<br>британія | Германія | Бельгія*) | Франція | Голландія*) |
|-------------|---------------------|----------|-----------|---------|-------------|
|             | %                   | %        | %         | %       | %           |
| 1866—1870 : | 49,9                | 6,0      | 15,2      | 14,3    | 6,7         |
| 1871—1875 : | 46,0                | 10,8     | 12,3      | 11,7    | 8,7         |
| 1876—1880 : | 43,7                | 14,5     | 11,3      | 11,5    | 10,4        |
| 1881—1885 : | 46,7                | 13,0     | 11,6      | 12,1    | 8,2         |
| 1886—1890 : | 46,6                | 11,8     | 12,3      | 10,7    | 7,6         |
| 1891 :      | 41,3                | 19,3     | 9,3       | 8,8     | 8,9         |
| 1892 :      | 50,0                | 13,7     | 13,8      | 9,8     | 7,6         |
| 1893 :      | 44,3                | 10,2     | 19,3      | 16,2    | 5,0         |

\*) Въ виду того, что часть грузовъ, отправляемыхъ въ Голландію и Бельгію, идетъ, какъ показываетъ опытъ, въ Германію, цифры импорта въ обѣ названныя страны, по вычитѣ изъ нихъ транзитныхъ товаровъ, предназначенныхъ для потребностей германскихъ рынковъ, должны сильно сократиться, между тѣмъ какъ ввозъ въ Германію пріобрѣтаетъ, благодаря прибавкѣ упомянутыхъ грузовъ, значительный плюсъ.

|             | Велико-<br>британія | Германія | Бельгія*) | Франція | Голландія*) |
|-------------|---------------------|----------|-----------|---------|-------------|
|             | %                   | %        | %         | %       | %           |
| 1894 :      | 48,0                | 14,8     | 16,0      | 9,8     | 6,8         |
| 1895 :      | 44,0                | 16,7     | 16,6      | 12,0    | 4,8         |
| 1891—1895 : | 45,2                | 15,2     | 15,0      | 11,4    | 6,5         |
| 1896 :      | 39,3                | 18,0     | 16,2      | 12,2    | 7,9         |
| 1897 :      | 41,0                | 16,8     | 15,6      | 10,5    | 10,0        |
| 1898 :      | 38,4                | 17,0     | 15,1      | 10,6    | 10,6        |
| 1899 :      | 42,7                | 14,9     | 15,1      | 15,2    | 6,7         |
| 1900 :      | 39,2                | 20,2     | 13,2      | 12,0    | 8,5         |
| 1896—1900 : | 40,2                | 17,3     | 15,0      | 12,2    | 8,7         |

Цѣнность рижскаго экспорта въ главнѣйшія страны потребления составляла въ рубляхъ:

|             | Въ<br>Великобританію | Въ<br>Германію | Въ<br>Вельгію | Во<br>Францію | Въ<br>Голландію |
|-------------|----------------------|----------------|---------------|---------------|-----------------|
| 1866—1870 : | 15,510,967           | 1,868,269      | 4,685,942     | 4,418,575     | 2,059,779       |
| 1871—1875 : | 17,263,707           | 4,042,864      | 4,603,409     | 4,376,075     | 3,278,327       |
| 1876—1880 : | 24,077,698           | 7,995,373      | 6,252,271     | 6,310,085     | 5,698,331       |
| 1881—1885 : | 26,478,404           | 7,358,323      | 6,583,859     | 6,859,417     | 4,661,726       |
| 1886—1890 : | 24,785,010           | 6,267,196      | 6,574,994     | 5,702,821     | 4,039,295       |
| 1891 :      | 22,468,929           | 10,540,416     | 5,081,987     | 4,784,419     | 4,839,176       |
| 1892 :      | 20,784,932           | 5,676,833      | 5,739,816     | 4,056,271     | 3,159,035       |
| 1893 :      | 20,827,680           | 4,788,090      | 9,058,110     | 7,608,981     | 2,335,812       |
| 1894 :      | 22,929,896           | 7,054,520      | 7,633,637     | 4,665,371     | 3,262,745       |
| 1895 :      | 28,757,908           | 10,928,380     | 10,833,819    | 7,850,235     | 3,140,817       |
| 1891—1895 : | 23,153,869           | 7,797,648      | 7,669,474     | 5,793,076     | 3,347,517       |
| 1896 :      | 25,517,896           | 11,656,458     | 10,499,144    | 7,920,931     | 5,156,664       |
| 1897 :      | 27,271,340           | 11,204,438     | 10,413,534    | 7,011,964     | 6,637,478       |
| 1898 :      | 26,992,454           | 11,942,327     | 10,631,864    | 7,460,547     | 7,486,459       |
| 1899 :      | 33,077,094           | 11,497,580     | 11,660,072    | 11,752,989    | 5,218,454       |
| 1900 :      | 28,635,589           | 14,714,828     | 9,608,418     | 8,758,180     | 6,233,338       |
| 1896—1900 : | 28,298,875           | 12,203,126     | 10,562,606    | 8,580,922     | 6,146,479       |

Какъ явствуетъ изъ предпосланныхъ таблицъ, сбытъ товаровъ въ Великобританію, Францію и Бельгію въ 1900 году понизился, тогда какъ вывозъ въ Германію и Голландію повысился. Великобританія участвовала въ нашей экспортной торговлѣ въ 1900 году 39,2% противъ 42,7% предшествовавшаго года, Франція 12% противъ 15,2% и Бельгія 13,2% противъ 15,1%, Германія же 20,2% противъ 14,9%, Голландія 8,5% противъ 6,7%. Такимъ образомъ повышение для Германіи составляетъ 5,3% и пониженіе для Великобританіи 3,5%. Не смотря на паденіе вывоза въ Великобританію, начавшееся съ 1900 года, все же страна эта, какъ и въ прежніе годы,

\*) См. примѣчаніе на стр. 14.

сохраняетъ первенствующее значеніе по сбыту нашихъ товаровъ, Въ былое время названная страна играла еще болѣе видную роль въ нашей торговлѣ (1866—1870: 49,9% противъ 40,2% въ пятилѣтіе 1896—1900). Германія занимаетъ второе мѣсто; значительные успѣхи она сдѣлала въ особенности за послѣдніе годы (послѣ заключенія въ 1894 году торговаго договора). Но все же она замѣтно отстаетъ отъ Великобританіи. Принимая однако во вниманіе, что большое количество товаровъ, занесенныхъ въ рубрику Голландіи и Бельгіи проходитъ эти страны транзитомъ и поступаетъ въ Германію, мы должны сильно сократить вытекающую изъ предпосланныхъ цифровыхъ сопоставленій разницу между сбытомъ русскихъ товаровъ въ Германіи и Великобританіи. Во всякомъ случаѣ экспортъ въ Германію сильно возросъ съ 1866 года, между тѣмъ какъ вывозъ въ Великобританію обнаруживаетъ признаки упадка. Въ теченіе 1866—1870 года на долю Германіи пришлось только 6% нашего отпуска, а въ пятилѣтіе 1896—1900 — уже 17,3%, тогда какъ вывозъ въ Великобританію составлялъ въ первый изъ означенныхъ періодовъ 49,9%, а во второй только 40,2%. Что же касается экспорта въ Бельгію, Голландію и Францію, то за исключеніемъ немногихъ подчасъ замѣтныхъ колебаній, въ общемъ съ 1866 года не послѣдовало существенныхъ измѣненій. Такимъ образомъ на пять вышеприведенныхъ странъ въ 1900 году пришлось 93,1% экспортированныхъ грузовъ противъ 94,6% 1899 года. Участіе остальныхъ странъ въ сбытѣ нашихъ товаровъ выразилось 6,9% и 5,4%. Самое видное мѣсто среди нихъ занимаютъ Швеція, Норвегія и Данія. Въ Швецію и Норвегію отъ насъ поступило товаровъ въ 1900 году на сумму почти въ 3 милліона руб., въ Данію на 1,6 милліона руб. Кромѣ названныхъ странъ непосредственно отъ насъ шли товары въ Испанію и Африку, но въ самомъ незначительномъ количествѣ.

Общая цѣнность ввоза и вывоза, равно какъ торговый оборотъ всей русской внѣшней торговли (со включеніемъ черноморской границы, Кавказа и торговыхъ сношеній съ Финляндіей), согласно даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, за первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ 12 лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

| Съ 1 янв.<br>по 1 дек. | Ввозъ<br>Руб. | Вывозъ<br>Руб. | Общая сумма<br>оборотовъ<br>Руб. |
|------------------------|---------------|----------------|----------------------------------|
| 1890 :                 | 351,366,000   | 642,335,000    | 993,701,000                      |
| 1891 :                 | 321,446,000   | 669,221,000    | 990,667,000                      |
| 1892 :                 | 341,178,000   | 431,063,000    | 772,241,000                      |
| 1893 :                 | 387,655,000   | 535,816,000    | 923,471,000                      |
| 1894 :                 | 472,549,000   | 594,955,000    | 1,067,504,000                    |
| 1895 :                 | 453,191,000   | 617,403,000    | 1,070,594,000                    |

| Съ 1 янв.<br>по 1 дек. | Ввозъ       | Вывозъ      | Общая сумма<br>оборотовъ |
|------------------------|-------------|-------------|--------------------------|
|                        | Руб.        | Руб.        | Руб.                     |
| 1896 :                 | 498,104,000 | 620,747,000 | 1,118,851,000            |
| 1897 :                 | 469,894,000 | 647,611,000 | 1,117,505,000            |
| 1898 :                 | 521,083,000 | 658,045,000 | 1,179,128,000            |
| 1899 :                 | 550,326,000 | 559,400,000 | 1,109,847,000            |
| 1900 :                 | 533,880,000 | 643,436,000 | 1,177,316,000            |
| 1901 :                 | 485,932,000 | 668,237,000 | 1,154,169,000            |

Отсюда вытекаетъ, что общая цѣнность русской вѣншей торговли упала сравнительно съ 1900 годомъ на 23 милліона руб. Въ ряду прочихъ предшественниковъ отчетнаго года только 1898 годъ далъ болѣе высокую цифру (на 25 милліоновъ руб.)

Торговый балансъ истекшаго года былъ заключенъ гораздо благопріятнѣе, чѣмъ въ 1900 году. Въ отчетномъ году перевѣсъ вывоза надъ ввозомъ выразился въ 182 милліонахъ руб. противъ 110 милліоновъ руб. 1900 года. Объясняется это тѣмъ, что съ одной стороны импортъ сильно упалъ, съ другой стороны импортъ сравнительно незначительно повысился. Русскій вывозъ представлялъ цѣнность почти на 25 милліоновъ руб. большую, чѣмъ за годъ до того и такимъ образомъ достигъ еще небывалой высоты. Цѣнность ввозной торговли, напротивъ, понизилась на 48 милліоновъ руб. и уступаетъ цифрамъ 1899, 1898 и 1896 годовъ. Убыль 1901 года находитъ объясненіе въ понизившемся ввозѣ сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ и фабричныхъ издѣлій.

По отдѣльнымъ главнымъ категоріямъ товаровъ цѣнность русской вывозной торговли въ первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ восьми лѣтъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ :

|                            | 1894        | 1895        | 1896        | 1897        |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                            | Руб.        | Руб.        | Руб.        | Руб.        |
| Жизненные продукты . . .   | 391,383,000 | 357,141,000 | 362,414,000 | 382,672,000 |
| Сырые и полуобр. матеріалы | 183,426,000 | 235,973,000 | 232,352,000 | 231,768,000 |
| Животныя . .               | 11,333,000  | 13,962,000  | 13,948,000  | 15,391,000  |
| Фабричныя изд.             | 8,813,000   | 10,327,000  | 12,033,000  | 17,780,000  |
|                            | 594,955,000 | 617,403,000 | 620,747,000 | 647,611,000 |
|                            | 1898        | 1899        | 1900        | 1901        |
|                            | Руб.        | Руб.        | Руб.        | Руб.        |
| Жизненные продукты . . .   | 404,800,000 | 298,330,000 | 361,328,000 | 398,710,000 |
| Сырые и полуобр. матеріалы | 219,238,000 | 229,216,000 | 247,483,000 | 231,789,000 |
| Животныя . .               | 15,451,000  | 15,842,000  | 16,387,000  | 17,393,000  |
| Фабричныя изд.             | 18,556,000  | 16,012,000  | 18,238,000  | 20,345,000  |
|                            | 658,045,000 | 559,400,000 | 643,436,000 | 668,237,000 |

Приростъ нашего вывоза въ прошломъ году объясняется почти исключительно усиленіемъ экспорта жизненныхъ продуктовъ (болѣе на 37 милліоновъ руб.); далѣе сбытъ за границу фабричныхъ издѣлій также далъ нѣкоторый плюсъ (болѣе на 2 милліона руб.). Изъ жизненныхъ продуктовъ наибольшую цифру прироста дали пшеница и ячмень, благодаря значительному спросу во Франціи и Голландіи. Усиленіе вывоза масла также не осталось безъ вліянія на повышеніе цифры экспорта въ группѣ жизненныхъ продуктовъ. Съ другой стороны цѣнность сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ сократилась въ отчетномъ году болѣе, чѣмъ на 15 милліоновъ руб.

### І. Вывозъ.

Вывозъ хлѣба изъ Риги понизился въ отчетномъ году сравнительно съ 1900 годомъ на милліонъ пудовъ. Этотъ неблагоприятный результатъ находитъ объясненіе въ неудовлетворительной жатвѣ истекшаго года, вслѣдствіе чего экспортъ зерна во вторую половину года находился въ самомъ жалкомъ положеніи. Изъ нижеприведенныхъ цифръ можно усмотрѣть, что во всѣ предшествовавшіе года, за немногими исключеніями, къ числу которыхъ относятся года таможенной войны и запрещенія вывоза, размѣры экспортной торговли зерномъ были значительнѣе прошлогоднихъ. Подъ неблагоприятныя условія отпуска подпали всѣ виды зерна (ржи вывезено на 1<sup>1</sup>/<sub>3</sub> милліонъ пуд., пшеницы на 650,000 пуд. и ячменя на 80,000 менѣе, чѣмъ въ 1900 году), за исключеніемъ овса, давашаго плюсъ круглымъ числомъ въ милліонъ пуд. сравнительно съ 1900 годомъ.

Вывозъ зерна изъ Риги составлялъ съ 1886 года (въ пудахъ):

|             | Рожь      | Ячмень    | Овесь      | Пшеница   | Всего      |
|-------------|-----------|-----------|------------|-----------|------------|
| 1886 :      | 2,637,289 | 2,776,632 | 2,253,594  | 185,680   | 7,853,195  |
| 1887 :      | 6,281,766 | 3,000,880 | 9,631,296  | 524,810   | 19,438,752 |
| 1888 :      | 7,400,655 | 3,147,696 | 11,971,476 | 996,450   | 23,516,277 |
| 1889 :      | 4,001,490 | 2,919,880 | 7,071,558  | 1,148,880 | 15,141,808 |
| 1890 :      | 4,732,992 | 3,261,256 | 4,952,124  | 2,757,040 | 15,703,412 |
| 1886—1890 : | 5,010,838 | 3,021,269 | 7,176,010  | 1,122,572 | 16,330,689 |
| 1891 :      | 5,198,040 | 1,596,424 | 4,468,956  | 3,209,270 | 14,472,690 |
| 1892 :      | 102,933   | 1,234,560 | 4,640,520  | 476,750   | 6,454,763  |
| 1893 :      | 328,137   | 1,181,368 | 7,340,646  | 227,126   | 9,077,277  |
| 1894 :      | 717,561   | 2,014,672 | 7,339,548  | 187,280   | 10,259,061 |
| 1895 :      | 4,442,886 | 2,780,952 | 6,001,896  | 493,210   | 13,718,944 |
| 1891—1895 : | 2,157,912 | 1,761,595 | 5,958,313  | 918,727   | 10,796,547 |
| 1896 :      | 3,863,871 | 1,497,200 | 4,380,132  | 2,675,970 | 12,417,173 |
| 1897 :      | 1,814,643 | 1,132,840 | 1,589,724  | 8,131,110 | 12,668,317 |

|             | Рожь      | Ячмень    | Овесь     | Пшеница   | Всего      |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 1898 :      | 3,527,352 | 1,480,424 | 372,000   | 3,919,560 | 9,299,336  |
| 1899 :      | 3,656,952 | 1,454,152 | 971,004   | 512,935   | 6,595,043  |
| 1900 :      | 5,834,547 | 1,146,216 | 1,583,820 | 2,616,340 | 11,180,923 |
| 1896—1900 : | 3,739,473 | 1,342,166 | 1,779,336 | 3,571,183 | 10,432,158 |
| 1901 :      | 4,568,283 | 1,068,288 | 2,601,876 | 1,968,570 | 10,207,017 |

Значеніе хлѣба, какъ вывозной статьи все болѣе и болѣе падаетъ. Въ 1901 году къ тремъ вывознымъ статьямъ, представляющимъ большую сравнительно съ зерномъ цѣнность (лѣсу, льну и яйцамъ), присоединилась четвертая — масло. Такимъ образомъ хлѣбъ въ настоящее время по цѣнности отпуска занимаетъ уже пятое мѣсто.

Слѣдующая таблица даетъ наглядное представленіе о размѣрахъ вывоза зерна въ истекшемъ году изъ портовъ Балтійскаго побережья сравнительно съ экспортомъ черезъ Ригу.

|                   | Пшеница   | Рожь       | Овесь      | Ячмень    | Всего      |
|-------------------|-----------|------------|------------|-----------|------------|
| изъ               | Пуд.      | Пуд.       | Пуд.       | Пуд.      | Пуд.       |
| Риги . . . . .    | 1,968,570 | 4,568,283  | 2,601,876  | 1,068,288 | 10,207,017 |
| Либавы . . . . .  | 2,867,046 | 5,088,096  | 24,463,179 | 94,818    | 32,513,139 |
| Ревеля . . . . .  | 2,724,367 | 1,841,728  | 5,205,398  | 170,976   | 9,942,469  |
| С.-Петербурга     | 1,126,000 | 9,631,000  | 31,227,000 | —         | 41,984,000 |
| Пернова . . . . . | —         | —          | —          | 439,524   | 439,524    |
|                   | 8,685,983 | 21,129,107 | 63,497,453 | 1,773,606 | 95,086,149 |

Процентное отношеніе къ суммѣ экспорта всѣхъ Балтійскихъ портовъ :

|                         | Пшеница | Рожь  | Овесь | Ячмень | Всего |
|-------------------------|---------|-------|-------|--------|-------|
|                         | %       | %     | %     | %      | %     |
| Рига . . . . .          | 22,6    | 21,6  | 4,1   | 60,2   | 10,7  |
| Либава . . . . .        | 33,0    | 24,1  | 38,5  | 5,4    | 34,2  |
| Ревель . . . . .        | 31,4    | 8,7   | 8,2   | 9,6    | 10,5  |
| С.-Петербургъ . . . . . | 13,0    | 45,6  | 49,2  | —      | 44,2  |
| Перновъ . . . . .       | —       | —     | —     | 24,8   | 0,4   |
|                         | 100,0   | 100,0 | 100,0 | 100,0  | 100,0 |

Процентное отношеніе къ общерусскому вывозу :

|                         | Пшеница | Рожь | Овесь | Ячмень | Всего |
|-------------------------|---------|------|-------|--------|-------|
|                         | %       | %    | %     | %      | %     |
| Рига . . . . .          | 1,4     | 5,7  | 3,3   | 1,4    | 2,7   |
| Либава . . . . .        | 2,1     | 6,3  | 30,8  | 0,1    | 8,6   |
| Ревель . . . . .        | 2,0     | 2,3  | 6,5   | 0,2    | 2,6   |
| С.-Петербургъ . . . . . | 0,8     | 12,0 | 39,3  | —      | 11,1  |
| Перновъ . . . . .       | —       | —    | —     | 0,5    | 0,5   |
|                         | 6,3     | 26,3 | 79,9  | 2,2    | 25,5  |

Какъ видно отсюда, Петербургъ съ экспортомъ круглымъ числомъ въ 42 милліона пуд. занималъ въ отчетномъ году первое мѣсто,

Либава съ 32<sup>1</sup>/<sub>2</sub> миллионами пуд. — второе, Рига съ 10,2 миллионами пуд. — третье и Ревель круглымъ числомъ съ 10 миллионами пуд. — послѣднее. Вывозъ изъ Риги былъ меньше Петербургскаго приблизительно на 32 миллиона пуд.; Либава Рига уступала на 22 слишкомъ миллиона пуд., перевѣсъ же надъ Ревелемъ достигалъ 200,000 пуд. По отпуску ржи и овса столица стоитъ выше прочихъ Балтійскихъ портовъ; впрочемъ, въ экспортной торговлѣ овсомъ и Либава играетъ видную роль. Въ общей цифрѣ вывоза овса изъ портовъ Балтійскаго моря С.-Петербургъ принималъ участіе въ размѣрѣ 49,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Либава — 38,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, тогда какъ участіе Ревеля выразилось 8,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, а на Ригу пришлось только 4,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; процентное распредѣленіе по вывозу ржи слѣдующее: Петербургъ — 45,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Либава — 24,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Рига — 21,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и Ревель 8,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Главныя массы пшеницы шли черезъ Либаваскій портъ (33<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), за которымъ слѣдуютъ Ревель (31,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), Рига (22,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) и, наконецъ, С.-Петербургъ (13,0<sup>0</sup>/<sub>0</sub>). Что же касается торговли ячменемъ, то черезъ Ригу прошло 60,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, черезъ Ревель 9,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, черезъ Либаву 5,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, черезъ Перновъ 24,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Петербургъ же не принималъ въ этой отрасли никакого участія. Въ общерусскомъ экспортѣ зерна (пшеницы, ржи, овса и ячменя) Рига участвовала только 2,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Ревель — 2,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Либава — 8,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, С.-Петербургъ 11,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и Перновъ 0,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Первенствующую роль Балтійскіе порты играютъ только въ отпускѣ изъ Россіи овса, въ которомъ онѣ участвуютъ 79,0<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, (изъ которыхъ на С.-Петербургъ приходится 39,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, на Либаву — 30,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, на Ревель — 6,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и на Ригу — 3,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>); въ общерусскомъ экспортѣ ржи порты эти играютъ также сравнительно немаловажную роль: участіе ихъ выразилось въ 26,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, изъ которыхъ 12<sup>0</sup>/<sub>0</sub> выпали на долю С.-Петербурга, 6,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> на Либаву, 5,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> на Ригу и 2,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> на Ревель. Въ торговлѣ пшеницей и въ особенности ячменемъ они не играютъ почти никакой роли; эти отрасли процвѣтаютъ въ южнорусскихъ экспортныхъ пунктахъ. Черезъ порты Балтійскаго побережья прошло не болѣе 2,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> грузовъ ячменя, вывезенныхъ изъ Россіи (въ томъ числѣ 1,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> черезъ Ригу) и только 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> экспортированнаго за границу количества пшеницы (Либава — 2,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Ревель — 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Рига — 1,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и С.-Петербургъ 0,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>).

Вывозъ ржи, пшеницы, ячменя и овса изъ портовъ Балтійскаго моря въ послѣдніе 6 лѣтъ распредѣлялся слѣдующимъ образомъ (въ миллионѣхъ пуд.)

| Изъ                 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900  | 1901 |
|---------------------|------|------|------|------|-------|------|
| С.-Петербурга . . . | 38,8 | 38,9 | 33,5 | 15,9 | 49,1  | 42,0 |
| Либава . . . . .    | 30,3 | 19,3 | 15,7 | 17,1 | 36,7  | 32,5 |
| Ревеля . . . . .    | 14,8 | 17,6 | 13,7 | 5,2  | 15,5  | 9,9  |
| Риги . . . . .      | 12,4 | 12,7 | 9,3  | 6,6  | 11,2  | 10,2 |
| Пернова . . . . .   | —    | —    | —    | —    | —     | 0,5  |
|                     | 96,3 | 88,5 | 72,2 | 44,8 | 112,5 | 95,1 |

Мы видимъ во всѣхъ портахъ сокращеніе цифръ отчетнаго года сравнительно съ 1900 годомъ. Въ Петербургѣ убыль достигаетъ 7 милліоновъ пуд., въ Либавѣ 4 милліона пуд., въ Ревелѣ  $4\frac{1}{2}$  милліоновъ пуд. и въ Ригѣ 1 милліонъ пуд. С.-Петербургъ, какъ и раньше, стоитъ на первомъ мѣстѣ, Либава на второмъ, между тѣмъ какъ Ревель въ отчетномъ году отѣспенъ Ригой на четвертое мѣсто. Благодаря этому Рига вернула себѣ потерянное ею въ 1896 году мѣсто.

Хлѣбная торговля главнѣйшихъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей, равно какъ вывозъ зерна черезъ западную сухопутную границу, согласно даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, представляются въ первые 11 мѣсяцевъ двухъ послѣднихъ лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ:

|                         | Пшеница            |        | Рожь   |        | Овесь |       | Ячмень |        | Всего  |        |
|-------------------------|--------------------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
|                         | 1900               | 1901   | 1900   | 1901   | 1900  | 1901  | 1900   | 1901   | 1900   | 1901   |
|                         | въ тысячахъ пудовъ |        |        |        |       |       |        |        |        |        |
| Одесса . . . . .        | 21,185             | 23,860 | 7,472  | 12,184 | 491   | 787   | 8,392  | 17,918 | 37,540 | 54,749 |
| Николаевъ . . . . .     | 11,614             | 19,905 | 7,379  | 14,756 | 1,888 | 2,101 | 5,198  | 12,903 | 26,079 | 49,665 |
| Евпаторія . . . . .     | 4,179              | 3,153  | —      | —      | 10    | 221   | 292    | 581    | 4,481  | 3,955  |
| Оеодосія . . . . .      | 6,392              | 4,580  | 161    | 263    | 1,026 | 88    | 216    | 677    | 7,795  | 5,608  |
| Керчь . . . . .         | 601                | 693    | —      | —      | —     | —     | 158    | 462    | 759    | 1,155  |
| Геншескъ . . . . .      | 1,652              | 1,743  | 87     | 84     | —     | —     | 2,054  | 1,222  | 3,793  | 3,049  |
| Бердическъ . . . . .    | 5,924              | 5,628  | 32     | 4      | —     | —     | 296    | 212    | 6,252  | 5,844  |
| Маріуполь . . . . .     | 5,341              | 3,968  | 534    | 581    | —     | —     | 4,015  | 2,197  | 9,890  | 6,743  |
| Таганрогъ . . . . .     | 6,351              | 6,947  | 879    | 833    | —     | —     | 6,128  | 2,494  | 13,358 | 10,274 |
| Ростовъ на/Д. . . . .   | 21,321             | 19,682 | 20,243 | 12,715 | 1,579 | 575   | 10,670 | 9,317  | 53,813 | 42,289 |
| Ейскъ . . . . .         | 3,894              | 6,136  | —      | —      | —     | —     | 1,776  | 1,251  | 5,670  | 7,387  |
| Новороссійскъ . . . . . | 5,044              | 9,279  | 2,192  | 2,648  | 1,552 | 2,833 | 4,407  | 9,425  | 13,195 | 24,185 |
| чр. сухопутн. гран.     | 2,918              | 7,229  | 9,662  | 8,765  | 5,966 | 3,824 | 2,043  | 3,021  | 20,589 | 22,839 |

Наибольшая цифра экспорта зерна приходится въ истекшемъ году на Одессу (54,7 милліона пуд.), за которой слѣдуютъ: Николаевъ съ 49,6 милліонами пуд., Ростовъ на Дону съ 42,3 милліонами пуд. Новороссійскъ съ 24,2 милліонами пуд., Таганрогъ съ 10,3 милліонами пуд. и др. Такимъ образомъ Одесса въ отчетномъ году снова стала во главѣ русскихъ торговыхъ центровъ, экспортирующихъ зерно; въ 1899 и 1900 годахъ она была принуждена уступить первенство Ростову на Дону. Въ 1901 году Николаевъ далъ также большую цифру экспорта, чѣмъ Ростовъ на Дону, между тѣмъ какъ въ 1899 и 1900 годахъ послѣдній имѣлъ значительный перевѣсъ надъ Николаевомъ. Вывозъ Ростова на Дону въ 1899 и 1900 годахъ былъ выше экспорта Николаева на 21 и 27,8 милліоновъ пуд. и на 8 и 16,3 милліоновъ пудовъ превышалъ отнускъ Одессы, тогда какъ въ 1901 году изъ Ростова на Дону было вывезено зерна на  $12\frac{1}{2}$  милліоновъ пуд. меньше, чѣмъ изъ Одессы и на  $7\frac{1}{3}$  милліоновъ пуд. менше, чѣмъ изъ Николаева. — Въ общей массѣ русскаго экспорта 1901 года Одесса участвовала 15,4%, Николаевъ 14%, Ростовъ на Дону 11,9%, Петербургъ 11,1%, Либава 8,6%. Новороссійскъ 6,8%.

Таганрогъ 2,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Рига 2,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и Ревель 2,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; далѣ слѣдуютъ въ убывающемъ порядкѣ размѣровъ отпуска: Ейскъ, Мариуполь, Бердянскъ, Θεодосія, Евпаторія, Геническъ и, наконецъ, Керчь. Отсюда слѣдуетъ, что Рига въ ряду русскихъ портовъ, экспортирующихъ хлѣбъ, занимала въ отчетномъ году, восьмое мѣсто, С.-Петербургъ — четвертое, Либава — пятое и Ревель — девятое. Въ иредшествовавшемъ же году Рига стояла на девятомъ мѣстѣ, С.-Петербургъ — на второмъ, Либава на четвертомъ и Ревель на шестомъ. Такимъ образомъ Рига въ истекшемъ году улучшила свое положеніе, прочіе же порты Балтійскаго побережья сплошь были вынуждены поступиться своимъ положеніемъ.

Въ послѣдніе 3 года изъ общей массы русскаго хлѣбнаго экспорта на долю портовъ Балтійскаго моря, сухопутной границы и южныхъ портовъ пришлось слѣдующія количества грузовъ (въ милліонахъ пуд.), при чемъ для южныхъ портовъ и сухопутной границы приняты въ расчетъ только первые 11 мѣсяцевъ года:

|                                       | 1899  | 1900  | 1901  |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|
| Черезъ порты Балтійск. моря . . . . . | 44,8  | 113,4 | 95,1  |
| „ южные порты . . . . .               | 185,6 | 182,6 | 215,0 |
| „ сухопутную границу . . . . .        | 15,0  | 20,5  | 22,8  |

Процентное отношеніе къ общерусскому вывозу:

|                                       | 1899 | 1900 | 1901 |
|---------------------------------------|------|------|------|
|                                       | %    | %    | %    |
| Черезъ порты Балтійск. моря . . . . . | 17,6 | 34,8 | 25,5 |
| „ южные порты . . . . .               | 72,9 | 56,0 | 60,5 |
| „ сухопутную границу . . . . .        | 5,9  | 6,3  | 6,4  |

Отсюда видно, что значеніе Балтійскихъ портовъ въ отчетномъ году понизилось, положеніе же южныхъ портовъ улучшилось: Доля участія первыхъ упала съ 34,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub> въ 1900 году до 25,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 1901 года, тогда какъ степень участія послѣднихъ повысилась съ 56<sup>0</sup>/<sub>0</sub> до 60,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> въ 1901 году перевѣсъ южныхъ портовъ надъ балтійскими выражался въ 120 милліонахъ пуд., въ 1900 г. — лишь въ 69 милліонахъ пуд. Ростъ хлѣбныхъ транспортовъ идущихъ черезъ европейскую сухопутную границу дѣлаетъ все большіе и большіе успѣхи; съ 1899 года онъ возросъ почти на 8 милліоновъ пуд. Процентное участіе грузовъ, направляемыхъ за границу сухимъ путемъ, въ общерусскомъ вывозѣ за тотъ же періодъ времени, какъ усматривается изъ второй предпредпосланной таблицы, повысилось въ очень незначительной степени (съ 5,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> до 6,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), что обуславливается имѣвшимъ мѣсто въ послѣдніе 3 года замѣтнымъ подъемомъ вывоза зерна на всемъ пространствѣ Россійской Имперіи.

Движеніе нашей хлѣбной торговли совершалось въ отчетномъ году слѣдующимъ образомъ:

Въ началѣ года на нашемъ хлѣбномъ рынкѣ царило обычное для этого времени затишье, находившее себѣ объясненіе главнымъ образомъ въ высокихъ фрахтахъ и неувѣренности относительно погрузки товаровъ. Всѣ виды зерна, за исключеніемъ ржи, не пользовались никакимъ спросомъ. Впрочемъ, и съ рожью было заключено небольшое число сдѣлокъ, что обуславливалось съ одной стороны нѣкоторымъ ростомъ цѣнъ въ Ригѣ, а съ другой стороны упорствомъ заграничныхъ покупателей въ удовлетвореніи иовышенныхъ требованій. Цѣны па другіе виды зерна, будучи въ большинствѣ случаевъ только номинальными, въ общемъ держались въ первые 3 мѣсяца на той же высотѣ. Подвозъ хлѣба въ теченіе всего этого времени не отличался оживленностью. Только грузы ржи, а впослѣдствіи и пшеницы имѣли болѣе или менѣе значительные размѣры. Въ концѣ января навигація была прекращена въ виду скопленія въ Рижскомъ заливѣ ледяныхъ массъ. Но, благодаря ледоколу „Ермаку“, уже во вторую половину февраля въ нашу гавань снова входили и выходили пароходы. Настроеніе нашего хлѣбнаго рынка не могло, однако подняться. Незначительность предложенія, въ связи съ господствовавшими на нашихъ внутреннихъ рынкахъ высокими цѣнами, которыя сильно разпились отъ заграничныхъ котировокъ, тормазили развитіе торговыхъ оборотовъ. Только съ рожью имѣли мѣсто болѣе или менѣе крупныя сдѣлки на вывозъ, тогда какъ сдѣлки съ пшеницей, овсомъ и ячменемъ встрѣчались лишь изрѣдка. Предложеніе посѣвного сѣмени, вслѣдствіе скудости жатвы 1900 года, сводилось почти къ нулю: только изрѣдка небольшія партіи приобрѣтались маслобойнями. Впрочемъ, экспортъ посѣвного сѣмени не выходилъ изъ очень узкихъ рамокъ въ теченіе всего отчетнаго года; въ первые девять мѣсяцевъ онъ фактически отсутствовалъ, и только въ послѣдніе три мѣсяца было экспортировано нѣсколько значительныхъ партій.

Въ серединѣ апрѣля у насъ наступилъ поворотъ къ лучшему, такъ какъ за границей цѣны на зерно, въ особенности на пшеницу замѣтно окрѣпли. Отмѣчались крупныя сдѣлки съ рожью и пшеницей, которыя приняли бы еще большіе размѣры, если бы не обнаружилось недостатка въ товарѣ.

Недостатокъ этотъ былъ вызванъ скопленіемъ грузовъ на внутреннихъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ, преимущественно же на сибирскихъ участкахъ. Въ первыхъ числахъ мая настроеніе рижскаго рынка снова стало болѣе тихимъ примѣнительно къ положенію заграничныхъ рынковъ. Цѣны на рожь и пшеницу понизились; овесъ въ виду усилившагося подвоза рѣчнымъ путемъ также нѣсколько упалъ въ цѣнѣ. Настроеніе нашего рынка подвергалось въ это время постояннымъ колебаніямъ, оно всецѣло находилось въ зависимости отъ моментовъ критической оцѣнки состоянія посѣвовъ и вліянія на послѣдніе погоды. Та же вялость характеризовала спросъ изъ-за границы и въ послѣдующіе мѣсяцы, не смотря на то, что и тамошніе

отчеты о положеніи жатвы далеко не были блестящими. Движеніе торговли на нашемъ рынкѣ было поэтому отмѣчено прежней безжизненностью; оборотъ ограничивался нѣсколькими партіями ржи, овса и льняныхъ жмыховъ. Заграничныя фирмы не обнаруживали склонности слѣдовать примѣру русскихъ рынковъ, которые влѣдствіе ухудшающихся видовъ на урожай хлѣбовъ въ Россіи, равно какъ въ виду обусловленнаго этимъ обстоятельствомъ слабого предложенія, обпаруживали твердое настроеніе. Тактика заграничныхъ рынковъ отчасти была вызвана поступавшими изъ Америки благопріятными отзывами о состояніи посѣвовъ.

Почти во всю вторую половину года нашъ хлѣбный рынокъ представлялъ ту же мрачную картину. Предложеніе товара изъ нашихъ районовъ подвоза продолжало оставаться скуднымъ, при чемъ продавцы настаивали на своихъ сравнительно высокихъ требованіяхъ и въ рѣдкихъ случаяхъ склонялись на уступку. Съ другой стороны цѣны за границей нисколько не окрѣпли, даже, напротивъ, въ общемъ обнаружили регрессивную тенденцію. Заграничныя рынки покрывали свои потребности путемъ экспорта изъ южнорусскихъ гаваней, гдѣ цѣны на вывозъ были болѣе или менѣе сходны. Это послѣднее обстоятельство объясняется тѣмъ, что сборъ хлѣбовъ въ продуктивныхъ районахъ, тяготящихся къ южнымъ портамъ, оставилъ за собой жатву въ районѣ снабженія Риги. Медлительъ былъ пульсъ торговой жизни до самаго конца года. Какъ единственныя статьи, находившія сбытъ за границу въ большихъ размѣрахъ, мы отмѣтимъ овесъ, ячмень, льняные жмыхи и льняное сѣмя, — послѣднее, впрочемъ, въ очень скромномъ количествѣ. По временамъ даже въ самые тихіе мѣсяцы ноябрь и декабрь спросъ изъ-за границы принималъ болѣе оживленный характеръ, но за недостаткомъ предложенія отъ зачастую оставался безрезультатнымъ. Небольшіе подвозимые къ намъ грузы зерна по большей части уходили на удовлетвореніе мѣстныхъ нуждъ.

Размѣры вывоза пшеницы изъ Риги и другихъ портовъ Балтійскаго моря иллюстрируются слѣдующей таблицей (въ пудахъ):

|             | Рига      | Либавъ    | Ревель     | С.-Петербургъ |
|-------------|-----------|-----------|------------|---------------|
| 1886—1890 : | 1,122,572 | 113,600   | 1,655,058  | 7,030,317     |
| 1891 :      | 3,209,270 | 78,728    | 2,407,007  | 6,553,169     |
| 1892 :      | 476,750   | 47,554    | —          | 40,350        |
| 1893 :      | 227,126   | —         | 31,322     | 291,920       |
| 1894 :      | 187,280   | —         | 225,305    | 39,980        |
| 1895 :      | 493,210   | 6,332     | 787,303    | 2,710,380     |
| 1896 :      | 2,675,970 | 27,586    | 3,414,516  | 3,936,220     |
| 1897 :      | 8,131,110 | 3,224,911 | 11,375,751 | 9,786,180     |
| 1898 :      | 3,919,560 | 7,794,398 | 10,457,897 | 7,047,738     |

|        | Рига      | Либавъ    | Ревель    | С.-Петербургъ. |
|--------|-----------|-----------|-----------|----------------|
| 1899 : | 512,935   | 580,200   | 1,124,600 | 1,283,210      |
| 1900 : | 2,616,340 | 2,335,566 | 3,700,095 | 2,832,370      |
| 1901 : | 1,968,570 | 2,867,046 | 2,724,367 | 1,126,000      |

Изъ этой таблицы видно, что сравнительно съ 1900 годомъ Рига потеряла круглымъ числомъ 650,000 пуд., Ревель — 1 миллионъ пуд. и С.-Петербургъ — 1,700,000 пуд., тогда какъ Либавъ повысила размѣры отпуски на полъ миллиона пуд. Въ ряду портовъ Балтійскаго моря, ведущихъ торговлю пшеницей, Либавъ, игравшая въ прежнее время въ этомъ отношеніи далеко не передовую роль, въ отчетномъ году заняла первое мѣсто, на второмъ мѣстѣ стоитъ Ревель, за которымъ слѣдуетъ Рига, четвертое мѣсто занимаетъ С.-Петербургъ, стоявшій ранѣе во главѣ этой торговой отрасли. Развитіе даннаго экспорта изъ вышеприведенныхъ портовъ совершалось неравномѣрно: сумма вывезенныхъ изъ означенныхъ пунктовъ за границу количествъ пшеницы опредѣлилась въ 1901 году въ  $8\frac{2}{3}$  миллиона пуд. противъ  $11\frac{1}{2}$  миллионъ пуд. 1900 года,  $3\frac{1}{2}$  миллионъ пуд. 1899 года, 29,2 миллионъ пуд. 1898 года, 32 миллионъ пуд. 1897 года, 10 миллионъ пуд. 1896 года и 4 миллионъ пуд. 1895 года. Между отдѣльными видами зерна пшеница занимаетъ въ портахъ Балтійскаго побережья третье мѣсто, и только въ одномъ году (1898) она представляла важнѣйшую статью въ балтійской хлѣбной торговлѣ.

Первое мѣсто съ давнихъ поръ занимаетъ овесъ (1901 г.:  $63\frac{1}{2}$  миллионъ пуд., 1900 г.: 64 миллионъ пуд.), за овсомъ слѣдуетъ рожь (1901 г.: 21 миллионъ пуд., 1900 г.: 36 миллионъ пуд.). Ячмень, вывозъ котораго изъ экспорныхъ пунктовъ Балтійскаго моря укладывается въ самыя узкіе рамки, стоитъ на послѣднемъ мѣстѣ (въ 1901 и 1900 г. по  $1\frac{1}{3}$  миллиону пуд.).

На долю балтійскихъ портовъ въ общерусскомъ вывозѣ пшеницы пришлось въ 1901 году 6,3%, въ 1900 году 10,5% и въ 1899 — 3,7%, между тѣмъ какъ южные порты\*) участвовали въ этой отрасли вывозной торговли въ тѣ же года 82,1%, 85,3% и 88,4%.

Первенствующую роль среди портовъ южныхъ морей играетъ Одесса съ 23,8 миллионъ пуд. (противъ 21,2 миллионъ пуд. 1900 года); за Одессой слѣдуютъ: Николаевъ съ 19,9 миллионъ пуд. (1900 : 11,6 миллионъ пуд.). Ростовъ на Дону съ 19,7 миллионъ пуд. (1900 ; 21,3 миллионъ пуд.), Новороссійскъ съ 9,3 миллионъ пуд. (1900 : 5 миллионъ пуд.), Таганрогъ съ 6,9 миллионъ пуд. (1900 : 6,3 миллионъ пуд.), Ейскъ съ 6,1 миллионъ пуд. (1900 : 3,9 миллионъ пуд.), Бердянскъ съ 5,6 миллионъ пуд. (1900 : 5,9 миллионъ пуд.), Феодосія съ 4,6 миллионъ пуд. (1900 : 6,4 миллионъ пуд.), Мариуполь съ 4 миллионъ пуд. (1900 : 5,3 миллионъ пуд.), Евпаторія съ

\*) Дашня, касающіяся южныхъ портовъ, относятся только къ первымъ 11 мѣсяцамъ.

3,1 миллиономъ пуд. (1900: 4,2 миллионъ пуд.), Геннческъ съ 1,7 миллиономъ пуд. (1900: 1,6 миллионъ пуд.) и Керчь съ 700,000 пуд. противъ 600,000 пуд. 1900 года. Транспортъ пшеницы черезъ сухопутную границу далъ въ отчетномъ году значительный плюсъ; онъ повысился съ 2,9 миллионъ пуд.\*) до 7,2 миллионъ пуд.\*) По желѣзнымъ дорогамъ въ западную Европу вывезено въ 1901 году 5,6%, въ 1900 — 2,7% всего экспортированнаго за границу количества зерна.

Главнѣйшими областями сбыта для русской пшеницы являются Франція, Великобританія, Германія, Голландія, Австро-Венгрія, далѣе Швеція и Норвегія и, наконецъ, Италія и Бельгія.

Операціи съ пшеницей обѣщали у насъ въ началѣ года быть очень оживленными, такъ какъ въ первые шесть мѣсяцевъ замѣчалась достаточная склонность къ заключенію торговыхъ сдѣлокъ и подвозъ принялъ оживленный характеръ. Во вторую же половину года наступилъ періодъ застоя, длившійся почти до конца года, и только въ декабрѣ стало замѣчаться нѣкоторое незначительное улучшеніе.

Въ началѣ года цѣны на пшеницу стояли приблизительно на томъ же уровнѣ, что и въ исходѣ 1900 года, именно на высотѣ 91 коп. за русскій товаръ въ 127/128 фунт. и 89<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. за 125/126 фунтовый. До конца апрѣля, въ которомъ вывозъ пшеницы достигъ своего максимума, цѣны поднимались медленно, но послѣдовательно и достигли 97 и 96 коп. Въ оба послѣдующіе мѣсяца, на которые пришлась наибольшая часть подвоза, цѣны исподволь понизились до 92—93 коп. за русскій товаръ въ 127/128 фунт. и до 91—92 коп. за 125/126 фунт. Въ іюлѣ однако цѣны оправились, такъ какъ покупщики, въ виду крайне ограниченнаго подвоза по желѣзной дорогѣ и обусловленнаго этимъ недостатка въ товарѣ, вынуждены были платить за 127/128 фунтовый товаръ 96 и 97 коп. Въ слѣдующіе мѣсяцы экспортная дѣятельность замѣтно падаетъ, цѣны, не смотря на незначительность подвоза, постепенно понижаются, такъ что въ ноябрѣ не платили болѣе 91 коп. Къ концу года предложеніе этого сорта на рынкѣ отсутствовало. Въ послѣдніе мѣсяцы находила спросъ сандомирка въ 125/126 фунт., за которую продавцы въ теченіе всей осени требовали около 89—90 кои., не находя однако на эту цѣну покупателей. Только въ концѣ ноября, когда за границей нѣсколько оживилось настроеніе среди покупателей, положеніе этого сорта улучшилось и до конца года платили даже 93—94 коп. Курляндскую 124/125 — фунтовую пшеницу предлагали въ осенніе мѣсяцы приблизительно по 87 кои., но покупатели не давали болѣе 86 коп.

\*) Въ первые 11 мѣсяцевъ.

Высшій размѣръ цѣнъ за русскій товаръ въ 127/128 фунт. достигалъ въ 1901 году 96—97 коп. тогда какъ въ прежніе годы максимумъ цѣнъ за русскую 126/127 — фунтовую пшеницу составлялъ: 1900 : 89 коп., 1899 : 93—94 коп., 1898 : 140—150 коп., 1897 : 118—120 коп., 1896 : 94—96 коп. и 1895 : 75—85 коп.

Вывозъ ржи изъ портовъ Балтійскаго моря составлялъ :

|             | Рига<br>пуд. | Либавъ<br>пуд. | Ревель<br>пуд. | С.-Петербургъ<br>пуд. |
|-------------|--------------|----------------|----------------|-----------------------|
| 1886—1890 : | 5,010,838    | 8,948,431      | 1,784,967      | 12,789,820            |
| 1891 :      | 5,198,040    | 9,593,917      | 1,501,637      | 6,886,273             |
| 1892 :      | 102,933      | 1,147,059      | —              | 619,209               |
| 1893 :      | 328,137      | 1,250,532      | 117,805        | 806,301               |
| 1894 :      | 717,561      | 1,303,768      | 153,955        | 2,705,670             |
| 1895 :      | 4,442,886    | 1,968,263      | 624,676        | 7,588,773             |
| 1896 :      | 3,863,871    | 4,287,765      | 3,432,421      | 13,063,509            |
| 1897 :      | 1,814,643    | 2,692,905      | 1,318,889      | 12,549,375            |
| 1898 :      | 3,527,352    | 2,367,574      | 2,019,226      | 12,382,803            |
| 1899 :      | 3,656,952    | 5,315,779      | 1,322,777      | 7,352,757             |
| 1900 :      | 5,834,547    | 11,154,323     | 2,676,893      | 16,475,139            |
| 1901 :      | 4,568,283    | 5,083,096      | 1,841,728      | 9,631,000             |

Изъ предпосланныя сопоставленія цифръ вытекаетъ, что во всѣхъ портахъ Балтійскаго побережья въ отчетномъ году экспортъ сравнительно съ 1900 годомъ сократился. Для Риги убыль эта выражается въ  $1\frac{1}{3}$  миллионѣ пуд., для Либавы — въ 6 слишкомъ миллионѣхъ пуд., для Ревеля — болѣе, чѣмъ въ 800,000 пуд. и для Петербурга въ  $6\frac{1}{5}$  слишкомъ миллионѣхъ пуд. Если же сравнить цифру отчетнаго года съ результатами экспорта въ прочіе года, приведенные въ таблицѣ, то перевѣсъ окажется на сторонѣ истекшаго года. Только въ пятилѣтіе 1886 — 1890 и въ 1891 году размѣры вывоза превысили цифру прошлаго года. Въ 1901 году Рига немногимъ уступала Либавѣ (разница составляетъ 500,000 пуд.), тогда какъ разница въ экспортѣ Риги и С.-Петербурга выразилась въ весьма внушительной цифрѣ болѣе 5 миллионѣхъ пуд.). Съ другой стороны мы видимъ значительный перевѣсъ Риги въ даишой торговой отрасли надъ Ревелемъ, черезъ который прошло ржи круглымъ числомъ на  $2\frac{3}{4}$  миллиона пуд. менѣе, чѣмъ черезъ Ригу.

Въ отчетномъ году размѣры вывоза ржи изъ всѣхъ портовъ Балтійскаго моря достигли только 21,1 миллионъ пуд. (противъ 36,2 миллионѣхъ пуд., вывезенныхъ въ 1900 году, 17,6 миллионѣхъ пуд. 1899 года, 20 миллионѣхъ пуд. 1898 года и 18 миллионѣхъ пуд. 1897 года), между тѣмъ какъ экспортъ южныхъ гаваней составлялъ 44,1 миллионѣхъ пуд. (1900 — 39 миллионѣхъ пуд.)\*) т. е. превышалъ

\*) Всѣ данныя, относящіяся къ вывозу южныхъ портовъ и транспорту черезъ сухопутную границу взяты за первые 11 мѣсяцевъ года.

въ истекшемъ году цифру экспортныхъ пунктовъ Балтійскаго побережья на 23 милліона пуд. На отдѣльныя южнорусскія гавани приходились слѣдующія количества: Николаевъ —  $14\frac{3}{4}$  милліоновъ пуд. (противъ  $7\frac{1}{3}$  милліоновъ пуд. 1900 года), Ростовъ на Дону —  $12\frac{3}{4}$  милліоновъ пуд. (противъ  $20\frac{1}{4}$  милліоновъ пуд.), Одесса — 12,2 милліоновъ пуд. (противъ  $7\frac{1}{2}$  милліоновъ пуд.), Новороссійскъ —  $2\frac{2}{3}$  милліона пуд. (противъ 2,2 милліоновъ пуд.) Таганрогъ — въ оба года по 800,000 пуд. и Мариуполь въ тѣ же года по 500,000 пуд. Вывозъ прочихъ портовъ существеннаго значенія не имѣетъ. Черезъ западную сухопутную границу прошло: въ 1901 году свыше  $8\frac{3}{4}$  милліоновъ пуд., и въ 1900 году около  $9\frac{2}{3}$  милліоновъ пуд. Участіе балтійскихъ портовъ въ общерусскомъ отпускѣ ржи равнялось въ 1901 году 26,2% и въ 1900 году — 40,4%; южные порты дали 55,7% и 43,5%; грузы, прошедшіе по желѣзнодорожнымъ линіямъ черезъ сухопутную границу составляя 11,1% и 10,8%. Отсюда видно, что порты Балтійскаго моря за послѣднее время утратили часть своего значенія, тогда какъ южные порты повысились въ своей роли экспортныхъ пунктовъ по вывозу ржи.

Самыми видными потребителями этой вывозной статьи являются рынки Германіи, Голландіи, Великобританіи и Австро-Венгріи.

Торговля операціи съ рожью, играющей съ 1899 года самую видную роль въ рижской торговлѣ зерномъ, шли очень бойко съ начала отчетнаго года до іюля, начиная же съ августа, въ виду неудовлетворительности жатвы, ходъ биржевыхъ операцій въ этой отрасли сталъ принимать все болѣе тихій и медлительный характеръ, такъ что экспортъ не выходявшій до конца года изъ очень скромныхъ рамокъ, по временамъ не подавалъ никакихъ признаковъ жизни. Цѣна на русскую 120-фунтовую рожь, стоявшая въ январѣ на высотѣ 69—70 коп., въ оба послѣдующіе мѣсяца, при твердомъ настроеніи рынка и непрерывномъ ростѣ подвоза и вывозной дѣятельности, достигла  $72\frac{1}{2}$  до 73 коп. Въ апрѣлѣ имѣло мѣсто дальнѣйшее повышеніе цѣны до уровня 74 и даже 76 коп. Къ этому мѣсяцу относятся максимальныя цифры отпуска. Въ маѣ и іюнѣ подвозъ замѣтно усилился и цѣны упали до 70—72 коп., по снова поднялись въ іюлѣ (до 75—76 коп.). Во вторую половину этого мѣсяца въ дѣлахъ наступило затишье, которое съ немногими краткими перерывами длилось до конца года. Лишь изрѣдка заключались незначительныя сдѣлки на вывозъ, тогда какъ болѣею частью крупныя партіи ржи продавались на мѣстѣ. Цѣны, которыя по временамъ, впрочемъ, были только номинальными, продержались съ августа до декабря на высотѣ около 75 коп., при чемъ подвозъ по желѣзной дорогѣ далеко не выходилъ изъ очень скромныхъ границъ. Только въ декабрѣ стало зымѣчаться слабое прогрессивное движеніе цѣнъ, и къ концу года платили уже около 77 коп. За курляндскую 120-фунтовую рожь,

которую въ августѣ, сентябрѣ и октябрѣ можно было получать приблизительно по 72—73 коп., продавцы требовали въ ноябрѣ 75—76 коп., но болѣе 74<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. имъ не удавалось получить.

Въ среднемъ цѣны на рожь стояли въ отчетномъ году ниже, чѣмъ въ 1900 году. Онѣ составляли: въ 1901 году — 75 коп., въ 1900 г. — 79 коп., въ 1899 г. — 78 до 79 коп., въ 1898 г. — 93 до 94 коп., въ 1897 г. — 75 до 76 коп., въ 1896 г. 60 до 65 коп. въ 1895 г. — 65 до 69 коп. и въ 1894 г. — около 70 коп.

Отпускъ ячменя изъ Риги и сосѣднихъ портовъ иллюстрируется слѣдующей таблицей (въ пудахъ):

|             | Рига      | Либава    | Ревель  | С.-Петербургъ |
|-------------|-----------|-----------|---------|---------------|
| 1886—1890 : | 3,021,269 | 1,792,982 | 626,155 | 17,810        |
| 1891 :      | 1,596,424 | 1,736,540 | 637,192 | 61,465        |
| 1892 :      | 1,234,560 | 285,049   | 233,315 | —             |
| 1893 :      | 1,181,368 | 379,939   | 228,004 | —             |
| 1894 :      | 2,014,672 | 358,095   | 271,203 | 173,776       |
| 1895 :      | 2,780,952 | 442,191   | 637,807 | 59,560        |
| 1896 :      | 1,497,200 | 637,517   | 441,763 | 38,240        |
| 1897 :      | 1,132,840 | 419,605   | 227,396 | 48,568        |
| 1898 :      | 1,480,424 | 308,432   | 269,369 | 16,000        |
| 1899 :      | 1,454,152 | 306,973   | 347,537 | 100,816       |
| 1900 :      | 1,146,216 | 193,498   | 40,541  | —             |
| 1901 :      | 1,068,288 | 94,818    | 170,976 | —             |

Торговля ячменемъ въ настоящее время сошла въ балтійскихъ портахъ почти на нѣтъ; одна лишь Рига представляетъ въ данной торговой отрасли нѣкоторое значеніе. Впрочемъ, и пашъ экспортъ, далеко не выходящій изъ скромныхъ предѣловъ, за послѣдніе годы характеризуется неуклоннымъ регрессомъ. Такъ за отчетный періодъ было вывезено на 80,000 пуд. менѣе, чѣмъ въ 1900 году, въ свою очередь 1900 годъ уступаетъ предшественнику круглымъ числомъ на 300,000 пуд. Въ болѣе отдаленные годы данная торговая отрасль представляла значительно болѣшую цѣнность: въ пятилѣтіе 1886—1890 ежегодный экспортъ равнялся среднимъ числомъ 3 милліонамъ пуд. слишкомъ. Отпускъ Либавы въ 1901 году снова понизился на 100,000 пуд. и едва достигалъ 95,000 пуд.; зъ Ревель же, напротивъ, мы видимъ подъемъ съ 40,000 пуд. до 170,000 пуд. Столица въ оба послѣдніе года не принимала никакого участія во внѣшней торговлѣ ячменемъ. Второе мѣсто между портами балтійскаго побережья, непосредственно за Ригой, занимаетъ Перновъ съ вывозомъ: въ 1901 году — 439,524 пуд., въ 1900 году — 380,984 пуд., въ 1899 году — 239,312 пуд., въ 1898 году — 655,448 пуд., въ 1897 году 534,000 пуд. и въ 1896 году — 670,000 пуд.

Все вывезенное изъ балтійскихъ портовъ количество ячменя выразилось какъ въ 1900, такъ и въ 1901 году въ 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> милліонѣ

пуд., между тѣмъ какъ черезъ южные порты прошло въ отчетномъ году\*)  $58\frac{2}{3}$  и въ 1900 —  $43\frac{2}{3}$  милліона пуд., т. е. на 57 и 42 милліона пуд. болѣе. Транспорты ячменя, направляющіеся черезъ сухопутную границу также превышаютъ нѣсколько размѣры экспорта изъ портовъ Балтійскаго моря: въ 1900 году\*) они составляли 2 милліона пуд., въ 1901 — 3 милліона пуд.

Первое мѣсто среди южныхъ гаваней занимаетъ Одесса (1901: 17,9 милліоновъ пуд., 1900: 8,4 милліоновъ пуд.), далѣе слѣдуетъ: Николаевъ (1901: 12,9 милліоновъ пуд., 1900: 5,2 милліоновъ пуд.), Новороссійскъ (1901: 9,4 милліоновъ пуд., 1900: 4,4 милліона пуд.), Ростовъ на Дону (1901: 9,3 милліоновъ пуд., 1900: 10,7 милліоновъ пуд.), Таганрогъ (1901: 2,4 милліона пуд., 1900: 6,1 милліоновъ пуд.), Мариуполь (1901: 2,2 милліона пуд., 1900: 4 милліона пуд.) Ейскъ (1901: 1,3 милліонъ пуд., 1900: 1,8 милліонъ пуд.), Геническъ (1901: 1,2 милліонъ пуд., 1900: 2,1 милліона пуд.). Вывозъ Оеодосіи Евпаторіи и въ особенности Бердянска не имѣетъ существеннаго значенія. Значительный приростъ замѣчается въ Одессѣ, Николаевѣ и Новороссійскѣ; Таганрогъ и Мариуполь сильно упали въ своемъ значеніи.

Нижеприведенная таблица показываетъ, насколько велико преобладаніе южныхъ портовъ въ русской торговлѣ ячменемъ. Процентное участіе равнялось:

|                                      | 1899  | 1900  | 1901  |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|
| для южныхъ портовъ . . . . .         | 87,8% | 85,1% | 81,5% |
| для портовъ Балтійскаго моря . . . . | 3,7%  | 3,4%  | 2,2%  |
| для западной сухопутной границы . .  | 4,5%  | 4,0%  | 4,2%  |

Важнѣйшими потребителями русскаго ячменя на всемирномъ рынкѣ являются Германія, Великобританія, Голландія и Бельгія, за которыми слѣдуетъ Франція и Австро-Венгрія.

Въ первые три мѣсяца при крайне вяломъ настроеніи биржи, цѣны на 108-фунтовый русскій ячмень стояли у насъ на высотѣ 75—76 коп. и поднялись въ среднихъ числахъ апрѣля до 78 коп. На этомъ уровнѣ держались онѣ до мая. Во вторую половину этого мѣсяца наступаетъ періодъ полнѣйшаго зстоя въ дѣлахъ, продолжающагося до конца іюля. То же самое можно сказать и относительно экспорта, который принялъ въ мартѣ и апрѣлѣ, благодаря исполненію заключенныхъ раньше контрактовъ, довольно обширные размѣры. Въ маѣ вывозъ снизошелъ до минимума, не обнаруживая особой жизнеспособности въ слѣдующіе четыре мѣсяца; только начиная съ октября въ настроеніи рынка стало замѣчаться нѣкоторое улучшеніе и снова было отправлено за границу нѣсколько значительныхъ партій ячменя.

\*) Данные, касающіяся южнорусскихъ портовъ и сухопутной границы, относятся только къ первымъ одиннадцати мѣсяцамъ года.

Цѣна на русскій 100-фунтовый товаръ, составлявшая въ августѣ 74 коп., понизилась къ середнѣ ноября до 71 коп., но затѣмъ къ концу года поднялась до 74—75 коп.

Овинный 102-фунтовый товаръ продавался въ январѣ по 72—73 коп., въ оба же слѣдующіе мѣсяца по 74 коп. Въ апрѣлѣ наступилъ подъемъ цѣнъ и за 100-фунтовый овинный ячмень платили уже по 80 коп. Въ іюлѣ, въ затишье, давали только приблизительно 77 коп., въ іюлѣ и слѣдующіе мѣсяца до конца ноября цѣна доходила до 78 коп. Начиная съ этого времени до конца года уровень цѣны составлялъ около 80 коп.

Высшая цифра подвоза приходится на январь, февраль, мартъ, сентябрь, октябрь и ноябрь, низшая — на іюль и августъ. Максимумъ экспорта относится къ послѣдней четверти года.

Вывозъ овса изъ портовъ Балтійскаго моря выразился въ нижеслѣдующихъ цифрахъ:

|            | Рига      | Либава     | Ревель     | С.-Петербургъ. |
|------------|-----------|------------|------------|----------------|
| 1886—1890: | 7,176,010 | 18,634,532 | 6,258,685  | 19,395,076     |
| 1891:      | 4,468,956 | 14,642,981 | 3,492,101  | 14,815,614     |
| 1892:      | 4,640,520 | 7,650,253  | 1,463,414  | 3,579,540      |
| 1893:      | 7,340,646 | 16,356,973 | 3,747,686  | 13,391,520     |
| 1894:      | 7,339,548 | 35,072,837 | 10,008,848 | 24,052,662     |
| 1895:      | 6,001,896 | 25,548,183 | 7,652,818  | 18,581,484     |
| 1896:      | 4,380,132 | 25,368,271 | 7,558,826  | 21,736,218     |
| 1897:      | 1,589,724 | 13,013,413 | 4,689,864  | 16,535,370     |
| 1898:      | 372,000   | 5,226,569  | 933,227    | 13,082,592     |
| 1899:      | 971,004   | 10,924,100 | 2,370,532  | 7,154,430      |
| 1900:      | 1,583,820 | 23,021,137 | 9,079,067  | 30,665,790     |
| 1901:      | 2,601,876 | 24,463,179 | 5,205,398  | 31,227,000     |

Вывозъ овса изъ всѣхъ портовъ Балтійскаго побережья, за исключеніемъ Ревеля, выразился въ отчетномъ году въ болѣе крупныхъ цифрахъ, чѣмъ въ 1900 году. Такъ экспортъ Риги представлялъ на 1 миллионъ пуд., отпускъ Либавы на 1,4 миллиона пуд. и С.-Петербурга — на 600,000 пуд. большую величину; что же касается Ревеля, то экспортъ его сократился почти на 4 миллиона пуд. Не смотря на замѣтный подъемъ рижской торговли овсомъ въ отчетномъ году, результаты истекшаго года, какъ видно изъ предпосланной таблицы, далеко не выдерживаютъ сравненія со многими изъ прежнихъ годовъ.

Въ С.-Петербургѣ, который въ послѣднее время занимаетъ первое мѣсто въ ряду портовъ, вывозящихъ овесъ, цифра экспорта въ 1901 году достигла высшаго предѣла. Либава въ нѣкоторые изъ прежнихъ лѣтъ (1894, 1895 и 1896) экспортировала большія количества овса, чѣмъ въ отчетномъ году; то же самое можно сказать и о Ревелѣ, который, впрочемъ, несмотря на уронъ, имѣвшій мѣсто въ

истекшемъ году, все таки сохранилъ за собой положеніе третьяго порта въ Россіи по отпуску овса. Рига въ 1901 году стоитъ на шестомъ мѣстѣ, уступая Новороссійску, вывозъ котораго равнялся 2,8 милліона пуд. противъ 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліона пуд. 1900 года и Архангельску, отпускъ котораго составлялъ 2,7 милліона пуд. (въ 1900 году только 1,2 милліона пуд.) Седьмое мѣсто принадлежитъ Николаеву съ 2,1 милліонами пуд. въ 1901 году и 1,9 милліономъ пуд. въ 1900 году. Черезъ Одессу прошло лишь 787 пуд. (1900 : 491,000 пуд.), черезъ Ростовъ на Дону 575,000 пуд. противъ 1,6 милліоновъ пуд. 1900 года и черезъ Феодосію — 88,000 пуд. противъ 1 милліона пуд. 1900 года.

Въ экспортѣ овса порты Балтійскаго моря занимаютъ такое же выдающееся положеніе, какъ южные порты въ отпускѣ пшеницы и ячменя. Всего прошло черезъ порты Балтійскаго побережья: въ 1901 году — 63<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліона пуд., въ 1900 — 64 милліона пуд. противъ 21,4 милліона пуд. 1899 года\*), 19,6 милліоновъ пуд. 1898 года\*), 35<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліоновъ пуд. 1897 года\*), 59 милліоновъ пуд. 1896 года, 58 милліоновъ пуд. 1895 года и 73 милліоновъ пуд. 1894 года. Экспортъ овса изъ южныхъ портовъ\*) выразился какъ въ 1901 такъ и 1900 году въ 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліонахъ пуд.; вывозъ черезъ сухопутную границу\*\*) равнялся въ 1901 году 3,8 милліонамъ пуд. и въ 1900 г. круглымъ числомъ — 6 милліонамъ пуд.

На долю Балтійскихъ портовъ изъ общей массы русскаго отпуска пришлось въ 1901 году 79,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> противъ 85,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 1900 года, тогда какъ участіе южныхъ портовъ въ этой отрасли вывозной торговли равнялось и въ 1901 и въ 1900 году 8,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Транспортъ черезъ сухопутную границу далъ въ 1901 году 5,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> противъ 7,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 1900 года.

Русскій овесъ направляется главнымъ образомъ въ Великобританію, а также въ Голландію, Германію, Францію и Бельгію.

Наша торговля овсомъ достигла въ 1901 году гораздо большаго развитія, чѣмъ въ четыре предшествовавшіе года. Въ первую четверть года при общемъ тихомъ настроеніи и незначительныхъ размѣрахъ вывозной дѣятельности, платили почти сплошь по 68—77 коп. за высокій бѣлый русскій овесъ, 67 коп. за обыкновенный несущенный русскій товаръ и 65—66 коп. за сушеный русскій овесъ. Въ концѣ марта цѣны начали подниматься и продолжали свое прогрессивное движеніе и въ апрѣлѣ, такъ что въ послѣднихъ числахъ этого мѣсяца высокій бѣлый русскій овесъ продавали по 78—80 коп., а обыкновенный несущенный и сушеный русскій товаръ шелъ по 71—72 коп. Въ маѣ цѣна идетъ на уклонъ и при оживленной дѣятельности въ области экспорта и бойкомъ подвозѣ, подаетъ до 75—76 коп. за высокій русскій, 69—70 за обыкновенный несущенный и 68<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—69 коп. за сушеный русскій овесъ. За высокій

\*) Въ эти годы, вѣдѣтніе скудости жалвъ, вывозъ овса очень замѣтно сократился.

\*\*) Въ первые 11 мѣсяцевъ года.

русскій товаръ и въ теченіе слѣдующихъ мѣсяцевъ іюля, іюля и августа платили около 74—76 коп. Въ концѣ августа продавцы повысили свои требованія, придерживаясь этой тактики и въ послѣдующее время, вслѣдствіе чего въ послѣдніи недѣли ноября, не смотря на успленіе подвоза, цѣна на высокій русскій товаръ достигла 94—98 коп. Къ концу же года платили не болѣе 85—90 коп. Цѣны на обыкновенный песушенный и сушеный русскій овесъ испытали временное пониженіе въ іюнѣ, почти же во всю вторую половину года, онѣ обнаруживали ясно выразившуюся прогрессивную тенденцію; съ іюля по ноябрь уровень цѣнъ на обыкновенный песушенный товаръ поднялся съ 72 коп. до 85 коп. и на сушеный съ 73 до 90 коп., при чемъ пульсъ торговой жизни по временамъ очень замѣтно понижался, въ особенности въ августѣ, сентябрѣ и октябрѣ; только въ декабрѣ уровень цѣнъ сталъ понижаться.

Подвозъ достигъ высшаго развитія въ маѣ, іюнѣ и ноябрѣ отчетнаго года, максимальныя цифры экспорта относятся къ маю и іюлю, а въ особенности ноябрю и декабрю.

Высокій курляндскій овесъ, за который въ октябрѣ платили 80—82 коп., находилъ сбытъ въ концѣ ноября при непрерывно растущихъ цѣнахъ (до 95—100 коп.); въ декабрѣ, однако, цѣны стали медленно падать, такъ что въ исходѣ года не платили болѣе 85—90 коп.

Сдѣлки съ обыкновеннымъ курляндскимъ овсомъ совершались въ августѣ по 73 коп. Начиная же съ этого времени и до конца ноября, когда уровень цѣнъ достигъ 90 коп., повышательная тенденція коснулась и этого сорта. Въ декабрѣ котировки стояли на высотѣ приблизительно 82—84 коп.

Согласно статистическимъ даннымъ, опубликованнымъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ, вывозъ зерна изъ предѣловъ Россійской Имперіи (по европейской границѣ со включеніемъ границъ черноморской, Кавказскаго края и русско-финляндской) представляется за послѣдніе 8 лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ:

|                | 1894        | 1895        | 1896        | 1897        |
|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                | Пуд.        | Пуд.        | Пуд.        | Пуд.        |
| Пшеница . . .  | 187,167,000 | 217,098,000 | 201,228,000 | 202,697,000 |
| Рожь . . . .   | 79,634,000  | 90,159,000  | 78,773,000  | 73,437,000  |
| Ячмень . . . . | 148,358,000 | 101,959,000 | 78,256,000  | 88,085,000  |
| Овесъ . . . .  | 93,717,000  | 66,628,000  | 67,284,000  | 43,612,000  |
| Всего .        | 508,876,000 | 475,844,000 | 425,541,000 | 407,831,000 |

|               | 1898        | 1899        | 1900        | 1901        |
|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|               | Пуд.        | Пуд.        | Пуд.        | Пуд.        |
| Пшеница . . . | 168,112,000 | 102,205,000 | 116,738,000 | 138,378,000 |
| Рожь . . . .  | 66,756,000  | 59,704,000  | 89,272,000  | 80,326,000  |
| Ячмень . . .  | 103,371,000 | 66,802,000  | 53,180,000  | 77,250,000  |
| Овесъ . . . . | 25,114,000  | 27,599,000  | 78,799,000  | 79,486,000  |
| Всего .       | 363,353,000 | 256,310,000 | 337,989,000 | 375,440,000 |

Какъ видно изъ предпосланнаго сравнительнаго сопоставленія цифръ, вывозъ зерна, непрерывно понижавшійся съ 1894 до 1899 года (всего на 252 милліона пуд.), въ оба послѣдніе года значительно возросъ. Въ отчетномъ году онъ представлялъ величину, превосходившую результаты 1900 года на 37<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліоновъ пуд. и превышавшую на 119 милліоновъ пуд. отпускъ 1899 года и на 12 милліоновъ пуд. вывозъ 1898 года. Прочіе же четыре предшественника отчетнаго года опередили послѣдній въ данной отрасли внѣшней торговли; въ особенности обращаетъ на себя вниманіе перевѣсъ 1894 года, непосредственно слѣдовавшаго за таможенной войной, во время которой сбытъ нашего зерна въ Германію, естественно, сократился очень замѣтнымъ образомъ. Вывозъ 1894 года превышалъ экспортъ отчетнаго года на 133 милліона пуд., тогда какъ въ 1895 году разница выразилась въ 100 милліонахъ пуд., въ 1896 г. — въ 50 милліонахъ пуд. и въ 1897 г. — въ 32 милліонахъ пуд. Переходя къ отдѣльнымъ видамъ зерна, мы замѣчаемъ, что важнѣйшая вывозная статья въ нашемъ хлѣбномъ экспортѣ, а именно пшеница въ отчетномъ году дала бѣльшую цифру (приблизительно на 22 милліона пуд.), чѣмъ за годъ до того. Равнымъ образомъ повышеніе коснулось и ячменя (на 24 милліона пуд. болѣе), между тѣмъ какъ отпускъ овса стоялъ въ оба послѣдніе года приблизительно на одной и той же высотѣ. Вывозъ овса, безъ сомнѣнія, принялъ бы гораздо болѣе обширные размѣры, тѣмъ болѣе что спросъ на него въ отчетномъ году на западноевропейскихъ рынкахъ имѣлъ оживленный и устойчивый характеръ; но съ другой стороны въ виду замѣтнаго недочета въ послѣдней жатвѣ, предложеніе въ Россіи не выходило изъ узкихъ рамокъ и вообще ощущался недостатокъ въ товарѣ. Изъ всѣхъ видовъ зерна одна только рожь дала въ отчетномъ году значительный минусъ сравнительно съ 1900 годомъ (приблизительно въ 9 милліоновъ пуд.). Явленіе это обусловлено частичнымъ недородомъ ржи въ отчетномъ году, вслѣдствіе чего во второе полугодіе истекшаго года данный видъ экспорта почти отсутствовалъ.

Главнѣйшими странами сбыта для русскаго зерна на міровомъ рынкѣ являются Германія, Великобританія, Франція, Голландія, Бельгія и Австро-Венгрія.

Въ качествѣ крупнѣйшаго потребителя вывозимаго изъ Россіи хлѣба фигурируетъ Германія, импортъ которой за послѣдніе четыре

года выразился по официальнымъ германскимъ статистическимъ даннымъ въ нижеслѣдующихъ цифрахъ (двойные центнеры выражены въ пудахъ):

|                      | 1901        | 1900       | 1899       | 1898       |
|----------------------|-------------|------------|------------|------------|
| Ввозъ :              | пуд.        | пуд.       | пуд.       | пуд.       |
| Пшеницы . . . . .    | 132,320,418 | 80,219,555 | 84,992,731 | 91,602,235 |
| въ томъ числѣ :      |             |            |            |            |
| изъ Россіи . . . . . | 30,730,858  | 17,248,133 | 20,603,288 | 48,081,378 |
| „ Аргентин. респуб.  | 14,183,758  | 29,749,367 | 15,636,567 | 5,168,407  |
| „ Соедин. Штат.      | 76,697,825  | 28,267,895 | 44,039,710 | 32,737,321 |
| Ржи . . . . .        | 53,549,778  | 55,386,664 | 34,797,581 | 56,672,483 |
| Въ томъ числѣ :      |             |            |            |            |
| изъ Россіи . . . . . | 47,948,537  | 51,728,311 | 28,542,754 | 37,900,383 |
| „ Румыніи . . . . .  | 2,096,827   | 1,025,876  | 945,370    | 2,301,570  |
| „ Соедин. Штатовъ    | 2,383,528   | 1,358,178  | 4,370,628  | 15,432,563 |
| Овса . . . . .       | 25,577,256  | 28,665,786 | 16,067,133 | 28,284,481 |
| Въ томъ числѣ :      |             |            |            |            |
| изъ Россіи . . . . . | 21,611,247  | 24,122,389 | 8,123,903  | 12,751,918 |
| „ Соедин. Штат.      | 3,073,898   | 3,374,858  | 5,860,166  | 13,668,743 |
| Ячменя . . . . .     | 55,784,419  | 48,450,389 | 68,463,494 | 71,490,160 |
| Въ томъ числѣ :      |             |            |            |            |
| изъ Россіи . . . . . | 30,953,438  | 23,632,589 | 35,728,870 | 42,536,049 |
| „ Австро-Венгрии.    | 17,677,210  | 17,682,989 | 23,299,383 | 17,866,497 |
| „ Румыніи . . . . .  | 3,086,025   | 1,053,739  | 2,380,881  | 5,009,482  |
| „ Соедин. Штат.      | 636,833     | 3,548,582  | 3,405,641  | 2,332,992  |

Какъ видно изъ этой таблицы, ввозъ въ Германію четырехъ данныхъ видовъ зерна въ общей своей массѣ былъ въ отчетномъ году значительно, чѣмъ въ предшествовавшіе года; въ 1901 году было ввезено круглымъ числомъ 267 миллионъ пуд. противъ 213 миллионъ пуд. 1900 года, 204 миллионъ пуд. 1899 года, 248 миллионъ пуд. 1898 года и 226 миллионъ пуд. 1897 года. Разница между цифрами импорта 1901 и 1900 годовъ составляетъ 54 миллионъ пуд., при чемъ прибыль отчетнаго года паходитъ объясненіе въ усиленіи ввоза пшеницы и ячменя (первой на 52 миллионъ пуд., послѣдняго на 7 миллионъ пуд.), тогда какъ импортъ ржи и овса испыталъ пониженіе (на 2 и на 3 мил. пуд.). Процентное отношеніе къ общегерманскому ввозу зерна равнялось для Россіи въ 1901 году 49,1%, для Соединенныхъ Штатовъ 31%, для Австро-Венгрии 6,6%, для Аргентинской республики 5,3% и для Румыніи 1,9%. Такимъ образомъ процентное участіе Россіи въ истекшемъ году упало сравнительно съ многими предшествовавшими годами; въ 1900 году процентъ этотъ равнялся 55%, въ 1899 г. — 45%, въ 1898 г. — 57%, въ 1897 г. — 61%, въ 1896 г. — 62%, тогда какъ въ 1893 году, ознаменованномъ таможенной войной, процентъ понизился до 19. Абсолютныя цифры русскаго хлѣбнаго экспорта въ Германію (пшеницы, ржи, ячменя и овса) представляются въ слѣдую-

щемъ видѣ: 1901: 131<sup>1</sup>/<sub>4</sub> миллионъ пуд., 1900 г.: 116<sup>1</sup>/<sub>2</sub> миллионъ пуд., 1899 г.: 93 миллионъ пуд., 1898 г.: 141<sup>1</sup>/<sub>2</sub> миллионъ пуд., 1897: 139<sup>1</sup>/<sub>2</sub> миллионъ пуд., 1896 г.: 159 миллионъ пуд., 1895 г.: 141<sup>1</sup>/<sub>2</sub> миллионъ пуд., а въ 1893 году — только 22<sup>3</sup>/<sub>4</sub> миллионъ пуд. Перевѣсъ 1901 года надъ 1900 г. опредѣляется круглымъ числомъ въ 15 миллионъ пуд. (преимущественно пшеницы и ржи). Вслѣдствіе крайне скудной жатвы пшеницы въ Германіи, спросъ на пшеницу достигалъ на германскихъ рынкахъ въ отчетномъ году особенно значительныхъ размѣровъ и покрывался главнымъ образомъ импортомъ изъ Сѣверной Америки. Послѣдняя благодаря блестящему урожаю, пшеницы и дешевизнѣ океанскихъ фрахтовъ заняла на рынкѣ пшеницы въ высшей степени выгодное положеніе. Сѣверная Америка доставила 58% общегерманскаго ввоза противъ 35,2% 1900 года, 51,8% 1899 года, 36% 1898 года и 18% 1897 года. Участіе Россіи въ снабженіи Германіи пшеницей, которое въ прежніе года далеко оставляло за собою Сѣвероамериканскіе Соединенные Штаты, нѣсколько возросло въ истекшемъ году; но оно далеко не достигаетъ тѣхъ цифръ, какія имѣли мѣсто въ прежніе года. Доля участія Россіи составляла: въ 1901 году — 23,2%, въ 1900 г. — 21,5%, въ 1899 г. — 24,2%, въ 1898 г. — 53%, въ 1897 г. — 63%. Аргентинская республика, которая въ 1900 году впервые заняла на германскомъ рынкѣ пшеницы первенствующее положеніе была снова оттѣснена въ истекшемъ году на третье мѣсто: въ 1901 году она участвовала лишь 10,7%, противъ 37,1% 1900 года, 18,4% 1899 года, 5,5% 1898 года и 2,7% 1897 гоа.

Россія занимаетъ въ Германіи свое обычное господствующее положеніе по ввозу ржи: 1901 — 89,5%, 1900 — 93,4%, 1899 — 82%, 1898 — 67%. Участіе Америки за послѣднее время не выходитъ изъ очень скромныхъ границъ: 1901 — 4,5%, 1900 — 2,5%, 1899 — 12,6%, 1898 — 27% и 1897 — 11%. Румынія также занимаетъ второстепенное мѣсто: 1901 — 3,9% противъ 1,9% 1900 года и 2,7% 1899 года.

Первое мѣсто принадлежитъ Россіи и въ импортѣ овса въ Германію, и только въ 1898 году, въ виду повторявшагося изъ года въ годъ недорода, Россія вынуждена была уступить первенство Сѣвероамериканскимъ Соединеннымъ Штатамъ. Въ германскомъ ввозѣ овса Россія принимала участіе въ 1901 году 84,5% противъ 84,2% 1900 года, 50% 1899 года, 46% 1898 года, 76% 1897 года, 86% 1896 года и 94% 1895 года, тогда какъ участіе Сѣверной Америки выразилось въ 1901 году 12%, въ 1900 — 11,8%, въ 1899 — 35,5%, въ 1898 — 48% и въ 1897 — 18%.

Почти изъ года въ годъ Россія доставляетъ въ Германію болѣе половины всего ввозимаго въ эту страну ячменя: 1901 г. — 55,5%. 1900 г. — 48,8%, 1899 г. — 52% и 1898 г. — 60%. Значительные грузы ячменя постуиаютъ въ Германію и изъ Австро-Венгріи; въ

отчетномъ году 31,7% импорта ячменя пришелся на долю этой страны, въ 1900 году участіе Австро-Венгріи достигало 36,5% противъ 34% 1899 года, 25% 1898 года и 32% 1897 года. Въ слѣдующей очереди поставщиками Германіи по ввозу ячменя являются Сѣверная Америка и Румынія, изъ которыхъ первая доставила въ 1901 году только 1,1% противъ 7,3% 1900 года и 5% 1899 года; участіе Румыніи выразилось въ 1901 году 5,5% противъ 2,2% 1900 года и 3,5% 1899 года.

Ввозъ въ Германію маиса былъ въ 1901 году менѣе обширенъ, чѣмъ въ оба предшествовавшіе года: онъ составлялъ 74 милліона пуд. противъ 86 милліоновъ пуд. 1900 года и 100 милліоновъ пуд. 1899 года. Размѣръ импорта изъ Сѣверной Америки, являющейся главнымъ поставщикомъ мірового рынка, значительно сократился въ отчетномъ году: съ 69<sup>3</sup>/<sub>4</sub> милліоновъ пуд. 1900 года и 77<sup>1</sup>/<sub>3</sub> милліоновъ пуд. 1899 года онъ снизошелъ до 46<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліоновъ пуд. Эта убыль находитъ себѣ объясненіе въ колоссальномъ недочетѣ сбора въ Сѣверной Америкѣ маиса. Изъ Аргентинской республики ввезено маиса 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліоновъ пуд. противъ 7 милліоновъ пуд. 1900 года и 7,9 милліоновъ пуд. 1899 года; участіе Россіи во ввозѣ маиса выразилось въ 1901 году въ 4<sup>2</sup>/<sub>3</sub> милліонахъ пуд. противъ 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> милліоновъ пуд. 1900 года и 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> милліоновъ пуд. 1899 года, импортъ румынскаго маиса достигалъ 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> милліоновъ пуд. противъ 3<sup>2</sup>/<sub>3</sub> милліоновъ пуд. 1900 года и 5<sup>3</sup>/<sub>4</sub> милліоновъ пуд. 1899 года.

На ряду съ Германіей видное мѣсто въ потребленіи русскаго зерна занимаетъ Великобританія. Въ истекшемъ году\*) на рынки Соединеннаго Королевства поступило 72 милліона пуд. русскаго хлѣба, т. е. на 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліона пуд. менѣе, чѣмъ въ 1900 году и на 20 милліоновъ пуд. болѣе, чѣмъ въ 1899 году. Русская торговля хлѣбомъ нашла въ Англій потребительницу 20,3% вывоза 1901 года (на долю Германіи пришлось 35%) и 23,5% 1900 года (участіе Германіи опредѣлилось 34,4%). Въ прежніе годы русское зерно находило гораздо болѣе широкое распространеніе на рынкахъ Великобританіи. Въ послѣдніе же 20 лѣтъ Россія постепенно вытѣсняется Сѣвероамериканскими Соединенными Штатами.

Импортныя цифры отдѣльныхъ видовъ русскаго зерна въ великобританскомъ ввозѣ, по статистическимъ даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, усматриваются изъ нижеслѣдующей таблицы. Данныя эти касаются 11 первыхъ мѣсяцевъ послѣднихъ 3 лѣтъ.

\*) Всѣ приведенныя здѣсь данныя относятся лишь къ первымъ 11 мѣсяцамъ года.

|                   | 1899<br>пуд. | 1900<br>пуд. | 1901<br>пуд. |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|
| Пшеница . . . . . | 10,901,000   | 14,566,000   | 10,050,000   |
| Рожь . . . . .    | 7,897,000    | 11,779,000   | 5,178,000    |
| Ячмень . . . . .  | 19,323,000   | 13,000,000   | 18,655,000   |
| Овесъ . . . . .   | 13,295,000   | 37,166,000   | 38,128,000   |
| Всего . . . . .   | 51,416,000   | 76,511,000   | 72,011,000   |

Самое видное мѣсто между отдѣльными видами зерна занимаетъ въ англо-русскихъ торговыхъ сношеніяхъ овесъ, отпускъ котораго въ Англію повысился въ отчетномъ году сравнительно съ 1900 годомъ на 1 милліонъ пуд. Поступленіе русскаго ячменя на британскіе рынки также возросло въ истекшемъ году по сравненію съ 1900 годомъ (на 5,6 милліоновъ пуд.). Вывозъ же въ Великобританію пшеницы и ржи испыталъ пониженіе: первый — на  $4\frac{1}{2}$  милліона пуд., второй на 6,6 милліоновъ пуд.

Согласно вышеприведенному официальному источнику экспортъ русскаго зерна во Францію въ первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ 3 лѣтъ иллюстрируется слѣдующимъ сопоставленіемъ цифръ:

|                   | 1899<br>пуд. | 1900<br>пуд. | 1901<br>пуд. |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|
| Пшеница . . . . . | 27,682,000   | 22,525,000   | 30,228,000   |
| Ячмень . . . . .  | 487,000      | 989,000      | 858,000      |
| Овесъ . . . . .   | 1,599,000    | 5,734,000    | 9,541,000    |
| Всего . . . . .   | 29,768,000   | 29,248,000   | 40,627,000   |

Какъ усматривается изъ приведенной таблицы, во Францію преимущественно поступала русская пшеница и во второй очереди овесъ; приростъ во ввозѣ пшеницы составлялъ въ отчетномъ году  $7\frac{3}{4}$  милліона пуд., прибыль по импорту овса достигала 3,8 милліоновъ пуд. Русскій ячмень играетъ на французскихъ рынкахъ самую незначительную роль. На Францію падаютъ 11,4% общерусскаго отпуска хлѣба въ 1901 году и 9% въ 1900 году.

Импортъ русскаго хлѣба въ Бельгію и Австро-Венгрію не выходитъ изъ скромныхъ границъ. На бельгійскіе рынки поступаютъ главнымъ образомъ ячмень и овесъ, на рынки Австро-Венгрии — пшеница и рожь. Въ Вельгій въ 1901 году въ общемъ нашли сбытъ  $5\frac{1}{4}$  милліоновъ пуд. русскаго зерна, что составляетъ 1,5% экспорта на всемъ пространствѣ Россійской Имперіи (противъ 6 милліоновъ пуд. или 1,9% 1900 года); вывозъ въ Австро-Венгрію достигъ круглымъ числомъ  $5\frac{1}{2}$  милліоновъ пуд. или 1,2% общерусскаго отпуска (противъ 3 милліоновъ пуд. или 0,9% 1900 года).

Ввозъ обѣихъ пазванныхъ странъ, по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, представляется за первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ трехъ лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ:

Импортъ Бельгiи:

|                   | 1899      | 1900      | 1901      |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|
|                   | пуд.      | пуд.      | пуд.      |
| Пшеница . . . . . | 1,082,000 | 1,238,000 | 568,000   |
| Ячмень . . . . .  | 4,164,000 | 1,549,000 | 3,288,000 |
| Овесъ . . . . .   | 462,000   | 3,290,000 | 1,435,000 |
| Всего . . . . .   | 5,708,000 | 6,077,000 | 5,291,000 |

Импортъ Австро-Венгрии:

|                   | 1899      | 1900      | 1901      |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|
|                   | пуд.      | пуд.      | пуд.      |
| Пшеница . . . . . | 3,169,000 | 1,409,000 | 2,269,000 |
| Рожь . . . . .    | 997,000   | 1,180,000 | 1,608,000 |
| Ячмень . . . . .  | 515,090   | 204,000   | 320,000   |
| Овесъ . . . . .   | 151,000   | 226,000   | 244,000   |
| Всего . . . . .   | 4,832,000 | 3,019,000 | 4,441,000 |

Цифры вывоза зерна изъ Россiи въ Голландiю не могутъ быть установлены согласно русской статистикѣ въ виду того, что опубликованныя нашимъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ данныя, касающіяся торговыхъ сношенiй этихъ странъ являются далеко неточными. Поступившiя согласно этой статистикѣ въ голландскiя гавани значительныя количества зерна (въ 1901 году — 80<sup>1</sup>/<sub>3</sub> миллиона пуд., въ 1900 году 59<sup>2</sup>/<sub>3</sub> миллионовъ пуд.) въ подавляющемъ большинствѣ случаевъ предназначались для промышленной западной Германiи, а потому и были приняты въ расчетъ германской официальной статистикой при оцѣнкѣ размѣровъ ввоза зерна изъ Россiи\*). Выше при разсмотрѣнiи русско-германскихъ торговыхъ сношенiй мы пользовались германскими статистическими данными, а потому нами были приняты въ расчетъ и тѣ грузы хлѣба, которые по русской статистикѣ предназначались для Голландiи.

Урожай хлѣбовъ въ 72 губернiяхъ и областяхъ Россiйской Имперiи (со включенiемъ Сибири и Средней Азiи)

\*) Въ пользу этого взгляда говоритъ слѣдующее: По русскимъ статистическимъ даннымъ экспортъ русскаго зерна въ Германiю равнялся въ 1901 году лишь 63 миллионамъ пуд., тогда какъ германская статистика исчисляетъ ввозъ изъ Россiи въ томъ же году въ 131<sup>1</sup>/<sub>3</sub> миллионовъ пуд., т. е. на 68<sup>1</sup>/<sub>3</sub> миллионовъ пуд. выше противъ русскихъ данныхъ. Недостающее число пудовъ, слѣдовательно направляется въ Германiю черезъ голландскiе порты. Вычтя изъ 80<sup>1</sup>/<sub>3</sub> миллионовъ пуд., предназначенныхъ согласно даннымъ Департамента Таможенныхъ сборовъ для голландскихъ гаваней, 68<sup>1</sup>/<sub>3</sub> миллионовъ пуд., продолжающихъ свой путь въ Германiю, мы получимъ 12 миллионовъ пуд. — цифру ввоза Голландiи,

выпаль по даннымъ, опубликованнымъ Центральнымъ Статистическимъ Комитетомъ слѣдующимъ образомъ :

|                         | 1901          | 1900              | 1899          | 1898          |
|-------------------------|---------------|-------------------|---------------|---------------|
|                         |               | В ъ п у д а х ъ . |               |               |
| Озимая рожь . . . . .   | 1,152,412,400 | 1,407,321,900     | 1,383,709,000 | 1.118,040,000 |
| Яровая " . . . . .      | 18,249,900    | 19,526,200        | 29,957,000    | 25,599,000    |
| Ржи всего . . . . .     | 1,170,662,300 | 1,426,848,100     | 1,413,666,000 | 1,143,639,000 |
| Озим. пшеница . . . . . | 306,610,200   | 224,294,800       | 270,753,000   | 256,164,000   |
| Яровая " . . . . .      | 404,131,500   | 478,493,100       | 483,792,000   | 506,926,000   |
| Пшеницы всего . . . . . | 710,741,700   | 702,787,900       | 754,545,000   | 763,090,000   |
| Овесь . . . . .         | 553,021,100   | 756,471,600       | 881,954,000   | 609,232,000   |
| Ячмень . . . . .        | 318,890,100   | 314,987,400       | 301,600,000   | 407,951,000   |
| Полба . . . . .         | 7,250,900     | 15,634,700        | 18,349,000    | 6,168,000     |
| Гречиха . . . . .       | 47,904,000    | 54,805,700        | 70,857,000    | 58,419,000    |
| Пшено . . . . .         | 101,654,200   | 113,395,400       | 138,867,000   | 130,727,000   |
| Мансъ . . . . .         | 106,068,500   | 53,121,500        | 47,936,000    | 74,306,000    |
| Горохъ . . . . .        | 29,759,300    | 43,343,100        | 45,544,000    | 42,156,000    |
| Всего . . . . .         | 3,045,952,100 | 3,481,395,400     | 3,673,318,000 | 3,235,688,000 |

Въ истекшемъ году площадь засѣва хлѣбовъ занимала 79,661,964 десятины, изъ которыхъ подъ озимыми хлѣбами было 31,798,656 десятинь или 39,9% и подъ яровыми 47,863,308 десятинь или 60,1%. Сравнительно съ 1900 годомъ площадь засѣва увеличилась на 1,313,925 десятинь или 1,7%, при чемъ приростъ относится преимущественно къ яровымъ хлѣбамъ (1,073,975 десятинь). Сборъ на всемъ пространствѣ Имперіи составлялъ въ 1901 году 3,045,952,100 пуд., изъ которыхъ на озимые хлѣба приходится 1,459,023,600 пуд. и на яровые 1,586,929,500 пуд. Такимъ образомъ въ отчетномъ году было собрано на 435,443,300 пуд. меньше, чѣмъ въ 1900 году, который въ свою очередь уступаетъ 1899 г. на 191,922,000 пуд. Убыль истекшаго года по сравненію съ жатвой 1900 года выражается въ 12,5% и сравнительно со среднимъ сборомъ въ пятилѣтіе 1896/1900 — въ 7 3/10%; столь неудовлетворительные результаты жатвы должны быть приписаны недороду яровыхъ хлѣбовъ. Жатву 1901 года нельзя отнести къ разряду вполне удовлетворительныхъ. Въ качественномъ отношеніи мало отличаясь отъ урожая предшествовавшихъ лѣтъ, сборъ отчетнаго года только для нѣкоторыхъ видовъ зерна (озимой пшеницы, ячменя) превзошелъ жатву 1900 года.

По отдѣльнымъ земледѣльческимъ районамъ Имперіи результаты послѣдней жатвы (сравнительно съ пятилѣтіемъ 1896—1900) представляются въ слѣдующемъ видѣ: выше средняго — въ югозападныхъ и повороссійскихъ губерніяхъ, на Сѣверномъ Кавказѣ и на крайнемъ сѣверѣ; средніе — въ губерніяхъ Олонецкой, Новгородской, С.-Петербургской и Псковской, а также въ губерніяхъ бѣлорусскихъ, Малороссіи и Литвы, въ остальныхъ частяхъ Имперіи урожай выпаль ниже средняго, въ особенности пострадали Сибирь (47,7% средняго

сбора), губерніи нижеволжскія (58,5<sup>0</sup>/о), пріуральскія (64,1<sup>0</sup>/о) и губерніи по среднему теченію Волги (69,5<sup>0</sup>/о).

Сооставивъ цифры 1901 года съ соотвѣтственными данными за 1900 годъ, мы констатируемъ минусъ — въ 256 милліоновъ пуд. для урожая ржи, въ 203 милліона пуд. для овса и въ 14 милліоновъ пуд. для гороха, тогда какъ въ сборѣ пшеницы получится плюсъ въ 8 милліонъ пуд., гороха — въ 4 милліона пуд. и маиса — въ 53 милліона пуд.

По вычетѣ необходимаго для посѣва количества зерна въ 72 губерніяхъ и областяхъ Россійской Имперіи получится остатокъ, равняющійся 2,360,579,900 пуд., т. е, 19,21 пуд. на каждую единицу населенія противъ 23,21 пуд. 1900 года и 25,41 пуд. 1899 года.

Количество собранной соломы простирается въ 1901 году до 4,176,745,900 пуд., въ томъ числѣ 2,127,816,000 пуд. отъ озимыхъ хлѣбовъ и 2,048,922,900 пуд. яровыхъ.

Въ общую массу сбора хлѣбовъ отдѣльные виды зерна входятъ въ слѣдующемъ процентѣ:

|                   | 1901                  | 1900                  | 1899                 | 1898                 |
|-------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|
| Рожь . . . . .    | 38,43 <sup>0</sup> /о | 40,98 <sup>0</sup> /о | 38,5 <sup>0</sup> /о | 35,3 <sup>0</sup> /о |
| Пшеница . . . . . | 23,33 <sup>0</sup> /о | 20,18 <sup>0</sup> /о | 20,5 <sup>0</sup> /о | 23,5 <sup>0</sup> /о |
| Овесъ . . . . .   | 18,16 <sup>0</sup> /о | 21,73 <sup>0</sup> /о | 24,0 <sup>0</sup> /о | 18,8 <sup>0</sup> /о |
| Ячмень . . . . .  | 10,47 <sup>0</sup> /о | 9,05 <sup>0</sup> /о  | 8,2 <sup>0</sup> /о  | 12,6 <sup>0</sup> /о |
| Прочіе виды зерна | 9,61 <sup>0</sup> /о  | 8,06 <sup>0</sup> /о  | 8,8 <sup>0</sup> /о  | 9,8 <sup>0</sup> /о  |

Урожай пшеницы въ истекшемъ году выпалъ удовлетворительно почти во всѣхъ странахъ земного шара; значительный недочетъ отмѣтила у себя одна Германія. Остъ-Индія, пережившая въ 1900 году чувствительный недородъ, а также Австралія собрали обильную жатву. Урожай въ Аргентинской республикѣ былъ нѣсколько слабѣе, чѣмъ въ предшествовавшемъ году, и выразился въ 93 милліонахъ пуд. противъ 112 милліоновъ пуд. 1900 года, 182 милліоновъ пуд. 1899 года и 168 милліоновъ пуд. 1898 года. Такимъ образомъ недочетъ отчетнаго года по сравненію съ результатами 1900 года выразился въ 19 милліонахъ пуд.

Сѣвероамериканскіе Соединенные Штаты, стоящіе во главѣ всѣхъ странъ міра, воздѣлывающихъ пшеницу, по собраннымъ по настоящее время свѣдѣніямъ, отмѣтили у себя въ 1901 году урожай, превосходящій по своимъ размѣрамъ сборъ предшествовавшаго года на 238 милліоновъ пуд. Жатва въ этой странѣ достигла 1,218,000,000 пуд. противъ 980,000,000 пуд. 1900 года, 1,008,000,000 пуд. 1899 года и 1,218,000,000 пуд. 1898 года. Благодаря благопріятно выпавшему урожаю, торговля пшеницей хотя и приняла въ Соединенныхъ Штатахъ необыкновенные размѣры, тѣмъ не менѣе не могла покрыть недочетъ, обусловленный недородомъ овса и въ особенности маиса. Послѣдняго было собрано на 1,444,000,000 пуд. меньше, чѣмъ въ 1900 году (въ

1901 году — 2,240,000,000 пуд. противъ 3,684,000,000 пуд. 1900 года. 3,637,000,000 пуд. 1899 года и 3,367,000,000 пуд. 1898 года). Разница въ результатахъ сбора овса послѣднихъ двухъ лѣтъ опредѣляется 163 милліонами пуд. (въ 1901 году 697 милліоновъ пуд., въ 1900 году 860 милліоновъ пуд. въ 1899 году 846 милліоновъ пуд. и въ 1898 году 777 милліоновъ пуд.) Далекое обилье была жатва овса также и во Франціи, Англии и Россіи. Что же касается урожая ячменя въ Соединенныхъ Штатахъ, то результаты отчетнаго года оставили за собой сборъ 1900 года; перевѣсъ выражается въ 30 милліонахъ пуд. (въ 1901 году: 118 милліоновъ пуд. противъ 88 милліоновъ пуд. 1900 года, 110 милліоновъ 1899 года и 84 милліоновъ 1898 года). Значительный недородъ ячменя имѣлъ мѣсто въ Великобритани. Ржи было собрано въ Сѣверной Америкѣ нѣсколько больше, чѣмъ въ 1900 году (на  $3\frac{1}{3}$  милліона пуд.); жатва 1901 года дала 44 милліона пуд. тогда какъ въ 1900 и 1899 году было собрано по  $40\frac{1}{2}$  милліоновъ пуд. Значительный частичный недородъ ржи имѣлъ мѣсто у насъ въ Россіи.

Англійскій спеціальнй органъ „Beerbohms Corn Trade List“ даетъ нижеслѣдующую таблицу, иллюстрирующую результаты міроваго урожая пшеницы. На основаніи новѣйшихъ отчетовъ о положеніи жатвы мы внесли въ эту таблицу нѣкоторыя поправки, но и въ этомъ видѣ она не является вполне свободной отъ погрѣшностей, такъ какъ входящія въ нее данныя основаны зачастую на приблизительномъ подсчетѣ.

Сборъ пшеницы представляется въ слѣдующемъ видѣ (квартеры выражены въ 1000 пудовъ):

|                 | 1901    | 1900    | 1899    | 1898    |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|
| Австрія . . .   | 74,200  | 71,400  | 86,800  | 81,200  |
| Венгрія . . .   | 238,000 | 253,400 | 262,500 | 210,000 |
| Бельгія . . .   | 21,000  | 21,000  | 21,000  | 24,500  |
| Болгарія . . .  | 52,500  | 49,000  | 49,000  | 70,000  |
| Данія . . . .   | 3,500   | 4,550   | 7,000   | 7,000   |
| Франція . . .   | 518,000 | 542,500 | 640,500 | 637,000 |
| Германія . . .  | 168,000 | 273,000 | 275,800 | 263,200 |
| Греція . . . .  | 9,100   | 10,500  | 10,500  | 10,500  |
| Голландія . . . | 9,100   | 7,000   | 9,100   | 8,400   |
| Италія . . . .  | 217,000 | 203,000 | 234,500 | 231,000 |
| Португалія . .  | 9,800   | 7,000   | 7,000   | 10,500  |
| Румынія . . .   | 112,000 | 94,500  | 45,500  | 98,000  |
| Россія . . . .  | 627,000 | 633,000 | 678,000 | 679,000 |
| Кавказъ . . .   | 84,000  | 70,000  | 77,000  | 84,000  |
| Сербія . . . .  | 17,500  | 14,000  | 23,100  | 21,000  |
| Испанія . . .   | 189,000 | 178,500 | 171,500 | 210,000 |

|                        | 1901             | 1900             | 1899             | 1898             |
|------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Швеція . . .           | 5,600            | 7,000            | 7,000            | 7,700            |
| Швейцарія . .          | 6,300            | 7,000            | 7,000            | 7,000            |
| Турція, евр. . .       | 70,000           | 56,000           | 42,000           | 49,000           |
| Англія . . .           | 94,500           | 95,200           | 115,500          | 140,000          |
| <b>Европа . . .</b>    | <b>2,526,100</b> | <b>2,597,550</b> | <b>2,770,300</b> | <b>2,849,000</b> |
| Алжиръ . . .           | 45,500           | 42,000           | 35,000           | 49,000           |
| Тунисъ . . .           | 10,500           | 17,500           | 14,000           | 10,500           |
| Аргент. респуб. .      | 93,000           | 112,000          | 182,000          | 168,000          |
| Австралія . . .        | 84,000           | 101,500          | 77,000           | 94,500           |
| Малая Азія . .         | 70,000           | 70,000           | 70,000           | 84,000           |
| Канада . . .           | 140,000          | 84,000           | 112,000          | 112,000          |
| Калск. колон. .        | 3,500            | 7,000            | 7,000            | 7,700            |
| Чили . . .             | 15,400           | 14,000           | 21,000           | 28,000           |
| Египетъ . . .          | 16,800           | 15,400           | 17,500           | 17,500           |
| Индія . . .            | 420,000          | 322,000          | 413,000          | 434,000          |
| Персія . . .           | 28,000           | 42,000           | 35,000           | 35,000           |
| Сирія . . .            | 28,000           | 28,000           | 21,000           | 21,000           |
| Соед. Штаты. .         | 1,218,000        | 980,000          | 1,008,000        | 1,218,000        |
| Уругвай . . .          | 14,000           | 14,000           | 12,600           | 21,000           |
| Мексико . . .          | 24,500           | 21,000           | 21,000           | 21,000           |
| <b>Во виѣвропейск.</b> |                  |                  |                  |                  |
| страпахъ . .           | 2,211,200        | 1,870,400        | 2,046,100        | 2,321,200        |
| <b>Міровой урожай</b>  | <b>4,737,300</b> | <b>4,467,950</b> | <b>4,816,400</b> | <b>5,170,200</b> |

Изъ приведенной таблицы вытекаетъ, что сборъ пшеницы въ истекшемъ году превышаетъ жатву 1900 года на 270 миллионъ пуд., уступая сбору 1899 и 1898 годовъ на 79 и 433 миллиона пуд.

Экспортъ льна изъ портовъ Балтійскаго моря и Архангельска обнималъ слѣдующія количества (въ пудахъ):

|        | изъ<br>Риги | изъ<br>Либавы | изъ Ревеля<br>и Балтійск. Порга |
|--------|-------------|---------------|---------------------------------|
| 1888 : | 2,467,712   | 1,198,191     | 1,507,585                       |
| 1889 : | 2,665,192   | 1,587,100     | 989,247                         |
| 1890 : | 3,919,253   | 677,521       | 1,034,106                       |
| 1891 : | 2,699,727   | 1,227,768     | 1,212,966                       |
| 1892 : | 2,924,140   | 1,708,869     | 1,084,002                       |
| 1893 : | 3,738,256   | 1,121,178     | 1,035,361                       |
| 1894 : | 2,757,606   | 630,727       | 1,250,902                       |
| 1895 : | 4,711,488   | 935,603       | 1,615,739                       |
| 1896 : | 4,516,915   | 970,285       | 1,855,506                       |
| 1897 : | 3,401,170   | 918,862       | 2,532,009                       |
| 1898 : | 5,295,178   | 385,896       | 1,889,758                       |

|        | изъ<br>Риги | изъ<br>Либавы | изъ<br>Ревеля<br>и Балтійск. Порта |
|--------|-------------|---------------|------------------------------------|
| 1899 : | 6,262,330   | 739,395       | 1,554,566                          |
| 1900 : | 2,822,389   | 2,242,002     | 1,290,632                          |
| 1901 : | 2,820,397   | 1,204,080     | 819,118                            |

|        | изъ<br>Пернова | изъ<br>С.-Петербурга | изъ<br>Архангельска |
|--------|----------------|----------------------|---------------------|
| 1888 : | 871,320        | 853,484              | 97,905              |
| 1889 : | 922,014        | 715,052              | 168,578             |
| 1890 : | 1,032,615      | 863,470              | 104,733             |
| 1891 : | 760,945        | 1,063,748            | 121,719             |
| 1892 : | 934,904        | 1,231,659            | 134,952             |
| 1893 : | 759,525        | 1,312,122            | 106,324             |
| 1894 : | 776,280        | 842,208              | 103,747             |
| 1895 : | 866,950        | 1,043,737            | 132,295             |
| 1896 : | 910,827        | 881,949              | 123,306             |
| 1897 : | 993,077        | 848,697              | 125,305             |
| 1898 : | 1,048,229      | 821,675              | 115,976             |
| 1899 : | 925,924        | 833,939              | 86,748              |
| 1900 : | 635,344        | 466,142              | 57,000              |
| 1901 : | 519,644        | 161,000              | 37,000              |

Непосредственный экспортъ Риги держался въ отчетномъ году на высотѣ 1900 года, тогда какъ въ прочихъ приведенныхъ выше портахъ размѣры вывоза сократились сравнительно съ предшествовавшимъ годомъ: въ Либавѣ на 1 миллионъ пуд., въ Ревелѣ на 450,000 слишкомъ пуд., въ Перновѣ болѣе чѣмъ на 100,000 пуд., въ С.-Петербургѣ приблизительно на 300,000 пуд. и въ Архангельскѣ на 20,000 пуд. Черезъ Либаву проходитъ въ большинствѣ случаевъ товаръ рижскихъ фирмъ въ качествѣ транзитныхъ грузовъ, а такъ какъ въ истекшемъ году въ этомъ портѣ замѣчалось сильное пониженіе во ввозѣ льна, то отсюда слѣдуетъ, что рижская торговля льномъ, не смотря на то, что цифра непосредственнаго отпуска 1900 года и не разнится отъ размѣровъ прошлогодняго отпуска, все же понесла уронъ. Равнымъ образомъ и С.-Петербургъ, экспортныя фирмы котораго во время перерыва навигаціи направляютъ свои товары за границу черезъ Ревель, экспортировалъ ленъ въ гораздо меньшихъ количествахъ, такъ какъ не только непосредственный вывозъ столицы, но и отпускъ черезъ Ревель пострадали въ немалой степени. Эта убыль находитъ объясненіе въ скудости жатвъ послѣднихъ лѣтъ.

Въ ряду портовъ, ведущихъ торговлю льномъ, Рига занимаетъ, какъ и раньше, первое мѣсто, на второмъ мѣстѣ стоитъ Либава, тогда какъ раньше это мѣсто принадлежало Ревелю, стоящему нынѣ на третьемъ мѣстѣ; далѣе слѣдуютъ Перновъ (прежде С.-Петербургъ), С.-Петербургъ и, наконецъ, Архангельскъ.

На долю портовъ Балтійскаго побережья изъ общей массы русскаго вывоза, составлявшаго въ 1900 году  $10\frac{1}{2}$  миллионѣвъ пуд. и въ 1901 году почти  $8\frac{1}{2}$  миллионѣвъ пуд., приходится въ 1900 году около  $7\frac{1}{2}$  миллионѣвъ пуд. или 70,8% и въ 1901 —  $5\frac{1}{2}$  миллионѣвъ пуд. или 65,5%.

Участіе отдѣльныхъ портовъ въ общерусскомъ экспортѣ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

|                 | 1900   | 1901   |
|-----------------|--------|--------|
| Рига . . . .    | 26,9 % | 33,4 % |
| Либава . . . .  | 21,3 % | 14,3 % |
| Ревель . . . .  | 12,3 % | 9,7 %  |
| Перновъ . . . . | 6,1 %  | 6,2 %  |
| С.-Петербургъ . | 4,2 %  | 1,9 %  |
|                 | 70,8 % | 65,5 % |

Главными странами сбыта для нашего льна являются Великобританія и Ирландія, а также Франція и Бельгія. Вывозимый изъ Пернова ленъ направляется въ подавляющемъ большинствѣ случаевъ ( $\frac{4}{5}$ ) также въ Великобританію; ленъ, экспортируемый изъ С.-Петербурга и Ревеля, находитъ сбытъ во Франціи; Великобританія и Бельгія въ торговлѣ послѣднихъ двухъ портовъ не играютъ столь существенной роли.

Наибольше крупныя грузы льняныхъ оческовъ проходятъ черезъ С.-Петербургъ, отпускъ котораго составлялъ: въ 1901 году — 310,000 пуд., въ 1900 г. — 391,000 пуд., въ 1899 г. — 426,627 пуд., въ 1898 г. — 401,221 пуд., въ 1897 г. — 558,125 пуд. и въ 1896 г. — 436,044 пуд. Изъ Риги было вывезено: въ 1901 году — 294,969 пуд., въ 1900 г. — 182,003 пуд., въ 1899 г. — 489,683 пуд., въ 1898 г. — 218,111 пуд., въ 1897 г. — 164,597 пуд. и въ 1896 г. — 179,573 пуд. Черезъ Либаву прошло: въ 1901 году — 223,000 пуд. противъ 258,000 пуд. 1900 года. Экспортъ изъ Ревеля оческовъ и кудели выразился въ слѣдующихъ количествахъ: въ 1901 г. — 208,442 пуд., въ 1900 г. — 173,905 пуд., въ 1899 г. — 201,656 пуд., въ 1898 г. — 167,396 пуд., въ 1897 г. — 134,770 пуд. и въ 1896 г. — 110,622 пуд. Вывозъ Пернова составлялъ: въ 1901 г. — 64,212 пуд., въ 1900 г. — 84,698 пуд., въ 1899 г. — 105,476 пуд., въ 1898 г. — 115,967 пуд., въ 1897 г. — 100,231 пуд. и въ 1896 г. — 92,283 пуд. Нанонецъ, отпускъ Архангельска достигалъ: въ 1901 году — 80,000 пуд., въ 1900 г. — 93,000 пуд., въ 1899 г. — 128,471 пуд., въ 1898 г. — 135,635 пуд. и въ 1897 г. — 135,682 пуд.

Черезъ всѣ порты Балтійскаго моря въ оба послѣдніе года въ общей сложности прошло по 1,100,000 пуд. при общерусскомъ вывозѣ приблизительно въ 2 миллиона пуд. ежегодно.

Процентное участие отдѣльныхъ портовъ въ отпускѣ изъ Россіи оческовъ иллюстрируется слѣдующей таблицей:

|                 | 1900   | 1901   |
|-----------------|--------|--------|
| Рига . . . .    | 9,3 %  | 15,0 % |
| Либавъ . . .    | 13,1 % | 11,3 % |
| Ревель . . .    | 8,8 %  | 10,6 % |
| Перновъ . . .   | 4,3 %  | 3,2 %  |
| С.-Петербургъ . | 19,9 % | 15,7 % |
|                 | 55,4 % | 55,8 % |

Изъ приведенной таблицы явствуетъ, что С.-Петербургъ въ данной вывозной отрасли занимаетъ первое мѣсто, второе мѣсто принадлежитъ Ригѣ, на третьемъ мѣстѣ стоитъ Либавъ, за которой слѣдуетъ Ревель и занимающій послѣднее мѣсто Перновъ.

Все остальное количество оческовъ направляется на Западъ черезъ сухопутную границу, преимущественно черезъ Вержболово и Граево. Черезъ названные пограничные пункты транспортировано въ 1900 году 467,000 пуд. и въ 1901 году 444,000 пуд. или 23,8% и 22,5% всего вывезеннаго изъ Россіи количества льняной пакли.

Льняная пакля, отправляемая за границу черезъ порты Балтійскаго моря, сбывается главнымъ образомъ на рынкахъ Великобританіи, Франціи и Бельгіи. Грузы, идущіе черезъ сухопутную границу, отчасти находятъ потребленіе въ Германіи, отчасти черезъ германскіе порты направляются на болѣе отдаленные рынки.

Въ началѣ отчетнаго года настроеніе льнянаго рынка крѣпло изо дня въ день, и небольшія партіи подвозимаго льна находили немедленно сбытъ по непрерывно возрастающимъ цѣнамъ. Вялость подвоза обуславливалась тѣмъ обстоятельствомъ, что значительная часть выпавшей не особенно обильно жатвы въ районѣ моченца была къ этому времени распродана, и на мѣстѣ оставалось менѣ половины сбора. Такъ какъ за границей неохотно удовлетворяли все болѣе и болѣе возрастающія требованія, то число сдѣлокъ не выходило изъ ограниченныхъ предѣловъ. Въ февралѣ за границей замѣчался временный сильный подъемъ настроенія; впрочемъ, вскорѣ наступила реакція, но цѣны не падали, такъ какъ въ распоряженіи экспортеровъ находились самыя незначительныя количества свободнаго товара; въ особенности были истощены запасы льна высшаго качества, а именно „Livonia“ и „Noi“. Сбытъ въ слѣдующіе мѣсяцы носилъ крайне вялый характеръ; заграничныя прядильщики ограничились исключительно потребленіемъ имѣвшихся у нихъ запасовъ и лишь для пополненія сортиментовъ покупали небольшія партіи, уплачивая при этомъ требуемую цѣну. Такъ какъ закупки за границей совершались въ небольшихъ размѣрахъ, то въ скоромъ времени не заставилъ себя ждать недостатокъ въ сыромъ матеріалѣ; и французскіе прядильщики рѣшили ограничить производство до середины сентября.

Къ подобной же мѣрѣ прибѣгли прядильщики почти всѣхъ западно-европейскихъ государствъ. Сокращеніе производства было обусловлено также невыгодностью конъюнктуръ на рынкѣ пряжи. Въ виду неподатливости русскихъ продавцевъ производство пряжи съ прогрессивнымъ паденіемъ цѣнъ на этотъ продуктъ не представлялось выгоднымъ. Въ іюнѣ сезонъ можно было считать законченнымъ, такъ какъ изъ-за границы спроса почти не было, и только изрѣдка имѣли мѣсто единичныя сдѣлки. Извѣстія о видахъ на урожай были неблагоприятны; въ районахъ тяготеющихъ къ Ригѣ, раздавались жалобы на засуху; въ нѣкоторыхъ округахъ, культивирующихъ ленъ сорта „Hof“, (въ особенности въ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ Лифляндскому взморью) недочетъ въ сборѣ льна достигалъ значительныхъ размѣровъ. Вслѣдствіе этого за незначительные остатки товара, находившагося еще на лицо, требовали высокую цѣну, которая удовлетворялась лишь съ трудомъ, такъ какъ и экспортеры и прядильщики въ ожиданіи новаго сбора придерживались выжидательной тактики. Тѣмъ не менѣе цѣны стали исподоволь падать.

Спокойствіе рынка не нарушилось и тогда, когда въ концѣ октября прибыли грузы свѣжаго товара. Потребители за границей предлагали очень низкую цѣну, согласиться на которую экспортныя фирмы не могли тѣмъ болѣе, что съ каждымъ днемъ все болѣе сказывалось твердое настроеніе русскихъ льнопромышленниковъ. Положеніе рынка упрочилось лишь къ концу ноября, когда русскіе фабриканты, а за ними и заграничныя прядильщики приступили къ крупнымъ закупкамъ льна-сланца. Незначительное усиленіе спроса изъ-за границы коснулось въ это время и льна моченца, появившагося на рынкѣ гораздо позже сланца. По временамъ уже требовали присылки пробъ, тогда какъ въ періодъ, предшествовавшій этому настроенію, заграничныя покупатели относились къ закупкамъ отрицательно. Вслѣдствіе этого начавшееся паденіе цѣнъ на ленъ-моченецъ приостановилось и уровень цѣнъ приобрѣлъ устойчивость.

Въ началѣ декабря нашъ рынокъ представлялъ еще болѣе отрадную картину: всѣ были охвачены интересомъ къ дѣлу, изъ-за границы ежедневно поступали заказы на небольшія пробныя партіи моченца. Болѣе крупныя порученія могли бы быть исполнены съ большими трудностями, такъ какъ подвозъ этого товара былъ крайне ограниченъ; что же касается сланца, то этотъ сортъ находилъ сбытъ значительными партіями, и по повышенной цѣнѣ, а потому относящаяся къ этому времени оживленная экспортная дѣятельность коснулась главнымъ образомъ сланца.

До самаго конца года у насъ господствовало твердое настроеніе, обусловленное отсутствіемъ въ отчетномъ году обычнаго передъ праздниками усиленнаго подвоза моченца, вызываемаго недостаткомъ

денегъ у крестьянъ. Приходившія къ намъ небольшія партіи льна находили покупателей по повысившейся цѣнѣ.

Качество новой жатвы въ мѣстностяхъ лифляндскаго льна сорта „Нof“ не лучше, пожалуй, даже ниже прошлогодней жатвы, которая не можетъ быть причислена къ разряду лучшихъ. Во всякомъ случаѣ высокія марки представляютъ рѣдкость. Сборъ въ Курляндіи и Литвѣ выпалъ неудовлетворительно и въ качественномъ, и въ количественномъ отношеніи. Самые лучшіе результаты мы видимъ въ районахъ моченца, а именно въ уѣздахъ Островскомъ и Порховскомъ, гдѣ жатва была и обильнѣе, и не ниже въ качественномъ отношеніи, чѣмъ въ предшествовавшемъ году. Въ районахъ лифляндскаго сорта „Kron“ нельзя пожаловаться на качество урожая, въ количественномъ же отношеніи сборъ уступаетъ 1900 году.

Въ январѣ платили за лифляндскій „Zins“ 61 руб. До первыхъ чиселъ марта цѣны прогрессируютъ и достигаютъ къ этому времени своего кулиминаціоннаго пункта — 65 руб. Затѣмъ слѣдуетъ періодъ паденія цѣны. Лѣто протекло почти безжизненно, такъ что цѣны, собственно говоря, были номинальными, и только изрѣдка заключались сдѣлки на маленькія партіи по 61 руб. Въ октябрѣ/ноябрѣ пробы свѣжаго сбора продавались по 49—50 руб., и этотъ уровень сохранился до конца года. Курляндскій „Zins“ находилъ въ началѣ года сбытъ по 58 руб., но уже до марта котировки достигли 60—61 руб. Затѣмъ за отсутствіемъ спроса изъ-за границы въ торговую жизнь стало проникать затишье, и цѣны были только номинальными. За небольшія партіи пробнаго свѣжаго товара въ началѣ платили по 50 руб., но постепенно цѣна понизилась до 45 руб., такъ какъ качество этого льна оставляло многого желать. Волокно этого товара, вълѣдствіе засухи, не могло пріобрѣсти достаточной гибкости, а потому не представляетъ особенной цѣнности для прядильщиковъ. За сортъ XHDX въ январѣ платили 62 руб.; на такомъ уровнѣ цѣна за эту марку держалась и въ слѣдующіе мѣсяцы, послѣ чего наступило паденіе цѣны, и въ апрѣлѣ платили только 57½ руб. Лѣтомъ цѣны были номинальными. Котировки товара свѣжаго сбора достигали первоначально 46 руб., но къ концу года не превышали уже 43—44 руб. Опочецкій ленъ въ началѣ года продавали по 64 руб. За свѣжій товаръ въ началѣ платили по 48—49 руб., и постепенно цѣна возросла до 50 руб.; съ этого уровня она не сходила до конца года.

И такъ, мы видимъ, что въ началѣ года цѣны на всѣ сорта стояли значительно выше, чѣмъ въ концѣ года.

Вывозъ льна на всемъ пространствѣ Россійской имперіи по европейской, границѣ согласно даннымъ, опубликован-

нымъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ, обнималъ съ 1891 года слѣдующія количества :

|        |            |      |
|--------|------------|------|
| 1891 : | 11,332,000 | пуд. |
| 1892 : | 12,048,000 | "    |
| 1893 : | 12,266,000 | "    |
| 1894 : | 8,804,000  | "    |
| 1895 : | 13,782,000 | "    |
| 1896 : | 12,601,000 | "    |
| 1897 : | 12,449,000 | "    |
| 1898 : | 13,852,000 | "    |
| 1899 : | 13,925,000 | "    |
| 1900 : | 10,504,000 | "    |
| 1901 : | 8,435,000  | "    |

Изъ этихъ количествъ льна черезъ пограничную станцію Вержболово прошло :

|        |           |      |
|--------|-----------|------|
| 1889 : | 3,004,548 | пуд. |
| 1890 : | 2,750,227 | "    |
| 1891 : | 2,243,702 | "    |
| 1892 : | 2,244,472 | "    |
| 1893 : | 2,306,804 | "    |
| 1894 : | 1,332,282 | "    |
| 1895 : | 1,971,604 | "    |
| 1896 : | 1,546,458 | "    |
| 1897 : | 1,752,389 | "    |
| 1898 : | 1,583,999 | "    |
| 1899 : | 1,490,735 | "    |
| 1900 : | 1,324,040 | "    |
| 1901 : | 1,242,730 | "    |

Въ 1900 году подъ влияніемъ неудовлетворительныхъ результатовъ урожая вывозъ льна изъ Россіи уже замѣтно сократился (на  $3\frac{1}{2}$  милліона пуд.) по сравненію съ 1899 годомъ. Въ отчетномъ же году имѣло мѣсто дальнѣйшее паденіе этой торговой отрасли. Сравнительно съ 1900 годомъ отпускъ истекшаго года уменьшился круглымъ числомъ на 2 милліона пуд., и ни въ одномъ изъ приведенныхъ въ предпосланной таблицѣ годовъ цифра вывоза не представляетъ изъ себя столь малой величины, какъ въ 1901 году, который замѣтно отсталъ даже отъ худшаго изъ своихъ предшественниковъ (1894).

Тотъ же регрессъ, хотя и въ меньшей степени, замѣчаемъ мы и въ отпускѣ льна черезъ Вержболово, равно какъ вообще черезъ сухопутную границу. Въ частности черезъ Вержболово движеніе грузовъ испытало въ 1901 году сокращеніе въ размѣрѣ приблизительно 80,000 пуд. противъ 1900 года; отчетный годъ и здѣсь представляется наименѣе благоприятнымъ въ ряду своихъ предшественниковъ. Черезъ

Вержболово и Границу, играющія въ экспортѣ льна наиболѣе видную роль среди нашихъ пограничныхъ пунктовъ, въ общей сложности прошло въ 1900 году 2,098,000 пуд. противъ 1,893,000 пуд. 1901 года, другими словами процентное отношеніе къ общерусскому вывозу составляло въ эти года 20<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и 22,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Главные массы льна, идущаго за границу черезъ Вержболово, поступаютъ въ Кенигсбергъ, ведущій обширную льняную торговлю; грузы эти въ громадномъ большинствѣ случаевъ вывозятся изъ района, снабжающаго Ригу (въ 1901 году отправлено со станцій: Витебскъ — 202,340 пуд., Островъ — 143,990 пуд., Ржевъ — 96,940 пуд., Псковъ — 62,620 пуд., Бѣжецкъ — 42,770 пуд., Сычевка — 35,990 пуд., Поневѣжь — 49,310 пуд., Верро — 41,980 пуд., Порховъ — 37,720 пуд. и т. п.).

Отпускъ льняной пакли изъ предѣловъ нашего отечества за послѣдніе 5 лѣтъ выразился, по официальнымъ статистическимъ даннымъ, въ слѣдующемъ видѣ:

|       |           |      |
|-------|-----------|------|
| 1897: | 1,849,000 | пуд. |
| 1898: | 1,690,000 | „    |
| 1899: | 2,252,000 | „    |
| 1900: | 1,966,000 | „    |
| 1901: | 1,972,000 | „    |

Въ послѣдніе два года вывозъ держался на одинаковой высотѣ.

Теченіе торговой жизни истекшаго года въ области оборотовъ со льномъ рѣзко разграничивается на два обособленныхъ періода. Первые мѣсяцы отчетнаго періода характеризуются неуклоннымъ ростомъ цѣпъ, тогда какъ уровень послѣднихъ подъ конецъ года исподволь понижается. Первый періодъ, длившійся до наступленія лѣта, былъ обусловленъ значительнымъ недородомъ предшествовавшаго года, постигшимъ районъ воздѣлыванія льна. Цѣны вслѣдствіе этого поднялись на 30—50<sup>0</sup>/<sub>0</sub> выше нормы. Дороговизна и недостатокъ, ощущавшіеся въ матеріалѣ, поставили заграничныя прядильни въ необходимость, слѣдуя примѣру австрійскихъ прядильщиковъ въ концѣ 1900 года, ограничить повсемѣстно производство. Хотя между всѣми европейскими владѣльцами прядилень и не состоялось соглашенія въ этомъ смыслѣ, тѣмъ не менѣе каждый изъ нихъ въ отдѣльности былъ вынужденъ постепенно сократить свое производство. Французскіе представители данной промышленной отрасли больше другихъ не поступались размѣрами производства; но и они въ засѣданіи синдиката отъ 3 апрѣля н. ст. постановили сократить производство на одну шестую или же приостанавливать работы на одинъ день въ недѣлю. Не смотря на всѣ эти мѣропріятія, цѣны па лень не только упорно держались на своемъ прежнемъ высокомъ уровнѣ, но даже вскорѣ послѣ опубликованія вышеприведеннаго постановленія синдиката нѣсколько повысились. Изъ этого явствуется, насколько ощутителенъ

былъ недостатокъ въ сырѣ. Въ началѣ второго полугодія въ ожиданіи обильной жатвы цѣны пачали колебаться, чему способствовало еще то обстоятельство, что отовсюду изъ районовъ, культивирующихъ ленъ, приходили извѣстія о расширеніи площади засѣва. Приростъ площади, находящейся подо льномъ, достигалъ въ Центральной и Восточной Россіи 30<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; въ западной части Россіи расширеніе не превышало 5—15<sup>0</sup>/<sub>0</sub> сравнительно съ предшествовавшимъ годомъ. Состояніе погоды не было благопріятно для льна; сборъ сланца въ общемъ выпалъ въ Россіи безукоризненно, что же касается жатвы моченца, то послѣднюю далеко нельзя причислить къ числу блестящихъ; сравнительно съ 1900 годомъ урожай далъ плюсъ въ 25—30<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Цѣны не могли держаться на той высотѣ, на какой онѣ стояли весной и еще до появленія на рынкѣ новосборнаго льна постепенно упали въ теченіе трехъ мѣсяцевъ на 25<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Вслѣдствіе ошибочной оцѣнки перевѣса жатвы 1901 года надъ сборомъ предшествовавшаго года, а также въ виду неосновательныхъ, какъ вполнѣ выяснилось, опасеній преобладанія предложенія надъ спросомъ на сырѣ, многіе заграничные импортеры успѣли распродать крупныя партіи льна. Этотъ шагъ со стороны владѣльцевъ товара не замедлил отразиться на спросѣ. Прядильщики въ началѣ отклоняли сдѣлки на короткіе сроки и заключали контракты только на декабрь/январь. Это настроеніе передалось внутреннимъ рынкамъ Имперіи; экспортныя фирмы ограничились задатки предоставляемые ими своимъ агентамъ для закупки льна, и агенты стали производить закупки осмотрительнаго чѣмъ въ началѣ сезона.

Къ концу года настроеніе однако снова упрочилось, отчасти вслѣдствіе оживленія мануфактурнаго рынка, обусловленнаго заказами для казенныхъ поставокъ, а также для экспорта въ Америку, Австралію и Китай, отчасти по причинѣ замѣтнаго ослабленія въ предложеніи сырого матеріала. Послѣдній факторъ вполнѣ понятенъ, если принять въ расчетъ, что сборъ 1901 года, не смотря на преобладаніе надъ урожаемъ 1900 года, далъ результаты не выше среднихъ, а потому и предложеніе не могло выходить изъ обычныхъ границъ; о покрытіи же чувствительныхъ недочетовъ сбора 1900 года изъ запасовъ 1901 года не могло быть и рѣчи. Твердое настроеніе рынка повело къ тому, что французскіе владѣльцы прядильнень, не смотря на состоявшееся уже весной 1901 года сокращеніе производства, въ общемъ собраніи синдиката, состоявшемся осенью, снова постановили ограничить размѣры производства до 1 января н. ст. еще на одну шестую; такимъ образомъ большинство прядильщиковъ сократило въ общемъ работу на  $\frac{1}{3}$ . Равнымъ образомъ и германскія прядильни согласились 26 (13) ноября ограничить производство въ теченіе трехъ мѣсяцевъ на одну шестую. Эти мѣропріятія заграничныхъ фабрикаптовъ находятся въ связи съ образомъ дѣйствій нашихъ мануфактуръ,

которыя съ самаго начала сезона стали бойко скупать слапецъ (особенно средняго сорта), чѣмъ и вызывали неоднократно на нашихъ рынкахъ повышение цѣнъ. Вслѣдствіе этого цѣны на ленъ, несомнѣнно, стали устойчивѣе и падали не такъ быстро, какъ не безъ основанія можно было предполагать въ началѣ. Годъ былъ заключенъ при твердыхъ цѣнахъ, въ ожиданіи усиленнаго сбыта сырого матеріала, чему благоприятствовало оживленіе мануфактурнаго рынка и незначительность запасовъ льна, находившихся на рукахъ у крестьянъ.

Вывозъ пеньки изъ Риги представляется въ слѣдующемъ видѣ:

|             |           |      |
|-------------|-----------|------|
| 1866—1870 : | 1,207,433 | пуд. |
| 1871—1875 : | 1,230,848 | "    |
| 1876—1880 : | 1,260,678 | "    |
| 1881—1885 : | 1,335,613 | "    |
| 1886 :      | 858,281   | "    |
| 1887 :      | 1,076,461 | "    |
| 1888 :      | 699,407   | "    |
| 1889 :      | 698,969   | "    |
| 1890 :      | 590,969   | "    |
| 1886—1890 : | 784,817   | "    |
| 1891 :      | 577,273   | "    |
| 1892 :      | 388,650   | "    |
| 1893 :      | 450,865   | "    |
| 1894 :      | 410,929   | "    |
| 1895 :      | 478,554   | "    |
| 1891—1895 : | 461,254   | "    |
| 1896 :      | 434,156   | "    |
| 1897 :      | 310,210   | "    |
| 1898 :      | 440,935   | "    |
| 1899 :      | 489,892   | "    |
| 1900 :      | 387,763   | "    |
| 1896—1900 : | 412,591   | "    |
| 1901 :      | 569,085   | "    |

Экспортъ отчетнаго года представляетъ самую крупную цифру съ 1892 года, но уступаетъ прочимъ своимъ предшественникамъ (съ 1866 года до 1891) въ большинствѣ случаевъ весьма значительно. Сравнительно съ 1900 годомъ приростъ истекшаго года достигаетъ круглымъ числомъ 180,000 пуд.

Отпускъ Либавы, представляющій для насъ особый интересъ лишь постольку, поскольку черезъ этотъ портъ рижскія экспортныя фирмы направляли свой товаръ за границу во время блокады нашего порта льдомъ, составлялъ въ 1901 году — 165,962 пуд. противъ 170,249 пуд. 1900 года, 60,094 пуд. 1899 года, 64,703 пуд. 1898 года, 130,289 пуд. 1897 года, 244,766 пуд. 1896 года и 224,766 пуд.

1895 года. Въ Либавскомъ вывозѣ приходится считаться почти исключительно съ транзитнымъ товаромъ; самостоятельной торговли пенькой Либава почти не ведетъ. Въ будущемъ упомянутые грузы, по всей вѣроятности будутъ направляться за границу черезъ Виндавскій портъ. Экспортъ пеньки черезъ Ревель укладывается въ очень скромныя рамки; по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ вывозная дѣятельность Ревеля въ данной торговой отрасли выразилась въ 1901 году въ 55,000 пуд. противъ 85,242 пуд. 1900 года, 14,065 пуд. 1899 года, 12,064 пуд. 1898 года, 20,778 пуд. 1897 года, 29,550 пуд. 1896 года и 30,066 пуд. 1895 года. Еще бѣднѣе отпускъ столицы: 1901 — 23,000 пуд. противъ 18,000 пуд. 1900 года и 14,000 пуд. 1899 года.

Общій размѣръ экспорта Россійской Имперіи опредѣляется въ 1900 году въ 2,377,000 пуд., и въ 1901 году въ 2,543,000 пуд. Изъ этого количества на долю портовъ Балтійскаго моря приходится 661,000 пуд. въ первомъ и 813,000 пуд. во второмъ изъ приведенныхъ годовъ. По отдѣльнымъ приморскимъ пунктамъ Балтійскаго побережья упомянутыя количества распредѣляются въ процентномъ отношеніи къ общерусскому отпуску пеньки слѣдующимъ образомъ:

|                         | 1900 | 1901 |
|-------------------------|------|------|
|                         | %    | %    |
| Рига . . . . .          | 16,3 | 22,4 |
| Либава . . . . .        | 7,2  | 6,6  |
| Ревель . . . . .        | 3,6  | 2,1  |
| С.-Петербургъ . . . . . | 0,7  | 0,9  |
|                         | 27,8 | 32,0 |

Во главѣ своихъ сосѣдокъ стоитъ Рига, за ней слѣдуютъ Либава и Ревель, послѣднее мѣсто занимаетъ С.-Петербургъ. Участіе Балтійскихъ портовъ, вывозъ которыхъ въ 1901 году превысилъ экспортъ предшествовавшаго года на 152,000 пуд., повысилось въ отчетномъ году съ 27,8% до 32% т. е. на 4,2%.

Русскій экспортъ пеньки въ главныхъ своихъ частяхъ транспортируется черезъ сухопутную границу, которая въ 1901 году участвовала въ общерусскомъ отпускѣ 60% противъ 65,3% 1900 года.

Прошлогодня торговля пенькой характеризуется очень твердымъ настроеніемъ среди продавцовъ и высокимъ уровнемъ цѣпъ. Съ самаго начала года на русскихъ внутреннихъ рынкахъ господствовала въ высшей степени твердая тенденція, обусловленная главнымъ образомъ скудостью урожая 1900 года. Заграничные рынки, въ виду высокихъ требованій продавцевъ, держались крайне сдержанно, такъ что заключеніе сдѣлокъ носило характеръ единичныхъ явленій. Такое положеніе дѣлъ длилось первые три мѣсяца, при чемъ цѣны въ Россіи и за границей на столько разнились, что лишь въ рѣдкихъ случаяхъ достигалось соглашеніе. Нѣкоторое незначительное улучшеніе въ по-

ложени дѣлъ наступило не раньше апрѣля. Съ одной стороны заграничные покупатели охотнѣе стали предлагать болѣе высокую, чѣмъ раньше, цѣну, съ другой стороны и уровень цѣнъ на нашихъ рынкахъ нѣсколько понизился, хотя запасы зимняго товара уже не были особенно обширны. Ослабленіе настроенія объясняется тѣмъ, что виды на урожай оказывались болѣе благоприятными, чѣмъ предполагали раньше. Въ виду этого подвозная и экспортная дѣятельность приняла у насъ болѣе оживленный характеръ. Но вскорѣ настроеніе внутреннихъ русскихъ рынковъ окрѣпло, и теченіе биржевой жизни снова приняло крайне вялый характеръ, такъ какъ заграничные фабриканты, въ виду слабаго сбыта ихъ продуктовъ, дѣлали лишь самыя необходимыя закупки, платя при этомъ въ силу необходимости высокую цѣну, господствовавшую на нашихъ рынкахъ. Такъ какъ и въ послѣдующее время продавцы только въ единичныхъ случаяхъ соглашались на уступки, то дѣятельность рынка въ осенніе мѣсяцы до ноября включительно протекла въ высшей степени тихо при вяломъ настроеніи иностранныхъ рынковъ. На Свенской ярмаркѣ въ Брянскѣ въ октябрѣ, прошедшей крайне тихо, экспортными фирмами производилось очень мало закупокъ; большинство закупокъ было сдѣлано русскими фабрикантами. Въ ноябрѣ на рынкѣ появился товаръ свѣжаго сбора; качество его не оставляло желать лучшаго, и волокно было длиннѣе прошлогодняго.

До самаго конца года спросъ на русскую пеньку за границей, именно въ Великобританіи, былъ для этого времени года крайне слабъ, такъ какъ подоспѣвшая къ этому времени конкуренція манильской и итальянской пеньки давала себя чувствовать на міровомъ рынкѣ. Поэтому сдѣлокъ на экспортъ было сравнительно немного, русскіе же фабриканты, не смотря на высокій уровень цѣнъ закупали значительныя количества. Вслѣдствіе этого запасы чистой пеньки замѣтно сократились, а цѣны еще болѣе окрѣпли. Въ Ригѣ максимумъ отпуска приходится на ноябрь и декабрь, минимумъ относится къ августу, сентябрю и октябрю.

Цѣны на пеньку со стапціи Рига за истекшій годъ представляются въ слѣдующемъ видѣ: за сортъ OSFPRH 46—50 руб., за SFPRH 40—41 руб., за ESPRH 42—46 руб., за PRH 40—44 руб., за MRH 43—46 руб., за MH колебались въ предѣлахъ отъ 37 до 44 руб. и за ческу — отъ 25 до 28 руб.

Вывозъ пеньки изъ предѣловъ Россійской Имперіи съ 1891 года по официальнымъ даннымъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

|        |                |
|--------|----------------|
| 1891 : | 3,429,000 пуд. |
| 1892 : | 2,933,000 "    |
| 1893 : | 2,725,000 "    |

|             |           |      |
|-------------|-----------|------|
| 1894 :      | 2,937,000 | пуд. |
| 1895 :      | 3,374,000 | ”    |
| 1891—1895 : | 3,080,000 | ”    |
| 1896 :      | 2,980,000 | ”    |
| 1897 :      | 2,324,000 | ”    |
| 1898 :      | 2,287,000 | ”    |
| 1899 :      | 2,392,000 | ”    |
| 1900 :      | 2,377,000 | ”    |
| 1901 :      | 2,543,000 | ”    |

Въ томъ числѣ черезъ Вержболово :

|             |           |      |
|-------------|-----------|------|
| 1891 :      | 1,518,804 | пуд. |
| 1892 :      | 1,352,159 | ”    |
| 1893 :      | 942,837   | ”    |
| 1894 :      | 1,079,915 | ”    |
| 1895 :      | 999,573   | ”    |
| 1891—1895 : | 1,178,657 | ”    |
| 1896 :      | 1,001,695 | ”    |
| 1897 :      | 942,621   | ”    |
| 1898 :      | 852,600   | ”    |
| 1899 :      | 805,040   | ”    |
| 1900 :      | 833,290   | ”    |
| 1901 :      | 740,750   | ”    |

Внѣшняя торговля Россіи пенькой была въ отчетномъ году нѣсколько обширнѣе, чѣмъ въ 1900 г. Разница между этими годами составляетъ около 166,000 пуд. Вывозъ истекшаго года уступаетъ, однако, большинству приведенныхъ въ первой изъ предпосланныхъ таблицъ годовъ, въ особенности болѣе отдаленныхъ. Это объясняется отчасти истощеніемъ почвы и находящеюся въ связи съ нимъ скудостью сбора, отчасти возрастающей за послѣднее время на мировомъ рынкѣ конкуренціей Италіи и заокеанскихъ странъ. Итальянская пенька сорта „Зизаль“ и пенька манильская, будучи вполне доброкачественными и сравнительно не высокими въ цѣнѣ, прогрессивно вытѣсняють русскій товаръ съ завоеванныхъ имъ областей сбыта. Возрастающее потребленіе джута, наряду съ расиространеніемъ проволочныхъ канатовъ взамѣнъ пеньковыхъ, также наносятъ сильный ударъ развитію этой торговой отрасли.

Количество пеньки, транспортированной черезъ Вержболово преимущественно въ Кенигсбергъ, уменьшилось въ отчетномъ году приблизительно на 100,000 пуд. Черезъ важнѣйшіе пограничные пункты Вержболово и Граево прошло въ 1900 году 1,553,000 пуд. и въ 1901 г. — 1,527,000 пуд.; въ общей массѣ вывоза Россійской Имперіи названные пограничные пункты участвовали въ два послѣднихъ года 65,3% и 60%. Грузы пеньки, направлявшіеся за границу черезъ Вержболово, имѣють станціями отправленія: Новозыбковъ —

101,560 пуд., Унечу — 46,140 пуд., Карачевъ — 68,850 пуд., Почепъ — 37,210 пуд., Тереховку — 46,970 пуд., Рыльскъ — 33,390 пуд., Орель — 29,890 пуд., Курскъ — 28,450 пуд. и т. д.

Русскій отпускъ пеньковой пакли иллюстрируется нижеслѣдующей таблицей:

|        |         |      |
|--------|---------|------|
| 1897 : | 655,000 | пуд. |
| 1898 : | 728,000 | ”    |
| 1899 : | 595,000 | ”    |
| 1900 : | 656,000 | ”    |
| 1901 : | 642,000 | ”    |

Колебанія, какъ видно изъ этого сопоставленія цифръ, незначительны. Изъ всего числа пудовъ, вывезеннаго изъ предѣловъ Россійской Имперіи въ періодъ двухъ послѣднихъ лѣтъ и составляющаго круглымъ числомъ по 650,000 пуд. въ каждый изъ упомянутыхъ годовъ, въ 1900 году прошло черезъ порты Балтійскаго моря 247,476 пуд. или 37,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, а въ 1901 г. — 112,428 пуд. или 17,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

По отдѣльнымъ приморскимъ торговымъ центрамъ процентное отношеніе распределяется слѣдующимъ образомъ:

|                         | 1900 | 1901 |
|-------------------------|------|------|
|                         | %    | %    |
| Рига . . . . .          | 8,7  | 6,1  |
| Либава . . . . .        | 5,2  | 9,4  |
| С.-Петербургъ . . . . . | 23,8 | 2,0  |

Абсолютныя цифры рижскаго вывоза слѣдующія: 1901 г. — 39,428 пуд., 1900 г. — 57,476 пуд., 1899 г. — 150,225 пуд., 1898 г. — 72,773 пуд. и 1897 г. — 32,749 пуд. Потери С.-Петербурга въ отчетномъ году очень чувствительны, отпускъ столицы понизился до 13,000 пуд. со 156,000 пуд. 1900 года и 39,000 пуд. 1899 года. Экспортная дѣятельность Либавы выразилась въ 1901 году въ 60,000 пуд. противъ 34,000 пуд. 1900 года и 31,000 пуд. 1899 года.

Пеньковая пакля, какъ и пенька, поступаетъ на заграничныя рынки въ большинствѣ случаевъ черезъ сухопутную границу.

Въ истекшемъ году черезъ Вержболово, Радзивилловъ и Волочискъ прошло 273,000 пуд. или 42,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> всего русскаго вывоза, тогда какъ въ 1900 году черезъ названные пограничныя пункты было транспортировано за границу лишь 180,000 пуд. или 27,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> общерусскаго отпуска.

Экспортъ изъ Риги выбойнаго льнянаго сѣмени представляется въ слѣдующемъ видѣ:

|             |           |      |                |
|-------------|-----------|------|----------------|
| 1866—1870 : | 1,262,356 | пуд. | средн. числомъ |
| 1871—1875 : | 1,439,113 | ”    | ”              |
| 1876—1880 : | 1,829,584 | ”    | ”              |
| 1881—1885 : | 2,020,537 | ”    | ”              |
| 1886—1890 : | 3,123,862 | ”    | ”              |

|             |                                            |                  |
|-------------|--------------------------------------------|------------------|
| 1891 :      | 2,567,284 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> пуд. |                  |
| 1892 :      | 1,567,071                                  | ”                |
| 1893 :      | 1,150,941                                  | ”                |
| 1894 :      | 1,771,506                                  | ”                |
| 1895 :      | 2,582,753 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>      | ”                |
| 1891—1895 : | 1,927,911                                  | ” среди. числомъ |
| 1896 :      | 3,046,617 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>      | ”                |
| 1897 :      | 4,198,532 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>      | ”                |
| 1898 :      | 1,796,586                                  | ”                |
| 1899 :      | 1,845,409 <sup>2</sup> / <sub>2</sub>      | ”                |
| 1900 :      | 2,142,450 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>      | ”                |
| 1896—1900 : | 2,605,919                                  | ” средн. числомъ |
| 1901 :      | 337,425                                    | ”                |

Предпосланное сопоставленіе цифръ даетъ намъ вполне ясное представленіе о неблагоприятномъ вліяніи прошлогодняго недорода сѣмени на рижскую вывозную торговлю этимъ продуктомъ. Ни одинъ изъ предшественниковъ отчетнаго года, равно какъ ни одно пятилѣтіе въ среднемъ не приближались даже къ такой ничтожной цифрѣ отпуска, какую далъ истекшій годъ, въ которомъ недостатокъ въ выбойномъ сѣмени достигъ крайняго предѣла. Экспортированные за границу грузы сѣмени, достигавшіе въ общемъ 337,425 иуд., не выдерживаютъ никакого сравненія со средней цифрой вывоза пятилѣтія 1896—1900 г. когда отпускъ составлялъ 2,605,919 пудовъ. Впрочемъ убыль эту мы должны разсматривать, какъ явленіе временнаго характера; наша внѣшняя торговля снова оживится, лишь только размѣры урожая войдутъ въ обычные рамки.

До настоящаго времени Рига въ данной торговой отрасли играла передовую роль въ ряду смежныхъ съ нею портовъ. Въ отчетномъ же году ее опередили Либава и С.-Петербургъ. Вывозъ этихъ портовъ, а равно Ревеля и Пернова иллюстрируется за время съ 1895 года слѣдующей таблицей (въ пудахъ):

|        | Либава    | С.-Петербургъ | Ревель  | Перновъ |
|--------|-----------|---------------|---------|---------|
| 1895 : | 1,577,864 | 3,044,993     | 736,009 | 69,440  |
| 1896 : | 1,496,556 | 3,078,075     | 599,772 | 312,295 |
| 1897 : | 2,420,036 | 3,134,860     | 665,046 | 521,915 |
| 1898 : | 1,158,948 | 1,259,824     | 364,563 | 230,000 |
| 1899 : | 1,244,641 | 701,852       | 89,567  | 147,501 |
| 1900 : | 1,744,100 | 2,016,000     | 296,107 | 248,053 |
| 1901 : | 486,629   | 481,000       | 106,216 | 43,106  |

Недочетъ истекшаго года по сравненію съ 1900 г. равняется для Либавы —  $1\frac{1}{4}$  милліону иуд., для С.-Петербурга —  $1\frac{1}{2}$  милліону пуд., для Ревеля — 190,000 пуд., для Пернова — 205,000 пуд., для Рпги же 1,800,000 слишкомъ пуд. Черезъ нашъ портъ въ отчетномъ

году прошло круглымъ числомъ на 150,000 пуд. менѣе, чѣмъ черезъ Либаву и на 145,000 пуд. менѣе, чѣмъ черезъ С.-Петербургъ. Съ другой стороны нашъ отпускъ превышаетъ экспортъ Ревеля на 230,000 пуд. и почти на 300,000 пуд. опередилъ вывозъ Пернова. Изъ пяти портовъ Балтійскаго моря всего было вывезено въ 1900 году 6,446,711 пуд. противъ 1,454,376 пуд. 1901 года, другими словами минусъ послѣдняго года равнялся круглымъ числомъ 5 миллионамъ пуд.

Изъ всего русскаго экспорта въ два послѣдніе года на долю отдѣльныхъ портовъ Балтійскаго моря приходится:

|                         | 1900        | 1901        |
|-------------------------|-------------|-------------|
|                         | %           | %           |
| Рига . . . . .          | 12,7        | 7,4         |
| Либава . . . . .        | 10,3        | 10,7        |
| Перновъ . . . . .       | 1,5         | 1,0         |
| Ревель . . . . .        | 1,7         | 2,3         |
| С.-Петербургъ . . . . . | 11,9        | 10,6        |
|                         | <u>38,1</u> | <u>32,0</u> |

На ряду съ торговыми центрами Балтійскаго побережья въ отчетномъ году понесли чувствительный уронъ въ отпускъ льняного сѣмени и крупные черноморскіе порты, а также порты Азовскаго моря. Въ первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ четырехъ лѣтъ вывозъ этихъ пунктовъ представляется по статистическимъ даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ:

|                     | 1898             | 1899             | 1900             | 1901             |
|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
|                     | пуд.             | пуд.             | пуд.             | пуд.             |
| Одесса . . . . .    | 628,000          | 1,269,000        | 742,000          | 58,000           |
| Николаевъ . . . . . | 525,000          | 277,000          | 401,000          | 157,000          |
| Евпаторія . . . . . | 110,000          | 59,000           | —                | 37,000           |
| Оеодосія . . . . .  | 1,349,000        | 118,000          | 279,000          | 115,000          |
| Керчь . . . . .     | 252,000          | 65,000           | 114,000          | 78,000           |
| Маріуполь . . . . . | 1,473,000        | 346,000          | 207,000          | 15,000           |
| Таганрогъ . . . . . | 462,000          | 165,000          | 84,000           | 8,000            |
| Ростовъ на/Дону     | 1,041,000        | 818,000          | 729,000          | 120,000          |
| Новороссійскъ.      | 1,432,000        | 3,311,000        | 4,413,000        | 663,000          |
| Всего . . . . .     | <u>7,272,000</u> | <u>6,428,000</u> | <u>6,969,000</u> | <u>1,251,000</u> |

Вывозъ этихъ портовъ, упавшій съ 1900 года на 5,700,000 пуд., въ общемъ понизился до того, что въ настоящее время уступаетъ отпуску прибалтійскихъ портовъ, тогда какъ раньше послѣдніе сравнительно съ южными портами занимали болѣе скромное мѣсто. Въ 1899\*) году въ общей массѣ русскаго отпуска на долю южныхъ портовъ пришлось 53,6% противъ 44,2% 1900\*) года и 31,2%

\*) Въ первые 11 мѣсяцевъ.

1901\*) года; участіе же приморскихъ пунктовъ Балтійскаго побережья выразилось въ 1899 году 30,0%, въ 1900 — 38,1% и въ 1901 — 32%.

Новороссійскъ, участвовавшій въ общерусскомъ вывозѣ 1899\*) года 27,6%, въ 1900\*) году — 28% и въ 1901 — 16,6%, стоитъ такимъ образомъ уже въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ во главѣ торговыхъ центровъ, экспортирующихъ льняное сѣмя. Онъ сохранилъ свое мѣсто и въ отчетномъ году, не смотря на то, что отпускъ его съ 4,413,000 пуд. 1900 года снизошелъ до 663,000 пуд. 1901, т. е. понизился на  $3\frac{3}{4}$  милліона пуд. Рига, занимавшая раньше передовое положеніе, принуждена была его уступить Новороссійску, а въ истекшемъ году отстала даже отъ Либавы и С.-Петербурга (Либава: 10,7%, С.-Петербургъ 10,6% и Рига: 7,4%). Замѣтная убыль экспорта льняного сѣмени имѣетъ мѣсто также и въ отпускѣ черезъ сухопутную границу (главнымъ образомъ черезъ Граево, Юрбургъ и Вержболово), гдѣ въ 1901\*) году вывозъ не превышалъ 738,000 пуд., тогда какъ въ 1900\*) году онъ достигалъ 1,622,000 пуд., въ 1899\*) г. — 1,007,000 пуд. и въ 1898 — 1,078,000 пуд. Отношеніе грузовъ льняного сѣмени, вывезенныхъ изъ Россіи по желѣзной дорогѣ, къ общерусскому экспорту выражается въ 1898 году 7,7%, въ 1899 г. — 8,4% въ 1900 г. — 10,3% и въ 1901 г. — 18,4%. Такимъ образомъ процентное участіе желѣзныхъ дорогъ въ русской ви́шней торговлѣ льнянымъ сѣменемъ сильно повысилось.

Рижская торговля льнянымъ сѣменемъ не выходила въ отчетномъ году изъ крайне узкихъ предѣловъ, что обусловливается съ одной стороны, какъ было выше упомянуто, въ высшей степени скуднымъ урожаемъ, съ другой стороны — повышеніемъ производства на нашихъ маслобойняхъ. По временамъ па нашемъ рынкѣ ощущался такой недостатокъ въ сѣмени, что маслобойни прибѣгали, въ силу необходимости, къ покупкѣ нѣсколькихъ болѣе или менѣе крупныхъ партій льняного сѣмени аргентинскаго происхожденія.

Въ теченіе первыхъ 9 мѣсяцевъ истекшаго года экспортъ льняного сѣмени равнялся нулю, и только въ послѣднюю четверть года поступило нѣсколько болѣе крупныхъ партій (всего около 265,000 пуд.), которыя однако по сравненію съ грузами, экспортированными въ эту пору въ прежнее года слѣдуетъ признать весьма скромными. Подвозъ большую часть года (8 мѣсяцевъ), въ особенности же въ апрѣлѣ, маѣ, іюнѣ и іюлѣ, носилъ также крайне вялый характеръ и лишь въ августѣ началъ проявляться въ болѣе живой формѣ. Въ сентябрѣ и октябрѣ подвозная дѣятельность достигла высшаго предѣла и снова замѣтно пошла на уклонъ въ оба послѣдніе мѣсяца. Изъ общаго числа поступившихъ на нашъ рынокъ по желѣзной дорогѣ грузовъ льняного сѣмени (достигавшихъ 1,6 милліона пуд.) за границу экспортировано

\*) Въ первые 11 мѣсяцевъ.

лишь около одной пятой, тогда какъ четыре пятыхъ подверглось переработкѣ на нашихъ маслобойныхъ заводахъ, вслѣдствіе чего и пиженриведенныя цѣны являются нормой въ большинствѣ случаевъ только для мѣстныхъ потребителей, а именно маслосебъ, и далеко не всегда тождественны съ цѣнами на экспортъ.

Обыкновенное сушеное льняное сѣмя находило въ январѣ и февралѣ ограниченный сбытъ по 1 руб. 88 коп. и 1 руб. 90 коп., въ апрѣлѣ же и маѣ по 2 руб. 13 коп. и 2 руб. 16 коп. Июнь и июль, за недостаткомъ предложенія, протекли безжизненно. Въ августѣ, не смотря на то, что въ единичныхъ случаяхъ платили еще по 2 руб. 05 коп. и даже по 2 руб. 10 коп., уровень цѣнъ начинаетъ падать. Регрессивная тенденція цѣнъ господствуетъ, за малыми исключеніями, на нашемъ рынкѣ почти вплоть до конца года: въ сентябрѣ платятъ 1 руб. 97 коп., затѣмъ 1 руб. 90 коп., въ октябрѣ 1 руб. 90 коп., 1 руб. 88 коп. и 1 руб. 86 коп., въ ноябрѣ только 1 руб. 84 коп. — 1 руб. 85 коп. Въ началѣ же декабря цѣна поднимается до 1 руб. 87 коп.

Обыкновенное друйское сѣмя съ 1 руб. 90 коп. въ январѣ, въ апрѣлѣ достигаетъ 2 руб. 10 коп. Въ октябрѣ этотъ сортъ находитъ сбытъ по 1 руб. 87 коп. и 1 руб. 88 коп., въ ноябрѣ по 1 руб. 84 коп. и въ декабрѣ по 1 руб. 85 коп. — 1 руб. 86 коп.

Уровень цѣнъ на степное сѣмя составлялъ въ первые мѣсяцы около 1 руб. 94 коп.; начиная съ апрѣля сѣмя это, за недостаткомъ предложенія, больше не котируется, и только въ концѣ іюля имѣли мѣсто сдѣлки на осеннюю поставку по 2 руб. 10 коп. Въ августѣ цѣны испытали повышение до 2 руб. 12 коп. и, наконецъ упали до 2 руб.

Ни въ одномъ году не приходилось констатировать такихъ высокихъ цѣнъ, какъ въ истекшемъ; въ 1901 году уровень цѣнъ на обыкновенное сушеное сѣмя доходилъ до 2 руб. 10 коп. и даже 2 руб. 12 коп. и 2 руб. 16 коп. противъ 1 руб. 83 коп. до 1 руб. 86 коп. (а по временамъ даже 1 руб. 89 коп.) 1900 года, 1 руб. 50 коп. (по временамъ 1 руб. 54 коп., 1 руб. 56 коп., — 1 руб. 57 коп. и 1 руб. 59 коп.) 1899 года, 1 руб. 33 коп., — 1 руб. 35 коп. 1898 года и 1 руб. 12 коп., — 1 руб. 13 коп. 1897 года. Подъемъ цѣнъ, какъ мы видимъ, начиная съ 1897 года очень внушительный. Максимумъ цѣнъ на степное сѣмя равнялся въ 1901 году 2 руб. 12 коп. и 2 руб. 13 коп. противъ 1 руб. 85 коп., — 1 руб. 88 коп. (по временамъ 1 руб. 90 коп. — 1 руб. 92 коп.) 1900 года, 1 руб. 57 коп. — 1 руб. 58 коп. (по временамъ 1 руб. 63 коп.) 1899 года, 1 руб. 40 коп. 1898 года, 1 руб. 20 коп. — 1 руб. 22 коп. 1897 года, 1 руб. 17 коп. — 1 руб. 18 коп. 1896 года, 1 руб. 23 коп. — 1 руб. 26 коп. 1895 года, и 1 руб. 43 коп. — 1 руб. 47 коп. 1894 года.

Вывозъ льняного сѣмени на всемъ пространствѣ Россійской Имперіи представляется по официальнымъ даннымъ въ слѣдующемъ видѣ:

|       |            |      |
|-------|------------|------|
| 1890: | 24,260,000 | пуд. |
| 1891: | 16,618,000 | ”    |
| 1892: | 11,918,000 | ”    |
| 1893: | 12,939,000 | ”    |
| 1894: | 14,623,000 | ”    |
| 1895: | 26,121,000 | ”    |
| 1896: | 31,964,000 | ”    |
| 1897: | 33,072,000 | ”    |
| 1898: | 15,495,000 | ”    |
| 1899: | 13,486,000 | ”    |
| 1900: | 16,929,000 | ”    |
| 1901: | 4,552,000  | ”    |

Какъ усматривается изъ приведенной таблицы, отчетный годъ далъ громадный минусъ экспорта, исчисляющійся, при сравненіи результатовъ 1901 года съ цифрой 1900 г., въ 12 слишкомъ милліоновъ пуд. Недочетъ этотъ вырастаетъ еще больше при сопоставленіи истекшаго года со многими его предшественниками, въ особенности же съ 1896 и 1897 годами, въ которые было вывезено круглымъ числомъ 32 и 33 милліона пуд., т. е. на  $27\frac{1}{2}$  и  $28\frac{1}{2}$  милліоновъ пуд. больше, чѣмъ въ отчетномъ году. Наши внутренніе рынки снабжались также скудно, такъ что многія маслобойни къ концу года частью сильно сократили производство, частью временно пріостановили. Вслѣдствіе крайне сдержаннаго и недостаточнаго предложенія цѣны непрерывно росли и достигли въ концѣ концовъ небывалой высоты. Не смотря на это, всякій товаръ, находившійся въ распоряженіи владѣльцевъ для экспорта, находилъ за границей бойкій сбытъ тѣмъ болѣе, что другія страны, снабжающія міровой рынокъ льнянымъ сѣменемъ (Индія и Аргентинская республика) были постигнуты въ послѣдніе годы неу-рожаемъ.

Главною областью сбыта для этой вывозной статьи является Великобританія; значительныя количества товара сбываются также на германскихъ и голландскихъ рынкахъ, тогда какъ Бельгія и Франція за послѣднее время играютъ на міровомъ рынкѣ менѣе видную роль въ ряду потребителей русскаго льняного сѣмени.

Размѣры вывоза посѣвного льняного сѣмени черезъ Рижскій портъ выразились въ слѣдующихъ цифрахъ:

|       |                      |                       |      |
|-------|----------------------|-----------------------|------|
| 1888: | въ мѣшкахъ и бочкахъ | 610,551 $\frac{1}{2}$ | пуд. |
| 1889: | ” ” ” ”              | 619,694 $\frac{1}{2}$ | ”    |
| 1890: | ” ” ” ”              | 560,429               | ”    |
| 1891: | ” ” ” ”              | 621,298 $\frac{5}{8}$ | ”    |

|       |                      |                                     |      |
|-------|----------------------|-------------------------------------|------|
| 1892: | въ мѣшкахъ и бочкахъ | 526,639 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> | пуд. |
| 1893: | ” ” ” ”              | 713,266 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | ”    |
| 1894: | ” ” ” ”              | 440,625                             | ”    |
| 1895: | ” ” ” ”              | 583,752 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> | ”    |
| 1896: | ” ” ” ”              | 565,589 <sup>7</sup> / <sub>8</sub> | ”    |
| 1897: | ” ” ” ”              | 415,022 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | ”    |
| 1898: | ” ” ” ”              | 456,888 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> | ”    |
| 1899: | ” ” ” ”              | 510,952                             | ”    |
| 1900: | ” ” ” ”              | 424,821 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | ”    |
| 1901: | ” ” ” ”              | 404,782 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | ”    |

Ни въ одномъ изъ приведенныхъ годовъ цифра отпуска не представляется столь незначительной, какъ въ отчетномъ, въ которомъ убыль экспорта сравнительно съ 1900 годомъ выразилась круглымъ числомъ въ 20,000 пуд. Отсутствие достаточнаго спроса на русское посѣвное сѣмя за границей объясняется отчасти тѣмъ, что цѣны на лепъ обнаруживали въ 1900 году регрессивную тенденцію. Кромѣ того урожай посѣвного сѣмени выпалъ за границей (въ особенности въ Бельгii) вполне удовлетворительно. Такимъ образомъ при сравнительно высокомъ уровнѣ цѣнъ явилась возможность засѣять громадную часть полей сѣменемъ мѣстнаго происхожденiя.

Такъ какъ осень почти на всемъ пространствѣ Россiйской Имперiи была въ общемъ сухая, то уборка сѣмени сопровождалась благопрiятными условiями, и качество сѣмени въ силу этого не оставляло желать лучшаго. Тухлое и порченное зерно попадалось рѣдко, а потому процентъ всхожести сѣмянъ изъ большинства округовъ былъ сравнительно высокъ. Для характеристики обусловленнаго недородами ненормальнаго положенiя нашей торговли льнянымъ сѣменемъ въ прошломъ году, мы укажемъ на единственное въ своемъ родѣ обстоятельство: нашъ экспортъ посѣвного льнянаго сѣмени былъ въ отчетномъ году обширнѣе вывоза выбойнаго сѣмени (выбойное сѣмя — 337,425 пуд., посѣвное сѣмя — 404,782 пуд., т. е. круглымъ числомъ на 67,000 пуд. болѣе чѣмъ перваго).

Вслѣдствiе скудости сбора посѣвного сѣмени цѣны держались сравнительно высоко. Во Францiи и Бельгii платили за мѣшокъ вмѣстимостью приблизительно въ 5 пуд. отъ 32<sup>1</sup>/<sub>2</sub> до 36 франковъ противъ 32<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—34 франковъ 1900 года, 26—29 франковъ 1899 года и 22<sup>3</sup>/<sub>4</sub>—24 франковъ 1898 года; въ Голландiи цѣна составляла 18 гульденовъ противъ 17—18 1900 года, 15—16 1899 года и 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> до 12 гульденовъ 1898 года; въ Ирландiи платили 27 sh 6 d до 28 sh 6 d противъ 27 sh до 27 sh 6 d 1900 года, 24—25 sh 1899 года и 18 sh 9 d до 19 sh 6 d 1898 года, нѣкоторыя небольшiя партiи сбывались въ отчетномъ году даже по 29 sh. Въ Германiи цѣна составляла 26—27 марокъ противъ 25—27 марокъ 1900 года, 22—23<sup>1</sup>/<sub>2</sub> марокъ 1899 года и 18<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—19 марокъ 1898 года.

Импортъ Бельгiи въ отчетномъ году снова сократился въ своемъ объемѣ, а именно на 10<sup>0</sup>/. Въ этой странѣ нашло обширный сбытъ сѣмя мѣстнаго происхожденiя. Въ экспортъ сѣмени въ предѣлы Франціи и Германіи не произошло существенныхъ измѣненiй. Въ Ирландію было ввезено нѣсколько меньше, такъ какъ въ этой странѣ отчасти нашло потребленіе сѣмя, импортированное изъ Голландiи, гдѣ урожай далъ хорошіе результаты. Въ послѣднемъ обстоятельствѣ между прочимъ кроются причины замѣтнаго ослабленiя ввоза въ Голландію въ отчетномъ году сѣмянъ изъ другихъ странъ.

Среди портовъ Балтійскаго моря на ряду съ Ригой занимаетъ болѣе видное мѣсто въ данной отрасли экспортнаго дѣла Перновъ. Послѣдній сбываетъ полностью свой отпускъ въ предѣлахъ Германіи; въ 1901 году вывозъ Пернова составлялъ 84,357<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд. противъ 79,104<sup>3</sup>/<sub>8</sub> пуд. 1900 года, 44,613 пуд. 1899 года, 59,091<sup>1</sup>/<sub>4</sub> пуд. 1898 года, 79,898<sup>3</sup>/<sub>4</sub> пуд. 1897 года, 71,160<sup>5</sup>/<sub>8</sub> пуд. 1896 года и 107,830 пуд. 1895 года. Черезъ Либавскій портъ прошло: въ 1900\*) году — 80,956 пуд., въ 1899 году — 7,482<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд., въ 1898 году — 13,525 пуд., въ 1897 году — 9,540 пуд., въ 1896 году — 7,687<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд. и въ 1895 году — 8,671<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд. Приведенныя цифры касаются исключительно транзитнаго движенiя товара, транспортируемаго за границу за счетъ рижскихъ экспортныхъ фирмъ.

Въ нашемъ распоряженiи не имѣется свѣдѣній относительно размѣровъ отпуска на всемъ пространствѣ Россійской Имперiи, такъ какъ офиціальная статистика не дѣлаетъ различiя между посѣвнымъ и выбойнымъ сѣменемъ.

Конопляное сѣмя вывозилось изъ Риги въ слѣдующихъ количествахъ:

|             |        |         |           |      |
|-------------|--------|---------|-----------|------|
| 1888 :      | 87,445 | четвер. | = 612,115 | пуд. |
| 1889 :      | 73,457 | "       | = 514,199 | "    |
| 1890 :      | 41,913 | "       | = 293,391 | "    |
| 1886—1890 : |        |         | 406,729   | "    |
| 1891 :      | 40,546 | "       | = 283,822 | "    |
| 1892 :      | 15,598 | "       | = 109,186 | "    |
| 1893 :      | 24,098 | "       | = 168,686 | "    |
| 1894 :      | 6,707  | "       | = 46,949  | "    |
| 1895 :      | 32,835 | "       | = 229,845 | "    |
| 1891—1895 : |        |         | 167,698   | "    |
| 1896 :      | 22,654 | "       | = 158,578 | "    |
| 1897 :      | 16,295 | "       | = 114,065 | "    |
| 1898 :      | 11,918 | "       | = 83,426  | "    |
| 1899 :      | 15,014 | "       | = 105,098 | "    |
| 1900 :      | 2,527  | "       | = 17,689  | "    |
| 1901 :      | 1,579  | "       | = 11,053  | "    |

\*) Свѣдѣніями за 1901 годъ мы пока не располагаемъ.

Фигурировавшія на нашемъ рынкѣ въ истекшемъ году въ качествѣ вывозного товара грузы коноплянаго сѣмени представляли изъ себя ничтожную величину. Они достигали круглымъ числомъ 11,000 пуд. Торговая дѣятельность Риги въ данной отрасли, носившей въ былые годы вполне солидный характеръ, за послѣднее время, въ особенности же въ два послѣдніе года, какъ видно изъ предпосланной таблицы, снизошла на нѣтъ. Въ пятилѣтіе 1866—1870 отпускъ коноплянаго сѣмени равнялся 679,798 пуд., въ 1871—1875: 303,226 пуд., въ 1876 до 1880: 636,548 пуд., въ 1881—1885: 334,967 пуд., въ 1886—1890: 406,729 пуд., въ 1891—1895: 167,698 пуд., тогда какъ въ послѣдніе два года вывозъ данной статьи составлялъ: въ 1900—17,689 пуд. и въ 1901—11,053 пуд. Эта громадная убыль преимущественно объясняется, какъ мы уже упоминали въ нашемъ прошломъ обзорѣ торговой дѣятельности Риги, усиленіемъ спроса на сѣмя со стороны маслобоенъ и населенія, сокращеніемъ площади засѣва, равно какъ болѣе широкимъ распространеніемъ за границей другихъ маслъ для промышленныхъ цѣлей.

Первые девять мѣсяцевъ отчетнаго года протекли совершенно безжизненно; продавцы на рынкѣ отсутствовали; подвозъ также сводился къ нулю (всего съ 1 января до 1 октября около 2,000 пуд.); въ октябрѣ прибыли первыя значительныя партіи, въ общемъ составлявшія однако около 30 вагоновъ. Продавцы требовали въ началѣ этого мѣсяца 1 руб. 38 коп. за пудъ сушеннаго и 1 руб. 35 коп. за пудъ несушеннаго товара; къ концу мѣсяца они повысили требованія до 1 руб. 42 коп. за сушеный товаръ, при чемъ имѣли мѣсто случаи сдѣлокъ по этой цѣнѣ. За несушеный товаръ, однако, не платили дороже 1 руб. 34 коп. Въ началѣ ноября цѣна за сушеный товаръ составляла 1 руб. 41 коп., за несушеный 1 руб. 36 коп. и поднялась къ концу года до 1 руб. 46 коп. и 1 руб. 42 коп. Впрочемъ, въ оба послѣдніе мѣсяца имѣли по временамъ мѣсто только сдѣлки для мѣстнаго потребленія. Единственнымъ мѣсяцемъ, въ которомъ конопляное сѣмя находило сбытъ въ качествѣ экспортнаго товара, является октябрь.

Максимумъ цѣнъ 1901 года равнялся 1 руб. 42 коп. — 1 руб. 46 коп. противъ 1 руб. 40 коп. — 1 руб. 45 коп. 1900 года, 1 руб. 72 коп. — 1 руб. 74 коп. 1899 года, 1 руб. 64 коп. 1898 года, 1 руб. 28 коп. 1897 года, 1 руб. 11 коп. 1896 года и 1 руб. 4 коп. 1895 года.

Общерусскій вывозъ коноплянаго сѣмени представляется по даннымъ, опубликованнымъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ, въ слѣдующемъ видѣ:

|        |              |
|--------|--------------|
| 1890 : | 910,000 пуд. |
| 1891 : | 1,116,000 „  |
| 1892 : | 552,000 „    |

|        |                |
|--------|----------------|
| 1893 : | 1,022,000 пуд. |
| 1894 : | 763,000 "      |
| 1895 : | 1,353,000 "    |
| 1896 : | 888,000 "      |
| 1897 : | 631,000 "      |
| 1898 : | 442,000 "      |
| 1899 : | 1,359,000 "    |
| 1900 : | 651,000 "      |
| 1901 : | 483,000 "      |

Отпускъ истекшаго года поражаетъ незначительностью своихъ размѣровъ; изъ предшественниковъ 1901 года одинъ лишь 1898 характеризуется меньшей цифрой экспорта.

Вывозъ Либавы потерпѣлъ колоссальный уронъ, снизойдя съ 302,918 пуд. 1900 года до 43,533 пуд. 1901 (1899: 476,611 пуд., 1898: 54,645 пуд., 1897: 74,441 пуд., 1896: 226,776 пуд., 1895: 235,768 пуд. и въ 1894: 150,000 пуд.). Не смотря на это, Рига со своими 11,000 пуд. 1901 года противъ 17,000 пуд. 1900 года замѣтно уступаетъ Либавѣ. Оба упомянутыхъ порта (въ торговлѣ С.-Петербургa и Ревеля данная вывозная статья не встрѣчается) вмѣстѣ принимали въ 1900 году участіе въ общерусскомъ экспортѣ 49,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, тогда какъ въ 1901 году, не смотря на общее пониженіе русскаго вывоза, процентное участіе названныхъ портовъ составляло только 11,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Грузы коноплянаго сѣмени, вывезенные изъ предѣловъ нашего отечества черезъ сухопутную границу (Граево), достигали въ 1901 году 256,000 пуд. противъ 202,000 пуд. 1900 года и 528,000 пуд. 1899 года. Въ оба послѣдніе года отпускъ черезъ сухопутную границу, можно сказать, держался на одной высотѣ. Изъ южныхъ портовъ мы приведемъ лишь одну Одессу, экспортировавшую въ 1900 году 58,000 пуд. и въ 1901 — 115,000 пуд., т. е. гораздо больше, чѣмъ Либава или Рига, между тѣмъ какъ въ прежніе годы вывозъ Одессы далеко не достигалъ цифры отпуска обоихъ вышеприведенныхъ портовъ.

Развитіе рижскаго экспорта жмыховъ иллюстрируется слѣдующей таблицей:

|             |             |
|-------------|-------------|
| 1866—1870 : | 43,328 пуд. |
| 1871—1875 : | 110,362 "   |
| 1876—1880 : | 298,304 "   |
| 1881—1885 : | 1,024,962 " |
| 1886—1890 : | 1,452,837 " |
| 1891 :      | 1,841,238 " |
| 1892 :      | 1,295,370 " |
| 1893 :      | 1,856,642 " |
| 1894 :      | 2,799,661 " |
| 1895 :      | 2,897,884 " |

|             |                |
|-------------|----------------|
| 1891—1895 : | 2,138,159 пуд. |
| 1896 :      | 1,982,950 ”    |
| 1897 :      | 2,199,959 ”    |
| 1898 :      | 3,521,361 ”    |
| 1899 :      | 4,073,952 ”    |
| 1900 :      | 1,841,895 ”    |
| 1896—1900 : | 2,724,023 ”    |
| 1901 :      | 2,816,415 ”    |

Вывозъ изъ Риги жмыховъ, развитіе котораго шло весьма успѣшно съ 1866 года, за послѣдніе годы подвергся чувствительнымъ колебаніямъ, что находится въ тѣсной связи съ переменными въ количественномъ отношеніи результатами урожаевъ. Въ отчетномъ году было вывезено круглымъ числомъ на одинъ миллионъ пуд. больше, чѣмъ въ 1900 году; съ другой стороны отпускъ истекшаго года уступаетъ экспорту 1898 года (на 700,000 пудъ). и въ особенности вывозу 1899 года (1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> миллионъ пуд.) Впрочемъ, изъ остальныхъ предшественниковъ 1901 года только 1895 годъ далъ большую цифру экспорта, но превосходство 1895 года надъ отчетнымъ выражается довольно скромною цифрой.

Мы видѣли, что вывозъ изъ Риги льняного сѣмени сильно упалъ въ истекшемъ году, отпускъ же за границу льняныхъ жмыховъ замѣтно повысился. Это обстоятельство указываетъ на развитіе отечественной маслостройной промышленности.

Цѣны на льняные жмыхи стояли у насъ въ отчетномъ году въ общемъ на томъ же уровнѣ, что и въ 1900 году. Въ началѣ года, при крайне тихомъ ходѣ дѣлъ, платили по временамъ 1 руб. 2 коп. до 1 руб. 4 коп. за мѣстный товаръ и 1 руб. до 1 руб. 3 коп. за товаръ изъ внутреннихъ губерній. Въ февралѣ и мартѣ всякое движеніе рыночной жизни изсякло, отсутствуютъ какъ предложеніе, такъ и спросъ, и сдѣлокъ отмѣчено не было. Въ концѣ апрѣля впервые рынокъ началъ оживляться: подвозъ возрастаетъ и имѣютъ мѣсто болѣе крупныя сдѣлки, но цѣна замѣтно падаетъ по сравненію съ началомъ года. За мѣстный товаръ платятъ 93—94 коп., за товаръ изъ внутреннихъ губерній 92—93 коп. Въ слѣдующіе мѣсяцы цѣны поднимаются медленно, но неуклонно, такъ что въ началѣ іюля уровень цѣнъ на мѣстные жмыхи достигалъ 98 коп., на русскіе 96—97 коп. Въ іюлѣ прогрессивная тенденція дѣлаетъ дальнѣйшіе успѣхи: за русскій товаръ платятъ 1 руб. 2 коп. до 1 руб. 3 коп., за мѣстный 1 руб. 4 коп.; въ августѣ еще отчасти сохранилась эта норма, но уже къ концу этого мѣсяца цѣны постепенно доходятъ до 98—99 коп. за русскій и 1 руб. 1 коп. до 1 руб. 2 коп. за мѣстный товаръ. Начиная съ этого времени до конца года мѣстные жмыхи находили сбытъ сплошь по 1 руб. 1 коп. — 1 руб. 2 коп., русскіе же — приблизительно по 99 коп. — 1 руб.

Подвозъ и экспортная дѣятельность пріняли наиболѣе широкіе размѣры въ послѣдніе четыре мѣсяца года.

За саратовскіе подсолнечные жмыхи, обороты съ которыми не выходили въ истекшемъ году изъ очень скромныхъ рамокъ, въ осенніе мѣсяцы платили 84—85 коп., а въ концѣ года 85—86 коп.

Цѣна на конопляные жмыхи, вывозъ которыхъ былъ поставленъ шире, чѣмъ за годъ до того, доходила осенью отчетнаго года до 58—63 коп.

Отпускъ за границу жмыховъ изъ трехъ сосѣднихъ съ Ригю портовъ Балтійскаго моря выражался съ 1896 года въ слѣдующихъ цифрахъ (въ пудахъ):

|        | С.-Петербургъ | Либава    | Ревель  |
|--------|---------------|-----------|---------|
| 1896 : | 3,200,000     | 2,165,991 | 337,390 |
| 1897 : | 3,164,000     | 2,807,496 | 703,640 |
| 1898 : | 2,640,000     | 1,895,009 | 715,818 |
| 1899 : | 2,693,000     | 2,770,571 | 748,518 |
| 1900 : | 3,179,000     | 3,007,417 | 368,509 |
| 1901 : | 2,775,000     | 2,889,161 | 205,956 |

Изъ Риги, Либавы и С.-Петербурга въ истекшемъ году были вывезены почти равныя количества жмыховъ, тогда какъ въ 1900 году Либава и С.-Петербургъ значительно опередили Ригу. Въ 1898 и 1899 годахъ Рига въ данной отрасли стояла во главѣ экспортныхъ пунктовъ Россіи. Что касается Ревеля, то этотъ портъ въ данномъ отношеніи существенной роли не играетъ.

Рижская торговля жмыхами почти исключительно ограничивается жмыхами льняными; С.-Петербургскій экспортъ только въ двухъ третяхъ состоитъ изъ льняныхъ жмыховъ, одну треть составляютъ жмыхи подсолнечные; вывозъ Либавы заключаетъ въ себѣ двѣ трети подсолнечныхъ жмыховъ, послѣдняя треть обнимаетъ преимущественно жмыхи конопляныя и въ самомъ небольшомъ количествѣ льняныя.

Процентное участіе отдѣльныхъ портовъ Балтійскаго моря въ общерусскомъ отпускѣ жмыховъ усматривается изъ слѣдующей таблицы;

|                         | 1900        | 1901        |
|-------------------------|-------------|-------------|
|                         | o/o         | o/o         |
| Рига . . . . .          | 9,0         | 13,3        |
| Либава . . . . .        | 14,8        | 13,6        |
| Ревель . . . . .        | 1,8         | 1,0         |
| С.-Петербургъ . . . . . | 15,6        | 13,1        |
|                         | <u>41,2</u> | <u>41,0</u> |

Доля участія торговыхъ центровъ Балтійскаго побережья въ общей массѣ экспорта Россійской Имперіи, какъ видно изъ предпосланнаго сопоставленія цифръ, держалась въ оба послѣдніе года

почти на одномъ уровнѣ. Изъ общаго числа пудовъ, вывезеннаго изъ предѣловъ Россіи въ 1900 и 1901 гг. и достигавшаго въ первомъ 20,4 милліоновъ пуд. и въ послѣднемъ 21,2 милліоновъ пуд., черезъ порты Балтійскаго моря прошло 8,4 и 8,7 милліоновъ пуд., т. е. въ отчетномъ году на 300,000 пуд. болѣе. Пропускъ черезъ сухопутную границу (Граево, Вержолово и Александрово) далъ въ первые 11 мѣсяцевъ истекшаго года 4,889,000 пуд., что составляло 26,7% общерусскаго отпуски; въ тотъ же періодъ 1900 года черезъ сухопутную границу было транспортировано 4,857,000 пуд. или 26,4% всего русскаго экспорта. Такимъ образомъ разница между результатами приведенныхъ годовъ самая незначительная. На южные порты въ первые 11 мѣсяцевъ 1900 года пришлось 2,295,000 пуд., а въ тотъ же періодъ 1901 года 2,201,000 пуд., т. е. 12,5% и 12,0% общерусскаго вывоза. Изъ этого числа приходится на Одессу въ 1900\*) году 1,220,000 пуд. или 6,6% противъ 1,118,000 пуд. или 6,1% 1901\*) года.

Вывозъ жмыховъ изъ предѣловъ Россійской Имперіи, согласно даннымъ, опубликованнымъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ, представляется въ послѣдніе четыре года въ слѣдующемъ видѣ:

|                     | 1898<br>Пуд. | 1899<br>Пуд. | 1900<br>Пуд. | 1901<br>Пуд. |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Льняные жмыхи . . . | 12,149,000   | 12,127,000   | 7,899,000    | 8,213,000    |
| Конопляные . . .    | 1,096,000    | 1,083,000    | 1,393,000    | 1,939,000    |
| Рапсовые и рѣпные   | 2,790,000    | 5,593,000    | 8,369,000    | 8,274,000    |
| Подсолнечные жмыхи  | 2,822,000    | 3,585,000    | 2,743,000    | 2,753,000    |
| Всего               | 18,857,000   | 22,388,000   | 20,404,000   | 21,179,000   |

Отсюда видно, что отчетный годъ былъ заключенъ болѣе благоприятно, чѣмъ 1900, въ которомъ вывозъ уступалъ прошлогоднему круглымъ числомъ на 800,000 пуд. Еще болѣе удаленъ въ этомъ отношеніи отъ истекшаго 1898 годъ, отставивъ отъ 1901 на 2,3 милліона пуд. Съ другой стороны сравненіе отчетнаго года съ 1899 говоритъ въ пользу послѣдняго, при чемъ разница достигаетъ 1,2 милліона пуд. Изъ отдѣльныхъ сортовъ жмыховъ въ болѣебольшемъ противъ 1900 года количествѣ вывозились жмыхи льняные (на 300,000 слишкомъ пуд.) и конопляные (приблизительно на 600,000 пуд.) Подсолнечные жмыхи дали минусъ въ 200,000 пуд. Сбытъ рапсовыхъ и рѣпныхъ жмыховъ держался въ оба послѣдніе года на одинаковой высотѣ. Сравнительно съ 1898 годомъ вывозъ льняныхъ жмыховъ испыталъ замѣтное пониженіе, тогда какъ отпускъ жмыховъ подсолнечныхъ и конопляныхъ значительно поднялся. Убыль въ экспортѣ льняныхъ жмыховъ выразилась приблизительно въ 4 милліонахъ пуд., прибыль же въ вывозѣ жмыховъ подсолнечныхъ и конопляныхъ

\*) Въ первые 11 мѣсяцевъ.

достигла для первыхъ  $5\frac{1}{2}$  миллионъ пуд. и для послѣднихъ 850,000 пуд. Объясняется это тѣмъ, что урожай коноплянаго и подсолнечнаго сѣмени вышалъ сравнительно лучше, чѣмъ сборъ льнянаго сѣмени. Въ отпускѣ двухъ другихъ сортовъ жмыховъ никакой разницы съ 1898 года не замѣчается.

Въ торговлѣ льняными и подсолнечными жмыхами порты Балтійскаго моря занимаютъ выдающееся положеніе. Въ оба послѣдніе года черезъ эти порты прошло болѣе половины всего экспортированнаго изъ Россіи количества льняныхъ жмыховъ, тогда какъ подсолнечные жмыхи составляли въ 1900 году 30% противъ 36% 1901 года. Черезъ сухопутную границу въ послѣдніе годы отправлялось около трети (свыше  $2\frac{1}{2}$  миллионъ пуд.) всего русскаго отпуска льняныхъ жмыховъ. Южные же порты принимали въ данной торговой отрасли очень слабое участіе. Заслуживаетъ вниманія только одна Одесса съ 318,000 пуд. въ 1900 году и 250,000 пуд. въ 1901 году. Значительные грузы подсолнечныхъ жмыховъ направляются въ Западную Европу также черезъ сухопутную границу (въ 1900 и 1901 гг. приблиз. по  $1\frac{1}{2}$  миллиона пуд. или 20% всего экспорта). Роль южныхъ портовъ и въ отпускѣ данной статьи не выходитъ изъ очень скромныхъ рамокъ, тогда какъ почти всѣ грузы рапсовыхъ и рѣпныхъ жмыховъ проходятъ черезъ южнорусскіе приморскіе пункты (свыше 75%). Въ экспортной торговлѣ портовъ Балтійскаго моря этотъ продуктъ не имѣетъ мѣста. Изъ всего вывозимаго за предѣлы Россійской Имперіи количества коноплянныхъ жмыховъ на долю торговыхъ центровъ Балтійскаго побережья приходится около 33%; остающаяся часть направляется въ Западную Европу черезъ сухопутную границу.

Самымъ крупнымъ потребителемъ русскихъ жмыховъ на міровомъ рынкѣ является Великобританія. Видную роль въ этомъ отношеніи играютъ также рынки Бельгіи, Франціи, Германіи и Даніи.

Рижскій экспортъ гороха составлялъ :

|             |                       |      |
|-------------|-----------------------|------|
| 1886 :      | 142,105               | пуд. |
| 1887 :      | 301,853               | „    |
| 1888 :      | 406,657               | „    |
| 1889 :      | 388,008 $\frac{1}{2}$ | „    |
| 1890 :      | 212,201 $\frac{1}{2}$ | „    |
| 1886—1890 : | 290,165               | „    |
| 1891 :      | 175,702 $\frac{1}{2}$ | „    |
| 1892 :      | 70,699                | „    |
| 1893 :      | 107,743 $\frac{1}{2}$ | „    |
| 1894 :      | 199,101               | „    |
| 1895 :      | 249,365 $\frac{1}{2}$ | „    |
| 1891—1895 : | 160,522               | „    |

|             |                                          |
|-------------|------------------------------------------|
| 1896 :      | 193,505 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> пуд. |
| 1897 :      | 167,627 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „    |
| 1898 :      | 241,632 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „    |
| 1899 :      | 146,043 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „    |
| 1900 :      | 34,912 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „     |
| 1896—1900 : | 156,744 „                                |
| 1901 :      | 93,442 „                                 |

Въ отчетномъ году экспортъ гороха далъ сравнительно съ 1900 годомъ плюсъ приблизительно въ 60,000 пуд., но онъ далеко не достигалъ тѣхъ цифръ, какія имѣли мѣсто въ предшествовавшіе года, за исключеніемъ 1892 г., когда вывозъ этой статьи уступалъ отчетному году приблизительно на 23,000 пуд. Впрочемъ, эта статья никогда не играла существенной роли въ нашей экспортной торговлѣ. Теченіе биржевой жизни въ данной торговой отрасли шло въ отчетномъ году вяло. Весною за пудъ получали около 77 коп., осенью цѣна нѣсколько понизилась. Подвозная дѣятельность почти весь отчетный періодъ развивалась слабо; наиболѣе крупныя грузы были доставлены въ маѣ и юнѣ.

Торговля горохомъ развивалась гораздо успѣшнѣе въ Либавѣ. Вывозъ этого порта составлялъ: въ 1901 году 884,149 пуд. противъ 901,352 пуд. 1900 года, 707,827 пуд. 1899 года, 959,394 пуд. 1898 года, 1,427,075 пуд. 1897 года, 1,784,000 пуд. 1896 года, 2,154,000 1895 года и 2,572,000 пуд. 1894 года. Какъ видно отсюда, отпускъ Либавы въ болѣе отдаленные года былъ еще обширнѣе.

Экспортъ Ревеля въ послѣдніе годы понесъ чувствительный уронъ; тѣмъ не менѣе по временамъ онъ значительно превышалъ нашъ отпускъ. Въ 1901 году вывозъ Ревеля раялся 74,239 пуд. противъ 169,516 пуд. 1900 года, 95,949 пуд. 1899 года, 54,622 пуд. 1898 года, 437,360 пуд. 1897 года, 821,824 пуд. 1896 года и 711,033 пуд. 1895 года. Относительно нашей столицы мы располагаемъ данными лишь до 1899 года, въ которомъ отпускъ гороха достигалъ 146,604 пуд. противъ 1,098,181 пуд. 1898 года и 4,034,764 пуд. 1897 года. Такимъ образомъ убыль за этотъ періодъ достигала колоссальныхъ размѣровъ.

Въ истекшемъ году изъ общей массы экспорта Россійской Имперіи на долю Риги пришлось 1,9%, на долю Ревеля — 1,5%, Либавы — 18,2%.

Вывозъ гороха иа всемъ пространствѣ нашего отечества представляется по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ:

|        |                |
|--------|----------------|
| 1890 : | 3,783,000 пуд. |
| 1891 : | 6,684,000 „    |
| 1892 : | 2,499,000 „    |
| 1893 : | 4,243,000 „    |

|        |                |
|--------|----------------|
| 1894 : | 8,547,000 пуд. |
| 1895 : | 10,038,000 „   |
| 1896 : | 9,354,000 „    |
| 1897 : | 10,013,000 „   |
| 1898 : | 6,370,000 „    |
| 1899 : | 5,977,000 „    |
| 1900 : | 4,130,000 „    |
| 1901 : | 4,857,000 „    |

Отсюда усматривается, что движеніе данной отрасли ви́шней торговли, въ зависимости отъ непостоянства урожаявъ, совершалось неравномѣрно. Хотя отчетный годъ по сравненію съ 1900 далъ плюсъ болѣе, чѣмъ въ 700,000 пуд., онъ все же замѣтно уступаетъ большинству своихъ предшественниковъ. Главнѣйшими областями сбыта этой вывозной статьи являются Великобританія, Германія и Голландія.

Отпускъ изъ Риги масла иллюстрируется слѣдующими цифрами :

|             |            |
|-------------|------------|
| 1886—1890 : | 6,190 пуд. |
| 1891—1895 : | 14,786 „   |
| 1896 :      | 15,082 „   |
| 1897 :      | 22,008 „   |
| 1898 :      | 37,557 „   |
| 1899 :      | 17,153 „   |
| 1900 :      | 81,457 „   |
| 1896—1890 : | 34,651 „   |
| 1901 :      | 759,029 „  |

Нашъ экспортъ масла, шедшій до 1900 года по пути неуклоннаго хотя сравнительно и медленнаго развитія, неожиданно разросся до необыкновенныхъ размѣровъ въ періодъ отчетнаго года. Въ 1901 году было вывезено круглымъ числомъ 760,000 пуд., т. е. на 680,000 пуд. болѣе, чѣмъ въ предшествовавшемъ году. Размѣры вывоза въ прочіе приведенные въ таблицѣ годы не выдерживаютъ никакого сравненія съ результатами, достигнутыми въ истекшемъ году. Этотъ необыкновенный успѣхъ не является, однако, для насъ неожиданностью : онъ вполне предвидѣлся, на что мы и указывали въ нашемъ отчетѣ за 1900 годъ. Къ началу отчетнаго періода были уже обеспечены всѣ требованія, обуславливающія успѣшную доставку этого скоропортящагося продукта и заключающіяся главнымъ образомъ въ введеніи скорого, срочнаго пароходнаго сообщенія, а также въ открытіи движенія скорыхъ товарныхъ поѣздовъ спеціально для перевозки масла, съ холодильными помѣщеніями.

Въ іюль и августъ, т. е. въ самый разгаръ сезона для данной экспортной отрасли, въ Ригу ежедневно приходило изъ Сибири по 5 поѣздовъ изъ 25 вагоновъ, вмѣстимостью въ 450 пуд. каждый ; имѣются достаточныя основанія рассчитывать на тѣ же 5 поѣздовъ въ

недѣлю и въ слѣдующемъ сезонѣ; въ Сибири же предполагаютъ направлять къ намъ даже 6 еженедѣльныхъ поѣздовъ. Торговая дѣятельность въ этой отрасли экспорта была въ отчетномъ году замедлена въ своемъ развитіи въ самую горячую пору нѣкоторымъ неустройствомъ транспортной части; часть грузовъ масла приходила въ Ригу, за недостаткомъ вагоновъ съ холодильными приспособленіями, въ мягкомъ видѣ; кромѣ того, снабженіе льдомъ изъ ледниковъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ еще оставляло желать многого. Впрочемъ, непорядки эти не заслуживаютъ особыхъ нареканій, въ виду новизны всѣхъ, относящихся къ этой области нововведеній. Въ настоящее же время, когда построено свыше 1000 новыхъ вагоновъ-ледниковъ и обращено надлежащее вниманіе на улучшеніе станціонныхъ ледниковъ, есть основаніе надѣяться, что въ сезонъ текущаго года торговая жизнь протечетъ безъ замѣтныхъ нарушеній. Этому будетъ способствовать также предстоящее въ апрѣлѣ текущаго года окончаніе склада-холодильника на Андреевской дамбѣ, предназначеннаго для приѣма всѣхъ поступающихъ въ Ригу грузовъ сибирскаго масла и сохраненія послѣдняго въ пригодномъ для нагрузки на бортъ видѣ.

Сопоставленіе грузовъ масла, прибывшихъ въ отчетномъ году со станцій Сибирской желѣзной дороги съ подвозомъ того же продукта по другимъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ количественномъ отношеніи говоритъ очень мало въ пользу послѣдняго. Наиболѣе крупныя партіи, не превышающія, впрочемъ, нѣсколькихъ тысячъ пудовъ, приходятся на долю линій Рига-Орель, Рига-Митава-Муравьево и Москва-Виндава-Рыбинскъ.

Минимумъ экспорта относится къ марту, апрѣлю и маю (всего около 50,000 пуд.), максимумъ — къ іюню, іюлю и августу, въ которые отправлено за границу 445,000 пуд., т. е. значительно больше половины всего экспортированнаго количества.

Наиболѣе широкій сбытъ наше масло находитъ на рынкахъ, Великобританіи, куда въ отчетномъ году было отправлено свыше 600,000 пуд., т. е. 81,2% (въ 1900 году въ этой странѣ нашли сбытъ нѣсколько болѣе 50,000 пуд., или 65,7% нашего отпуска.) Въ значительномъ отдаленіи за Великобританіей слѣдуетъ Германія съ импортомъ приблизительно въ 80,000 пуд. или 10,4% нашего экспорта 1901 года и приблизительно 25,000 пуд. или 30,4% вывоза 1900 года. Отпускъ въ Данію достигалъ въ истекшемъ году 7,3% всего нашего экспорта и въ 1900 году 3,4%. Всѣ остальные страны, вмѣстѣ взятая, участвовали въ 1901 году 1,1% противъ 0,5% 1900 года. Цѣна на масло держалась въ отчетномъ году въ среднемъ на 40 руб. за бочку въ 3½ пуда.

Вывозъ Ревеля, замѣтно превосходившій до послѣдняго времени нашу отпускную торговлю, въ истекшемъ году отсталъ отъ нашего экспорта на 32,000 пуд. Онъ составлялъ 726,921 пуд. противъ

578,640 пуд. 1900 года и 163,446 пуд. 1899 года. Вывозъ Либавы сильно поднялся въ отчетномъ году, но успѣхъ этотъ остается въ тѣни сравнительно съ результатами, которыхъ достигла Рига. Отпускъ Либавы равнялся 181,809 пуд. противъ 49,177 пуд. 1900 года и 19,663 пуд. 1889 года.

Относительно нашей столицы мы располагаемъ данными лишь за 1899 годъ, въ которомъ было экспортировано 116,980 пуд. Статистика Департамента Таможенныхъ Сборовъ все еще относится къ этой вывозной статистикѣ, какъ къ продукту существеннаго значенія не имѣющему, а потому и не подвергаетъ свѣдѣній о немъ подробной разработкѣ. Успѣшно ли шло развитіе экспортной торговли масломъ въ столицѣ и въ какихъ цифрахъ выразился успѣхъ въ два послѣдніе года, объ этомъ мы пока судить не можемъ.

Изъ общей массы русскаго экспорта приходится на долю:

|                | 1900 | 1901 |
|----------------|------|------|
|                | %    | %    |
| Риги . . . .   | 7,0  | 40,1 |
| Либавы . . . . | 4,2  | 9,6  |
| Ревеля . . . . | 49,7 | 38,4 |

Какъ видно отсюда, участіе Ревеля нѣсколько снизилось, у насъ же процентъ сильно повысился.

Согласно даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ вывозъ масла изъ Россіи представляется въ слѣдующемъ видѣ:

|        |           |      |
|--------|-----------|------|
| 1896 : | 310,000   | пуд. |
| 1897 : | 529,000   | „    |
| 1898 : | 619,000   | „    |
| 1899 : | 630,000   | „    |
| 1900 : | 1,190,000 | „    |
| 1901 : | 1,968,000 | „    |

Мы не находимъ примѣра столь быстрого развитія ни въ одной отрасли внѣшней торговли. Въ 1897 году имѣлъ мѣсто замѣтный подъемъ, въ два же послѣдующіе года отпускъ держался почти на одномъ уровнѣ, затѣмъ онъ сталъ сильно возрастать, въ особенности въ отчетномъ году, когда перевѣсъ надъ 1900 годомъ равнялся приблизительно 800,000 пуд. Сравнительно съ 1896 годомъ экспортъ 1901 г. далъ плюсъ приблизительно въ  $1\frac{2}{3}$  милліона пуд. Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ опредѣляетъ цѣнность русскаго вывоза въ 1900 году въ 13 слишкомъ милліоновъ руб. и въ 1901 году — въ 26 слишкомъ милліоновъ рублей. Такой колоссальный успѣхъ въ развитіи русской торговли масломъ объясняется въ первой очереди открытіемъ движенія на Сибирской желѣзной дорогѣ. Благодаря этому, въ мѣстностяхъ, по которымъ проходитъ названная дорога (отъ Урала черезъ Курганъ, Омскъ до Мариупска), въ виду тамошнихъ выгодныхъ для веденія широкаго молочнаго хозяйства естественныхъ условій, въ

нѣсколько лѣтъ выросло цвѣтущее молочное хозяйство. Въ слѣдующей очереди широкой сбытъ спбрскаго масла объясняется, какъ было выше упомянуто, устройствомъ вагоновъ-ледниковъ, введеніемъ скорыхъ поѣздовъ, устройствомъ ледниковъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, а также постройкой въ портовыхъ городахъ складовъ съ холодильными помѣщеніями для храненія масла и организаціей срочнаго пароходнаго сообщенія. Въ этомъ отношеніи Рига, благодаря энергіи и инициативѣ своего купечества опередила всѣ остальные порты и можетъ служить для нихъ образцомъ. Ревель и Либава также предприняли уже надлежащія мѣры для удовлетворенія требованій правильнаго и благоустроеннаго экспорта масла.

Вывозъ изъ Риги сыра составлялъ:

|            |       |      |        |         |
|------------|-------|------|--------|---------|
| 1886—1890: | 61    | пуд. | средн. | числомъ |
| 1891—1895: | 856   | ”    | ”      | ”       |
| 1896:      | 4,316 | ”    |        |         |
| 1897:      | 7,067 | ”    |        |         |
| 1898:      | 8,464 | ”    |        |         |
| 1899:      | 4,528 | ”    |        |         |
| 1900:      | 2,988 | ”    |        |         |
| 1901:      | 5,216 | ”    |        |         |

Отпускъ этого продукта также сильно повысился въ своихъ размѣрахъ начиная съ 1886 года, хотя въ отдѣльные года онъ и подвергался замѣтнымъ колебаніямъ. Въ отчетномъ году было вывезено на 2,200 пуд. болѣе, чѣмъ въ 1900 г.

Экспортъ сыра изъ Либавы нѣсколько превышаетъ вывозъ этого продукта черезъ нашъ портъ; въ 1901 году онъ составлялъ 8,282 пуд. Вывозъ сыра па всемъ пространствѣ Россійской Имперіи равнялся въ 1899 году 33,000 пуд., въ 1900 же и 1901 — 38,000 пуд. Такимъ образомъ эта статья не играетъ существенной роли во внѣшней торговлѣ Россіи.

Развитіе рижскаго вывоза яицъ иллюстрируется слѣдующей таблицей:

|            |           |      |
|------------|-----------|------|
| 1888:      | 311,431   | пуд. |
| 1889:      | 321,631   | ”    |
| 1890:      | 373,285   | ”    |
| 1886—1890: | 234,474   | ”    |
| 1891:      | 568,803   | ”    |
| 1892:      | 437,772   | ”    |
| 1893:      | 523,902   | ”    |
| 1894:      | 554,406   | ”    |
| 1895:      | 1,134,287 | ”    |
| 1891—1895: | 643,834   | ”    |
| 1896:      | 1,487,193 | ”    |
| 1897:      | 1,877,928 | ”    |

|             |                |
|-------------|----------------|
| 1898 :      | 2,012,430 пуд. |
| 1899 :      | 2,047,998 „    |
| 1900 :      | 1,950,155 „    |
| 1896—1900 : | 1,875,141 „    |
| 1901 :      | 2,176,068 „    |

Изъ приведенныхъ цифровыхъ данныхъ явствуетъ, что отпускъ яицъ достигъ въ отчетномъ году своего максимума. Цифра экспорта болѣе чѣмъ на 120,000 пуд. превосходила результаты наиболѣе благопріятнаго для данной отрасли 1899 года и на 220,000 слишкомъ пуд. опередила 1900 годъ. Торговля этимъ продуктомъ, подверженнымъ быстрой порчѣ, а потому требующимъ, какъ и масло, спѣшнаго транспорта, приобрѣла для Риги, благодаря успѣшному развитію нашего срочнаго пароходнаго сообщенія въ промежутокъ немногихъ лѣтъ громадное значеніе. Такое заключеніе выводится изъ того, что экспортируемыя черезъ нашъ портъ яйца представляютъ болѣе высокую цѣнность, чѣмъ всѣ другіе товары, за исключеніемъ лѣса и льна.

54,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, вывезенныхъ изъ Риги яицъ нашли въ 1901 году сбытъ въ Великобританіи (въ 1900 году въ этой странѣ сбыто 57,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), потребленіе Германіи выразилось въ 29,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (противъ 29,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 1900 года), экспортъ въ Бельгію равнялся 10,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (противъ 9,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 1900 года), сбытъ въ Голландіи составлялъ 3,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (противъ 2,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>). Прочія же всѣ страны, вмѣстѣ взятыя, участвовали въ отчетномъ году 2,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub> противъ 1,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 1900 года.

Во главѣ портовъ Балтійскаго моря, равно какъ всѣхъ портовъ Имперіи, ведущихъ торговлю яйцами, стоитъ Рига. Изъ сосѣднихъ съ Ригею портовъ только С.-Петербургъ и Либава ушли въ этомъ отношеніи болѣе или менѣе далеко, тогда какъ вывозъ Ревеля (1901 : 8,241<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд.) до настоящаго времени никакого значенія не приобрѣлъ.

Съ 1895 года было вывезено изъ :

|        | С.-Петербургъ | Либавы       |
|--------|---------------|--------------|
| 1895 : | 433,668 пуд.  | 382,785 пуд. |
| 1896 : | 591,672 „     | 238,365 „    |
| 1897 : | 872,400 „     | 334,117 „    |
| 1898 : | 959,736 „     | 247,407 „    |
| 1899 : | 1,047,238 „   | 299,482 „    |
| 1900 : | 952,796 „     | 434,246 „    |
| 1901 : | 1,253,150 „   | 314,363 „    |

Отпускъ столицы, утроившійся съ 1895 года, достигъ въ отчетномъ году своего максимума. Экспортъ же Либавы не только не сдѣлалъ никакихъ успѣховъ съ 1895 года, но даже сократился. Особыхъ колебаній въ цифрахъ вывоза изъ Либавы не замѣчается. Экспортъ Риги превосходилъ въ истекшемъ году вывозъ С.-Петербурга на 900,000 слишкомъ пуд. и болѣе, чѣмъ на 1,860,000 пуд. — отпускъ Либавы.

Изъ общей массы экспорта трехъ названныхъ портовъ Балтійскаго моря, черезъ которые прошло въ 1901 году — 3,7 милліоновъ пуд. противъ 3,3 милліоновъ пуд. 1900 года, пришлось на долю Риги: 58,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и 58,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, — С.-Петербурга 33,5<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и 28,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и — Либавы 3,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Большая часть грузовъ яицъ, направляющихся изъ Россіи за границу, проходитъ черезъ порты Балтійскаго моря въ 1901 году черезъ названные порты было экспортировано 45,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> противъ 45,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 1900 года.

Участіе одной Риги въ этой отрасли ви́ншей торговли выразилось въ 1901 году въ 26,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (1900: 26,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), вывозъ Либавы составлялъ 3,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (1900: 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>), отпускъ столицы достигалъ 15,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> (1900: 13,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>).

Черезъ сухопутную границу (Волочискъ, Новоселицы, Гусятинскъ, Сосновицы, Александрово и Вержболово) также транспортируются крупныя партіи яицъ, а именно: въ 1901 году — 2,8 милліона пуд., т. е. 33,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub> всего русскаго экспорта, въ 1900 г. — 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліона пуд., или 34,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Вывозъ черезъ остальные пограничные пункты Имперіи равнялся въ 1901 году — 20,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и въ 1900 году — 19,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Южныя порты не принимаютъ почти никакого участія въ отпускѣ данной статьи.

По даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ общерусскій экспортъ яицъ выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

|       |           |     |
|-------|-----------|-----|
| 1894: | 3,821,516 | Руд |
| 1895: | 5,734,037 | „   |
| 1896: | 6,116,729 | „   |
| 1897: | 7,144,000 | „   |
| 1898: | 7,629,000 | „   |
| 1899: | 6,935,779 | „   |
| 1900: | 7,272,054 | „   |
| 1901: | 8,193,012 | „   |

Высшая цифра вывоза относится къ отчетному году; повышеніе въ 1901 году сравнительно съ 1900 равняется 921,000 пуд. и по сравненію съ 1894 годомъ достигаетъ 4,371.000 пуд. По подсчету Департамента Таможенныхъ Сборовъ отпускъ яицъ въ 1901 году представлялъ цѣнность въ 34<sup>1</sup>/<sub>4</sub> милліона руб. противъ 30<sup>2</sup>/<sub>3</sub> милліоновъ руб. 1900 года и 28 милліоновъ руб. 1899 года. Главнѣйшимъ потребителемъ русскихъ яицъ является Великобританія (Лондонъ, Литъ, Гартлпуль, Гуль, Денди); значительные грузы этого товара сбываются и въ Германіи (Гамбургъ, Любекъ, прирейнскія гавани). Менѣе существенное значеніе имѣютъ Бельгія и Голландія.

Экспортъ дичи и битой птицы черезъ пашъ портъ иллюстрируется слѣдующими цифровыми данными:

|             |        |                |
|-------------|--------|----------------|
| 1886—1890 : | 4,475  | пуд.           |
| 1891—1895 : | 7,748  | „              |
| 1896 :      | 16,379 | „              |
| 1897 :      | 19,370 | „              |
| 1898 :      | 17,974 | „ и 350 штукъ  |
| 1899 :      | 24,981 | „ и 2210 мѣстъ |
| 1900 :      | 29,771 | „              |
| 1896—1900 : | 21,695 | „              |
| 1901 :      | 94,573 | „              |

Вывозъ этой статьи, требующей возможно скорого транспорта, какъ видно изъ приведенной таблицы, развивается вполне успешно, что особенно бросается въ глаза въ отчетномъ году. Въ 1901 году прибыль экспорта равнялась по сравненію съ 1900 годомъ круглымъ числомъ 65,000 пуд. Сравнительно съ пятилѣтіемъ 1886—1890 преобладаніе истекшаго года выражается въ 90,000 пуд. Тѣмъ не менѣе черезъ Ревель и въ особенности черезъ Либаву, все еще проходятъ значительно бѣльшіе грузы; такъ, экспортъ Ревеля составлялъ въ 1901 году 81,791½ пуд. противъ 120,541 пуд. 1900 года и 125,027 пуд. 1899 года; вывозъ Либавы равнялся въ отчетномъ году 190,478 пуд. противъ 191,641 пуд. 1900 года, 106,202 пуд. 1899 года, 81,264 пуд., 1898 года, 192,901 пуд. 1897 года и 141,471 пуд. 1896 года. Относительно размѣровъ общерусскаго экспорта дичи и битой птицы Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ въ опубликованной имъ статистикѣ не даетъ никакихъ данныхъ; статьи эти поглощаются рубрикой „Свѣжее мясо“. Равнымъ образомъ мы не располагаемъ свѣдѣніями относительно положенія данной торговой отрасли въ С.-Петербургѣ, такъ какъ издающіяся въ послѣднее время въ столицѣ статистическія свѣдѣнія Биржевого Комитета намъ еще не присланы.

Дичь и битая птица сбываются главнымъ образомъ въ Германіи и Великобританіи.

Отпускъ изъ Риги кожъ и шкуръ иллюстрируется слѣдующими цифрами:

|             |         |      |
|-------------|---------|------|
| 1886—1890 : | 106,559 | пуд. |
| 1891—1895 : | 156,800 | „    |
| 1896 :      | 176,649 | „    |
| 1897 :      | 207,352 | „    |
| 1898 :      | 225,427 | „    |
| 1899 :      | 324,125 | „    |
| 1900 :      | 231,237 | „    |
| 1896—1900 : | 232,958 | „    |
| 1901 :      | 297,556 | „    |

Въ нашей экспортной торговлѣ этими товарами обнаруживается непрерывное прогрессивное движеніе. Отчетный годъ, опередившій своего предшественника болѣе, чѣмъ на 65,000 пуд., равнымъ образомъ стоитъ выше всѣхъ прочихъ приведенныхъ въ таблицѣ годовъ, за исключеніемъ 1899 года, имѣющаго перевѣсъ надъ истекшимъ годомъ въ размѣрѣ приблизительно 27,000 пуд. Наша торговля въ данной отрасли обнимаетъ главнымъ образомъ шкуры и кожи телячьи и ягнячьи. Либава, которая въ 1900 году имѣла болѣе обширный экспортъ, чѣмъ Рига, въ истекшемъ году отстала отъ Риги; отпускъ Либавы составлялъ: въ 1900 году — 253,563 пуд. противъ 304,182 пуд. 1900 года. Вывозъ кожъ и шкуръ изъ Ревеля простирался въ отчетномъ году до 71,871 пуд. противъ 117,635 пуд. 1900 года и 99,185 пуд. 1899 года. Изъ С.-Петербурга по официальнымъ даннымъ было вывезено въ 1901 году однѣхъ кожъ 134,000 пуд. противъ 111,000 пуд. 1900 года и 173,000 пуд. 1899 года.

По даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ экспортъ изъ предѣловъ Россійской Имперіи однѣхъ только кожъ достигалъ въ 1901 году — 694,000 пуд. противъ 804,000 пуд. 1900 года. Въ торговлѣ этими продуктами, находящими сбытъ преимущественно въ Германіи и въ слѣдующей очереди въ Великобританіи и Франціи, порты Балтійскаго побережья занимаютъ господствующее положеніе.

Вывозъ изъ Риги минеральныхъ маслъ

|             |         |      |
|-------------|---------|------|
| 1886—1890 : | 345,491 | пуд. |
| 1891—1895 : | 278,470 | „    |
| 1896 :      | 371,972 | „    |
| 1897 :      | 295,811 | „    |
| 1898 :      | 274,963 | „    |
| 1899 :      | 323,783 | „    |
| 1900 :      | 345,332 | „    |
| 1896—1900 : | 322,372 | „    |
| 1901 :      | 275,536 | „    |

Нашъ отпускъ минеральныхъ маслъ, какъ усматривается изъ предпосланнаго сопоставленія цифровыхъ данныхъ, представлялъ въ истекшемъ году на 70,000 пуд. меньшую величину, чѣмъ за годъ до того. Въ общихъ чертахъ экспортъ этого продукта, за немногими незначительными колебаніями, держался въ теченіе вышеприведеннаго ряда лѣтъ на одной высотѣ. Черезъ Ревельскій портъ прошелъ въ 1901 году 305,631 пудъ минеральнаго масла противъ 171,318 пуд. 1900 года и 204,915 пуд. 1899 года. Гораздо обширнѣе былъ отпускъ столицы, достигавшій по официальнымъ даннымъ въ 1901 году 1,090,000 пуд. и въ 1900 году 1,582,000 пуд. Вывозъ минеральнаго масла черезъ Либаву существеннаго значенія не имѣетъ; черезъ этотъ портъ экспортируется солидное количество керосина (1900 : 385,368 пуд. 1901 : 702,344 пуд.) Порты Балтійскаго моря въ экспортной

торговлѣ нефтяными продуктами играютъ очень скромную роль; продукты эти въ большинствѣ случаевъ вывозятся за границу черезъ Батумъ.

Отпускъ отдѣльныхъ видовъ продуктовъ нефти изъ предѣловъ Россійской Имперіи въ первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ четырехъ лѣтъ представляется въ слѣдующемъ видѣ (въ пудахъ):

|                                                                            | 1901       | 1900       | 1899       | 1898       |
|----------------------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Сырая нефть . . . . .                                                      | 317,000    | 183,000    | 114,000    | 254,000    |
| Плотные минеральные жиры (вазелинъ, парафинъ) . . . . .                    | 1,000      | 2,000      | —          | —          |
| Вазелиновое масло . .                                                      | 223,000    | 178,000    | 210,000    | 302,000    |
| Легкія масла, не подлежащія акцизному обложенію (легкій бензинъ, газолинъ) | 2,000      | 2,000      | 3,000      | 2,000      |
| Освѣтительныя масла, (керосинъ и др.) . .                                  | 70,847,000 | 61,344,000 | 63,485,000 | 46,671,000 |
| акцизомъ ) тяжелыя                                                         | 3,934,000  | 4,629,000  | 1,427,000  | 701,000    |
| Нефтяное ) неочищ. . .                                                     | 1,127,000  | 1,747,000  | 1,981,000  | 1,479,000  |
| смаз. масло ) очищенн. . .                                                 | 8,115,000  | 8,223,000  | 7,317,000  | 6,998,000  |
| Нефтяные остатки . .                                                       | 2,539,000  | 4,077,000  | 3,354,000  | 3,110,000  |

Какъ видно изъ этой таблицы, львиная доля достается легкимъ освѣтительнымъ масламъ. Главными областями сбыта являются въ Европѣ рынки Великобританіи, Германіи, Франціи, Австро-Венгріи и Бельгіи.

Нижеслѣдующія цифры иллюстрируютъ нашу торговлю лѣснымъ товаромъ.

|      |                  |                 |
|------|------------------|-----------------|
| 1897 | около 49,400,000 | англ. куб. фут. |
| 1898 | " 45,400,000     | " " "           |
| 1899 | " 46,700,000     | " " "           |
| 1900 | " 46,550,000     | " " "           |
| 1901 | " 39,850,000     | " " "           |

Съ верховьевъ Двины было доставлено :

|      |              |          |
|------|--------------|----------|
| 1897 | около 21,200 | гонковъ. |
| 1898 | " 19,100     | "        |
| 1899 | " 12,600     | "        |
| 1900 | " 19,300     | "        |
| 1901 | " 16,400     | "        |

Вслѣдъ за періодомъ широкого расцвѣта лѣсной торговли и почти безостановочнаго подъема цѣнъ на лѣсной матеріалъ до небывалой высоты, уже во вторую половину 1900 года явились провозвѣстники

упадка. Въ ту пору находились еще оптимисты, не желавшіе вѣрить болѣе или менѣе продолжительному упадку этой торговой отрасли и усмотрѣвшіе въ пониженіи настроенія среди покупателей лишь явленіе временнаго характера. Но уже повсюду высказывались опасенія, что съ этого времени прійдется считаться съ регрессивнымъ движеніемъ цѣнъ. Теченіе биржевой жизни отчетнаго года слишкомъ ясно показало, что послѣднія опасенія были вполне основательны. Промышленный кризисъ въ нашихъ странахъ сбыта и находящееся въ тѣсной связи съ нимъ сокращеніе строительной дѣятельности, критическое положеніе денежнаго рынка, далекая еще отъ окончанія Трансваальская война и нѣкоторыя другія обстоятельства — все это способствовало окончательному истощенію предпринимательской дѣятельности. Спросъ прекратился почти окончательно, покупали только для покрытія самой насущной потребности, и даже значительныя уступки въ цѣнѣ не могли побороть этой апатіи. Цѣны почти на всѣ сорта вывозимаго лѣснаго матеріала, за малыми исключеніями, съ весны до самаго конца сезона, замѣтно шли на уклонъ. Прекращеніе неурядицъ въ Китаѣ, съ которымъ связывали надежды на возрожденіе торговли и поразительно низкіе морскіе фрахты не смогли задержать паденіе цѣнъ, зачастую достигавшее 20 до 30% и даже больше; въ особенности сильно упалъ въ цѣнѣ лѣсъ, обработанный на нашихъ лѣсопильняхъ; впрочемъ, и большинство другихъ видовъ лѣсного матеріала пострадало въ большей или меньшей степени. Общее печальное положеніе дѣла, коснувшееся всѣхъ странъ ведущихъ экспортную торговлю лѣсомъ, ухудшилось еще болѣе вслѣдствіе нѣкоторыхъ происшествій, носящихъ мѣстный характеръ и нанесшихъ сильный ущербъ отдѣльнымъ лѣсопромышленникамъ. Такъ въ началѣ года имѣли мѣсто нѣсколько значительныхъ банкротствъ во Франціи и Англіи, отъ которыхъ пострадали также интересы Риги, далѣе пожары, уничтожившіе нѣсколько лѣсопильныхъ заводовъ и крупныя запасы лѣса. Вполнѣ понятно, что при такихъ обстоятельствахъ большинство нашего купечества, ведущаго торговлю лѣсомъ, неудовлетворенно глядитъ на результаты отчетнаго года, и если, не смотря на неблагопріятное стеченіе обстоятельствъ, отдѣльныя фирмы счастливо вели свои операціи и успѣшно заключили дѣла, то подобные случаи выходили изъ ряда обычныхъ явленій.

Трудное положеніе лѣсопромышленнаго дѣла находитъ выраженіе въ приведенномъ въ нашемъ обзорѣ Рижской торговлѣ сопоставленіи цифровыхъ данныхъ за послѣднее пятилѣтіе; согласно таблицѣ отчетный годъ отсталъ почти на семь милліоновъ куб. фут. отъ средней цифры за послѣднее пятилѣтіе. Равнымъ образомъ число гонковъ, доставленныхъ съ верховьевъ Двины сократилось сравнительно съ предшествовавшимъ годомъ приблизительно на 3000.

Зима 1900/1901 въ общемъ была благоприятна для лѣсныхъ работъ и подвозъ лѣса къ сплавающимъ рѣкамъ не представлялъ никакихъ трудностей. Сплавъ лѣса въ своей первой, наиболѣе важной части прошелъ благополучно; въ серединѣ же лѣта и осенью сплавъ былъ сильно затрудненъ низкимъ уровнемъ воды въ Двинѣ и ея притокахъ. Залома либо совсѣмъ не имѣли мѣста, либо имѣли самыя незначительныя размѣры.

Переходя къ отдѣльнымъ статьямъ нашего лѣсного экспорта, мы можемъ привести слѣдующія данныя.

Вывозъ тесаныхъ и круглыхъ бревенъ иллюстрируется слѣдующими цифрами:

|        | Тесанья  |        | Круглыя  |         | Всего     |
|--------|----------|--------|----------|---------|-----------|
|        | сосновыя | еловыя | сосновыя | еловыя  |           |
| 1897 : | 38,603   | 34,483 | 88,921   | 180,094 | = 342,101 |
| 1898 : | 27,163   | 31,518 | 74,841   | 259,417 | = 392,939 |
| 1899 : | 26,142   | 25,907 | 84,097   | 216,824 | = 352,970 |
| 1900 : | 32,416   | 28,921 | 55,528   | 208,553 | = 325,418 |
| 1901 : | 24,185   | 26,276 | 50,884   | 248,795 | = 350,140 |

Тесанья бревна представляли изъ себя почти исключительно голландскіе брусья; англійскіе брусья какъ и раньше, встрѣчались лишь въ видѣ небольшихъ партій.

Сосновые голландскіе брусья, не смотря на скудный подвозъ, не могли сохранить своей цѣны; въ началѣ сезона платили по 9 до 10 коп. выше цѣны за среднее число футовъ длины 2 сорта, т. е. при средней длинѣ въ 27/28 фут., старый амстердамскій футъ продавали по 36 до 37 коп.; затѣмъ цѣна стала постепенно падать лѣтомъ платили не болѣе 6 до 7 коп. и осенью цѣны достигли своего минимума: 5 до 6 коп. выше цѣны за среднее число фут.; цѣна на третій сортъ стояла на 3 до 4 коп. ниже, чѣмъ на второй.

Еловые голландскіе брусья, подвозъ которыхъ также не выходилъ изъ узкихъ предѣловъ, принадлежали къ числу тѣхъ немногихъ статей нашего лѣсного экспорта, которыя полностью сохранили свою цѣну до конца сезона. Партіи со средней нормой длины въ продолженіе всего года продавались приблизительно по 4 коп. выше цѣны за среднее число фут. длины за сортъ Kron, т. е. при средней длинѣ въ 27/28 фут., за погонный старый Амстердамскій футъ платили 31 коп., 2-ой сортъ около 2 коп. на футъ дешевле. Почти всѣ запасы какъ сосновыхъ, такъ и еловыхъ голландскихъ брусьевъ были распроданы.

Сосновыя и еловыя норвежскія округленныя бревна (Каррваікен). Въ противоположность послѣднимъ годамъ, въ которые обработанныя округленныя бревна почти не поступали на рынокъ, а работали на мѣстѣ изъ круглыхъ пиленыхъ бревенъ, скупаемыхъ экспортными фирмами, нѣкоторыя изъ нашихъ купцовъ

рѣшили, въ виду трудностей, сопряженныхъ съ продажей пиленыхъ бревенъ мѣстнымъ лѣсопильнямъ, снабжать рынокъ болѣе или менѣе крупными партіями вполне обработанныхъ норвежскихъ округленныхъ бревенъ, и въ началѣ сезона получали приблизительно 14 коп. за товаръ діаметромъ въ 10" въ верхнемъ отрубѣ и 17 коп. при 11 дюймовомъ діаметрѣ, впоследствии же цѣна не превышала 13 и 16 коп. и даже порой не достигала этой нормы. При закупкахъ въ Голландію платили вначалѣ около 27 центовъ за голландскій футъ, включая фрахтъ и страховку до голландскихъ портовъ, за лѣсъ діаметромъ въ 10"; исподоволь цѣна упала приблизительно до 24 центовъ за бревна 10-дюймоваго діаметра; всѣ эти цѣны разумѣются при обычной нормѣ длины въ 20/22 голландскихъ фута; прочіе размѣры — пропорціонально.

Экспортъ ольховыхъ, осиновыхъ и березовыхъ бревенъ иллюстрируется слѣдующей таблицей:

|       |         |       |
|-------|---------|-------|
| 1897: | 220,585 | штукъ |
| 1898: | 202,481 | "     |
| 1899: | 154,959 | "     |
| 1900: | 175,115 | "     |
| 1901: | 186,394 | "     |

Ходъ торговыхъ операцій съ ольховыми бревнами при закупкѣ послѣднихъ представлялъ приблизительно ту же картину, которая имѣла мѣсто въ послѣдніе года, а именно въ началѣ цѣны сравнительно не выходили изъ нормы:

|     |                 |   |                                |                               |                                |                                                        |
|-----|-----------------|---|--------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------|
| 9"  | верхнемъ отрубѣ | 8 | до                             | 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | коп.)                          | } за погонный футъ съ<br>браковкой при длинѣ<br>въ 20' |
| 10" | "               | " | 12 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | "                             | 13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |                                                        |
| 11" | "               | " | 14 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | "                             | 15 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |                                                        |
| 12" | "               | " | 15 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | "                             | 16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |                                                        |

или около 18 коп. за куб. футъ при 9-дюймовомъ и 20 коп. при 10-дюймовомъ діаметрѣ и толщѣ; впоследствии весной цѣны поднялись въ виду недостатка въ товарѣ, такъ что, напримѣръ, за партію чернаго т. е. не подвергавшагося браковкѣ товара при средней толщинѣ, едва достигавшей 11" платили по 18 коп. за погонный футъ. Всѣ вышеприведенныя цѣны разумѣются франко Рига.

Цѣны за границей сѣ въ порты Нѣмецкаго моря, какъ напримѣръ, Браке и Роттердамъ были приблизительно слѣдующія:

|    |       |              |                 |          |
|----|-------|--------------|-----------------|----------|
| 85 | пфен. | за куб. футъ | при толщинѣ 10" | и больше |
| 75 | "     | "            | "               | "        |

Осенью этотъ уровень поднялся до

|             |       |              |                 |          |
|-------------|-------|--------------|-----------------|----------|
| 88          | пфен. | за куб. футъ | при толщинѣ 10" | и больше |
| голл. ф. 17 | —     | "            | "               | метръ "  |

Подвозъ подъ копецъ вполне покрылъ спросъ.

Осиновые бревна доставлялись въ избытки, такъ что небольшимъ остаткамъ пришлось даже зимовать. Цѣны какъ при за-

купкѣ, такъ и при продажѣ не подвергались значительнымъ колебаніямъ. На мѣстѣ платили за товаръ, подвергннійся браковкѣ, около 10 коп. при 10'' въ верхн. отрубѣ } при длинѣ въ среднемъ 20' за  
 " 11 " " 11'' " " " } погонный футъ  
 п т. д. и эвентуально 16 коп. за куб. футъ.

Вывозъ изъ Риги мауерлатъ представляется въ слѣдующемъ видѣ (въ штукахъ):

|        | сосновыя | еловыя | всего   |
|--------|----------|--------|---------|
| 1897 : | 58,252   | 26,815 | 85,067  |
| 1898 : | 62,680   | 28,780 | 91,460  |
| 1899 : | 61,622   | 33,793 | 95,415  |
| 1900 : | 68,854   | 53,926 | 122,780 |
| 1901 : | 58,275   | 40,534 | 98,809  |

Заманчивыя цѣны 1900 года на сосновыя мауерлаты 10''×10'' побудили русскихъ лѣсопромышленниковъ подвозить громадныя количества этого матеріала; а такъ какъ спросъ изъ-за границы былъ слабый, то цѣны сильно упали, понизившись съ 3 до 4 коп. за футъ 2-го сорта свыше цѣны за среднее число футовъ, другими словами съ 30 до 31 коп. за погонный футъ при средней длинѣ 2-го сорта въ 27/28' на 1 до 2 коп. ниже средней нормы длины, т. е. до 26 и 25 коп. за среднюю длину въ 27/28' и въ концѣ сезона все-таки не находили никакого спроса. Партіи, пригодныя для германскаго рынка съ весьма незначительной средней нормой длины сбывались соразмѣрно приведеннымъ цѣнамъ; но и на этотъ сортъ, при общемъ упадкѣ строительной дѣятельности въ Германіи, спросъ не выходилъ изъ очень скромныхъ рамокъ. Довольно значительныя запасы сосновыхъ мауерлатъ 10''×10'' остались у насъ на зиму.

Сосновыя мауерлаты размѣромъ 11''×11'', поступавшія на рынокъ въ незначительномъ количествѣ, въ теченіе всего года продержались въ цѣнѣ; за несортированный товаръ 2-го и 3-го сортовъ платили въ среднемъ отъ 4 до 5 коп. свыше цѣны за среднее число футовъ.

Еловыя мауерлаты размѣромъ 10''×10'' не пользовались почти никакимъ спросомъ и сильно понизились въ цѣнѣ; весной платили еще по 22 коп. за погонный футъ при средней длинѣ 27''/28'' за сорта Кроп и второй, лѣтомъ же тотъ же товаръ можно было получить по 19 и 18 коп., а осенью даже по 17 и 16 коп. и даже дешевле. Еловыя мауерлаты 11''×11'', запасы которыхъ, впрочемъ, были незначительны, довольно легко сбывались приблизительно по 25 и 24 коп.

Сбытъ за границу слиперовъ всѣхъ размѣровъ составлялъ:

|        | тесаные   | круглые | всего     |
|--------|-----------|---------|-----------|
| 1897 : | 2,729,098 | 16,997  | 2,746,095 |
| 1898 : | 2,166,172 | 85,816  | 2,251,988 |

|        | тесаные   | круглые | всего     |
|--------|-----------|---------|-----------|
| 1899 : | 2,577,814 | 47,707  | 2,625,521 |
| 1900 : | 2,213,578 | 36,482  | 2,250,060 |
| 1901 : | 2,164,291 | 24,225  | 2,188,516 |

Главная масса вывезенных за границу тесаных слиперовъ состояла и въ отчетномъ году изъ основныхъ слиперовъ  $10'' \times 10'' \square$ , длиною въ  $8^{11}/_{12}'$ , употребляемыхъ на британскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Еще зимою заключались различныя сдѣлки на поставку въ май/юнь приблизительно по 2 руб. 28 коп. съ обличнымъ задаткомъ; въ февралѣ давали уже 2 руб. 30 коп., въ мартѣ 2 руб. 35 коп., и въ апрѣлѣ цѣна достигла своего максимума — 2 руб. 38 коп. Ко времени прибытія свѣжаго товара настроеніе рынка нѣсколько притихло, хотя въ июнь и июль платили еще 2 руб. 35 коп.; начиная съ этого времени цѣна стала медленно падать, въ сентябрѣ дошла до 2 руб. 30 коп., а въ концѣ сезона трудно было отыскать покупателей даже по 2 руб. 25 коп. до 2 руб. 20 коп. Всѣ эти цѣны разумѣются за подборъ изъ 40% тесаныхъ, 30% со стѣнкой въ  $8''$  и 30% со стѣнкой въ  $7''$ .

Сосновые слипера  $10'' \times 10'' \square$ , длиною въ  $8^{11}/_{12}''$  со стѣнкой въ  $6''$  спрашивались мало и сильно упали въ цѣнѣ. Зимой и весной платили 1 руб. 80 коп. до 1 руб. 75 коп., лѣтомъ отъ 1 руб. 70 коп. до 1 руб. 65 коп., въ осеніе мѣсяцы цѣна исподоволь упала до 1 руб. 45 коп. — 1 руб. 40 коп.

При продажѣ въ Великобританію зимою можно было получать за небольшіе запасы, находившіеся въ распоряженіи при открытіи навигаціи, около 46 s съ доставкой на бортъ при подборѣ изъ 50% тесаныхъ, 40% со стѣнкой въ  $8''$  и 10% со стѣнкой въ  $7''$ . При заказахъ на май/юнь и июнь/июль, въ январѣ и февралѣ платили приблизительно  $45/6 d$  до  $45/-$ ; на этомъ уровнѣ цѣна продержалась приблизительно до іюля; во вторую половину августа цѣны исподоволь поддались; въ сентябрѣ не соглашались платить дороже  $44/-$ , а осенью, когда прусскіе порты усиленно предлагали свой товаръ и стремились всѣми силами распродать свои запасы слиперовъ, не замедлило обнаружиться дальнѣйшее паденіе цѣнъ. Кто желалъ подъ конецъ сезона сбыть свой товаръ, тотъ долженъ былъ довольствоваться  $43/-$  и даже болѣе низкой цѣной; большинство предпочло сложить свои скромные запасы и выжидать болѣе выгоднаго для продажи момента. Всѣ вышеприведенныя цѣны разумѣются за подборъ изъ 50%, 40%, 10%;  $40^0/0$ ,  $30^0/0$ ,  $30^0/0$  продавались сплошь на 9 d до 1 s на лодѣ дешевле. Сосновые слипера  $10'' \times 10'' \square$ , длиною  $8^{11}/_{12}'$ , со стѣнкой въ  $7''$  продавались сначала по  $42/6 d$  до  $42/-$ , но вскорѣ пришлось довольствоваться только  $41/6 d$  до  $41/-$  и, наконецъ, съ трудомъ удавалось  $40/6$  до  $40-$ .

Сосновыя слипера  $10'' \times 10'' \square$ , длиною въ  $8^{11}/_{12}$ , со стѣнкой въ  $6''$ , легко сбывались зимою по  $35/-$ ; выгодны были сдѣлки съ этимъ

товаромъ при продажѣ въ Голландію; но такъ какъ вскорѣ выяснилось, что спросъ на этотъ размѣръ въ 1901 году будетъ ограниченный, то цѣна въ маѣ упала до 32/—, въ іюнѣ — приблизительно до 31/— и въ іюлѣ до 30/—; въ сентябрѣ платили не болѣе 29/— до 28/6 d, по и по этой цѣнѣ едва ли было заключено много сдѣлокъ.

Сосновые слипера 9"×9"□, длиною въ 8<sup>11</sup>/<sub>12</sub>', при подборѣ изъ 70% со стѣнкой въ 7" и 30% со стѣнкой въ 6", спрашивались мало; весною цѣна установилась въ 1 руб. 20 коп. до 1 руб. 25 коп. и исподволь упала до 1 руб. 10 коп. За границу продавали дѣ декабрѣ и январѣ еще по 31/6 до 31/—, весною же довольствовались 31/—; вполсѣдствіи цѣна упала еще больше — до 29/— и 28/6 d и ниже.

Сосновыя шпалы 10"×6"□, длиною въ 8<sup>11</sup>/<sub>12</sub>'. Не смотря на незначительный по сравненію съ предшествовавшими годами подвозъ, цѣны на этотъ размѣръ не могли продержаться на одномъ уровнѣ и были вовлечены въ общее регрессивное движеніе; въ особенности удручающе на ходъ рыночныхъ операцій дѣйствовало скопленіе въ рукахъ спекулянтовъ большихъ запасовъ въ прусскихъ портахъ. Запасы эти, въ виду безвыходнаго положенія владѣльцевъ, обусловленнаго безденежемъ, были распроданы принудительнымъ порядкомъ. Весною за зимовавшій у насъ товаръ, находившійся въ распоряженіи владѣльцевъ при открытіи плавачи, платили въ среднемъ по 2 руб. 12 коп. до 2 руб. 10 коп. за пару рейнскихъ и голландскихъ шпаль. Вскорѣ цѣна упала до 2 руб. за пару; немного спустя товаръ этотъ приобрѣтался по 1 руб. 95 коп. до 1 руб. 90 коп.; осенью уровень цѣпъ достигъ 1 руб. 80 коп. до 1 руб. 70 коп. Только въ ноябрѣ съ неожиданнымъ оживленіемъ спроса изъ Англій, которая въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ, въ виду невозможности конкурировать противъ цѣпъ Германіи и Голландіи, не вела торговли товаромъ этого размѣра, рынокъ нѣсколько успокоился.

Сосновые полуслипера 10"×5"□, длиною въ 8<sup>11</sup>/<sub>12</sub>' и 9"×4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>'□, длиною въ 8<sup>11</sup>/<sub>12</sub>', обтесанные со всѣхъ сторонъ, какъ и въ предшествовавшемъ году, подвозились въ крайне ограниченномъ количествѣ; первые у насъ на мѣстѣ варіировали въ цѣнѣ отъ 1 руб. 60 коп. до 1 руб. 50 коп. за пару, вторые — отъ 1 руб. 15 коп. до 1 руб. за пару.

Еловые слипера 10"×10"□, длиною въ 8<sup>11</sup>/<sub>12</sub>', употребляемые въ Великобританіи главнымъ образомъ для распиловки на дощечки для ящиковъ, а потому по большей части и идущіе въ цѣнѣ рука объ руку съ пиленнымъ еловымъ лѣсомъ, далеко не пользовались замѣтнымъ спросомъ. Высшій уровень цѣпы весною доходилъ до 1 руб. 60 коп.; въ іюнѣ продавали по 1 руб. 50 коп., въ іюлѣ и августѣ приблизительно по 1 руб. 40 коп. и къ концу сезона небольшія запоздавшія партіи съ трудомъ находили сбытъ по 1 руб. 30 коп. до 1 руб. 25 коп., эти цѣпы относятся къ подбору изъ 40%, 30%, 30%.

Количество вывезеннаго за послѣдніе 5 лѣтъ пиленнаго лѣса представляется въ слѣдующемъ видѣ (въ штукахъ):

|        | свыше 3 дм. | 3 дм.     | ниже 3 дм. | всего.     |
|--------|-------------|-----------|------------|------------|
| 1897 : | 12,145      | 6,175,992 | 11,593,725 | 17,781,862 |
| 1898 : | 36,292      | 5,431,521 | 11,575,309 | 17,043,122 |
| 1899 : | 11,939      | 5,646,290 | 12,174,799 | 17,833,028 |
| 1900 : | 9,850       | 6,136,262 | 10,505,232 | 16,651,344 |
| 1901 : | 11,568      | 4,758,498 | 8,591,483  | 13,361,549 |

Все въ общихъ чертахъ сказанное въ началѣ этого отчета относительно хода лѣсной торговли, въ особенности касается лѣсопильнаго дѣла. Въ самомъ началѣ сезона цѣны на пиленый лѣсъ стали сильно падать и только поздней осенью до нѣкоторой степени прекратилось это регрессивное движеніе. Наши владѣльцы лѣсопиленъ тѣмъ болѣе пострадали вслѣдствіе этого, что при открытіи навигаціи на мѣстѣ паходились крупныя запасы, пріобрѣтенныя по дорогой цѣнѣ; естественно, не сразу рѣшались съ самаго же начала сбывать товаръ по убыточнымъ цѣнамъ, но вскорѣ выяснилось, что тѣ, кто воспользовался первой возможностью продажи, избрали лучшую часть; цѣны, которыя раньше отвергались, считались по прошествіи короткаго времени, за невозможностью получить ихъ, уже выгодными. Такое настроеніе продолжалось до тѣхъ поръ, пока не наступили затишье и возможность, благодаря крайне низкимъ морскимъ фрахтамъ, избавиться отъ остававагося еще значительнаго количества товара, хотя и по непомѣрно низкой цѣнѣ.

Подвозъ бревенъ, хотя и уступалъ предшествовавшему году, тѣмъ не менѣе достигалъ весьма значительныхъ размѣровъ, и владѣльцамъ пленныхъ бревенъ не всегда было легко сбыть свой товаръ. Вслѣдствіе неблагоприятныхъ конъюнктуръ на пиленый лѣсъ конкуренція при закупкѣ бревенъ не была такъ велика, какъ обыкновенно, а потому и цѣны значительно ниже, чѣмъ за годъ до того, хотя опѣ и не находились въ соотвѣтствіи съ цѣнами при продажѣ пиленнаго лѣса за границу. Тому обстоятельству, что въ отчетномъ году цѣны на бревна были приведены къ болѣе или менѣе разумному уровню, существенно способствовало еще и то, что многіе изъ нашихъ владѣльцевъ лѣсопиленъ пришли къ соглашенію значительно сократить въ теченіе лѣта рабочее время, чтобы этимъ путемъ долѣе пользоваться находившимися въ ихъ распоряженіи запасами бревенъ. Благодаря такому рѣшенію они не были на первыхъ же порахъ поставлены въ необходимость либо совершенно прекратить производство, либо немедленно удовлетворять высокія требованія владѣльцевъ вновь прибывающихъ партій балокъ.

Продажные цѣны за границу представлялись приблизительно въ слѣдующемъ видѣ :

|               |       |         |          |         |          |
|---------------|-------|---------|----------|---------|----------|
| Еловые планки | 3×11" | 2 сорта | 9 £ 15 s | до      | 8 £ 5    |
| "             | "     | 3×8"    | 2 "      | 6 £ 5 s | " 5 £    |
| "             | "     | 3×7"    | 2 "      | 6 £ —   | " 4 £ 10 |

за стандартъ съ доставкой на бортъ.

Еловые планки 3"×9" (длина въ метрическихъ единицахъ):

30 до 40 сантимовъ за 2 сортъ

28 " 22 " " 3 "

за погонный метрической футъ съ доставкой на бортъ.

|                                                    |                                                                |             |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-------------|
| Еловые бatenсы 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ×7"   | длина въ метрич. единицахъ,<br>не сортированные . . . . .      | Fr. 150—135 |
| Сосновые бatenсы 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ×7" | длина въ метрич. единицахъ,<br>не сортированные . . . . .      | " 185—150   |
| Сосновые бatenсы 3×8 и 3×7"                        | длина въ метрическихъ<br>единицахъ, не сортированные . . . . . | " 160—145   |
| Сосновыя планки 3×9"                               | длина въ метрич. единицахъ,<br>не сортированные . . . . .      | " 240—205   |

Еловые доски 1 и 2 сорта не сортированныя :

1×8" приблизительно 180—150 М.

1×7" " 160—125 "

1×6" " 150—120 "

1×5" " 135—100 "

1×4" въ метр. ед. длины около 160—110 Fr.

Прочіе размѣры пропорціонально вышепоказаннымъ цѣнамъ. Всѣ цѣны разумѣются за стандартъ съ доставкой на бортъ.

Вышеобозначенныя котировки относятся къ излюбленнымъ маркамъ; товаръ менѣе высокаго достоинства продавался гораздо дешевле.

Дрань (Splittholz). Экспортъ составлялъ :

|        |        |      |
|--------|--------|------|
| 1897 : | 14,845 | саж. |
| 1898 : | 11,754 | "    |
| 1899 : | 10,158 | "    |
| 1900 : | 14,667 | "    |
| 1901 : | 8,220  | "    |

Какъ видно изъ приведенной таблицы, вывозъ драни замѣтно сократился по сравненію съ предшествовавшими годами. Сбытъ въ теченіе всего сезона отличался крайней вялостью, и цѣна съ 8 руб. за сажень и футъ съ доставкой на корабль исподоволь упала до 6 руб. 50 коп.

Число экспортированных шахтовых распорок (Pit-pops) составляло:

|       |           |       |
|-------|-----------|-------|
| 1897: | 2,609,021 | штука |
| 1898: | 3,341,039 | ”     |
| 1899: | 3,822,738 | ”     |
| 1900: | 4,008,184 | ”     |
| 1901: | 2,900,252 | ”     |

Вывозъ дашаго лѣснаго матеріала, который въ главной своей массѣ работался у насъ на мѣстѣ изъ употребившихся при сплавѣ жердей, сильно поддался въ отчетномъ году, что легко объясняется сокращеніемъ числа пригнанныхъ въ Ригу гонковъ. Цѣны подпали подъ общее регрессивное движеніе и упали приблизительно съ 9 руб. 50 коп. до 7 руб. 75 коп. за 3'' <sup>15</sup>/<sub>16</sub>' въ діаметрѣ } за 1000 погон-  
9 ” — ” ” 7 ” 50 ” ” 3'' <sup>11</sup>/<sub>12</sub>' ” ” } ныхъ футовъ.

Завершая настоящій обзоръ, мы позволимъ себѣ заглянуть въ будущее. Въ какомъ видѣ представится положеніе лѣсной торговли въ 1902 году? Имѣются-ли основанія надѣяться на скорое улучшеніе или же намъ придется считаться періодомъ дальнѣйшаго упадка? Вотъ вопросы, часто поднимаемые въ кругахъ нашего причастнаго къ лѣсному дѣлу купечества. Отвѣтить на нихъ представляется дѣломъ далеко не легкимъ, такъ какъ много мотивовъ можно привести и за и противъ любого взгляда.

Съ одной стороны склоняются въ пользу того мнѣнія, что въ настоящее время цѣны до того низки, что дальнѣйшее паденіе не представляется вѣроятнымъ, далѣе, запасы повсюду далеко не такъ громадны, какъ часто думаютъ, и во всѣхъ странахъ, ведущихъ экспортную торговлю лѣсомъ, по мѣрѣ силъ старались сократить размѣры производства; кромѣ того замѣчавшійся до настоящаго времени упадокъ всѣхъ формъ экономической жизни въ странахъ, потребляющихъ нашъ товаръ, пріостановился и даже имѣются симптомы улучшенія; находящіяся въ свободномъ распоряженіи денежныя средства явятся могучимъ факторомъ для поднятія строительной дѣятельности; наконецъ, окончаніе южно-африканской войны, которое предвидится въ недалекомъ будущемъ, неминуемо вызоветъ къ жизни новый періодъ расцвѣта.

Съ другой стороны вышеприведеннымъ соображеніямъ противопоставляются слѣдующія. Цѣны отнюдь не такъ низки, чтобы не было возможно ихъ дальнѣйшее паденіе; тѣ цѣны, которыя въ настоящее время считаются непомерно низкими, немного лѣтъ тому назадъ далеко не заслуживали нареканій, и основательны-ли предположенія, что уровень цѣнъ не будетъ въ будущемъ разсматриваться съ той же точки зрѣнія, что и пять или шесть лѣтъ тому назадъ? Далѣе, полагаютъ, что кризисы, подобные настоящему, не устраняются въ одинъ годъ, и оздоровленіе рынка начинается только съ повсемѣстнымъ израсходо-ваніемъ запасовъ товара; кромѣ того въ пользу второго взгляда при-

водится еще и то соображеніе, что вполне положительных основаній надѣяться на скорое окончаніе военныхъ операцій на югѣ Африки не имѣется; если же это и не оправдается, то все таки подверженъ сомнѣнію непосредственный за этимъ подъемъ торговой жизни. За послѣднее время придаютъ также значеніе слухамъ о предстоящемъ въ Англии введеніи ввозной пошлины на лѣсъ, что можетъ только неблагоприятно отразиться на нашемъ экспортѣ лѣса. Что касается специально рижской торговли лѣснымъ товаромъ, то слѣдуетъ считаться, какъ съ фактомъ, съ тѣмъ обстоятельствомъ, что съ введеніемъ 1 января 1902 года высокаго портового сбора на лѣсъ въ размѣрѣ  $\frac{1}{2}$  коп. съ пуда, наша торговля несетъ тяжелое бремя; и если даже впоследствии удастся отнести на счетъ владѣльцевъ лѣсовъ, по крайней мѣрѣ, часть даннаго налога, то все таки не подлежитъ никакому сомнѣнію, что на находящихся здѣсь крупныхъ запасахъ придется нести убытокъ однимъ купцамъ. Наконецъ, предметомъ сѣтованій являются трудности, возникшія при продажѣ одного изъ важныхъ сортовъ лѣса, именно слиперовъ, вслѣдствіе попытокъ англійскихъ импортныхъ фирмъ навязать рижскимъ лѣсоотправителямъ новые формуляры контрактовъ, отдающіе продавцовъ на полный произволъ покупателей. Все это вмѣстѣ взятое приводитъ къ заключенію, что виды на 1902 годъ далеко не представляются въ розовомъ свѣтѣ.

Который изъ взглядовъ правиленъ? Будемъ надѣяться, что правы тѣ, которые пророчатъ 1902 году общее улучшеніе торговаго дѣла! Будемъ надѣяться, что правительство снизойдетъ къ просьбамъ нашихъ лѣсопромышленниковъ о пониженіи новыхъ портовыхъ сборовъ! и освобожденіи находящагося нынѣ на складѣ лѣса отъ этихъ сборовъ.

## II. Ввозъ.

Затруднительное положеніе денежнаго рырка, промышленный кризисъ, равно какъ общій застой въ дѣлахъ, о которыхъ мы подробно говорили во введеніи къ настоящему отчету, естественно, повліяли въ отрицательномъ смыслѣ на нашу ввозную торговлю. Особенный упадокъ замѣчался въ импортѣ многихъ сырыхъ предуктовъ для промышленныхъ цѣлей, что объясняется общимъ сокращеніемъ сбыта и незначительною прибыльностью при продажѣ промышленныхъ продуктовъ. Нашъ ввозъ, состоящій главнымъ образомъ изъ сырья, подлежащаго обработкѣ и минеральнаго топлива, вслѣдствіе этого пострадалъ въ значительной степени. Далѣе, наша импортная торговля испытала на себѣ неблагоприятное вліяніе значительно повышенныхъ пошлинъ (до 50%), которыя были временно введены въ 1900 году подъ давленіемъ политическихъ

осложненій и на многіе товары существовали въ теченіе всего отчетнаго года.

При просмотрѣ списковъ ввозныхъ товаровъ за послѣдніе два года особенно бросается въ глаза сильная убыль во ввозѣ каменнаго угля (приблизительно на 9 милліоновъ пуд. менѣе, чѣмъ въ 1900 году). Сокращеніе ввоза коснулось также слѣдующихъ статей: кокса (болѣе, чѣмъ на 400,000 пуд. сравнительно съ 1900 годомъ), машинъ всѣхъ родовъ (на 167,000 пуд. менѣе), чугуна (на 110,000 пуд. менѣе), красильнаго дерева (на 400,000 слишкомъ пуд. менѣе), риса (приблизительно на 90,000 пуд. менѣе), сельдей (приблизительно на 20,000 пуд. менѣе), вина (на 10,000 слишкомъ пуд. менѣе), сѣры (на 28,000 пуд. менѣе), копры (на 20,000 пуд. менѣе), мѣла (на 190,000 слишкомъ пуд. менѣе), глины (на 300,000 слишкомъ пуд. менѣе), наконецъ, стали, желѣзной руды и пр. Въ бѣльшемъ количествѣ ввезены слѣдующіе товары: хлопокъ (приблизительно на 200,000 пуд.), пробковое дерево (болѣе, чѣмъ на 80,000 пуд.), искусственное удобреніе (болѣе, чѣмъ на 600,000 пуд.), руда (на 130,000 пуд.), гумми (приблизительно на 21,000 пуд.), фосфаты въ необработанномъ видѣ (приблизительно на 180,000 пуд.), шампанское (на 100,000 слишкомъ бутылокъ), далѣе желѣзо въ полосахъ и брускахъ, рельсы, кофе и селитра.

Относительно условій выгрузки ввозимыхъ черезъ нашъ портъ массовыхъ товаровъ мы принуждены, къ сожалѣнію, повторить то, что уже говорили въ нашихъ прежнихъ отчетахъ\*), такъ какъ всѣ упоминавшіеся въ нихъ неурядки продолжаютъ существовать и по настоящее время. Особенно давалъ себя чувствовать недостатокъ въ пригодныхъ мѣстахъ выгрузки для самой видной въ количественномъ отношеніи ввозной статьи, именно каменнаго угля. Въ виду сказанныхъ неурядковъ суда не могутъ быть достаточно быстро разгружаемы, вслѣдствіе чего этотъ важнѣйшій для нашей промышленности сырой матеріалъ все еще безцѣльно держится въ непомерно высокой цѣнѣ. При отправкѣ товара съ корабля, наряду съ тѣсною мѣстъ выгрузки, встрѣчается еще препятствіе въ видѣ неудовлетворительной мостовой. Мы не можемъ умолчать также и относительно полной непригодности освѣщенія по всѣмъ набережнымъ, даже по городскимъ; устарѣлое керосиновое освѣщеніе должно было бы, наконецъ, быть замѣнено другимъ, болѣе интензивнымъ, такъ какъ при настоящихъ условіяхъ невозможно обезопасить себя отъ процвѣтающаго на набережныхъ за недостаткомъ полицейскаго надзора воровства, въ особенности въ темные осенніе вечера. Дѣятельность ночныхъ героевъ развита тамъ въ столь широкихъ размѣрахъ, что сторожа частныхъ лицъ безсильны въ борьбѣ съ ними.

\*) Ср. Обзоръ торговой дѣятельн. Риги за 1899 годъ стр. 85 и слѣд., а также Обз. торг. дѣят. Риги за 1900 годъ стр. 87 и 88.

Цѣнность рижской морской ввозной торговли составляла, начиная съ 1866 года:

|            |                           |      |
|------------|---------------------------|------|
| 1866—1870: | 14,419,305                | руб. |
| 1871—1875: | 22,537,505                | "    |
| 1876—1880: | 32,609,535                | "    |
| 1881—1885: | 27,442,544                | "    |
| 1886—1890: | 21,139,758                | "    |
| 1891:      | 18,830,838 <sup>1/4</sup> | "    |
| 1892:      | 20,698,639                | "    |
| 1893:      | 26,384,643 <sup>1/4</sup> | "    |
| 1894:      | 33,066,954                | "    |
| 1895:      | 30,747,310 <sup>1/2</sup> | "    |
| 1891—1895: | 25,945,677                | "    |
| 1896:      | 42,081,397                | "    |
| 1897:      | 43,578,327                | "    |
| 1898:      | 58,481,526 <sup>1/4</sup> | "    |
| 1899:      | 63,355,661                | "    |
| 1900:      | 58,599,935                | "    |
| 1896—1900: | 53,219,369                | "    |
| 1901:      | 50,330,587                | "    |

Кромѣ того въ 1901 году въ Ригу поступило товаровъ черезъ сухопутную границу на сумму 2,189,163 руб. (противъ 2,258,747 руб. 1900 года, 1,907,127<sup>3/4</sup> руб. 1899 года, 1,205,692 руб. 1898 года и 1,150,000 руб. 1897 года). Импортнрованные изъ Финляндіи товары представляли въ отчетномъ году цѣнность въ 481,699 руб. противъ 698,989 руб. 1900 года, 764,991 руб. 1899 года, 623,174 руб. 1898 года и 55,000 руб. 1897 года.

Цѣнность товаровъ, ввезенныхъ въ отчетномъ году въ Ригу морскимъ путемъ по находящимся въ настоящее время въ нашемъ распоряженіи данныхъ, добытымъ таможеню, сравнительно съ 1900 годомъ сократилась на 8 слишкомъ милліоновъ руб. Равнымъ образомъ результаты отчетнаго года уступаютъ средней цифрѣ послѣдняго пятилѣтія 1896—1900, а также цифрамъ 1898 и 1899 годовъ, при чемъ разница между послѣднимъ и истекшимъ годомъ опредѣляется въ 13 милліоновъ руб. Впрочемъ, въ 1899 году наша импортная торговля достигла своего максимума, что находится въ связи съ расцвѣтомъ предпринимательской дѣятельности въ области промышленнаго дѣла. Во всѣ же прочіе годы импортъ нашъ былъ менѣе обширенъ, чѣмъ въ отчетномъ году.

Изъ общей суммы ввезенныхъ въ Ригу товаровъ пришлось на долю главнѣйшихъ странъ производства:

|               | Великобританія<br>‰ | Германія<br>‰ | Бельгія<br>‰ |
|---------------|---------------------|---------------|--------------|
| 1866—1870 :   | 58,0                | 18,8          | 4,8          |
| 1871—1875 :   | 47,8                | 24,3          | 4,3          |
| 1876—1880 :   | 43,1                | 28,7          | 8,3          |
| 1881 - 1885 : | 46,0                | 28,8          | 5,8          |
| 1886—1890 :   | 41,2                | 30,3          | 7,4          |
| 1891 :        | 39,8                | 31,6          | 7,3          |
| 1892 :        | 37,2                | 33,4          | 8,0          |
| 1893 :        | 45,9                | 17,6          | 13,5         |
| 1894 :        | 41,8                | 27,1          | 12,2         |
| 1895 :        | 37,3                | 32,4          | 14,7         |
| 1891—1895 :   | 40,6                | 28,1          | 11,7         |
| 1896 :        | 37,5                | 35,6          | 14,7         |
| 1897 :        | 33,0                | 35,8          | 18,8         |
| 1898 :        | 37,8                | 33,1          | 13,5         |
| 1899 :        | 39,8                | 37,6          | 10,9         |
| 1900 :*)      | 48,7                | 32,6          | 6,4          |
| 1896—1900 :   | 39,8                | 34,9          | 12,4         |

Изъ трехъ названныхъ крупнѣйшихъ странъ производства нашихъ ввозныхъ товаровъ одна лишь Великобританія въ 1900 году участвовала въ большей степени, чѣмъ за годъ до того, а именно 48,7 ‰ противъ 39,8 ‰, т. е. плюсъ составлялъ 8,9 ‰. Доли Германіи и Бельгіи, напротивъ, сократились: первой — на 5 ‰ (37,6 ‰ въ 1899 году противъ 32,6 ‰ 1900 года), послѣдней — на 4,5 ‰ (10,9 ‰ въ 1899 году противъ 6,4 ‰ 1900 года). Такимъ образомъ Великобританія въ 1900 году была нашимъ самымъ виднымъ поставщикомъ, какъ и во всѣ предшествовавшіе годы. Съ 1894 года, т. т. со времени заключенія русско-германскаго торговаго договора, стало замѣчаться постепенное измѣненіе въ отношеніи между нашими поставщиками. Значеніе Великобританіи для нашего импорта стало непрерывно умаляться, тогда какъ роль Германіи постепенно возрастаетъ, такъ что послѣдняя съ 1896 года сбываетъ у насъ почти такое же количество товаровъ, какъ и Соединенное Королевство, а въ одномъ году (1897) даже большее. Впрочемъ, въ 1900 году Великобританія снова сдѣлала крупный успѣхъ, а Германія сдѣлала шагъ назадъ и такимъ образомъ понесла чувствительный уронъ въ своей роли нашего поставщика. Разница между ввозомъ изъ Германіи и импортомъ изъ Великобританіи, какъ видно изъ предпосланной таблицы, уменьшится, если принять въ расчетъ, что на ряду съ товарами, поступающими

\*) При составленіи настоящаго Обзора мы еще не располагали точными данными относительно торговаго движенія въ 1901 году.

къ намъ непосредственно изъ Германіи, продукты германскаго происхожденія импортируются къ намъ черезъ Бельгію и Голландію. Грузы эти представляютъ изъ себя крупную величину — все фабричные продукты промышленнаго запада Германіи. Приведенный въ таблицѣ процентъ для Германіи значительно повысится отъ прибавки этихъ количествъ товара. Въ періодъ, протекшій съ 1866 года, нашъ импортъ изъ Германіи повысился, тогда какъ ввозъ изъ Великобританіи падаетъ. Въ пятилѣтіе 1866—1870 Германія участвовала въ общей массѣ нашего импорта 18,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, въ пятилѣтіе 1896—1900 — 34,9<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, т. е. во второмъ пятилѣтіи ввозъ былъ сильнѣе на 16,1<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Участіе Великобританіи въ первомъ изъ приведенныхъ пятилѣтій выразилось 58<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, въ послѣднемъ — только 39,8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, т. е. минусъ равняется 18,2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Наши торговые сношенія съ Бельгіей замѣтно развились съ 1866—1870 г.; процентъ участія этой страны повысился съ 4,8 до 12,4 въ пятилѣтіе 1896—1900 г., т. е. на 7,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Три приведенныя страны доставили намъ въ 1900 году 87,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> всего ввезеннаго количества товаровъ (противъ 88,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 1899 года, 84,4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 1898 года и 87,6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> 1897 года), такъ что на прочія страны пришлось лишь 12,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Такимъ образомъ непосредственный импортъ изъ странъ производства играетъ самую незначительную роль, и мы пользуемся главнымъ образомъ посредническими услугами Германіи и Великобританіи.

Цѣнность рижскаго импорта по главнѣйшимъ странамъ производства распределяется слѣдующимъ образомъ:

|             | Германія.<br>Руб.                      | Великобританія.<br>Руб.                | Бельгія.<br>Руб.                      |
|-------------|----------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------|
| 1876—1880 : | 9,350,904                              | 14,038,931                             | 2,703,635                             |
| 1881—1885 : | 7,908,456                              | 12,624,361                             | 1,588,905                             |
| 1886—1890 : | 6,410,554                              | 8,704,067                              | 1,576,043                             |
| 1891 :      | 5,957,991 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 7,498,452 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>  | 1,370,183 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| 1892 :      | 6,917,658 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 7,703,654 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>  | 1,647,396 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> |
| 1893 :      | 4,658,282 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 12,122,147 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 3,577,951 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> |
| 1894 :      | 8,984,635 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 13,836,282 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4,037,908 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| 1895 :      | 9,982,841 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 11,476,712 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 4,539,886 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| 1891—1895 : | 7,300,282                              | 10,527,450                             | 3,034,665                             |
| 1896 :      | 14,968,451                             | 15,785,551                             | 6,178,392 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> |
| 1897 :      | 15,617,717 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 14,366,862 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 8,173,197 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> |
| 1898 :      | 19,332,198 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 22,124,450                             | 7,882,497 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| 1899 :      | 23,832,261 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | 25,225,997 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 6,928,942 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> |
| 1900 :      | 19,088,424 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 28,538,348                             | 3,734,293 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> |
| 1896—1900 : | 18,567,950                             | 21,208,242                             | 6,579,465                             |

Какъ видно изъ этой таблицы, цѣнность товаровъ, ввезенныхъ изъ Великобританіи достигла въ 1900 году небывалой для этой страны высоты. Для Германіи максимумъ цѣнности относится къ 1898 и

1899 годамъ. Ввозъ изъ Бельгіи въ 1900 году сильно упалъ. Три названныя страны вмѣстѣ доставили намъ товаровъ на сумму  $51\frac{1}{3}$  милліона руб. (противъ 56 милліоновъ руб. 1899 года,  $49\frac{1}{3}$  милліоновъ руб. 1898 года, 38 милліоновъ руб. 1897 года и 36 милліоновъ руб. 1896 года); на всѣ же остальные страны приходится нѣсколько больше 7 милліоновъ руб. (противъ  $7\frac{1}{3}$  милліоновъ руб. 1899 года, 9 милліоновъ руб. 1898 года,  $5\frac{1}{2}$  милліоновъ руб. 1897 года и 6 милліоновъ руб. 1896 года). Страны эти по своему значенію для нашей ввозной торговли занимаютъ въ 1900 году мѣста въ слѣдующемъ порядкѣ: Америка ( $2,161,686\frac{1}{2}$  руб. противъ  $628,982\frac{1}{2}$  руб. 1899 г.), Голландія ( $1,561,632\frac{3}{4}$  руб. противъ 2,799,696 руб. 1899 года), Данія ( $978,330\frac{1}{2}$  руб. противъ  $922,888\frac{1}{2}$  руб. 1899 года), Африка ( $781,772\frac{1}{2}$  руб. противъ  $791,310\frac{1}{2}$  руб. 1899 года), Швеція ( $684,895\frac{3}{4}$  руб. противъ  $1,043,303\frac{1}{4}$  руб. 1899 года), Норвегія (588,018 руб. противъ  $692,465\frac{1}{4}$  руб. 1899 года), Португалія ( $350,887\frac{1}{2}$  руб. противъ  $250,872\frac{3}{4}$  руб. 1899 года), Франція (49,311 руб. противъ  $206,210\frac{1}{2}$  руб. 1899 года), Италія (48,902 руб. противъ  $32,030\frac{1}{4}$  руб. 1899 года) и, наконецъ Испанія, импортная торговля съ которой представляла въ 1900 году цѣнность лишь въ  $33,432\frac{1}{2}$  руб. Азія и Австралія въ оба послѣдніе года не играли для насъ никакой роли.

Импортная торговля Либавы представляла въ 1901 году цѣнность въ 18,190,704 руб., т. е. была почти на  $6\frac{3}{4}$  милліона руб. меньше, чѣмъ въ предшествовавшемъ году. Развитіе либавскаго ввоза съ 1895 года иллюстрируется нижеслѣдующей таблицей:

|        |            |      |
|--------|------------|------|
| 1895 : | 13,961,418 | руб. |
| 1896 : | 17,211,339 | ”    |
| 1897 : | 17,568,458 | ”    |
| 1898 : | 17,455,157 | ”    |
| 1899 : | 18,708,970 | ”    |
| 1900 : | 24,923,559 | ”    |
| 1901 : | 18,190,704 | ”    |

Истекній годъ уступаетъ только 1900 и 1899 годамъ, опередивъ прочихъ своихъ предшественниковъ.

Ввозъ моремъ въ Ревель\*) изъ за границы составлялъ : съ 1895 до 1899 года среднимъ числомъ :

|              |            |           |      |          |            |      |
|--------------|------------|-----------|------|----------|------------|------|
|              |            | 9,807,976 | пуд. | на сумму | 53,567,785 | руб. |
| въ 1896 году | 7,862,633  | ”         | ”    | ”        | 52,761,430 | ”    |
| ” 1897 ”     | 8,758,730  | ”         | ”    | ”        | 56,305,408 | ”    |
| ” 1898 ”     | 11,185,163 | ”         | ”    | ”        | 70,535,323 | ”    |

\*) Эти, равно какъ дальнѣйшія свѣдѣнія, касающіяся ревельскаго импорта почерпнуты изъ „Обзора морской внѣшней торговли Ревеля въ 1901 году (составленнаго секретаремъ торгово-статистическаго бюро Ревельскаго Биржевого Комитета Хр. Флейшеромъ).

|              |            |      |          |            |      |
|--------------|------------|------|----------|------------|------|
| въ 1899 году | 15,401,608 | пуд. | на сумму | 55,807,296 | руб. |
| ” 1900 ”     | 15,056,123 | ”    | ”        | 52,826,676 | ”    |
| ” 1901 ”     | 12,552,562 | ”    | ”        | 43,072,120 | ”    |

Импортная торговля Ревеля нѣсколько сократилась въ отчетномъ году, что объясняется преимущественно убылью во ввозѣ хлопка, сельдей, мѣди, желѣза и стальныхъ издѣлій, мануфактурныхъ товаровъ, машинъ, южныхъ фруктовъ и каменнаго угля, т. е. такихъ статей, которыя принадлежатъ къ разряду важнѣйшихъ предметовъ ревельскаго ввоза и отъ которыхъ въ первой очереди зависитъ большій или меньшій успѣхъ импорта. То обстоятельство, что наряду съ этимъ наблюдалось также и сильное повышеніе сравнительно съ прошлымъ годомъ во ввозѣ нѣкоторыхъ статей изъ громаднаго количества ввозимыхъ черезъ Ревель товаровъ, въ данномъ случаѣ существеннаго вліянія не имѣло.

Причиною уменьшенія ввоза хлопка является главнымъ образомъ конкуренція русскаго продукта, что замѣтно на расположенныхъ внутри Имперіи хлопчатобумажныхъ фабрикахъ. Въ виду болѣе высокой стоимости американскаго продукта, главнымъ же образомъ вслѣдствіе высокой пошлины русскій хлопокъ все болѣе выигрываетъ въ распространеніи. Ввозъ прочихъ статей, какъ то: желѣза и стальныхъ издѣлій, машинъ, каменнаго угля и др. пострадалъ въ общемъ отъ упадка промышленности.

Важнѣйшими поставщиками товаровъ, импортируемыхъ черезъ Ревель, являются Германія и Великобританія. Первая участвовала въ 1901 году въ общей массѣ ревельскаго ввоза 39,19%, послѣдняя — 43,86%. Тому обстоятельству, что въ истекшемъ году импортъ хлопка изъ германскихъ портовъ сократился на 658,000 пуд. сравнительно съ предшествовавшимъ годомъ, слѣдуетъ приписать тотъ фактъ, что ввозъ изъ предѣловъ Германіи, который по своей цѣнности занималъ въ 1900 году передовое положеніе, снова былъ оттѣсненъ на второе мѣсто. Великобританія же снова вернулась на первое мѣсто, которое она занимала уже въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ среди странъ импортирующихъ свои продукты черезъ Ревель. Въ предшествовавшемъ году Великобританія принуждена была уступить первенство Германіи.

По степени значенія въ ревельской ввозной торговлѣ прочія страны слѣдуютъ въ такомъ порядкѣ: Данія — 9,44%, Голландія — 2,18%, Америка — 2,07%, Франція — 1,74%, Бельгія — 0,81%, Португалія, Испанія и Италія всего 0,36%, Норвегія — 0,31% и Швеція — 0,18%.

Цѣнность импорта въ Европейскую Россію (со включеніемъ Черпоморскаго побережья, Кавказа и торговыхъ сношеній

съ Финляндіей) представляется по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ съ 1890 года въ слѣдующемъ видѣ:

|        |             |      |
|--------|-------------|------|
| 1890 : | 384,314,331 | руб. |
| 1891 : | 348,599,056 | „    |
| 1892 : | 367,201,812 | „    |
| 1893 : | 421,886,429 | „    |
| 1894 : | 507,322,451 | „    |
| 1895 : | 478,592,170 | „    |
| 1896 : | 523,234,828 | „    |
| 1897 : | 499,834,136 | „    |
| 1898 : | 562,017,000 | „    |
| 1899 : | 594,428,000 | „    |
| 1900 : | 572,064,000 | „    |
| 1901 : | 523,288,000 | „    |

Изъ этихъ суммъ на отдѣльныя главныя группы товаровъ приходилось за послѣднія восемь лѣтъ:

|                      | 1894        | 1895        | 1896        | 1897        |
|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Жизненн. припасы     | 65,843,409  | 67,235,341  | 69,258,258  | 63,503,340  |
| Сырые и полуобработ. |             |             |             |             |
| матеріалы . . .      | 308,236,279 | 273,708,992 | 297,751,513 | 287,090,244 |
| Животныя . . .       | 2,733,839   | 2,882,136   | 2,272,526   | 1,614,555   |
| Фабричн. издѣлія.    | 130,508,924 | 134,765,701 | 153,952,531 | 147,625,997 |
| Всего .              | 507,322,451 | 478,592,170 | 523,234,828 | 499,834,136 |
|                      | 1898        | 1899        | 1900        | 1901        |
| Жизненн. припасы     | 69,820,000  | 73,441,000  | 79,844,000  | 83,323,000  |
| Сырые и полуобработ. |             |             |             |             |
| матеріалы . . .      | 302,099,000 | 301,329,000 | 307,402,000 | 284,762,000 |
| Животныя . . .       | 1,511,000   | 1,802,000   | 1,136,000   | 1,432,000   |
| Фабричн. издѣлія .   | 188,587,000 | 217,856,000 | 183,682,000 | 153,771,000 |
| Всего .              | 562,017,000 | 594,428,000 | 572,064,000 | 523,288,000 |

Какъ видно отсюда, 1901 годъ уступаетъ тремъ своимъ предшественникамъ. По сравненію съ 1900 годомъ минусъ выражается въ 48 слишкомъ милліонахъ руб.

Изъ отдѣльныхъ группъ товаровъ наибольшую убыль дали „фабричныя издѣлія“, именно въ 30 милліоновъ руб., равнымъ образомъ группа сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ дала минусъ въ 23 милліона руб., что объясняется тяжелымъ положеніемъ русской промышленности. Въ двухъ остальныхъ категоріяхъ замѣчается небольшая прибыль. Относительно отдѣльныхъ важнѣйшихъ статей Рижскаго ввоза мы можемъ сообщить слѣдующее.

## Импортъ каменнаго угля составлялъ :

|             |                           |      |
|-------------|---------------------------|------|
| 1866—1870 : | 3,598,802 *)              | пуд. |
| 1871—1875 : | 5,807,834 *)              | ”    |
| 1876—1880 : | 8,029,178 *)              | ”    |
| 1881—1885 : | 8,638,019 *)              | ”    |
| 1886—1890 : | 10,235,827 *)             | ”    |
| 1891 :      | 10,542,001                | ”    |
| 1892 :      | 10,517,806                | ”    |
| 1893 :      | 10,924,845                | ”    |
| 1894 :      | 12,563,438 <sup>1/2</sup> | ”    |
| 1895 :      | 13,321,732                | ”    |
| 1891—1895 : | 11,573,964                | ”    |
| 1896 :      | 15,951,791                | ”    |
| 1897 :      | 16,696,439 <sup>1/2</sup> | ”    |
| 1898 :      | 19,545,739 <sup>1/2</sup> | ”    |
| 1899 :      | 31,767,168                | ”    |
| 1900 :      | 31,826,204                | ”    |
| 1896—1900 : | 23,157,468                | ”    |
| 1901 :      | 22,920,141                | ”    |

Ввозъ каменнаго угля, обшивавшій въ 1899 и 1900 году почти одинаковыя количества, уменьшился въ отчетномъ году круглымъ числомъ на 9 милліоновъ пуд. Но въ данномъ случаѣ намъ приходится считаться съ явленіемъ временнаго характера. Сокращеніе импорта съ одной стороны было обусловлено тѣмъ обстоятельствомъ, что находящаяся въ критическомъ положеніи промышленность сократила размѣры потребленія, съ другой стороны этому способствовало еще то, что въ виду кризиса нашъ промышленный міръ заблаговременно запасся въ значительной мѣрѣ углемъ и вслѣдствіе этого замѣтно сократилъ закупки этого матеріала. Въ текущемъ году можно надѣяться снова на увеличеніе импорта. Въ 1900 году на рынкахъ ощущался недостатокъ въ каменномъ углѣ, въ отчетномъ же году эта статья получалась легко, вслѣдствіе чего цѣны снова опустились до нормальнаго уровня. Цѣны на уголь (за цѣлыя партіи, очищенные отъ пошрины на кораблѣ) составляли въ апрѣлѣ въ среднемъ 14<sup>3/4</sup> коп. за пудъ, въ маѣ наступило небольшое улучшеніе (до 15<sup>1/4</sup> коп.); къ концу года цѣны снова упали до 14 коп. за пудъ.

О главнѣйшихъ неполадкахъ, являвшихся въ отчетномъ году препятствіемъ къ успѣшной выгрузкѣ въ нашемъ портѣ каменнаго угля, мы упоминали уже выше.

Характерно для данной торговой отрасли постановленіе англійскаго парламента по предложенію британскаго правительства относительно

\*) Съ 1866—1890 гг. каменный уголь и коксъ не регистрировались таможенно раздѣльно, такъ что въ этихъ цифрахъ заключаются и ввезенныя количества кокса.

введенія съ 1 апрѣля въ Великобританіи вывозной пошлины на каменный уголь въ размѣрѣ 1 sh на тонну ( $\frac{3}{4}$  коп. па пудъ). Это мѣропріятіе вызвало сильное безпокойство и долгое время держало въ возбужденіи заинтересованный въ торговлѣ каменнымъ углемъ торговый міръ. Впрочемъ эта мѣра не дала себя особенно чувствовать, такъ какъ была парализована равнoсильнымъ паденіемъ цѣпъ.

Вывозъ каменнаго угля изъ сосѣднихъ съ Ригею портовъ представлялъ въ своемъ развитіи слѣдующую картину:

|                    | 1894       | 1895        | 1896        | 1897       |
|--------------------|------------|-------------|-------------|------------|
| С.-Петербургъ съ   |            |             |             |            |
| Кронштадтомъ .     | 77,165,670 | 76,569,312  | 76,845,962  | 76,819,932 |
| Ревель и Балтійск. |            |             |             |            |
| Портъ . . . .      | 3,658,830  | 1,521,717   | 1,943,958   | 2,480,691  |
| Либава . . . .     | 5,221,927  | 5,552,052   | 5,829,814   | 6,243,475  |
|                    | 1898       | 1899        | 1900        | 1901       |
| С.-Петербургъ съ   |            |             |             |            |
| Кронштадтомъ .     | 90,574,533 | 120,587,859 | 103,262,607 | 92,751,057 |
| Ревель и Балтійск. |            |             |             |            |
| Портъ . . . .      | 3,115,197  | 6,499,362   | 6,816,525   | 5,602,822  |
| Либава . . . .     | 6,655,704  | 11,331,068  | 17,918,935  | 9,101,628  |

Импортъ па всемъ пространствѣ Россійской Имперіи (по Европейской границѣ, включая побережье Чернаго моря, Кавказскую границу и торговья сношенія съ Финляндіей) составлялъ въ пудахъ:

|                | 1894        | 1895        | 1896        | 1897        |
|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Каменный уголь | 119,330,000 | 116,714,000 | 120,857,000 | 129,569,000 |
| Коксъ . . . .  | 17,671,000  | 17,864,000  | 22,357,000  | 24,413,000  |
|                | 1898        | 1899        | 1900        | 1901        |
| Каменный уголь | 154,494,000 | 237,898,000 | 240,090,000 | 191,212,000 |
| Коксъ . . . .  | 27,953,000  | 35,029,000  | 33,874,000  | 31,002,000  |

Во всѣхъ портахъ Балтійскаго моря мы замѣчаемъ упадокъ сравнительно съ предшествовавшимъ годомъ; въ С.-Петербургѣ убыль достигаетъ  $10\frac{1}{2}$  милліоновъ пуд., въ Ревелѣ — 1,2 милліоновъ пуд., въ Либавѣ — 8,8 милліоновъ пуд., въ Ригѣ — 9 милліоновъ пуд. и въ Перновѣ — приблизительно 200,000 пуд. Черезъ Перновъ, который только въ самое послѣднее время пріобрѣлъ въ данной отрасли внѣшней торговли нѣкоторое значеніе, прошло въ 1901 году 2,308,000 пуд. противъ 2,503,000 пуд. 1900 года. Во всѣ пять поименованныхъ портовъ въ отчетномъ году ввезено круглымъ числомъ 132 милліона противъ 162 милліоновъ пуд. 1900 года, т. е. въ истекшемъ году на 30 милліоновъ пуд. менѣе. Въ общерусскомъ ввозѣ названные торговые центры Балтійскаго побережья участвовали въ 1901 году  $69,4\%$  (противъ  $67,6\%$  1900 года); изъ этой цифры приходится на долю С.-Петербурга съ Кронштадтомъ  $48,5\%$  (1900:  $43\%$ ), на долю Риги —

12% (1900: 13,3%), Либавы — 4,8% (1900: 7,5%), Ревеля и Балтійскаго порта — 2,9% (1900: 2,8%) и Пернова — 1,2% (1900: 1%).

Поименованные порты ведутъ торговлю почти исключительно англійскимъ углемъ (самая незначительная часть — западно-германскаго происхожденія); черезъ нашу западную сухопутную границу (Сосновицы, Граница) проходятъ крупные грузы силезскаго угля. Въ 1901 году транспорты этого товара достигали 48,854,000 пуд. или 25,5% всего русскаго импорта противъ 52,479,000 пуд. или 21,9% 1900 года. Прочими таможенями въ отчетномъ году зарегистрировано 9,674,352 пуд. или 5,1% общерусскаго ввоза противъ 25,283,729 пуд. или 10,5% предшествовавшаго года. Среди названныхъ таможенъ первое мѣсто занимаетъ Одесса съ импортомъ приблизительно въ 16 миллионъ пуд. въ 1900 году и въ 6 миллионъ пуд. въ 1901 году.

Главными поставщиками угля, ввозъ котораго въ Россію достигалъ въ 1901 году 191,212,000 пуд. противъ 240,090,000 пуд. 1900 года, т. е. уступалъ приблизительно на 49 миллионъ пуд. послѣднему, являлись Великобританія и Германія, при чемъ каждой изъ этихъ странъ, по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, въ послѣдніе четыре года было ввезено:

|        | Великобританія  |           | Германія     |            |
|--------|-----------------|-----------|--------------|------------|
|        | Каменн. угля    | Кокса     | Каменн. угля | Кокса      |
|        | в ъ п у д а х ъ |           |              |            |
| 1898 : | 111,551,000     | 4,533,000 | 31,360,000   | 10,863,000 |
| 1899 : | 176,953,000     | 5,443,000 | 43,502,000   | 12,528,000 |
| 1900 : | 164,519,000     | 4,593,000 | 53,444,000   | 11,048,000 |
| 1901 : | 135,028,000     | 3,340,000 | 51,971,000   | 10,513,000 |

Какъ видно отсюда, важнѣйшимъ поставщикомъ угля является Великобританія, наиболѣе крупные грузы кокса доставляетъ Германія.

Замѣчавшееся въ отчетномъ году пониженіе во ввозѣ заграничнаго каменнаго угля находится въ связи съ промышленнымъ кризисомъ, захватившимъ также и тѣ области (главнымъ образомъ Прибалтійскія губерніи), фабрично-заводская промышленность которыхъ потребляетъ заграничный уголь, такъ какъ русскій уголь въ виду дальности транспорта отъ мѣстъ добычи, а также невысокаго качества не находитъ спроса для промышленныхъ цѣлей названныхъ областей. О конкуренціи русскаго угля въ упомянутыхъ промышленныхъ районахъ не можетъ быть и рѣчи.

Ввозъ въ Ригу кокса представляется въ слѣдующемъ видѣ:

|             |                                          |
|-------------|------------------------------------------|
| 1891 :      | 553,078 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> пуд. |
| 1892 :      | 544,243 "                                |
| 1893 :      | 567,852 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "    |
| 1894 :      | 470,120 "                                |
| 1895 :      | 623,713 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "    |
| 1891—1895 : | 551,801 "                                |

|             |                                          |
|-------------|------------------------------------------|
| 1896 :      | 990,035 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> пуд. |
| 1897 :      | 956,296 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ”    |
| 1898 :      | 1,310,603 ”                              |
| 1899 :      | 1,417,615 ”                              |
| 1900 :      | 1,343,804 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ”  |
| 1896—1900 : | 1,203,671 ”                              |
| 1901 :      | 906,710 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ”    |

Какъ видно изъ этой таблицы, импортъ отчетнаго года уступалъ на 400,000 слишкомъ пуд. ввозу 1900 года. Убыль эта объясняется промышленнымъ кризисомъ и тѣмъ обстоятельствомъ, что фабрики и заводы сдѣлали крупные запасы въ предшествовавшемъ году, отчасти на весьма продолжительные сроки, такъ что многія сдѣлки должны были быть отсрочены. Въ будущемъ можно снова ожидать подъема даднаго импорта, но подъемъ этотъ во всякомъ случаѣ не будетъ имѣть мѣста въ текущемъ году, такъ какъ многіе фабрики и заводы въ нынѣшнемъ году пользуются еще запасами 1901 года. Въ истекшемъ году цѣна на уголь замѣтно упала, а именно съ 30 коп. до 26 коп. на пудъ; паденіе цѣны было обусловлено тѣмъ, что недостатокъ въ углѣ въ Вестфаліи внезапно прекратился и перешелъ въ перепроизводство. Въ настоящемъ году есть основанія предполагать, что цѣны упадутъ еще больше.

Ввозъ кокса черезъ порты Балтійскаго моря въ послѣдніе 2 года иллюстрируется слѣдующей таблицей:

|                               | 1900       | 1901      |
|-------------------------------|------------|-----------|
| С.-Петербургъ съ Кронштадтомъ | 8,071,938  | 4,525,479 |
| Ревель съ Балтійскимъ Портомъ | 252,000    | 254,007   |
| Либава . . . . .              | 463,818    | 238,521   |
| Рига . . . . .                | 1,343,804  | 906,710   |
| Всего . . . . .               | 10,131,560 | 5,924,717 |

Убыль въ импортѣ портовъ Балтійскаго моря составляетъ 4 слишкомъ милліона пуд., изъ которыхъ на одинъ С.-Петербургъ приходится 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милліона. Въ обще-русскомъ ввозѣ торговые центры Балтійскаго моря участвовали 19,1% (противъ 29,9% 1900 года), при чемъ на долю С.-Петербурга выпали 14,6% (1900: 23,8%), Риги — 2,9% (противъ 4% 1900 года), Ревеля, Балтійскаго Порта и Либавы по 0,8% на каждый портъ (противъ 0,7% и 1,4% 1900 года). Наибольше крупные грузы кокса поступаютъ въ Россію черезъ сухопутную границу (Сосновицы и Границу). Этимъ путемъ въ Россію импортировано около 25 милліоновъ пуд. или около 80% всего ввоза противъ 23,415,000 пуд. или 69,1% 1900 года.

Черезъ остальные русскія таможи ввезено въ отчетномъ году около 400,000 пуд. противъ 327,440 пуд. предшествовавшаго года.

На всемъ пространствѣ Россійской Имперіи импортировано почти на 3 милліона пуд. меньше, чѣмъ за годъ до того, а именно

31,002,000 пуд. противъ 33,874,000 пуд. Коксъ, поступающій въ Россію черезъ порты Балтійскаго моря, преимущественно вестфальскаго происхожденія, тогда какъ черезъ сухопутную границу проходятъ исключительно грузы силезскаго продукта.

Общая добыча всѣхъ straps, добывающихъ уголь, достигала въ 1900 году по даннымъ опубликованнымъ въ одномъ французскомъ спеціальному органѣ 650 до 700 милл. тоннъ, изъ которыхъ около 38 0/0 поставляютъ Соединенные Штаты, 35 0/0 — Великобританія и 17 0/0 — Германія. Въ 1901 году по свѣдѣніямъ, добытымъ до настоящаго времени, въ Сѣверо-американскихъ Соединенныхъ Штатахъ было выработано около 240 миллионновъ тоннъ, въ Великобританіи — 219 миллионновъ тоннъ и въ Германіи — 108 миллионновъ тоннъ каменнаго угля. При этомъ обращаетъ на себя вниманіе то обстоятельство, что добыча въ Сѣверо-американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, которая еще два года тому назадъ уступала англійской, стоявшей въ то время на первомъ мѣстѣ, настолько повысилась съ того времени съ подъемомъ производительности копей, что въ настоящее время оставила за собою Англію. Въ связи съ увеличеніемъ производительности находится особенно ярко проступившее въ послѣдніе годы стремленіе владѣльцевъ сѣверо-американскихъ копей по возможности расширить области сбыта.

Съ давняго времени, они прилагаютъ свои усилія, чтобы завоевать европейскіе рынки. Въ страны, прилегающія къ Средиземному морю, уже установилась вполне правильная доставка американскаго каменнаго угля, который успѣшно соперничаетъ съ англійскимъ продуктомъ. Американцы приступили уже къ постройкѣ нѣсколькихъ огромныхъ пароходовъ, вмѣстимостью отъ 6000 до 7000 тоннъ, спеціально для транспорта угля въ Европу, и если оправдаются возлагаемыя на нихъ надежды, то несомнѣнно послѣдуетъ постройка новыхъ судовъ. Съ усиленіемъ ввоза угля изъ Америки создается факторъ, съ которымъ прійдется со временемъ считаться заинтересованнымъ въ данной отрасли промышленникамъ. Вслѣдствіе низкихъ морскихъ фрахтовъ, господствовавшихъ въ прошломъ году, и въ Германію было ввезено нѣсколько пароходовъ съ американскимъ каменнымъ углемъ.

Каменноугольная промышленность Франціи и Бельгіи, сдѣлавшая за послѣдніе годы незначительные успѣхи, участвовала во всемірной добычѣ угля 5 0/0 и 3 0/0.

Каменноугольная промышленность Россіи, которая, по приблизительному подсчету, въ 1900\*) году достигла 985 миллионновъ пудовъ, но сравненію съ другими государствами, кажется довольно скромною, если приять во вниманіе громадныя богатства нашего отечества въ

\*) За 1901 годъ данныхъ совсѣмъ не имѣется.

каменномъ углѣ. Во всемірной добычѣ угля доля участія Россіи составляетъ нѣсколько болѣе 2<sup>0</sup>/о.

Вывозъ каменнаго угля, кокса и пресованнаго угля изъ Великобританіи выразился въ 1901 году — 43,766,552 тоннъ противъ 46,098,228 тоннъ предшествовавшаго года, слѣдовательно въ отчетномъ году онъ сократился на 2,331,676 тоннъ, или на 51%. По сравненію же съ 1899 годомъ экспортъ отчетнаго года далъ плюсъ въ 655,148 тоннъ. Кромѣ уже приведенныхъ количествъ, въ 1901 году изъ Великобританіи было отправлено на судахъ поддерживающихъ сношенія съ границей 13,586,833 тонны угля для отопленія судовъ (Bunkerkohlen) противъ 11,752,316 тоннъ предшествующаго года.

Ввозъ чугуна въ Ригу составлялъ:

|             |                                     |      |
|-------------|-------------------------------------|------|
| 1871—1875 : | 231,994                             | пуд. |
| 1876—1880 : | 2,080,505                           | "    |
| 1881—1885 : | 3,637,472                           | "    |
| 1886—1890 : | 1,407,162                           | "    |
| 1891 :      | 345,543                             | "    |
| 1892 :      | 244,911                             | "    |
| 1893 :      | 506,073                             | "    |
| 1894 :      | 371,247                             | "    |
| 1895 :      | 584,125 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "    |
| 1891—1895 : | 410,380                             | "    |
| 1896 :      | 473,734 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "    |
| 1897 :      | 400,834                             | "    |
| 1898 :      | 1,037,528                           | "    |
| 1899 :      | 650,404 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "    |
| 1900 :      | 185,094 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "    |
| 1896—1900 : | 549,519                             | "    |
| 1901 :      | 74,265                              | "    |

Убыль въ импортѣ отчетнаго года опредѣлилась въ 110,000 пудовъ; такимъ образомъ цифра ввоза достигала такого низкаго уровня, равнаго которому, даже приблизительно не встрѣчается ни въ одномъ изъ предшествующихъ лѣтъ. Итакъ, наше предсказаніе, выраженное въ послѣднемъ обзорѣ, всецѣло оправдалось. Небольшіе поступающіе изъ-за границы грузы состоятъ большею частью изъ специальныхъ сортовъ, какъ на примѣръ шведскій древесноугольный чугунъ для полученія ковкаго чугуна. Подвозъ же отечественнаго желѣза изъ внутреннихъ губерній принимаетъ все большіе размѣры. Такимъ образомъ наша потребность покрывается желѣзомъ туземнаго происхожденія, качество котораго прогрессивно улучшается. Цѣны на русское желѣзо въ отчетномъ году, подъ вліяніемъ кризиса и перепроизводства, сильно пали. Заводчики внутри имперіи соглашались на всевозможныя уступки и большая часть заключенныхъ раньше контрактовъ на продолжительные сроки по высокимъ цѣнамъ, была за-

мѣнена контрактами съ пониженными цѣнами или включалась въ новые договоры.

Въ настоящее время замѣтно стремленіе образовать синдикатъ отечественныхъ заводовъ съ цѣлью повышенія цѣнъ. Такое явленіе въ интересахъ, какъ общеимперской, такъ и въ частности, мѣстной промышленности было бы достойно сожалѣнія, такъ какъ цѣна за чугуны, не смотря на ея паденіе, сравнительно все еще высока; въ Англии и Германіи, на-примѣръ, пудъ желѣза можно уже получить за 40 — 45 коп., тогда какъ наши заводчики спрашиваютъ около 50 копѣекъ, но и при такихъ цѣнахъ нѣкоторые изъ нихъ не могутъ существовать, хотя получаемые ими руда и уголь обходятся имъ дешевле, чѣмъ англійскимъ и нѣмецкимъ заводчикамъ. Учрежденіе синдиката парализовало бы оказавшееся за послѣднее время съ особой силой стремленіе улучшить производство, а вмѣстѣ съ тѣмъ затормозило бы потребленіе и производительность всей желѣзодѣлательной промышленности.

Ввозъ чугуна въ С.-Петербургъ опредѣлился въ отчетномъ году въ 327,000 пудовъ противъ 1,011,000 пудовъ въ 1900 году,  $3\frac{2}{3}$  милліоновъ въ 1899 году,  $2\frac{1}{2}$  милліоновъ въ каждомъ изъ слѣдующихъ: 1898, 1897 и 1896 г. г.; слѣдовательно импортъ понесъ огромную убыль Уропъ Либавы, которая впрочемъ никогда не играла выдающейся роли въ ввозѣ этой статьи, былъ сравнительно слабѣ; именно черезъ Либаву было ввезено: 1901 — 49,016 пудовъ, 1900 — 98,577 пудовъ, 1899 — 118,021 пудъ, 1898 — 122,216 пудовъ, 1897 — 159,313 пуд. и въ 1896 — 128,594 пуда. Еще меньшее количество проходитъ черезъ Ревель: 1901 — 43,535 пудовъ, 1900 — 40,764 пуда, 1899 — 63,690 пудовъ, 1898 — 50,187 пудовъ и 1897 — 49,382 пуда. Тутъ, въ общемъ, убыль незамѣтна. Ввозъ этого порта колебался съ 1897 года почти сплошь между 40,000 и 50,000 пудовъ.

Доля участія только что поименованныхъ прибалтійскихъ портовъ въ общеимперскомъ ввозѣ, давшемъ въ 1901 году 1,8 мил. пудовъ противъ 3,1 милліоновъ пудовъ предшествующаго года, выразилась въ 1901 году приблизительно въ 500,000 пудовъ или 27% противъ 1,300,000 пудовъ или приблизительно 42% предыдущаго года. Остатокъ, составлявшій около 1,300,000 пудовъ или 72%, а равно 1,800,000 пудовъ или 58%, направлялся большею частью черезъ западную сухопутную границу (Млава, Сосповицы). Ввозъ южныхъ портовъ довольно незначителенъ. Между ними слѣдуетъ отмѣтить только Одессу съ 29,000 пудовъ (противъ 20,000 пудовъ въ 1900 г.) и Мариуполь съ 56,000 пудовъ (противъ 42,000 пудовъ въ 1900 году). Черезъ Николаевъ, импортъ котораго въ 1900 году составлялъ 235,000 пудовъ, въ отчетномъ году желѣза вовсе не ввозилось.

Ввозъ чугуна въ Россію (черезъ европейскую границу, включая Черноморское побережье, Кавказъ и торговлю съ Финляндіей) по официальнымъ даннымъ опредѣлился въ слѣдующемъ количествѣ:

|        |           |      |
|--------|-----------|------|
| 1896 : | 4,598,000 | пуд. |
| 1897 : | 6,002,000 | "    |
| 1898 : | 6,749,000 | "    |
| 1899 : | 8,339,000 | "    |
| 1900 : | 3,161,000 | "    |
| 1901 : | 1,843,000 | "    |

Импортъ отчетнаго года оказался на  $1\frac{1}{3}$  милліона пудовъ ниже, чѣмъ въ 1900 году, а отъ 1899 года отсталъ даже на  $6\frac{1}{2}$  милліон. пудовъ. Главными поставщиками иностраннаго желѣза являются Великобританія и Германія; первое изъ этихъ государствъ въ отчетномъ году отпустило въ Россію 503,000 пудовъ, а второе — 344,000 пудовъ. Швеція тоже выступала на русскомъ рынкѣ въ роли поставщика.

Производство сырого желѣза въ главнѣйшихъ странахъ, поставляющихъ этотъ продуктъ, иллюстрируется слѣдующей таблицей:

|             | Соединенные шт. | Великобританія | Германія     | Россія.       | Франція   |
|-------------|-----------------|----------------|--------------|---------------|-----------|
| Т о п и к и |                 |                |              |               |           |
| 1890 :      | 9,353,000       | 8,033,000      | 4,637,000    | 860,000       | 1,970,000 |
| 1891 :      | 8,415,000       | 7,525,301      | 4,641,217    | 1,004,800     | 1,919,000 |
| 1892 :      | 9,304,000       | 6,817,274      | 4,937,461    | 1,072,070     | 2,057,000 |
| 1893 :      | 7,239,000       | 7,089,318      | 4,953,148    | 1,149,010     | 2,003,000 |
| 1894 :      | 6,575,000       | 7,364,745      | 5,559,322    | 1,332,740     | 2,077,000 |
| 1895 :      | 9,597,900       | 8,022,006      | 5,788,792    | 1,452,420     | 2,005,000 |
| 1896 :      | 8,761,000       | 8,700,220      | 6,360,988    | 1,621,100     | 2,333,000 |
| 1897 :      | 9,652,680       | 8,930,086      | 6,889,067    | 1,880,410     | 2,472,000 |
| 1898 :      | 11,773,934      | 8,631,151      | 7,402,717    | 2,187,669     | 2,534,427 |
| 1899 :      | 13,620,703      | 9,305,519      | 8,029,305    | 2,612,903     | 2,547,082 |
| 1900 :      | 13,789,242      | 8,908,570      | 8,520,541    | 2,830,955     | 2,699,494 |
| 1901 :      | 15,878,354      | 8,200,000*)    | 7,144,342**) | 2,760,000***) | ?         |

Отсюда видно, что производство Соединенныхъ Штатовъ въ минувшемъ году опять повысилось сравнительно съ 1900 годомъ на 2,089,112 тоишгъ. Плюсъ этотъ оставилъ за собой даже пррпростъ въ производствѣ побившаго рекордъ 1899 года по сравненію его съ 1898 годомъ.

Соединенные Штаты, производство которыхъ въ отчетномъ году почти вдвое превысило Великобританію, далеко опередило въ этой отрасли остальные государства. Общее количество домашнихъ печей Америки къ 31 декабря 1901 года достигало 266 противъ 232,

\*) По приблизительному подсчету.

\*\*) Въ первые 11 мѣсяцевъ.

\*\*\*) Точность этого числа подлежитъ сомнѣнію

числившихся къ 31 декабря 1900 года. Выплавка чугуна въ Великобританіи уже въ теченіи цѣлаго ряда лѣтъ, въ общемъ, не прогрессируетъ, а скорѣе идетъ на уклонъ. Отчетный годъ опять остался позади своего предшественника, а именно, по имѣющимся пока на лицо предварительнымъ свѣдѣніямъ, на 700,000 тоннъ. Такимъ путемъ удалось предупредить скопленіе значительнаго запаса, который легко могъ имѣть мѣсто подъ влияніемъ огромной убыли въ вывозѣ чугуна въ Германію и прочія европейскія континентальныя государства. По статистическимъ даннымъ Британскаго министерства торговли, уже въ первые 11 мѣсяцевъ минувшаго года получился минусъ въ 653,000 тоннъ; изъ этого количества на долю одной только Германіи и прочаго континента приходится 528,000 тоннъ. Какъ видно изъ вышеприведенной таблицы, производство чугуна въ Германіи дѣлаетъ постоянныя успѣхи и лишь 1901 годъ составляетъ въ этомъ отношеніи исключеніе: онъ принесъ впервые паденіе цифры производства.

Впрочемъ Германія уступаетъ Великобританіи въ такой незначительной степени, что уже въ самомъ недалекомъ будущемъ она вѣроятно опередитъ Соединенное королевство. Россія, занимающая между странами производства всего міра четвертое мѣсто, въ минувшемъ году также ограничила выплавку чугуна. По даннымъ бюро желѣзопромышленниковъ, въ первомъ полугодіи производство выразилось 85,677,900 пудовъ или около 1,380,000 тоннъ. Слѣдовательно за весь годъ, принимая, что во второмъ полугодіи находилось въ дѣйствіи столько же доменныхъ печей, сколько и въ первомъ, выплавка чугуна составитъ 2,760,000 тоннъ — что, по сравненію съ 1900 годомъ, представляетъ убыль производства приблизительно на 70,000 тоннъ. Однако полученная такимъ путемъ цифра производства за 1901 годъ, крайне удаляется отъ точнаго результата. Уропъ въ производствѣ отчетнаго года находитъ себѣ объясненіе въ сокращеніи размѣровъ выплавки заводовъ Юга и Урала, которые, не смотря на значительное умаленіе ввоза заграничнаго желѣза, не находили достаточнаго сбыта для своихъ издѣлій. Вызвано это было тѣмъ, что на заводахъ остались значительныя запасы съ прошлыхъ лѣтъ. Относительно прочихъ странъ въ нашемъ распоряженіи не имѣется данныхъ за только что минувшій годъ. Въ 1900 году производство Франціи составляло 2,7 милліона тоннъ, Австро-Венгріи 1,3 милліона тоннъ, Бельгіи — 1,1 милліона тоннъ, Швеціи — 520,000 тоннъ и Испаніи около 300,000 тоннъ.

На рынкахъ Великобританіи, стоящей все еще во главѣ странъ экспортирующихъ чугунъ, цѣны въ минувшемъ году медленно, но упорно шли на убыль. Но свѣдѣніямъ, заимствованнымъ изъ одного спеціальнаго отчета, варианты на чугунъ колебались слѣдующимъ образомъ: шотландскіе пали съ 60 sh въ январѣ до 50 sh въ іюль мѣсяцѣ, послѣ чего значительная партія этихъ вариантовъ была куп-

лена лондонскими купцами и такимъ путемъ цѣна ихъ испытала снова повышеніе до 56 sh. Къ концу года названные купцы стали предлагать свои варианты, отчего послѣдніе понизились до 48<sup>1</sup>/<sub>2</sub> sh, потомъ цѣна ихъ повпсилась на 1 sh. Варианты Cleveland № 3 колебались между 50 и 43 sh и завершили годъ немногимъ выше минимальной отмѣтки. Гематитъ котировался между 63 sh 6 d и 55 sh 7 d, брусковатое желѣзо понизилось въ цѣнѣ на 20 — 30 sh, обручное желѣзо на 30 sh, жечь на 20 sh, стальные рельсы и корабельные листы на 10 sh за тонну. Бѣлая жечь находила сбытъ по 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> — 15 sh за ящикъ f. o. b. Цѣна на Уэльскую жечь стояли почти на самомъ низкомъ уровнѣ.

Ввозъ въ Ригу желѣза въ полосахъ, брускахъ, плитахъ и. т. д. составлялъ:

|            |                                          |
|------------|------------------------------------------|
| 1889:      | 563,143 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> пуд. |
| 1890:      | 483,170 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „    |
| 1886—1890: | 552,902 „                                |
| 1891:      | 370,062 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „    |
| 1892:      | 387,734 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „    |
| 1893:      | 449,070 „                                |
| 1894:      | 1,186,630 „                              |
| 1895:      | 1,404,411 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „  |
| 1891—1895: | 759,582 „                                |
| 1896:      | 1,577,733 „                              |
| 1897:      | 2,221,746 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „  |
| 1898:      | 2,456,566 „                              |
| 1899:      | 2,088,436 „                              |
| 1900:      | 261,177 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „    |
| 1896—1900: | 1,721,132 „                              |
| 1901:      | 291,917 „                                |

Импортъ въ нашъ городъ полосоваго желѣза, который съ 1894 до 1899 года прогрессивно повышался, за послѣдніе два года чрезвычайно понизился. Незначительный приростъ отчетнаго года, по сравненію съ его предшественникомъ, совсѣмъ ступшевывается, сопоставляя его съ тѣмъ фактомъ, что ввозъ данной статьи изъ заграницы находится въ состояніи агоніи. Причины столь поразительнаго упадка ввоза слѣдуетъ искать въ развитіи русской желѣзодѣлательной промышленности, которая, благодаря высокой покровительственной пошлинѣ, въ состояніе успѣшно конкурировать съ заграничными заводчиками, тѣмъ болѣе что качество русскаго продукта все болѣе и болѣе улучшается.

Прочіе балтійскіе порты въ общемъ также сильно сократили свой ввозъ. Импортъ С. Петербурга въ отчетномъ году составлялъ 1,030,000 пудовъ противъ 682,000 пудовъ въ 1900 году, 2,035,000 пуд. въ 1899 году, 2,506,000 пуд. въ 1898 году и 3,118,000 пуд. въ

1897 году. Но хотя въ отчетномъ году ввезено было приблизительно на 350,000 пуд. болѣе, чѣмъ въ 1900 году, но плюсь этотъ совѣтъ теряется, съ огромными количествами желѣза, расходуемаго въ столицѣ.

Точно также и въ Ревель было ввезено въ 1901 году около 80,000 пудовъ болѣе, чѣмъ за годъ до того, но, по сравненію со всѣми предшествовавшими годами, импортъ Ревеля понесъ убыль, такъ какъ ввозъ его составлялъ: въ 1901 году — 345,058 пуд., въ 1900 году 266,517 пуд., въ 1899 г. — 835,539 пуд., въ 1898 г. — 451,848 пуд., и въ 1897 — 503,102 пуда.

Импортъ желѣза (въ полосахъ, плитахъ и пр.) въ Либаву упалъ въ значительной степени, такъ какъ въ 1901 году онъ составлялъ лишь 316,000 пудъ\*) противъ 540,000 пуд.\*) 1900 года, 1,098,470 пуд. 1899 г., 1,308,644 пуд. 1898 г. и 1,081,120 пуд. 1897 года. Слѣдовательно, по ввозу желѣза изъ заграницы, между всѣми упомянутыми четырьмя прибалтійскими портами, на рижскій приходится самая скромная доля. Цифра ввоза всѣхъ этихъ портовъ за 1900 годъ составляла въ обшей сложности 1,749,694 пуд. противъ 1,982,975 пуд. 1901 года. По отношенію же къ общеперскому ввозу желѣза, участіе прибалтійскихъ портовъ въ отчетномъ году выразилось 37,1% противъ 30,8% въ 1900 году.

Черезъ западную сухопутную границу, преимущественно же чрезъ Сосновицы, въ 1901 году было ввезено около 1,6 милліоновъ пудовъ противъ 2 милліоновъ пуд. 1900 года. Импортъ желѣза черезъ южные порты не особенно значителенъ. Одна только Одесса составляетъ исключеніе, такъ какъ чрезъ этотъ портъ ежегодно приходитъ достойное вниманія количество (1901 г.: 750,090 пуд., 1900 г.: 850,000 пуд., 1899 г.: 1,7 милліоновъ пуд. и въ 1898 г.: 2 милліона пуд.). Въ Батумъ было ввезено въ оба послѣдніе года по 100,000 п. противъ 700,000 пуд. 1899 г. и 500,000 пуд. 1898 г.

Ввозъ желѣза въ брускахъ, плитахъ и т. и. въ Россію (со включеніемъ черноморской границы, Кавказа, а равно и торговли съ Финляндіей), по официальнымъ даннымъ, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

|        |            |      |
|--------|------------|------|
| 1895 : | 12,506,000 | пуд. |
| 1896 : | 15,850,000 | "    |
| 1897 : | 18,195,000 | "    |
| 1898 : | 18,635,000 | "    |
| 1899 : | 15,918,000 | "    |
| 1900 : | 5,675,000  | "    |
| 1901 : | 5,345,000  | "    |

\*) По свѣдѣніямъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

По отдѣльнымъ сортамъ этотъ импортъ распредѣлялся такимъ образомъ:

|                                                  | 1895                 | 1896  | 1897  | 1898  | 1899  | 1900  | 1901  |
|--------------------------------------------------|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                                                  | в ъ 1000 п у д о в ъ |       |       |       |       |       |       |
| Желѣзо полосовое, сор-<br>товое и т. д. . . . .  | 6,573                | 7,807 | 9,269 | 9,560 | 8,059 | 2,666 | 2,232 |
| Желѣзо листовое до № 25<br>по Бирминг. калибру . | 4,894                | 7,001 | 7,517 | 7,429 | 6,102 | 1,645 | 1,605 |
| Тоже листовое выше № 25                          | 1,039                | 1,042 | 1,409 | 1,646 | 1,757 | 1,364 | 1,508 |

Такимъ образомъ съ 1898 года уронъ составляетъ 13,300,000 п. По сравненію же съ 1900 годомъ, въ отчетномъ году было ввезено на 330,000 пуд. менѣе. Въ періодъ времени съ 1895 года по настоящій: ввозъ желѣза полосоваго, сортоваго и т. д., а равно листоваго до № 25 по Бирминг. калибру испытало необыкновенное уменьшеніе, тогда какъ спросъ на листовое желѣзо выше № 25, напротивъ, повысился.

Главными поставщиками этого продукта остаются по прежнему Германія и Великобританія.

Ввозъ въ Ригу стали составляетъ:

|            |                          |      |
|------------|--------------------------|------|
| 1871—1875: | 28,463                   | пуд. |
| 1876—1880: | 75,684                   | ”    |
| 1881—1885: | 54,137                   | ”    |
| 1886—1890: | 250,981                  | ”    |
| 1891:      | 167,285 <sup>1/2</sup>   | ”    |
| 1892:      | 159,664 <sup>1/2</sup>   | ”    |
| 1893:      | 385,892 <sup>1/2</sup>   | ”    |
| 1894:      | 789,719                  | ”    |
| 1895:      | 612,962                  | ”    |
| 1891—1895: | 423,105                  | ”    |
| 1896:      | 1,090,363                | ”    |
| 1897:      | 1,107,254                | ”    |
| 1898:      | 1,213,791 <sup>1/2</sup> | ”    |
| 1899:      | 929,577                  | ”    |
| 1900:      | 352,262                  | ”    |
| 1896—1900: | 938,649                  | ”    |
| 1901:      | 315,439 <sup>1/2</sup>   | ”    |

Импортъ стали, стоявшій въ 1896, 1897 и 1898 годахъ на особенно высокомъ уровнѣ, съ 1899 года сталь прогрессивно падать, такъ что общая цифра ввоза за отчетный годъ едва превышала 300,000 пудовъ. Подобно спросу на желѣзо, и спросъ на сталь почти въ полномъ объемѣ покрывается отечественнымъ продуктомъ. Импортъ разсматриваемой статьи состоялъ большею частью изъ инструментальной стали.

По количеству ввоза этого товара С.-Петербургъ занимаетъ второе мѣсто между всѣми балтійскими портами, импортъ нашей столицы составлялъ въ 1901 г. — 169,000 пудовъ противъ 206,000 пуд. 1900 года, 703,000 пуд. 1899 г., 1,186,000 пуд. 1898 г. и 1,547,000 пуд. 1897 года. Слѣдовательно и здѣсь замѣчается колоссальное пониженіе ввоза. Въ незначительномъ вообще импортѣ Либавы и Ревеля отчетный годъ показываетъ небольшой приростъ противъ 1900 года; а именно — въ Либаву было ввезено 10,000 пудовъ\*) противъ 4,000 пуд. 1909 г. \*) 8,258 пуд. 1899 года, 11,246 пуд. 1898 и 26,655 пуд. 1897 года. Импортъ Ревеля въ отчетномъ году выразился 38,673 пуд. противъ 31,716 пуд. въ 1900 году, 34,452 п. 1899 г., 85,938 пуд. 1898 г. и 111,716 пуд. 1897 г.

На долю всѣхъ этихъ четырехъ портовъ въ отчетномъ году выпало 533,112 пудовъ или 67,5% общерусскаго ввоза, противъ 593,978 пуд. или 53,6% общаго импорта 1900 года. Черезъ остальные таможи въ общей сложности за 1900 годъ прошло — 514,022 пуд. или 46,4% противъ 256,888 пуд. или 22,5% въ 1901 году.

Между всѣми остальными таможами заслуживаетъ вниманіе только Одесская, такъ какъ ея участіе въ импортѣ имѣетъ еще нѣкоторое значеніе, въ 1901 году ввозъ ея достигалъ 110,000 пуд. противъ 134,000 пуд. въ 1900 году и 170,000 пуд. въ 1899 г. Что же касается сухопутной границы, то прошедшіе черезъ нее грузы играютъ мало замѣтную роль. Слѣдовательно, въ импортѣ этого продукта, первенствующее мѣсто занимаютъ прибалтійскіе порты.

Ввозъ въ Россію стали (включая Черноморское побережье, Кавказъ и торговые сношенія съ Финляндіей), съ 1896 года, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

|        |           |      |
|--------|-----------|------|
| 1896 : | 3,842,000 | пуд. |
| 1897 : | 4,597,000 | "    |
| 1898 : | 3,619,000 | "    |
| 1899 : | 2,374,000 | "    |
| 1900 : | 1,111,000 | "    |
| 1901 : | 795,000   | "    |

Ввезенные грузы стали по сортамъ распредѣлялись слѣдующимъ образомъ :

|                                                         | 1896                | 1897  | 1898  | 1899  | 1900 | 1901 |
|---------------------------------------------------------|---------------------|-------|-------|-------|------|------|
|                                                         | въ 1000 п у д а х ъ |       |       |       |      |      |
| Сталь, полосовая, сортовая,<br>брусковая и ломъ . . . . | 2,730               | 3,147 | 2,836 | 1,898 | 913  | 658  |
| Сталь листовая до № 25 . .                              | 842                 | 1,342 | 704   | 423   | 167  | 111  |
| Тоже выше № 25 . . . .                                  | 36                  | 55    | 79    | 53    | 31   | 26   |

\*) По свѣдѣніямъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что импортъ Россіи въ отчетномъ году, по сравненію съ 1900 годомъ, обнаруживаетъ убыль свыше 300,000 пудовъ. Общее пониженіе, считая съ 1897 года, составляетъ 3,800,000 пудовъ и обнимаетъ всѣ сорта, указанные во второй изъ предпосланныхъ таблицъ. Главѣйшими поставщиками этого продукта являются Германія и Великобританія.

Импортъ въ Ригу желѣзнодорожныхъ рельсъ и другихъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ составлялъ:

|             | Рельсы                              |      | Желѣзнодорожн.<br>матеріалы        |      |
|-------------|-------------------------------------|------|------------------------------------|------|
| 1866—1870 : | 1,999,962                           | пуд. | 626,190                            | пуд. |
| 1871—1875 : | 1,854,644                           | "    | 400,940                            | "    |
| 1876—1880 : | 1,717,901                           | "    | 295,814                            | "    |
| 1881—1885 : | 120,924                             | "    | 52,784                             | "    |
| 1886 :      | 18,884                              | "    | 22,243                             | "    |
| 1887 :      | 892                                 | "    | 45,303                             | "    |
| 1888 :      | 350                                 | "    | 1,432                              | "    |
| 1889 :      | 349                                 | "    | 4,879                              | "    |
| 1890 :      | 185                                 | "    | 6,931                              | "    |
| 1886—1890 : | 4,132                               | "    | 16,158                             | "    |
| 1891 :      | 278                                 | "    | 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>      | "    |
| 1892 :      | 1,407                               | "    | 31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | "    |
| 1893 :      | 189,248                             | "    | 5,262 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | "    |
| 1894 :      | 24,895 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | "    | 111,301                            | "    |
| 1895 :      | 284,165 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "    | 14,444 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "    |
| 1891—1895 : | 99,999                              | "    | 26,208                             | "    |
| 1896 :      | 33,945 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | "    | 13,905 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "    |
| 1897 :      | 21,403 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | "    | 57,664 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "    |
| 1898 :      | 46,864                              | "    | 23,122                             | "    |
| 1899 :      | 60,265                              | "    | 37,537 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "    |
| 1900 :      | 11,908                              | "    | 11,501                             | "    |
| 1896—1900 : | 34,877                              | "    | 28,746                             | "    |
| 1901 :      | 23,625                              | "    | 6,122                              | "    |

Возвъ этихъ статей, какъ видно изъ вышеприведенныхъ таблицъ, съ пачала восьмидесятыхъ годовъ подвергался сильнымъ колебаніямъ. Но, начиная съ 1896 года, опъ уже не выходилъ изъ узкихъ предѣловъ, что объясняется могучимъ развитіемъ отечественной производительности, которая въ полномъ объемѣ сумѣла удовлетворить потребности внутренняго рынка. Въ прежніе годы, когда русскіе рельсопрокатные заводы обладали слабой производительностью, въ нашъ портъ ввозились громадныя количества этихъ матеріаловъ. Такъ въ пятилѣтія 1866 — 1870, 1871 — 1875 и 1876 — 1880, которыя отличались особенно оживленною дѣятельностью въ области желѣзнодорожнаго строительства, ежегодно ввозилось среднимъ числомъ почти по 2 мил-

лона пудовъ. Что касается въ частности отчетнаго года, то, по сравненію съ 1900 годомъ, можно отмѣтить увеличеніе импорта рельсъ на 12,000 пудовъ, но зато и уменьшеніе ввоза прочихъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ на 5,000 пудовъ.

Ввозъ нашихъ сосѣднихъ портовъ въ этомъ отношеніи несравненно меньше. Еще въ 1898 и 1899 г. въ с.-Петербургъ было ввезено по 130,000 пудовъ стальныхъ рельсъ, между тѣмъ какъ въ 1900 году импортъ означенной статьи составлялъ 45,000 пуд., а въ отчетномъ году всего только 4,000 пуд. Весь ввозъ Ревеля въ 1901 году ограничился 1,547 пудами стальныхъ и 168 пуд. желѣзныхъ рельсъ, а импортъ Либавы въ отчетномъ году упалъ до 311 пуд. (въ 1899 году онъ еще составлялъ свыше 52,000 пуд.). Черезъ сухопутную границу прошло въ 1901 году только 7,000 пудовъ стальныхъ рельсъ, противъ 124,000 пуд. въ 1900 году, 80,000 въ 1899 и 394,000 пуд. въ 1898 г.

Южные порты не принимали никакого участія въ импортъ рельсъ въ отчетномъ году.

Общій ввозъ Россіи за послѣдніе 3 года представлялся въ слѣдующемъ видѣ:

|                   | 1901   | 1900    | 1899    |
|-------------------|--------|---------|---------|
| желѣзные рельсы . | 47,000 | 116,000 | 239,000 |
| стальные рельсы . | 33,000 | 188,000 | 507,000 |
| Итого             | 80,000 | 304,000 | 746,000 |

Итакъ, импортъ въ весьма короткое время значительно сократился; еще въ 1899 году онъ превышалъ болѣе, чѣмъ въ девять разъ ввезенное въ отчетномъ году количество рельсъ.

Ввозъ въ Ригу машинъ составлялъ:

|             | Промышленныя,<br>земледѣльческія<br>и другія машины | части*)<br>машинъ      | Всего                    |
|-------------|-----------------------------------------------------|------------------------|--------------------------|
|             | Пуды                                                | Пуды                   | Пуды                     |
| 1871—1875 : | 158,392                                             | 24,564                 | 182,956                  |
| 1876—1880 : | 395,450                                             | 65,514                 | 460,964                  |
| 1881—1885 : | 645,613                                             | 25,142                 | 670,755                  |
| 1886—1890 : | 261,820                                             | 13,806                 | 275,626                  |
| 1891—1895 : | 565,993                                             | 19,089                 | 585,082                  |
| 1896 :      | 425,723                                             | 196,099 <sup>1/2</sup> | 621,822 <sup>1/2</sup>   |
| 1897 :      | 427,451 <sup>1/2</sup>                              | 317,410                | 744,861 <sup>1/2</sup>   |
| 1898 :      | 776,610 <sup>1/2</sup>                              | 441,463                | 1,218,073 <sup>1/2</sup> |
| 1899 :      | 1,045,460 <sup>1/2</sup>                            | 723,672 <sup>1/2</sup> | 1,769,133                |
| 1900 :      | 517,924 <sup>1/2</sup>                              | 608,052 <sup>1/2</sup> | 1,125,977                |
| 1896—1900 : | 638,634                                             | 457,339                | 1,095,973                |
| 1901 :      | 384,987                                             | 573,966                | 958,953                  |

\*) Части земледѣльческихъ и прочихъ машинъ съ 1896 года нашею таможеню особо не регистрируются.

Вслѣдствіе критическаго положенія промышленности въ отчетномъ году было выписано изъ-заграницы меньше машинъ, чѣмъ въ 1900 году, когда положеніе дѣла было до извѣстной степени сносно. Поиженіе въ импортѣ разныхъ машинъ и ихъ частей, въ настоящемъ году, по сравненію съ его предшественникомъ, составляетъ, 167,000 пуд. Эта убыль объясняется сокращеніемъ ввоза машинъ для промышленныхъ цѣлей, которое, по отношенію къ собраннмъ машинамъ этого рода прибывшимъ въ нашъ портъ, составляло свыше 180,000 пуд. (1900 : 503,129 пуд., противъ 322,166<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд. 1901 года). Импортъ же земледѣльческихъ машинъ въ собранномъ видѣ, обыкновенно не заимавшій виднаго мѣста, напротивъ поднялся съ 14,795<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд. въ 1900 году, до 62,820<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пудовъ въ отчетномъ.

Впрочемъ большій противъ отчетнаго года приростъ во ввозѣ разнаго рода машинъ и ихъ частей въ періодъ времени, считая съ 1871 года, встрѣчается только въ 1898, 1899 и въ 1900 гг.

Импортъ другихъ прибалтійскихъ портовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ :

|        | С.-Петербургъ | Ревель  | Либава  |
|--------|---------------|---------|---------|
|        | Пуд.          | Пуд.    | Пуд.    |
| 1897 : | 787,000       | 479,075 | 222,707 |
| 1898 : | 1,257,000     | 709,990 | 276,273 |
| 1899 : | 1,567,000     | 903,372 | 379,758 |
| 1900 : | 1,026,000     | 776,671 | 486,808 |
| 1901 : | 583,000       | 318,605 | 366,988 |

Слѣдовательно, всѣ три порта дали минусъ.

Въ то время какъ въ импортѣ Риги, С.-Петербурга и Ревеля преобладаютъ машины для промышленныхъ цѣлей, въ Либавскомъ ввозѣ за послѣднее время на первомъ планѣ стоятъ машины сельскохозяйственныя (количество сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій, поступившихъ въ 1901 г. въ этотъ портъ, достигало 223,837 пуд., тогда какъ прочія машины не превышали 143,181 пуд.).

Ввозъ всѣхъ прибалтійскихъ портовъ за 1901 годъ равнялся 2,227,546 пуд. или 37,1% общерусскаго импорта, а въ 1900 году — 3,415,456 пуд. и 39,6%. Изъ общеимперскаго ввоза на долю Риги приходится за отчетный годъ 16% противъ 13,1% въ 1900 году, на С.-Петербургъ — 9,7% противъ 11,9%, на Либаву 6,1% противъ 5,5% и на Ревель 5,3% противъ 9%.

Громадное количество машинъ ввозится черезъ западную сухопутную границу (главнымъ образомъ чрезъ Вержболово, Граево, Александрово, Сосновицы и Волочиискъ. Этимъ путемъ въ отчетномъ году поступило въ Россію свыше 2 милліоновъ пуд., въ 1900 году около 3<sup>3</sup>/<sub>4</sub> милліоновъ пуд. По сравненію съ этими цифрами ввозъ южныхъ портовъ представляется очень скромнымъ. Такъ чрезъ Одессу прошло въ 1901 году 243,000 пуд. противъ 273,000 пуд. предшествующаго

года, чрезъ Новороссійскъ 195,000 пуд. противъ 161,000 пуд., Батумъ 121,000 пуд. противъ 170,000 пуд. и Мариуполь 26,000 пуд. противъ 86,000 пуд.

Общій ввозъ машинъ въ Европейскую Россію, по свѣдѣніямъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ, съ 1896 года, иллюстрируется слѣдующими цифрами:

|       |            |      |
|-------|------------|------|
| 1896: | 7,876,000  | пуд. |
| 1897: | 7,105,000  | „    |
| 1898: | 9,881,000  | „    |
| 1899: | 11,773,000 | „    |
| 1900: | 8,615,000  | „    |
| 1901: | 6,008,000  | „    |

Такимъ образомъ импортъ машинъ изъ заграницы, по сравненію съ 1900 годомъ, уменьшился на 2,6 миллионъ пудовъ. Эта убыль бросается еще сильнѣе въ глаза при сравненіи съ 1898 и 1899 г. г.

Сказанное пониженіе касается лишь машинъ для промышленныхъ цѣлей, которыхъ минусъ составлялъ круглымъ числомъ 2 миллиона пудовъ сравнительно съ 1900 годомъ (3,376,000 пуд. въ 1901 году противъ 5,398,000 пуд. въ 1900 году). Сельскохозяйственные же машины, ввезенныя въ Россію въ собранномъ видѣ, дали въ отчетномъ году приростъ въ 100,000 пудовъ противъ 1900 года, именно 1,624,000 пуд. противъ 1,524,000 пуд. Итакъ, ввозъ этихъ машинъ, не смотря на неблагопріятныя условія сельскаго хозяйства, все-таки повысился, изъ чего можно заключить, что потребность въ рациональной обработкѣ почвы усилилась. Однако, при сравненіи съ колоссальнымъ пространствомъ воздѣлываемой земли въ нашемъ отечествѣ, приростъ этотъ кажется крайне миниатюрнымъ. Хотя, впрочемъ, надо принять во вниманіе и то, что импортъ большею частью ограничивается сложными машинами, которые не выдѣлываются въ Россіи. Производство же болѣе простыхъ сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій въ Россіи высоко процвѣтаетъ и стоитъ на пути прогрессивнаго развитія. Огромный спросъ на эти машины и орудія большею частью покрывается русскими заводами.

Главнѣйшимъ поставщикомъ ввозимыхъ въ Россію машинъ является Германія. Отпускъ машинъ изъ Германіи въ 1901 году составлялъ 2,122,913 двойныхъ центнеровъ, цѣнностью въ 365,444,000 марокъ противъ 2,363,533 двойныхъ центнеровъ цѣнностью 402,162,000 марокъ предшествующаго года. Поэтому въ вывозѣ отчетнаго года убыль по вѣсу составляетъ 240,620 двойныхъ центнеровъ или 11,8%, а по цѣнѣ равняется 36,718,000 марокъ или 9,1%. Главнымъ покупателемъ въ отчетномъ году, какъ и прежде, оставалась Россія съ 377,735 двойными центнерами или 17,8% общаго германскаго вывоза.

Въ русскомъ импортѣ машинъ Великобританія занимаетъ гораздо менѣе видное мѣсто, а за нею на значительномъ разстояніи слѣдуютъ Австро-Венгрія и Бельгія, Америка и Швеція.

Что касается спеціально сельскохозяйственныхъ машинъ, то и здѣсь Германія играетъ первенствующую роль по части поставки этихъ издѣлій въ Россію, на второмъ планѣ стоить Австро-Венгрія, затѣмъ слѣдуетъ Великобританія и потомъ ужь Швеція и Америка. Однако, импортъ изъ послѣдней, потерпѣлъ ограниченіе, вслѣдствіе происшедшей въ началѣ отчетнаго года русско-американской таможенной войны, вызвавшей повышеніе пошлины на американскія машины на 30%.

Важнѣйшимъ источникомъ по доставкѣ машинъ для промышленныхъ цѣлей спеціально для Риги является Великобританія, за пей ужь слѣдуетъ на второмъ мѣстѣ — Германія. Напротивъ того, сельскохозяйственные машины выписываются къ намъ преимущественно изъ Германіи, во второй очереди изъ Швеціи, а затѣмъ ужь изъ Великобританіи.

Ввозъ хлопка черезъ Рижскій портъ иллюстрируется слѣдующими цифрами:

|             |                                     |                  |
|-------------|-------------------------------------|------------------|
| 1886—1890 : | 145,483                             | пуд. въ среднемъ |
| 1891 :      | 114,462 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "                |
| 1892 :      | 117,350 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "                |
| 1893 :      | 230,121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "                |
| 1894 :      | 173,704                             | "                |
| 1895 :      | 171,017                             | "                |
| 1891—1895 : | 161,451                             | " въ среднемъ    |
| 1896 :      | 233,714 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "                |
| 1897 :      | 134,786 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "                |
| 1898 :      | 388,138                             | "                |
| 1899 :      | 532,985 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | "                |
| 1900 :      | 312,123                             | "                |
| 1896—1900 : | 320,349                             | " въ среднемъ    |
| 1901 :      | 509,709                             | "                |

Импортъ этой торговой статьи, по сравненію съ 1900 годомъ, далъ приростъ почти на 200,000 пудовъ, и такимъ образомъ сравнился по своимъ размѣрамъ съ 1899 годомъ, который по ввозу въ нашъ портъ хлопка считался наиболѣе удачнымъ. Замѣтное за послѣдніе годы усиленіе ввоза этого товара находится въ зависимости частью отъ развитія нашей мѣстной хлопчатобумажной промышленности, частью же отъ оживленія трапзитнаго движенія грузовъ хлопка. Высокая цифра импорта въ отчетномъ году объясняется сверхъ того и тѣмъ обстоятельствомъ, что нашъ портъ въ минувшую зиму, благодаря ледоколу „Ермакъ“, почти непрерывно оставался открытымъ для доступа судовъ.

Ввозъ хлопка черезъ Ревельскій портъ, хотя и испыталъ въ отчетномъ году немалое сокращеніе, тѣмъ не менѣе Ревель по импорту этой торговой статьи между всѣми портами имперіи продолжаетъ занимать первое мѣсто. Съ 1890 года ввозъ этого порта выражался въ слѣдующихъ количествахъ :

|        |           |      |
|--------|-----------|------|
| 1890 : | 3,667,709 | пуд. |
| 1891 : | 2,241,346 | ”    |
| 1892 : | 1,967,270 | ”    |
| 1893 : | 1,343,662 | ”    |
| 1894 : | 2,709,528 | ”    |
| 1895 : | 1,841,521 | ”    |
| 1896 : | 2,764,528 | ”    |
| 1897 : | 2,976,216 | ”    |
| 1898 : | 3,658,102 | ”    |
| 1899 : | 2,948,642 | ”    |
| 1900 : | 3,234,561 | ”    |
| 1901 : | 2,625,078 | ”    |

Слѣдовательно убыль по сравненію съ 1900 годомъ составляетъ свыше 600,000 пудовъ, а сравнительно съ 1898 годомъ даже болѣе 1 милліона пудовъ. Причина такого уменьшенія кроется главнымъ образомъ въ затруднительномъ положеніи хлопчатобумажнаго производства, сказавшемся съ особой яркостью въ отчетномъ году внутри имперіи, и преимущественно въ Московскомъ фабричномъ районѣ, куда направляется большая часть идущихъ черезъ Ревель грузовъ. Кромѣ того на уменьшеніе ввоза повліяла также все болѣе усиливающаяся конкуренція съ заграничнымъ продуктомъ среднеазіятскаго хлопка, не уступающаго ему по своему качеству, чему способствовало послѣдовавшее въ 1900 году значительное повышеніе и безъ того уже высокой пошлины на заграничный продуктъ. Уропъ минувшаго года былъ бы, однако еще значительнѣе, еслибы послѣдній сборъ хлопка въ Средней Азіи не вышелъ столь неудачнымъ.

Ввозъ хлопка въ Либаву составлялъ :

|        |           |      |
|--------|-----------|------|
| 1889 : | 1,369,832 | пуд. |
| 1890 : | 556,030   | ”    |
| 1891 : | 546,294   | ”    |
| 1892 : | 522,658   | ”    |
| 1893 : | 720,281   | ”    |
| 1894 : | 342,133   | ”    |
| 1895 : | 64,239    | ”    |
| 1896 : | 643       | ”    |
| 1897 : | 156,073   | ”    |
| 1898 : | 454       | ”    |

|        |             |
|--------|-------------|
| 1899 : | 34,468 пуд. |
| 1900 : | 219,552 „   |
| 1901 : | 24,424 „    |

Такъ какъ съ 1889 года Либава не ведетъ больше самостоятельной торговли хлопкомъ, то послѣдній проходитъ черезъ Либавскій портъ только трапзитомъ и то во время зимнихъ мѣсяцевъ, когда сосѣдніе порты недоступны по причинѣ льда. Чѣмъ меньше препятствій создаетъ ледъ для морской навигаціи, тѣмъ незначительнѣе проходящіе черезъ Либавскій портъ грузы хлопка. Сказаннымъ объясняются приведенныя въ предпосланпой таблицѣ поразительныя, а въ иные годы даже колоссальныя колебанія въ цифрахъ ввоза. Такъ какъ въ минувшемъ году навигація въ сосѣднихъ съ Либавою портахъ приостановилась лишь на короткое время, то очевидно импортъ Либавы долженъ былъ сильно понизиться.

Черезъ С.-Петербургъ въ 1901 году прошло 1,627,000 пуд. противъ 2,018,000 пуд. въ 1900 г., 1,980,000 пуд. 1899 г., 2,220,000 пуд. въ 1898 г. и 1,502,000 пуд. въ 1897 г.

Благодаря процвѣтающей промышленности, импортъ хлопка въ Нарву достигаетъ значительной цифры; въ 1901 году ввезено было 625,000 пудовъ, противъ 692,000 пудовъ въ 1900 г. и 556,000 пуд. въ 1899 г.

Въ общей сложности ввозъ всѣхъ этихъ пяти прибалтійскихъ портовъ въ отчетномъ году составлялъ 5,411,208 пуд. противъ 6,476,236 пуд. въ 1900 г., т. е. 52,2 % или 62,9 % всего русскаго импорта. Изъ этого количества въ 1901 году на долю Ревеля выпало 25,4 % (противъ 31,5 % въ 1900 г.), на долю С.-Петербурга 15,7 % (1900: 19,6 %), на Нарву пришлось 6 % (1900: 6,7 %), на Ригу — 4,9 % (1900: 3 %) и на Либаву — 0,2 % (1900: 2.1%).

Черезъ Одесскій портъ прошло въ отчетномъ году 1,958,000 пуд. противъ 1,128,000 пуд. 1900 года, 1,533,000 пуд. 1899 г., 2,861,000 пуд. 1898 г. и 2,396,000 пуд. 1897 г. Участіе Одессы въ общерусскомъ импортѣ 1901 года составляетъ 18,9 %, противъ 11 % предыдущаго года. Одесса въ отчетномъ году заняла свое прежнее мѣсто второго по важности ввознаго порта, которое она въ 1900 и въ 1899 гг. уступила С.-Петербургу. Импортъ хлопка по желѣзной дорогѣ черезъ западную сухопутную границу (Александрово, Вержолово, Сосповицы и Граница) составлялъ въ отчетномъ году свыше 2,2 мил. пуд. или около 20 % общеимперскаго ввоза, противъ 1,634,000 пуд. или 15,9 % въ 1900 году и 1,836,000 пуд. въ 1899 году.

Ввозъ хлопка въ имперію (черезъ Европейскую границу со включеніемъ Финляндіи, черноморскихъ портовъ, Кавказа и черезъ

Азіятскую границу) представляется по статистическим свѣдѣніямъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ съ 1896 года въ слѣдующемъ видѣ:

|       |            |      |
|-------|------------|------|
| 1896: | 9,257,000  | пуд. |
| 1897: | 9,959,000  | „    |
| 1898: | 12,080,000 | „    |
| 1899: | 10,224,000 | „    |
| 1900: | 10,286,000 | „    |
| 1901: | 10,359,000 | „    |

Отсюда видно, что за послѣдніе три года произошли лишь незначительныя колебанія. Изъ числа грузовъ, ввезенныхъ въ 1900 и 1901 гг., черезъ Азіятскую границу, прошло 999,000 пуд. или 9,7 % общаго ввоза, а равно 955,000 пуд. или 9,2 %. Хлопокъ этотъ Персидскаго происхожденія и преимущественно направляется черезъ Асхабадъ, Астрахань и Баку. Поступающій въ Балтійскіе порты хлопокъ приходитъ изъ Америки, но мы выписываемъ его не прямо изъ странъ производства, а черезъ посредство Германіи и Великобританіи. Грузы хлопка, проходящіе черезъ Одессу и сухопутную границу, почти сплошь египетскаго происхожденія.

Россія, слѣдовательно, все еще должна выписывать изъ-заграницы около  $\frac{2}{3}$  потребнаго ей хлопка (15—16 милл. пуд.), хотя, благодаря покровительственнымъ пошлинамъ, въ развитіи нашего хлопководства достигнуты огромные успѣхи. Насколько развилась культура хлопка въ нашихъ среднеазіятскихъ владѣніяхъ, видно изъ слѣдующаго факта: первыя попытки къ разведенію американскаго хлопчатника были сдѣланы въ серединѣ 80-хъ гг. и въ 1885 году въ Москвѣ были получены первые 300,000 пудовъ собраннаго въ Средней Азіи хлопка, а между тѣмъ теперь, благодаря искусственному орошенію обширной территоріи, приведенной въ культурное состояніе, на русскіе рынки поступаетъ 5—6 милл. пуд. и даже болѣе.

Сборъ хлопка въ Средней Азіи вышелъ въ отчетномъ году, какъ по количеству, такъ и по качеству, неудовлетворительнымъ. Несмотря на увеличеніе засаженной площади на 26,300 десятинъ сравнительно съ предшествующимъ годомъ, сборъ уменьшился на 39 %; онъ составлялъ всего лишь 5,495,300 пуд. противъ 7,638,200 пуд. въ 1900 году. Неудовлетворительный результатъ этотъ объясняется неблагоприятными метеорологическими условіями (холодная весна, жаркое и сухое лѣто, дождливая и холодная осень), какъ и тѣмъ обстоятельствомъ, что многіе владѣльцы плантацій пользовались для посѣва, вмѣсто свѣжихъ американскихъ сѣмянъ, туземными сѣменами весьма слабой всхожести. Отъ этого больше всего пострадало качество волокна, которое въ 1900 году было превосходнымъ.

Настроеніе русскаго хлопчатобумажнаго рынка было въ минувшемъ году, за малыми исключеніями, тихое. Цѣны колебались въ зависимости отъ котировокъ на заграничныхъ рынкахъ.

О ходѣ оборотовъ въ торговлѣ хлопкомъ Гамбургская торговая палата даетъ слѣдующій отчетъ:

Минувшій годъ отличался обильными колебаніями, хотя и не столь сильными, какъ его предшественникъ; цѣны, которыя въ этомъ послѣднемъ году достигали приблизительно 25 пф. за  $\frac{1}{2}$  килограмма, въ отчетномъ году держались въ предѣлѣ 13 пф. Новый годъ открылся высшими цѣнами: сортъ middling въ первой половинѣ января мѣсяца находилъ сбытъ по 52 пф. При угнетенномъ общемъ положеніи торговли, а въ особенности ткацкой промышленности, цѣна эта не могла удержаться и упала въ февралѣ мѣсяцѣ до  $48\frac{1}{2}$  пф. До этого времени американскіе поставщики довольно настойчиво оставались при своихъ требованіяхъ, все еще надѣясь, что товаръ ихъ найдетъ въ Европѣ сбытъ по ихъ идеальнымъ цѣнамъ и что сборъ хлопка, по своимъ результатамъ, немногимъ превыситъ 10 милл. кипъ, отчего на осень оказались бы скудные запасы хлопка. Но ожидаемое сокращеніе подвозовъ не оправдалось; напротивъ того, въ мартѣ и апрѣлѣ мѣсяцахъ скорѣе наблюдалось усиленіе ихъ, значительно превосходившее размѣры подвозовъ за тотъ же періодъ предшествующаго года. Этому болѣе всего способствовалъ штатъ Техасъ, побившій рекордъ своею жатвой. При такихъ условіяхъ американскіе поставщики стали уступчивѣе; со всѣхъ сторонъ стало замѣчаться желаніе сбыть свой товаръ все еще по довольно высокимъ цѣнамъ. Подъ влияніемъ такого стремленія, цѣны быстро пошли на убыль, такъ что „middling“ къ началу апрѣля упалъ почти до 42 пф., послѣ чего на короткое время онъ поднялся до  $43\frac{1}{2}$  пф., а къ концу мая цѣна опять понизилась до  $40\frac{1}{2}$  пф. Паденіе цѣнъ объясняется не только тѣмъ обстоятельствомъ, что американскій сборъ превзошелъ ожиданія, но также по преимуществу, стѣсненнымъ положеніемъ ткацкой промышленности. Прядильщики не находили сбыта для своихъ громадныхъ и дорого стоящихъ запасовъ пряжи, на которые можно было найти покупателей развѣ при условіи крупныхъ потерь; но и фабрикантамъ съ ихъ издѣліями не везло лучше, такъ какъ въ сбытѣ, подъ влияніемъ упадка почти всѣхъ отраслей всемірной промышленности, наступилъ застой. Хотя запасы хлопка-сырца и были нѣсколько больше, чѣмъ за годъ до того, но они не производили сильнаго давленія на настроеніе рынка, а такъ какъ виды на новый сборъ не были черезчуръ благопріятны и имѣлись всѣкія указанія на то, что хлопокъ всюду отсталъ въ своемъ ростѣ, то и не удивительно, что вслѣдъ за рѣзкимъ паденіемъ наступила довольно сильная реакція, благодаря которой цѣна на „middling“ въ началѣ іюля поднялась до  $44\frac{3}{4}$  пф. Между тѣмъ распространились слухи объ увеличеніи площади посѣва и стали поступать болѣе благопріятныя свѣдѣнія о результатахъ сбора. Вслѣдствіе этого, цѣны опять нѣсколько понизились и въ началѣ августа дошли до  $42\frac{1}{4}$  пф. Но вскорѣ настроеніе

стало крѣпнуть, такъ какъ съ каждой недѣлей все болѣе выяснялось, что запасы должны очень скоро опустѣть, а при среднемъ опозданіи новаго сбора, не могло быть и мысли о заблаговременномъ пополненіи ихъ. Сознаніе такихъ видовъ обезпокоило какъ спекулянтовъ, которымъ надо было исполнить контракты, принятые на старую жатву, такъ и покупателей, нуждавшихся въ товарѣ; и вотъ, въ результатѣ, цѣны въ продолженіи августа мѣсяца поднялись почти на 5 пф. „Middling“ отмѣчался теперь по 47 пф. Съ этого момента постепенно стало сказываться вліяніе новаго сбора, весьма значительнаго по вѣроятному подсчету, и цѣны понизились къ срединѣ сентября до  $44\frac{3}{4}$  пф., чтобы въ октябрѣ снова повыситься до 46 пф. Съ середины октября до середины ноября цѣны дали убыль на 7 пф. („middling“ 39 пф.): выпущенный въ октябрѣ мѣсяцъ отчетъ Департамента Земледѣлія въ Вашингтонѣ подтверждалъ виды на высокій урожай. Во второй половинѣ ноября мѣсяца цѣны держались между 39—40 пф. Изданный же въ началѣ декабря отчетъ Вашингтонскаго Департамента содержалъ столь неблагоприятныя свѣдѣнія, какихъ положительно никто не ожидалъ, именно, размѣры сбора оцѣнивались имъ лишь въ 9,674,000 кипъ, тогда какъ, по частнымъ свѣдѣніямъ, ожидалось отъ  $10\frac{1}{2}$  до  $11\frac{1}{2}$  милл. Хотя со всѣхъ сторонъ и слышались заявленія, что оцѣнка Департамента, по всей вѣроятности, слишкомъ низка, тѣмъ не менѣе она возымѣла свое дѣйствіе, умаливъ, покаместъ, значеніе высокихъ подсчетовъ и окончательно отрезвивъ спекулянтовъ на пониженіе. Въ виду этого, цѣны въ теченіе декабря мѣсяца поднялись до  $43\frac{1}{4}$  пф., а настроеніе стало очень довѣрчивымъ. Оно лишь въ послѣдніе дни поколебалось подъ вліяніемъ того, что подвозы въ Америкѣ къ портамъ, какъ и внутри страны производились въ это время въ необычайно крупныхъ размѣрахъ, что уже мало согласовалось съ низкой оцѣнкой по отчету Вашингтонскаго правительства. „Middling“ находилъ сбытъ 31 декабря по  $42\frac{1}{2}$  пф., т. е. почти на 10 пф. ниже, чѣмъ въ началѣ года.

Нашъ импортъ кофе составлялъ:

|             |                      |                  |
|-------------|----------------------|------------------|
| 1866—1870 : | 33,531               | пуд. въ среднемъ |
| 1871—1875 : | 41,856               | ” ”              |
| 1876—1880 : | 39,654               | ” ”              |
| 1881—1885 : | 34,044               | ” ”              |
| 1886—1890 : | 24,946               | ” ”              |
| 1891 :      | 24,100               | ”                |
| 1892 :      | 21,701               | ”                |
| 1893 :      | 24,674 $\frac{1}{2}$ | ”                |
| 1894 :      | 24,923               | ”                |
| 1895 :      | 27,737 $\frac{1}{2}$ | ”                |
| 1891—1895 : | 24,627               | ” въ среднемъ    |
| 1896 :      | 24,730               | ”                |

|             |                                         |             |
|-------------|-----------------------------------------|-------------|
| 1897 :      | 27,963 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> пуд. |             |
| 1898 :      | 39,778 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „    |             |
| 1899 :      | 34,506 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „    |             |
| 1900 :      | 39,988 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „    |             |
| 1896—1900 : | 33,393 „                                | въ среднемъ |
| 1901 :      | 40,559 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „    |             |

Послѣдовавшее въ 1900 году повышение пошлины на кофе (съ 4 руб. 50 коп. до 5 руб. 85 коп. за пудъ), которое слѣдуетъ разсматривать лишь какъ временную мѣру, не возымѣло неблагоприятнаго вліянія. Ввозъ кофе за послѣдніе два года не только не сократился, по даже повысился. Между всѣми приведенными въ предпосланной таблицѣ годами, а равно пятилѣтіями, одно только пятилѣтіе 1871 до 1875 г. дало болѣе высокую цифру ввоза, чѣмъ отчетный годъ, именно 41,856 пуд. противъ 40,559 пуд. въ 1901 г.

Черезъ Ревель были ввезены слѣдующіе грузы кофе:

|             |             |
|-------------|-------------|
| 1880—1884 : | 33,242 пуд. |
| 1885—1889 : | 26,710 „    |
| 1890—1894 : | 29,209 „    |
| 1890 :      | 50,685 „    |
| 1891 :      | 34,334 „    |
| 1892 :      | 21,537 „    |
| 1893 :      | 18,910 „    |
| 1894 :      | 20,580 „    |
| 1895 :      | 16,165 „    |
| 1896 :      | 32,721 „    |
| 1897 :      | 36,137 „    |
| 1898 :      | 24,802 „    |
| 1899 :      | 21,602 „    |
| 1900 :      | 19,601 „    |
| 1901 :      | 30,004 „    |

Импортъ Ревеля, превосходившій въ былые годы ввозъ нашего порта, остается съ 1898 года позади Рижскаго. Несмотря на повышение пошлины въ 1901 году и въ Ревель можно отмѣтить приростъ ввоза, сравнительно съ предшествующимъ годомъ, на 10,000 пуд. Либава ввозитъ меньшее количество кофе, чѣмъ оба вышеприведенные порта; импортъ ея составлялъ въ 1901 году 10,971 пуд. противъ 11,695 пуд. въ 1900 г., 9,806 пуд. въ 1899 г., 8,731 пуд. въ 1898 г., 9,450 пуд. въ 1897 г., 8,349 пуд. въ 1896 г. и 9,247 пуд. въ 1895 г. Между Балтійскими портами С.-Петербургъ занимаетъ по ввозу кофе первенствующее мѣсто. Въ 1900 г.\*) черезъ С.-Петербургскій портъ было ввезено 168,995 пуд. противъ 184,488 пуд. въ 1899 г., 168,533 пуд. въ 1898 г. и 142,961 пуд. въ 1897 г. Въ 1900 году на долю

\*) За 1901 г. свѣдѣній пока не имѣется.

С.-Петербурга пришлось изъ общей цифры Прибалтійскихъ портовъ 70 0/0, а изъ общенперскаго ввоза 33 0/0.

Ввозъ кофе въ Россію представляется, по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, за послѣдніе 4 года въ слѣдующемъ видѣ :

|        |              |
|--------|--------------|
| 1898 : | 497,000 пуд. |
| 1899 : | 519,000 „    |
| 1900 : | 510,000 „    |
| 1901 : | 568,000 „    |

Довольно постоянныя, подверженныя незначительнымъ колебаніямъ цифры ввоза указываютъ на то, что этотъ предметъ роскоши имѣетъ постоянный кругъ потребителей ; и въ самомъ дѣлѣ, потребление кофе внутри имперіи распространено только среди зажиточнаго класса населенія. По этой причинѣ, не смотря на повышеніе пошлины, импортъ кофе нисколько не сокращается.

Кофе не поступаетъ въ наше отечество прямо изъ странъ производства, а при посредствѣ Германіи, Голландіи, Великобританіи и Бельгіи.

О ходѣ торговли кофе въ прошломъ году заимствуемъ изъ данныхъ по порученію Гамбургской Торговой Палаты отчетовъ „Sachverständige Berichte“ слѣдующее :

Цѣны на кофе въ началѣ 1901 года довольно долго стояли на весьма низкомъ уровнѣ, вслѣдствіе продолжительнаго перепроизводства въ Бразиліи, которое еще значительно усилилось въ 1901 году. Въ продолженіе большей части года рынокъ находился подъ постояннымъ давленіемъ необычайно крупныхъ подвозовъ, о которыхъ было объявлено изъ Ріо и Сантоса. При такихъ обстоятельствахъ также и повышательное движеніе, исходившее изъ Нью-Йорка въ февралѣ и мартѣ мѣсяцахъ, могло вызвать только преходящее и незначительное повышеніе цѣнъ на срочной биржѣ ; впоследствии рынокъ опять подвергся подавляющему вліянію являвшагося отовсюду предложенія. Лѣтомъ good average Santos достигло самой низкой цѣны, какая встрѣчалась въ предыдущіе годы, 24 іюля этотъ мѣсяць котировался съ отмѣткой въ 26<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пф.

Слѣдовало ожидать, что въ послѣдней трети года наступитъ новое пониженіе цѣнъ вслѣдствіе громаднаго производства въ Бразиліи за 1901/1902 годъ, какового никогда раньше не случалось ; но къ этому времени распространились слухи изъ Бразиліи о неблагоприятныхъ видахъ на новый урожай. По этимъ слухамъ въ Бразиліи господствовала сильная жара, и деревья, въ особенности въ области Сантосъ, настолько пострадали отъ засухи и истощенія, что на 1902/1903 годъ слѣдуетъ ожидать неудовлетворительнаго урожая.

Можно было предвидѣть, что эти извѣстія, сообщавшіяся въ томъ-же смыслѣ весьма солидными фирмами, возбуждаютъ оживленную спекуляцію на всѣхъ срочныхъ биржахъ міра, которая и на самомъ

дѣлѣ вскорѣ овладѣла этимъ товаромъ, а на нашемъ срочномъ рынкѣ въ короткое время повысила цѣну на good average Santos приблизительно на 10 пф. Однако самыя высокія отмѣтки, которыя котировались 11 ноября (пов. ст.), не могли удержаться до конца года, но нѣсколько понизились во второй половинѣ ноября подъ вліяніемъ статистическаго положенія товара. Въ декабрѣ курсы колебались въ узкихъ границахъ, good average Santos достигъ той-же цѣны, что и въ концѣ декабря 1900 года.

Въ 1900/1901 году въ Бразиліи оказался самый богатый урожай, несмотря на большое производство ея за послѣдніе годы; урожай далъ 10,900,000 мѣшковъ и превосходить самый лучшій, бывшій до тѣхъ поръ, урожай 1897/1898 года приблизительно на  $\frac{1}{2}$  милліона мѣшковъ.

Ввозъ риса въ Ригу составлялъ:

|             |                       |      |
|-------------|-----------------------|------|
| 1881—1885 : | 73,785                | пуд. |
| 1886 :      | 38,459 $\frac{1}{2}$  | ”    |
| 1887 :      | 10,745 $\frac{1}{2}$  | ”    |
| 1888 :      | 12,753 $\frac{1}{2}$  | ”    |
| 1889 :      | 10,037                | ”    |
| 1890 :      | 16,306 $\frac{1}{2}$  | ”    |
| 1886—1890 : | 17,660                | ”    |
| 1891 :      | 18,731                | ”    |
| 1892 :      | 15,890                | ”    |
| 1893 :      | 14,147 $\frac{1}{2}$  | ”    |
| 1894 :      | 34,147 $\frac{1}{2}$  | ”    |
| 1895 :      | 27,064                | ”    |
| 1891—1895 : | 21,996                | ”    |
| 1896 :      | 27,893 $\frac{1}{2}$  | ”    |
| 1897 :      | 29,474 $\frac{1}{2}$  | ”    |
| 1898 :      | 22,507 $\frac{1}{2}$  | ”    |
| 1899 :      | 75,215                | ”    |
| 1900 :      | 197,207               | ”    |
| 1896—1900 : | 70,459                | ”    |
| 1901 :      | 108,163 $\frac{1}{2}$ | ”    |

Нашъ ввозъ риса изъ-заграницы, который чрезвычайно возросъ въ 1900 году, правда, уменьшился въ отчетномъ году почти на 90,000 пудовъ, но всетаки представляетъ еще весьма внушительную цифру, не достигнутую даже приблизительно ни однимъ изъ предыдущихъ годовъ.

Причина меньшаго ввоза въ отчетномъ году въ сравненіи съ 1900 годомъ заключается главнымъ образомъ въ томъ, что вывозъ риса изъ Персіи, запрещенный въ продолженіе всего 1900 года былъ разрѣшенъ въ теченіе большей части 1901 года. Вслѣдствіе этого въ 1900 году мы были принуждены покупать за границей почти все потребное намъ количество дешевыхъ сортовъ риса, которые обыкно-

вещно получались нами изъ Персїи, черезъ посредство Бакинскихъ рисовыхъ фабрикъ, тогда какъ въ отчетномъ году Бакинскія фабрики запаслись опять достаточнымъ количествомъ Персидскаго риса, вслѣдствіе чего нашъ ввозъ изъ-заграницы ограничился лишь болѣе дорогими сортами, которые всегда получались изъ Германіи (Бремена и Гамбурга).

Ввозъ риса въ Ревель также понизился въ сравненіи съ 1900 годомъ, но увеличился въ сравненіи съ предыдущими годами; ввозъ въ 1901 году составлялъ: 73,836<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуд. противъ 101,682 пуд. въ 1900 г., 13,565 пуд. въ 1899 г., 6098 пуд. въ 1898 г., 6862 пуд. въ 1897 г., 5675 пуд. въ 1896 г. Ввозъ въ Либаву составлялъ въ отчетномъ году 33,882 пуд. противъ 81,211 пуд. въ 1900 г., 21,224 пуд. въ 1899 г., 11,802 пуд. въ 1898 г., 10,407 пуд. въ 1897 г. Ввозъ въ С.-Петербургъ равнялся въ 1897 г. 90,277 пуд., въ 1898 г. 88,530 пуд., въ 1899 г. 191,809 пуд. За послѣдніе два года у насъ свѣдѣній не имѣется.

Общее количество ввоза въ Россійскую Имперію составляло:

|       | черезъ Европейскую<br>границу | черезъ Азіятскую<br>границу |
|-------|-------------------------------|-----------------------------|
| 1898: | 213,000 пуд.                  | 3,083,000 пуд.              |
| 1899: | 501,000 „                     | 2,712,000 „                 |
| 1900: | 1,543,000 „                   | 1,413,000 „                 |
| 1901: | 846,000 „                     | 3,327,000 „                 |

Изъ предыдущихъ сравнительныхъ таблицъ видно, что ввозъ риса черезъ Европейскую границу увеличивается съ сокращеніемъ ввоза черезъ Азіятскую границу. Если Бакинскія фабрики въ недостаточной мѣрѣ запасаются сырымъ матеріаломъ, то онѣ естественно не въ состояніи удовлетворять спросъ, что опять таки влечетъ за собой увлеченіе ввоза изъ-заграницы. Въ отчетномъ году черезъ Европейскую границу было получено на 700,000 пудовъ меньше чѣмъ въ 1900 году, но зато ввозъ черезъ Азіятскую границу возросъ почти на 2 милліона пудовъ.

Торговля рисомъ, по сообщенію торговой палаты въ Бременѣ, также въ истекшемъ году оказалось мало удовлетворительной. Обильный урожай въ Бирмаѣ, главномъ краѣ производства риса, далъ продуктъ весьма неудовлетворительный по своему качеству, а притомъ цѣны стояли сравнительно высокія, благодаря голодовкѣ въ Передней Индіи. Качество Японскаго риса также было неудовлетворительно. Зато Сіамъ далъ хорошій по качеству урожай садоваго риса, который охотно покупался потребителями. Подвозы опять уменьшились, при небольшихъ запасахъ.

Ввозъ сельдей въ Ригу составлялъ:

|             |                                       |       |      |
|-------------|---------------------------------------|-------|------|
| 1866—1870 : | 105,902                               | бочки |      |
| 1871—1875 : | 87,794                                | "     |      |
| 1876—1880 : | 67,114                                | "     |      |
| 1881—1885 : | 96,951                                | "     |      |
| 1886—1890 : | 70,130                                | "     |      |
| 1891 :      | 70,276 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    | "     |      |
| 1892 :      | 99,206                                | "     |      |
| 1893 :      | 125,356 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>   | "     |      |
| 1894 :      | 81,737 <sup>17</sup> / <sub>32</sub>  | "     | *)   |
| 1895 :      | 82,602 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>    | "     | **)  |
| 1891—1895 : | 91,836                                | "     |      |
| 1896 :      | 82,070 <sup>7</sup> / <sub>9</sub>    | "     | ***) |
| 1897 :      | 57,745 <sup>1</sup> / <sub>9</sub>    | "     |      |
| 1898 :      | 103,135 <sup>13</sup> / <sub>18</sub> | "     |      |
| 1899 :      | 74,722 <sup>1</sup> / <sub>9</sub>    | "     |      |
| 1900 :      | 71,872 <sup>11</sup> / <sub>18</sub>  | "     |      |
| 1901 :      | 69,699                                | "     |      |

Такимъ образомъ ввозъ въ отчетномъ году уступаетъ ввозу 1900 года болѣе чѣмъ на 2100 бочекъ, т. е. прибол. на 20,000 пудовъ. Уменьшеніе ввоза объясняется отчасти плохими уловами; въ особенности не удался Норвежскій уловъ жирной сельди. Шотландскій уловъ удался хорошо, но такъ какъ цѣны, вслѣдствіе недостачи Норвежской сельди, стояли очень высокія, то Шотландскій товаръ, подѣ влияніемъ высокихъ пошлинь, оказался настолько дорогимъ, что отъ этого не могъ не пострадать сбытъ. Торговля свѣжимъ Шотландскимъ товаромъ началась хорошо, цѣна стояла въ 19—21 руб., но, къ сожалѣнію, продолжительная жара повлекла за собою размягченіе товара, вслѣдствіе чего покупатели стали отказываться отъ него; часть сельдей оказалась негодной, нѣкоторыя стали издавать запахъ, такъ что ихъ пришлось продавать во время поста въ мартѣ мѣсяцѣ текущаго года по весьма убыточнымъ цѣнамъ, которыя въ нѣкоторыхъ случаяхъ не покрыли даже таможенной пошлины и расходовъ. Шотландскія сельди восточнаго берега достигали сначала 17—18 рублей за сортъ „Matties“, 19—20 рублей за „Medium Fulls“ и 20—21 руб. за „Fulls“; сельди „Spents“ продавались по 16—17 рублей; въ теченіе осени и зимы цѣны понизились на нѣсколько рублей. Подвозы сортовъ „Matties“ и „Spents“ въ общемъ были довольно незначительны и недостаточны для удовлетворенія спроса, такъ что скоро были распроданы. Спросъ на Ямрутскія сельди былъ весьма оживленъ, такъ что продажа бойко производилась по повышающимся цѣнамъ. „Matties“

\*) Изъ этого числа черезъ Либаву прошло 5,000 бочекъ.

\*\*\*) " " " " " " 7,625 "

\*\*\*) " " " " " " 6,133 "

начали съ 18—19 рублей, „Mattfulls“ съ 19—20 рублей; въ мартѣ цѣны повысились рубля на три. Незначительные подвозы свѣжей Норвежской сельди мелкихъ марокъ, оплачивались  $14\frac{1}{2}$ — $15\frac{1}{2}$  руб. за М,  $16\frac{1}{2}$ —18 руб. за М. К. и 20—22 руб. за К. Сельди сорта „Vaar“ продавались весьма медленно и вяло и цѣны понизились постепенно до 12 рублей за бочку.

Запасъ въ Ригѣ составлялъ къ 1-му января 1902 года — 20,300 бочекъ, къ 1-му января 1901 г. 24,000 бочекъ, къ 1-му января 1900 г. 12,000 бочекъ и къ 1-му января 1899 г. 18,200 бочекъ.

Въ Л и б а в у съ 1890 г. поступали слѣдующія количества сельдей:

|        |                       |        |
|--------|-----------------------|--------|
| 1890 : | 136,889 $\frac{1}{2}$ | бочекъ |
| 1891 : | 122,541 $\frac{3}{4}$ | ”      |
| 1892 : | 211,580               | ”      |
| 1893 : | 240,753               | ”      |
| 1894 : | 159,079               | ”      |
| 1895 : | 190,915               | ”      |
| 1896 : | 190,221 $\frac{1}{2}$ | ”      |
| 1897 : | 114,910 $\frac{3}{4}$ | ”      |
| 1898 : | 193,837 $\frac{7}{8}$ | ”      |
| 1899 : | 123,661               | ”      |
| 1900 : | 143,853               | ”      |
| 1901 : | 163,079 $\frac{1}{9}$ | ”      |

Такимъ образомъ ввозъ составлялъ круглымъ счетомъ на 20,000 боч. болѣе, чѣмъ въ 1900 году. Либавскій ввозъ гораздо важнѣе нашего. Въ отчетномъ году Рижскій ввозъ уступалъ Либавскому болѣе чѣмъ на 93,000 бочекъ, а въ нѣкоторые годы Либава превосходила Ригу еще болѣе.

Ввозъ въ Ревель значительно меньше, чѣмъ въ упомянутые два прибалтійскіе порта; онъ составлялъ:

|        |                      |        |
|--------|----------------------|--------|
| 1890 : | 19,211               | бочекъ |
| 1891 : | 31,351               | ”      |
| 1892 : | 27,011               | ”      |
| 1893 : | 43,613               | ”      |
| 1894 : | 25,875               | ”      |
| 1895 : | 28,242 $\frac{1}{2}$ | ”      |
| 1896 : | 9,785 $\frac{2}{9}$  | ”      |
| 1897 : | 15,740 $\frac{1}{3}$ | ”      |
| 1898 : | 24,959               | ”      |
| 1899 : | 16,950 $\frac{1}{2}$ | ”      |
| 1900 : | 26,878 $\frac{4}{9}$ | ”      |
| 1901 : | 16,527 $\frac{8}{9}$ | ”      |

Въ истекшемъ году, одномъ изъ самыхъ неудачныхъ, ввозъ уменьшился на 10,000 бочекъ въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ; только въ 1896 и 1897 годахъ результаты были еще неблагопріятнѣе.

Относительно ввоза сельдей въ С.-Петербургъ въ 1901 году у насъ не имѣется свѣдѣній, такъ какъ статистика Департамента Таможенныхъ Сборовъ приводитъ сельди не отдѣльно, а вмѣстѣ съ сушеными и копчеными рыбами. По свѣдѣніямъ, сообщаемымъ этой статистикой, сушеной и копченой рыбы, включая и сельди, въ столицу поступило всего 1,372,000 пуд.

С.-Петербургскій биржевой комитетъ въ прошломъ году опубликовалъ слѣдующія подробныя данныя относительно ввоза сельдей въ С.-Петербургскій портъ въ 1891—1900 годахъ:

|        | Всего                                | Шотландскихъ                         | Норвежскихъ  | Ярмутскихъ |
|--------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------|------------|
| 1891 : | 53,181 бочекъ                        | 60,094 бочекъ                        | 4,087 бочекъ | — бочекъ   |
| 1892 : | 67,873 "                             | 43,593 "                             | 24,280 "     | — "        |
| 1893 : | 72,334 "                             | 52,002 "                             | 20,332 "     | — "        |
| 1894 : | 90,437 "                             | 63,168 "                             | 27,260 "     | — "        |
| 1895 : | 91,845 "                             | 78,370 "                             | 13,475 "     | — "        |
| 1896 : | 123,071 "                            | 94,313 "                             | 28,758 "     | — "        |
| 1897 : | 111,823 "                            | 84,737 "                             | 27,086 "     | — "        |
| 1898 : | 150,025 "                            | 110,110 "                            | 40,025 "     | — "        |
| 1899 : | 96,312 "                             | 61,817 "                             | 34,495 "     | — "        |
| 1900 : | 50,466 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " | 25,054 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " | 20,725 "     | 4,687 "    |

Изъ этой таблицы видно, что С.-Петербургскій портъ по ввозу сельдей уступаетъ Либавскому, по въ нѣкоторые годы превосходить Рижскій.

По официальнымъ даннымъ ввозъ вообще въ Россію сельдей, а равно сушеной и копченой рыбы составлялъ:

|        |                |
|--------|----------------|
| 1898 : | 8,638,000 пуд. |
| 1899 : | 6,452,000 "    |
| 1900 : | 6,377,000 "    |
| 1901 : | 7,690,000 "    |

Такимъ образомъ въ 1901 году ввозъ составлялъ на 1 милл. пуд. больше, чѣмъ въ 1900 и 1899 годахъ, по на 1 мил. пуд. меньше, чѣмъ въ 1898 году.

Изъ всего огромнаго количества сельдей, ввезеннаго въ Россію черезъ западную сухопутную границу поступило въ 1900 году около 3 милл. а въ 1901 году около 3,8 милл. пуд. Большая часть этого ввоза производилась черезъ Кенигсбергъ, ведущій довольно обширную торговлю сельдями. Въ 1901 году ввозъ въ этотъ портъ составлялъ 28,500 бочекъ норвежскихъ и шведскихъ сельдей, 344,700 бочекъ шотландскихъ и 500 бочекъ голландскихъ; почти все это количество пошло въ Россію.

Ввозъ искусственныхъ землеудобрительныхъ веществъ\*) въ Рижскій портъ составлялъ:

|        |                                       |       |
|--------|---------------------------------------|-------|
| 1887 : | 646,674                               | пуд.  |
| 1888 : | 986,157                               | "     |
| 1889 : | 1,038,300                             | "     |
| 1890 : | 1,231,762                             | "     |
| 1891 : | 918,894                               | "     |
| 1892 : | 1,320,190                             | "     |
| 1893 : | 1,349,586                             | " **) |
| 1894 : | 1,210,058 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | " **) |
| 1895 : | 848,928                               | " **) |
| 1896 : | 1,155,072 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | " **) |
| 1897 : | 781,140                               | " **) |
| 1898 : | 1,308,762                             | " **) |
| 1899 : | 1,417,380 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | " **) |
| 1900 : | 1,493,828                             | " **) |
| 1901 : | 2,101,861 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | " **) |

Такимъ образомъ ввозъ искусственныхъ удобрений въ отчетномъ году достигъ небывалыхъ размѣровъ и составлялъ на 600,000 пудовъ больше, чѣмъ въ 1900 году. Въ особенности увеличился ввозъ Томасовыхъ шлаковъ (свыше 430,000 пуд.) и суперфосфата (приблизительно на 130,000 пуд.). Кромѣ того возросъ ввозъ и другихъ сортовъ удобрительныхъ веществъ, а именно каинита на 40,000 пуд. и чилийской селитры на 9,000 пуд. Суперфосфаты и томасовы шлаки попрежнему ввозились большею частью изъ Великобританіи, кромѣ того довольно крупныя количества прибыли изъ Вельгіи. Кайнитъ ввозился только изъ Германіи, а чилийская селитра исключительно черезъ посредство Германіи.

Цѣна на суперфосфаты въ истекшемъ году опредѣлялась въ 3 рубля за мѣшокъ въ 6 пудовъ, въ 1900 году въ 3 рубля 10 коп. до 3 рубля 20 коп., въ 1899 году въ 3 рубля. По отдѣльнымъ сортамъ землеудобрительныхъ веществъ ввозъ распредѣлялся слѣдующимъ образомъ (въ пудахъ):

|                    | 1894    | 1895    | 1896 ***) | 1897 ***) |
|--------------------|---------|---------|-----------|-----------|
| Суперфосфаты . . . | 766,614 | 541,668 | 667,356   | 499,812   |
| Томасовы шлаки . . | 347,321 | 140,034 | 363,620   | 142,493   |
| Кайнитъ . . . . .  | 80,193  | 58,320  | 91,736    | 88,176    |

\*) Включая и селитру чилийскую, которая, въ виду случайнаго характера употребленія ея для цѣлей удобрений, не принималась въ расчетъ въ нашихъ обзорахъ ввоза удобрительныхъ веществъ.

\*\*\*) Не принимая въ расчетъ импортированныхъ сырыхъ фосфатовъ.

\*\*\*\*) Сорта ввезенныхъ въ 1896 и 1897 годахъ искусственныхъ землеудобрительныхъ веществъ распредѣлены по частнымъ свѣдѣніямъ, чѣмъ и объясняется, что окончательныя суммы ввезенныхъ количествъ не тождественны съ приведенными выше цифрами, сообщенными таможеней.

|                         | 1894                     | 1895                     | 1896*)                   | 1897*)                   |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Селитра чилійская . . . | 15,930 <sup>1/2</sup>    | 20,954                   | 32,360 <sup>1/2</sup>    | 44,227                   |
| Разн. удобр. вещества.  | —                        | 87,952                   | —                        | 6,432                    |
| Всего .                 | 1,210,058 <sup>1/2</sup> | 848,928                  | 1,155,072 <sup>1/2</sup> | 781,140                  |
|                         | 1898                     | 1899                     | 1900                     | 1901                     |
| Суперфосфаты . . .      | 789,470                  | 805,140                  | 689,832                  | 819,325                  |
| Томасовы шлаки . . .    | 357,054 <sup>1/2</sup>   | 325,439                  | 459,635                  | 890,758                  |
| Кайшитъ . . . . .       | 106,046                  | 201,204                  | 235,556 <sup>1/2</sup>   | 275,460 <sup>1/2</sup>   |
| Селитра чилійская . . . | 55,164                   | 85,242                   | 106,170                  | 115,427                  |
| Разн. удобр. вещества.  | 1,027 <sup>1/2</sup>     | 355 <sup>1/2</sup>       | 2,634 <sup>1/2</sup>     | 891                      |
| Всего .                 | 1,308,762                | 1,417,380 <sup>1/2</sup> | 1,493,828                | 2,101,861 <sup>1/2</sup> |

Кромѣ того въ Ригу поступило въ отчетномъ году сырыхъ фосфатовъ 806,186<sup>1/2</sup> пуд., противъ 628,483<sup>1/2</sup> пуд. въ 1900 году, 796,397 пуд. въ 1899 г., 308,970 пуд. въ 1898 г., 494,893 пуд. въ 1897 г., 224,857 пуд. въ 1896 г. и 252,142 пуд. въ 1895 году.

Ввозъ искусственныхъ землеудобрительныхъ веществъ въ Либаву по отдѣльнымъ сортамъ распределены слѣдующимъ образомъ:

|                             | 1893    | 1894    | 1895    | 1896      |         |
|-----------------------------|---------|---------|---------|-----------|---------|
| Суперфосфаты . . . . .      | 436,700 | 489,271 | 410,386 | 278,899   |         |
| Томасовы шлаки . . . . .    | 296,676 | 351,447 | 221,772 | 331,871   |         |
| Кайшитъ . . . . .           | 47,240  | 33,830  | 47,228  | 20,494    |         |
| Чилійская селитра . . . . . | 8,049   | 79,901  | 1,443   | 157,527   |         |
| Всего .                     | 788,665 | 954,449 | 680,829 | 788,791   |         |
|                             | 1897    | 1898    | 1899    | 1900      | 1901    |
| Суперфосфаты . . . . .      | 297,116 | 330,046 | 374,687 | 289,311   | 204,245 |
| Томасовы шлаки . . . . .    | 454,177 | 438,669 | 463,565 | 620,959   | 531,457 |
| Кайшитъ . . . . .           | 36,792  | 65,883  | 41,082  | 81,710    | 54,986  |
| Чилійская селитра . . . . . | 87,063  | 79,314  | 75,742  | 69,800    | 21,587  |
| Всего .                     | 875,148 | 913,912 | 955,076 | 1,061,780 | 812,275 |

Такимъ образомъ Либавою получено на 270,000 пудовъ меньше чѣмъ въ 1900 году. Вообще истекшій годъ уступаетъ почти всѣмъ предыдущимъ.

Ревелемъ получены слѣдующія количества:

|                             | 1893    | 1894    | 1895    | 1896   | 1897    |
|-----------------------------|---------|---------|---------|--------|---------|
|                             | пуд.    | пуд.    | пуд.    | пуд.   | пуд.    |
| Суперфосфаты . . . . .      | 99,504  | 61,834  | 40,282  | 9,300  | 278     |
| Томасовы шлаки . . . . .    | 90,744  | 69,413  | 117,820 | 142    | 80,437  |
| Кайшитъ . . . . .           | 45,550  | 35,894  | 43,557  | 49,201 | 43,150  |
| Чилійская селитра . . . . . | —       | 6,402   | 251     | 14,172 | 32,177  |
| Другія . . . . .            | 3,000   | 1,278   | 1,247   | —      | —       |
| Всего . . . . .             | 238,798 | 174,821 | 203,157 | 72,815 | 156,042 |

\* См. примѣчаніе на стр. 127.

|                             | 1898<br>пуд.                        | 1899<br>пуд. | 1900<br>пуд. | 1901<br>пуд.                        |
|-----------------------------|-------------------------------------|--------------|--------------|-------------------------------------|
| Суперфосфаты . . . . .      | 166 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | 47,625       | 632          | 330 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     |
| Томасовы шлаки . . . . .    | 154,608 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 48,815       | 162,082      | 135,995 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| Кайнитъ . . . . .           | 55,094 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 58,709       | 108,462      | 197,825                             |
| Чилийская селитра . . . . . | 23,664 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 28,541       | 25,388       | 36,617 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  |
| Другія . . . . .            | —                                   | —            | —            | —                                   |
| Всего . . . . .             | 233,534                             | 183,690      | 296,564      | 370,768 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |

Изъ таблицы видно, что изъ упомянутыхъ трехъ Балтійскихъ портовъ Рига имѣеть самое важное значеніе; изъ ввезенныхъ въ 1901 году землеудобрительныхъ веществъ приходилось: на Ригу 64%, на Либаву 24,7%, а на Ревель 11,3%. Тремя Балтійскими портами получено всего въ отчетномъ году — 3,284,905 пудовъ; въ 1900 году — 2,852,172 пуд., въ 1899 году — 2,556,146 пудовъ. Такимъ образомъ въ истекшемъ году ввезено слишкомъ на 430,000 пудовъ больше, чѣмъ въ 1899 году.

Между тѣмъ, какъ до сихъ поръ изъ всѣхъ землеудобрительныхъ веществъ въ Ригу больше всего ввозились суперфосфаты, въ отчетномъ году самое важное значеніе получили Томасовы шлаки, хотя надо замѣтить, что цифра ввезенныхъ суперфосфатовъ весьма пемного уступаетъ импорту Томасовыхъ шлаковъ. Либава напротивъ получаетъ гораздо больше Томасовыхъ шлаковъ, чѣмъ суперфосфатовъ. Въ импортѣ Ревеля самую большую роль играетъ кайнитъ, а затѣмъ томасовы шлаки, между тѣмъ какъ ввозъ суперфосфатовъ не имѣеть почти никакого значенія.

Ввозъ землеудобрительныхъ веществъ въ Россію вообще по помѣщеннымъ въ „Обзорѣ виѣшней торговли“ давшимъ за послѣдніе три года составлялъ:

|                                                                                                                                                  | 1901<br>пуд. | 1900<br>пуд. | 1899<br>пуд. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Фосфориты, естественные, немолотые                                                                                                               | 479,000      | 310,000      | 342,000      |
| Другія естественныя удобрительныя<br>вещ. (гуано и пр.), необработанныя<br>кости всякаго рода, за исключеніемъ<br>особо поименованныхъ . . . . . | 8,000        | 19,000       | 4,000        |
| Томасовы шлаки немолотые . . . . .                                                                                                               | —            | 31,000       | 233,000      |
| Молот. необработ. кости, молотые<br>фосфориты . . . . .                                                                                          | 4,000        | 2,000        | 24,000       |
| Молотые томасовы шлаки . . . . .                                                                                                                 | 2,661,000    | 2,544,000    | 2,199,000    |
| Суперфосфаты . . . . .                                                                                                                           | 1,402,000    | 1,345,000    | 1,673,000    |
| Кости, обработан. сѣрной кислотой,<br>компосты, пудреты . . . . .                                                                                | 16,000       | 31,000       | 10,000       |
| Кости жженныя, костяная зола и<br>костяной уголь . . . . .                                                                                       | 2,000        | 1,000        | —            |

|                                                                    | 1901<br>пуд. | 1900<br>пуд. | 1899<br>пуд. |
|--------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Стасфуртскія соли въ естественномъ состоянїи (хотя бы и молотыя) . | 869,000      | 772,000      | 461,000      |
| Хлористый калий, сѣрнокислый калий                                 | 181,000      | 161,000      | 240,000      |
| Селитра Чилийская . . . . .                                        | 980,000      | 894,000      | 938,000      |
| Всего . .                                                          | 6,602,000    | 6,110,000    | 6,124,000    |

Въ 1899 и 1900 годахъ количества этихъ товаровъ, ввезенныхъ въ Россію, были почти равны, а въ отчетномъ году ввозъ увеличился приблизительно на 500,000 пудовъ. За послѣднее трехлѣтіе изъ трехъ важнѣйшихъ сортовъ земледобрильныхъ веществъ однѣ только Стасфуртскія соли показываютъ значительное повышеніе цыфры ввоза, которая съ тѣхъ поръ почти удвоилась; это явленіе главнымъ образомъ объясняется отмѣной въ 1898 г. пошлины на этотъ товаръ. Увеличился также ввозъ томасовыхъ шлаковъ, но сравнительно немного (приблизительно на 460,000 пуд.) Съ другой стороны, ввозъ суперфосфатовъ, не отличавшійся и раньше большою цыфрой, даже уменьшился на 270,000 пудовъ. Большая часть общаго ввоза въ Россію упомянутыхъ 3 статей производилась черезъ посредство упомянутыхъ выше Балтійскихъ портовъ.

Въ отчетномъ году въ эти порты ввезено: суперфосфатовъ слишкомъ одинъ миллионъ пудовъ при общемъ ввозѣ въ Россію въ 1,4 миллиона пудовъ, томасовыхъ шлаковъ — 1,558,000 пудовъ при общемъ ввозѣ въ 2,661,000 пудовъ, а Стасфуртскихъ солей 528,000 пудовъ при общемъ ввозѣ въ 869,000 пудовъ.

Въ общемъ ввозѣ въ Россію суперфосфатовъ, томасовыхъ шлаковъ и каинита за послѣдніе два года Рига, Либавъ и Ревель участвовали со слѣдующими цыфрами:

|            | суперфосфатъ |           | томас. шлаки |           | каинитъ   |           |
|------------|--------------|-----------|--------------|-----------|-----------|-----------|
|            | 1900<br>%    | 1901<br>% | 1900<br>%    | 1901<br>% | 1900<br>% | 1901<br>% |
| Рига . . . | 51,2         | 58,4      | 18,1         | 33,5      | 30,6      | 31,6      |
| Либавъ . . | 21,5         | 14,6      | 24,4         | 20,0      | 6,7       | 6,3       |
| Ревель . . | 0,1          | 0,0       | 2,4          | 5,1       | 14,0      | 22,8      |
| Всего . .  | 72,8         | 73,0      | 44,9         | 58,6      | 51,3      | 60,7      |

Ввозъ въ Ригу красильнаго дерева въ полѣньяхъ и чуркахъ, равно кверцитрона, дивидиви и квебрахо составлялъ;

|             |                                            |
|-------------|--------------------------------------------|
| 1888 :      | 1,057,953 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> пуд. |
| 1889 :      | 630,969 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „      |
| 1890 :      | 955,184 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „      |
| 1886—1890 : | 876,933 „ среднимъ числомъ                 |
| 1891 :      | 1,086,152 „                                |
| 1892 :      | 576,619 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „      |
| 1893 :      | 745,952 „                                  |

|             |                                       |                    |
|-------------|---------------------------------------|--------------------|
| 1894 :      | 1,119,042                             | пуд.               |
| 1895 :      | 989,243                               | „                  |
| 1891—1895 : | 903,402                               | „ среднимъ числомъ |
| 1896 :      | 1,057,561                             | „                  |
| 1897 :      | 842,929 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | „ п 11,475 штукъ   |
| 1898 :      | 991,975 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | „                  |
| 1899 :      | 677,781                               | „                  |
| 1900 :      | 1,702,612 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „                  |
| 1896—1900 : | 1,054,572                             | „ среднимъ числомъ |
| 1901 :      | 1,304,392 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | „                  |

Ввозъ этихъ товаровъ за послѣдніе два года былъ весьма обширенъ. Отчетный годъ, хотя и даетъ цифру ввоза на 400,000 пудовъ меньшую, чѣмъ 1900 годъ, превосходить, однако, всѣ предыдущіе годы. Почти все доставляемое сюда красильное дерево перерабатывается нашими фабриками древеснаго экстракта, и получается главнымъ образомъ изъ Америки.

Въ С.-Петербургъ ввозятся также крупныя количества. Въ 1897 году доставлено 768,057 пудовъ, въ 1898 году — 831,204 пуда и въ 1899\*) году — 790,911 пудовъ. За послѣдніе два года пока свѣдѣній не имѣется.

Въ Либаву поступили слѣдующія количества красильнаго дерева : въ 1901 году 35,174 пуда, въ 1900 году 204,832 пуда, въ 1899 году 212,520 пудовъ, въ 1898 году 36,000 пудовъ, въ 1897 году 6000 пудовъ, въ 1896 году 375,000 пудовъ, а въ пятилѣтіе съ 1886 по 1890 и съ 1891 по 1895 годъ среднимъ числомъ около 400,000 пудовъ въ годъ. Импортъ въ Либаву, подвергавшійся съ 1896 года сильнымъ колебаніямъ, за послѣднее время весьма уменьшился. Въ Ревель въ отчетномъ году доставлено всего 14,152 пуда красильнаго дерева въ полѣньяхъ и чуркахъ, кверцитрона и другихъ особо не поименованныхъ естественныхъ растительныхъ красильныхъ веществъ; въ 1900 году — 17,858 пудовъ. Такимъ образомъ Рига занимаетъ первое мѣсто по ввозу этого товара.

Ввозъ вообще въ Россію красильнаго дерева въ полѣньяхъ и чуркахъ (красное дерево, кампешевое дерево), а также кверцитрона, квебрахо и другихъ особо не ноименованныхъ естественныхъ красильныхъ веществъ растительнаго происхожденія (не въ размельченномъ состояніи), по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, составлялъ :

|        |           |      |
|--------|-----------|------|
| 1899 : | 2,519,000 | пуд. |
| 1900 : | 2,264,000 | „    |
| 1901 : | 3,437,000 | „    |

\*) Въ 1899 году кромѣ того ввезено 92,600 пудовъ квебрахо. Ввезенныя же въ 1897 и 1898 годахъ количества квебрахо въ статистикѣ Департамента Таможенныхъ Сборовъ не упоминаются.

Такимъ образомъ за послѣдній годъ ввозъ увеличился почти на 1,2 милліона пудовъ.

Относительно торговли красильнымъ деревомъ въ отчетахъ, издаваемыхъ Гамбургской Торговой Палатой („Sachverständige Berichte“), сообщаются слѣдующія свѣдѣнія :

Въ общемъ торговля красильнымъ деревомъ въ 1901 году не оправдала надеждъ, которыя возлагали на нее въ концѣ 1900 года. Сдѣлки были довольно крупныя, но въ Германіи, вслѣдствіе неблагопріятныхъ условій, товаръ сбывался очень вяло. Въ особенности рыпокъ затихъ послѣ многочисленныхъ банковыхъ краховъ и вызванныхъ ими экономическихъ кризисовъ. Экспортъ почти во всѣ страны производился въ весьма скромныхъ размѣрахъ. Вслѣдствіе этого ткацкимъ мануфактурамъ недоставало работы и многія изъ нихъ были принуждены сокращать свое производство на продолжительное время, благодаря чему экстрактыя фабрики и красильни воздерживались отъ большихъ закупокъ и запасались лишь въ весьма скромныхъ размѣрахъ. Положеніе измѣнилось только въ послѣдніи недѣли года. Въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ условія для промышленности улучшились, взаимное довѣріе опять укрѣплялось; такъ что можно надѣяться на болѣе успѣшную для всѣхъ участниковъ и оживленную торговлю въ 1902 году.

Подвозы кампешеваго дерева въ общемъ были незначительныя. Цѣны постоянно понижались въ теченіе почти всего года, и въ настоящее время всѣ сорта продаются очень дешево.

Краснаго дерева „Lima“ доставлено весьма немного; имѣвшихся запасовъ было достаточно для исполненія заказовъ, которые были не велики вслѣдствіе незначительнаго потребленія и слабого спроса на этотъ сортъ въ истекшемъ году. Въ послѣдніе мѣсяцы цѣны нѣсколько повысились, такъ какъ запасы начали истощаться.

Спросъ на желтое дерево въ истекшемъ году значительно усилился и цѣны на всѣ сорта повысились. Ввозъ этого товара весьма сократился; такъ какъ на долгое время крупныхъ подвозовъ не предвидится, то цѣны и останутся на настоящемъ уровнѣ. Потребленіе должно будетъ свыкнуться съ настоящими высокими цѣнами на желтое дерево.

Торговля деревомъ квебрахо и въ истекшемъ году была очень оживлена. Самыя высокія цѣны достигались въ началѣ года при рѣшительномъ настроеніи рынка; когда же въ мартѣ мѣсяцѣ явилось большее предложеніе, то цѣны начали постепенно понижаться, что продолжалось до декабря мѣсяца, а лучшія цѣны достигались лишь случайно при малыхъ заказахъ. По низкимъ цѣнамъ были заключены довольно крупныя сдѣлки на немедленное исполненіе, а также на поставку въ будущемъ году.

Пробкового дерева въ Ригу ввезено:

|            |                                     |                       |
|------------|-------------------------------------|-----------------------|
| 1886—1890: | 200,706                             | пуд. среднимъ числомъ |
| 1891:      | 225,349 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | ”                     |
| 1892:      | 217,907                             | ”                     |
| 1893:      | 227,549                             | ”                     |
| 1894:      | 275,190 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | ”                     |
| 1895:      | 266,107 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | ”                     |
| 1891—1895: | 242,421                             | ” среднимъ числомъ    |
| 1896:      | 287,005                             | ”                     |
| 1897:      | 323,831 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | ”                     |
| 1898:      | 269,583 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | ”                     |
| 1899:      | 208,922                             | ”                     |
| 1900:      | 292,137                             | ”                     |
| 1896—1900: | 276,296                             | ” среднимъ числомъ    |
| 1901:      | 373,897 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | ”                     |

Такимъ образомъ количество ввезеннаго за отчетный годъ пробкового дерева не было достигнуто ни однимъ изъ предшествовавшихъ годовъ. Ввезено на 80,000 пудовъ больше чѣмъ въ 1900 году и на 50,000 пудовъ больше, чѣмъ въ 1897 году, самомъ до сихъ поръ благопріятномъ. Увеличеніе ввоза этого товара объясняется развитіемъ нашей пробковой промышленности.

Либава, обладающая также обширной пробковой промышленностью, получила слѣдующія внушительныя количества этого товара:

|       |         |      |
|-------|---------|------|
| 1889: | 60,565  | пуд. |
| 1890: | 30,311  | ”    |
| 1891: | 69,916  | ”    |
| 1892: | 95,241  | ”    |
| 1893: | 80,914  | ”    |
| 1894: | 66,573  | ”    |
| 1895: | 118,499 | ”    |
| 1896: | 123,804 | ”    |
| 1897: | 263,013 | ”    |
| 1898: | 97,241  | ”    |
| 1899: | 76,296  | ”    |
| 1900: | 135,249 | ”    |
| 1901: | 213,294 | ”    |

Количество ввезеннаго за отчетный годъ пробкового дерева оказывается больше, чѣмъ за всѣ предшествовавшіе годы, за исключеніемъ 1897 года, когда было ввезено на 50,000 пудовъ больше.

Увеличеніе ввоза сравнительно съ 1900 годомъ составляетъ приблизительно 78,000 пудовъ.

Ввозъ въ Ревель довольно незначителенъ, но въ отчетномъ году все-таки повысился; въ 1901 году ввезено 34,004<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуда, въ 1900 году

16,480 пудовъ, въ 1899 году 20,134 пуда, въ 1898 году 8,230 пудовъ, въ 1897 году 3,401 пудъ и въ 1896 году 7,494 пуда.

Въ С.-Петербургъ за пятилѣтіе 1891—1895 г. ввозилось въ среднемъ по 22,000 пудовъ ежегодно, послѣ же въ годы 1896 и 1897 по 75,000 пудовъ, въ 1898 г. 64,602 пуда, а въ 1899 г. 24,513 пуд.\*)

Такимъ образомъ ввозъ пробкового дерева производится преимущественно черезъ порты Балтійскаго моря.

Изъ остальныхъ русскихъ портовъ слѣдуетъ отмѣтить только еще Одессу, куда было ввезено въ 1899\*) году 99,719 пуд., въ 1898 году 121,416 пудовъ и въ 1897 году 150,000 пудовъ. Всѣ же прочіе порты не заслуживаютъ вниманія.

Весь русскій импортъ составлялъ:

|            |         |      |
|------------|---------|------|
| 1887—1891: | 341,000 | пуд. |
| 1892—1896: | 458,000 | „    |
| 1897:      | 913,000 | „    |
| 1898:      | 696,000 | „    |
| 1899:      | 573,000 | „    |
| 1900:      | 686,000 | „    |
| 1901:      | 886,000 | „    |

Въ сравненіи съ истекшимъ годомъ только 1897 годъ далъ большую цифру ввоза, но всего лишь на 27,000 пуд., а въ 1900 году ввезено меньше-же, чѣмъ въ 1901 г. на 200,000 пудовъ. Изъ ввезеннаго въ истекшемъ году общаго количества пробкового дерева на Ригу, Либаву и Ревель приходится 620,000 пудовъ, а ввозъ черезъ остальные порты далъ всего лишь 266,006 пудовъ.

Самыя большія и старѣйшія русскія пробочныя фабрики находятся въ Ригѣ, Либавѣ и Москвѣ. Въ послѣднее время эта отрасль промышленности укрѣпилась также въ С.-Петербургѣ и Одессѣ, гдѣ имѣются значительныя предпріятія этого рода.

Существуютъ пробочныя фабрики и въ другихъ мѣстностяхъ, но сравнительно незначительныя. Введеніе казенной продажи питей весьма способствовала развитію пробочной промышленности въ Россіи.

Главными поставщиками этого товара являются: Португалія, Африка и Испанія. Большая часть ввозимаго въ Ригу пробкового дерева идетъ изъ Африки, тогда какъ въ прежніе годы главнымъ поставщикомъ была Португалія. 60% всего ввезеннаго въ Ригу въ 1901 году количества получено изъ Африки, 22% изъ Португаліи, а 14% черезъ посредство Германіи. Изъ Испаніи, которая въ прежнее время по ввозу пробкового дерева играла такую-же первенствующую роль, какъ Португалія, непосредственно получается всего лишь нѣсколько тысячъ пудовъ.

\*) Дашныя за 1900 и 1901 г. еще не опубликованы.

Ввозъ смолы въ Ригу составлялъ:

|             |                        |                     |
|-------------|------------------------|---------------------|
| 1876—1880 : | 360,808                | пуд. средн. числомъ |
| 1881—1885 : | 414,473                | ” ” ”               |
| 1886—1890 : | 402,005                | ” ” ”               |
| 1891 :      | 277,384                | ”                   |
| 1892 :      | 203,363                | ”                   |
| 1893 :      | 204,955                | ”                   |
| 1894 :      | 324,460                | ”                   |
| 1895 :      | 164,972                | ”                   |
| 1891—1895 : | 235,027                | ” средн. числомъ    |
| 1896 :      | 278,007                | ”                   |
| 1897 :      | 253,019                | ”                   |
| 1898 :      | 230,658 <sup>1/2</sup> | ”                   |
| 1899 :      | 161,628 <sup>1/2</sup> | ”                   |
| 1900 :      | 262,886                | ”                   |
| 1896—1900 : | 237,240                | ” средн. числомъ    |
| 1901 :      | 262,695 <sup>1/2</sup> | ”                   |

Такимъ образомъ ввозъ смолы въ Ригу достигъ той-же цифры, какъ и въ 1900 году. Въ послѣдніе годы импортъ этого товара опять пачалъ понемногу повышаться, но далеко не достигаетъ размѣровъ ввоза въ промежутокъ времени 1876—1890 г. Въ прежнее время наша область сбыта во внутренней Россіи была гораздо обширнѣе, чѣмъ теперь, такъ какъ смола, потребляемая въ центральныхъ губерніяхъ, идетъ туда преимущественно черезъ С.-Петербургъ и Одессу. Поступавшая въ послѣдніе годы въ Россію смола служила главнымъ образомъ для удовлетворенія спроса самой Риги и ея окрестностей, провозъ же ея во внутреннюю Россію оказывается невозможнымъ, вслѣдствіе высокаго желѣзнодорожнаго тарифа на этотъ товаръ.

Ввозъ французскихъ смолъ, которыя прежде поступали къ намъ цѣлыми партіями, теперь очень незначителенъ. Это явленіе обусловлено неурожаями, бывшими во Франціи, а также усилившимся мѣстнымъ потребленіемъ, благодаря чему произошло сильное повышеніе цѣнъ. Теперь почти весь нашъ спросъ покрывается смолою америкапскаго происхожденія, болѣе дешевой, по худшей по качеству.

О ходѣ торговли смолою въ отчетномъ году мы узнаемъ изъ издаваемыхъ по порученію гамбургской торговой палаты отчетовъ („Sachverständige Berichte“) слѣдующее: Наступившее въ концѣ 1900 г. твердое настроеніе продержалось недолго. Удешевленіе фрахтовъ изъ Америки повлекло за собою пониженіе цѣпъ, которое для среднихъ сортовъ продержалось до конца отчетнаго года, тогда какъ свѣтлые сорта поправились во второй половинѣ года.

Подвозъ американскаго товара увеличился, а импортъ французской смолы уменьшился, такъ какъ во Франціи, вслѣдствіе неблагопріятной погоды, выборъ былъ слишкомъ ограниченъ.

Черезъ С.-Петербургъ идутъ крупныя количества смолы; ввозъ составлялъ въ 1899 году\*) — 949,981 пуд.; въ 1898 году — 809,737 пуд., въ 1897 году свыше 865,000 пудовъ. Означенныя количества состоятъ почти исключительно изъ гарпіуса, тогда какъ галипотъ и пивоваренная смола ввозились въ ничтожныхъ количествахъ (въ 1899 году — 3,890 пудовъ, въ 1898 — 3,402 пуд.)

Ввозъ гарпіуса, галипота и пивоваренной смолы въ Либаву въ 1901 году составлялъ 15,183 пуд., въ 1900 году — 13,191 пуд., въ 1899 году — 13,929 пуд., въ 1898 году — 3,684 пуд., въ 1897 год. — 14,228 пудовъ, въ 1896 году — 18,767 пуд. и въ 1895 году — 3,295 пуд., а въ 1896 г. 1,563 пуд.

Въ Ревель ввезено гарпіуса, галипота и пивоваренной смолы въ отчетномъ году — 11,105 пуд., въ 1900 году — 5,702 пуд., въ 1899 году — 3,901 пуд., въ 1898 году — 12,248 пуд., въ 1897 году — 4,923 пуд.

Ввозъ гарпіуса, галипота и пивоваренной смолы въ Россію вообще (черезъ Европейскую границу, включая Черноморское побережье, Кавказъ и торговлю съ Финляндіей) съ 1898 года представлялся въ слѣдующемъ видѣ:

|                       | 1898      | 1899      | 1900      | 1901      |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| гарпіусъ . . . . пуд. | 1,529,000 | 1,896,000 | 1,565,000 | 1,830,000 |
| галипотъ . . . . "    | 3,000     | 8,000     | 3,000     | 5,000     |
| пивоварен. смола . "  | 28,000    | 32,000    | 24,000    | 38,000    |
| Всего пуд.            | 1,560,000 | 1,936,000 | 1,592,000 | 1,873,000 |

Отсюда видно, что ввозъ за истекшій годъ возросъ въ сравненіи съ 1900 годомъ почти на 300,000 пудовъ, но уступаетъ ввозу 1899 г.

Ввозъ соды и поташа въ Ригу составлялъ:

|             | Соды                                  | Поташа                              |
|-------------|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 1886—1890 : | 192,461 пуд.                          | 712 пуд.                            |
| 1891 :      | 132,785 "                             | 4,585 "                             |
| 1892 :      | 146,410 "                             | 3,489 "                             |
| 1893 :      | 184,288 "                             | 4,023 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " |
| 1894 :      | 127,825 "                             | 299 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "   |
| 1895 :      | 131,839 "                             | 296 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "   |
| 1891—1895 : | 144,630 "                             | 2,539 "                             |
| 1896 :      | 159,911 "                             | 7,605 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " |
| 1897 :      | 158,394 "                             | 2,123 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " |
| 1898 :      | 170,525 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " | 22,837 "                            |
| 1899 :      | 83,197 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "  | 8,736 "                             |

\*) Данныя за 1900 и 1901 годы еще не опубликованы.

|             | Со́ды                                | Поташа     |
|-------------|--------------------------------------|------------|
| 1900 :      | 46,699 пуд.                          | 6,133 пуд. |
| 1896—1900 : | 123,745 „                            | 9,487 „    |
| 1901 :      | 48,950 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> „ | 7,670 „    |

Нашъ импортъ соды въ послѣднее время очень понизился; за послѣдніе два года опъ не достигалъ даже 50,000 пудовъ. Сильное пониженіе ввоза заграничнаго продукта объясняется развитіемъ производства соды въ Россіи, преимущественно на югѣ. Такъ какъ расходы по производству этого отечественнаго продукта, не уступающаго по качеству иностранному, все уменьшаются, а вмѣстѣ съ тѣмъ и цѣпы на него понижаются, то серьезная конкуренція со стороны заграничныхъ фабрикъ невозможна, въ особенности послѣ имѣвшаго мѣсто въ 1900 году повышенія пошлины съ 32<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. съ пуда до 90<sup>3</sup>/<sub>4</sub> коп. съ пуда.

Ввозъ въ прочіе порты Балтійскаго моря также весьма сократился; такъ С.-Петербургъ, занимающій первое мѣсто среди балтійскихъ портовъ по ввозу соды и поташа, получилъ въ 1898 году еще 131,000 пудовъ, а въ 1899 году всего только 51,000 пуд. За послѣдніе два года подробныя данныя еще не опубликованы, но надо полагать, что импортъ еще болѣе сократился.

С.-Петербургомъ получены въ отдѣльности слѣдующія количества :

|                                      | 1898<br>пуд. | 1899<br>пуд. |
|--------------------------------------|--------------|--------------|
| Ѣдкихъ патрія и кали . . . . .       | 134,346      | 119,665      |
| Двууглекисл. натрія и кали . . . . . | 31,603       | 39,257       |
| Соды и поташа . . . . .              | 131,245      | 51,644       |
| Всего . . . . .                      | 297,194      | 210,566      |

Ввозъ соды и поташа въ Либаву составлялъ въ отчетномъ году всего 1,551 пуд., въ 1900 — 2,438, въ 1899 — 13,021 пуд., въ 1898 — 20,062 пуд. и въ 1897 — 41,877 пуд.

Ревелемъ получены слѣдующія количества соды и поташа:

|        |             |
|--------|-------------|
| 1896 : | 56,529 пуд. |
| 1897 : | 38,228 „    |
| 1898 : | 41,414 „    |
| 1899 : | 23,192 „    |
| 1900 : | 12,950 „    |
| 1901 : | 8,984 „     |

Такимъ образомъ съ 1896 года замѣчается сравнительно очень значительное паденіе цыфры ввоза.

Общій ввозъ въ Россію ѣдкаго патрія и ѣдкаго кали, двууглекислаго натрія и калия, а также соды и поташа представляются

за послѣдніе четыре года по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ:

|                                                                | 1898      | 1899    | 1900    | 1901    |
|----------------------------------------------------------------|-----------|---------|---------|---------|
|                                                                | пуд.      | пуд.    | пуд.    | пуд.    |
| Ѣдкихъ натрія и кали . . .                                     | 439,000   | 347,000 | 88,000  | 72,000  |
| Двууглекислыхъ натрія и кали                                   | 94,000    | 94,000  | 75,000  | 18,000  |
| Соды (углекислаго натрія) и по-<br>таша (углекислаго кали) . . | 569,000   | 294,000 | 94,000  | 68,000  |
| Всего . . .                                                    | 1,102,000 | 735,000 | 257,000 | 158,000 |

Какъ видно изъ таблицы, цыфры ввоза всѣхъ поименованныхъ продуктовъ падали съ неимовѣрной быстротой. Больше всего сократился съ 1898 г. ввозъ соды, поташа (вмѣстѣ на 500,000 пуд.), ѣдкаго натрія и ѣдкаго кали (вмѣстѣ на 367,000 пуд.). Такимъ образомъ спросъ Россіи покрывается почти исключительно собственнымъ производствомъ.

Заграничная сода получается большею частью изъ Великобританіи.

Вина и шампанскаго въ Ригу ввезено:

|             | Вино<br>ведра                      | Шампанское<br>бутылки |
|-------------|------------------------------------|-----------------------|
| 1888 :      | 30,260                             | 22,772                |
| 1889 :      | 40,462 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 25,715                |
| 1890 :      | 46,154 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 29,388                |
| 1886—1890 : | 36,161                             | 25,541                |
| 1891 :      | 35,955                             | 34,242                |
| 1892 :      | 30,796                             | 20,582                |
| 1893 :      | 31,324 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> | 31,912                |
| 1894 :      | 40,509 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | 26,561                |
| 1895 :      | 43,395                             | 31,064                |
| 1891—1895 : | 36,395                             | 28,872                |
| 1896 :      | 37,262                             | 90,018                |
| 1897 :      | 43,098                             | 94,578                |
| 1898 :      | 43,698                             | 112,356               |
| 1899 :      | 50,858                             | 140,204               |
| 1900 :      | 47,865                             | 26,464                |
| 1896—1900 : | 44,556                             | 92,724                |
| 1901 :      | 33,783                             | 133,466               |

Такимъ образомъ ввозъ вина уменьшился на 14,000 ведеръ, между тѣмъ, какъ шампанскаго ввезено на 107,000 бутылокъ больше, чѣмъ въ 1900 году. Почти во всѣ предыдущіе годы импортъ вина былъ больше, чѣмъ въ отчетномъ году; импортъ шампанскаго, напротивъ, превосходитъ прежніе годы, за исключеніемъ одного лишь 1899 года, въ которомъ ввезено приблизительно 7,000 бутылокъ больше.

Пошлина на заграничное вино въ 1900 году была повышена съ 6 руб. до 9 руб. за пуд. брутто.

Въ Ревель было ввезено:

|        | Вино въ бочкахъ | Вино въ бутылкахъ |
|--------|-----------------|-------------------|
| 1896 : | 20,893 пуд.     | 43,649 бутылки    |
| 1897 : | 12,762 „        | 14,577 „          |
| 1898 : | 11,646 „        | 18,345 „          |
| 1899 : | 9,179 „         | 11,689 „          |
| 1900 : | 9,443 „         | 12,600 „          |
| 1901 : | 22,301 „        | 6,302 „           |

Вина въ бочкахъ ввезено больше, чѣмъ за всѣ выше приведенные предыдущіе годы, тогда какъ ввозъ вина въ бутылкахъ по своей незначительности не достигъ цыфры ни одного изъ приведенныхъ годовъ. Ввозъ шампанскаго въ Ревель весьма незначителенъ: въ 1901 году ввезено всего 8,865 бутылокъ.

Ввозъ Либавы равнялся:

|        | Вино въ бочкахъ | Вино въ бутылкахъ |
|--------|-----------------|-------------------|
| 1897 : | 16,301 пуд.     | 4,415 бутылки     |
| 1898 : | 17,427 „        | 4,661 „           |
| 1899 : | 16,080 „        | 4,985 „           |
| 1900 : | 15,557 „        | 3,700 „           |
| 1901 : | 13,992 „        | 7,814 „           |

Всего вина въ бочкахъ и бутылкахъ въ отчетномъ году въ Либаву поступило нѣсколько больше, чѣмъ въ 1900 году.

Ввозъ шампанскаго въ Либаву въ 1901 году составлялъ 40,466 бут., въ 1900 г. — 30,779 бут., въ 1899 г. — 21,240 бут. и въ 1898 г. — 21,883 бут.

С.-Петербургъ, занимающій по ввозу вина господствующее положеніе среди портовъ Балтійскаго моря, получилъ въ 1899 году 325,357 пуд. вина и 664,937 бут. шампанскаго, въ 1898 г. — 313,645 пуд. вина и 586,297 бут. шампанскаго. Данныхъ за 1900 и 1901 годы еще не опубликованы.

Въ Россію вообще по официальнымъ даннымъ ввезено:

|        | Вина въ бутылкахъ | Вина въ бочкахъ |
|--------|-------------------|-----------------|
| 1898 : | 1,195,000 бутылки | 565,000 пуд.    |
| 1899 : | 1,353,000 „       | 583,000 „       |
| 1900 : | 1,331,000 „       | 517,000 „       |
| 1901 : | 1,377,000 „       | 450,000 „       |

Импортъ вина въ бутылкахъ увеличился слишкомъ на 40,000 бутылокъ, ввозъ же вина въ бочкахъ, напротивъ, въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ отсталъ на 67,000 пудовъ.

Вино лишь изрѣдка ввозится непосредственно, но большею частью черезъ посредство Германіи и Великобританіи.

## Заграничной соли въ Ригу ввезено:

|             |                       |      |              |
|-------------|-----------------------|------|--------------|
| 1866—1870 : | 3,074,474             | пуд. | средн. числ. |
| 1871—1875 : | 2,367,554             | "    | " "          |
| 1876—1880 : | 1,447,619             | "    | " "          |
| 1881—1885 : | 826,142               | "    | " "          |
| 1886—1890 : | 103,630               | "    | " "          |
| 1891 :      | 111,979               | "    | "            |
| 1892 :      | 26,535                | "    | "            |
| 1893 :      | 33,175 <sup>1/2</sup> | "    | "            |
| 1894 :      | 52,262                | "    | "            |
| 1895 :      | 19,682                | "    | "            |
| 1891—1895 : | 48,727                | "    | средн. числ. |
| 1896 :      | 34,175                | "    | "            |
| 1897 :      | 29,143 <sup>1/2</sup> | "    | "            |
| 1898 :      | 17,651 <sup>1/2</sup> | "    | "            |
| 1899 :      | 18,644                | "    | "            |
| 1900 :      | 8,075                 | "    | "            |
| 1896—1900 : | 20,738                | "    | средн. числ. |
| 1901 :      | 8,855                 | "    | "            |

Благодаря послѣдовавшей въ 1880 году отмѣнѣ акциза на соль, импортъ соли изъ за гранины, какъ видно изъ таблицы, достигаетъ такихъ малыхъ цифръ, что потерялъ всякое значеніе. За два послѣдніе года ввезено всего приблизительно по 8000 пудовъ, а именно большею частью красной каменной соли; кромѣ того получено небольшое количество мелкой столовой соли.

Прощѣтавшій раньше ввозъ соли, вслѣдствіе упомянутой выше отмѣны акциза, а также высокой ввозной пошлины па этотъ товаръ, почти совершенно прекратился. Въмѣсто заграничнаго товара теперь покупаютъ соль изъ Крыма, чрезвычайно развившаго свою соляную промышленность.

## Въ Ригу ввезены слѣдующія количества Крымской соли:

|             |           |      |              |
|-------------|-----------|------|--------------|
| 1886—1890 : | 1,142,129 | пуд. | средн. числ. |
| 1891 :      | 867,758   | "    | "            |
| 1892 :      | 1,750,380 | "    | "            |
| 1893 :      | 1,114,779 | "    | "            |
| 1894 :      | 2,093,440 | "    | "            |
| 1895 :      | 2,041,137 | "    | "            |
| 1891—1895 : | 1,573,499 | "    | средн. числ. |
| 1896 :      | 2,032,084 | "    | "            |
| 1897 :      | 1,608,655 | "    | "            |
| 1898 :      | 1,890,201 | "    | "            |
| 1899 :      | 1,834,469 | "    | "            |

|             |                          |
|-------------|--------------------------|
| 1900 :      | 1,880,357 пуд.           |
| 1896—1900 : | 1,849,153 „ средн. числ. |
| 1901 :      | 2,297,170 „              |

Подвозъ соли, составлявшій въ 1898, 1899 и 1900 годахъ слишкомъ 1,8 милліона пудовъ, въ отчетномъ году значительно увеличился: онъ достигъ 2,3 милліона пудовъ, цифры, не достигнутой ни однимъ изъ предыдущихъ годовъ.

Въ Ревель были привезены изъ Крыма нѣсколько меньшія количества, а именно въ 1901 году — 1,375,000 пудовъ, въ 1900 году 1,229,000 пудовъ, въ 1899 году — 1,470,900 пудовъ, въ 1898 году — 1,358,400 пудовъ, въ 1897 году 1,295,221 пудъ, въ 1896 году — 1,422,300 пудовъ и въ 1895 году — 1,157,835 пудовъ.

Ревельскій импортъ изъ за границы въ послѣднее время оказывается больше, чѣмъ нашъ; онъ составлялъ въ 1901 году — 22,299 пудовъ, въ 1900 году — 20,800 пудовъ, въ 1899 году — 24,286 пудовъ, въ 1898 году — 14,773 пудовъ, въ 1897 году — 12,223 пуда, въ 1896 году — 21,652 пуда, въ 1895 году — 9,119 пудовъ и въ 1894 году — 11,493 пудъ.

Въ Либаву, получившую въ отчетномъ году изъ за границы всего 995 пудовъ соли, ввезены изъ Крыма слѣдующія количества: въ 1901 году — 1,270,000 пудовъ, въ 1900 году — 429,930 пудовъ, въ 1899 году 1,040,055 пудовъ, въ 1898 году 651,701 пудъ, въ 1897 году — 203,934 пуда, въ 1896 году — 1,111,897 пудовъ и въ 1895 году — 550,664 пуда.

С.-Петербургъ въ 1899\*) получилъ изъ за границы 13,594 пуда соли. Относительно подвозовъ русской соли въ С.-Петербургъ у насъ свѣдѣній не имѣется.

Ввозъ соли изъ-за границы въ Россію вообще по официальнымъ даннымъ за послѣдніе 4 года составлялъ:

|        |                |
|--------|----------------|
| 1898 : | 614,000 пудовъ |
| 1899 : | 538,000 „      |
| 1900 : | 567,000 „      |
| 1901 : | 412,000 „      |

Слѣдовательно, въ отчетномъ году импортъ уменьшился приблизительно на 150,000 пудовъ.

Россія пользуется почти исключительно собственной солью. Расходъ соли на человека въ Россіи меньше, чѣмъ въ Великобританіи, Германіи, Франціи и Сѣверо-Американскихъ штатахъ, т. е. въ государствахъ, въ которыхъ сильно развита промышленность. Въ Германіи, папримѣръ, добывается почти одинаковое съ Россіей количество соли, хотя пародонаселеніе Германіи составляетъ всего приблизительно 40% пародонаселенія Россійской Имперіи. Однако, по мѣрѣ развитія хими-

\*) Данныя за 1900 и 1901 годы еще не опубликованы.

ческой промышленности въ Россіи и введенія усовершенствованныхъ методовъ скотоводства, расходъ соли замѣтно увеличивается, чему способствуетъ и постепенное умноженіе населенія; вмѣстѣ съ расходомъ расширяется и производство, которое благодаря имѣющимся естественнымъ запасамъ со временемъ можетъ достигъ громадныхъ размѣровъ.

Больше половины всего количества добытой въ Россіи соли приходится на южныя губерціи. Производство соли въ южной Россіи, по сообщеніямъ совѣта сѣзда южпорусскихъ горнопромышленниковъ, дало съ 1895—1900 г. слѣдующіе результаты:

|        | Общее колич.<br>добытой соли<br>пуд. | Морской<br>соли<br>пуд. | Каменной<br>соли<br>пуд. | Соли, вываренной<br>изъ разсола<br>пуд. |
|--------|--------------------------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------------------|
| 1895 : | 49,570,085                           | 29,594,990              | 15,434,375               | 4,540,720                               |
| 1896 : | 45,169,640                           | 23,146,087              | 17,557,887               | 4,465,666                               |
| 1897 : | 46,546,528                           | 22,827,168              | 18,886,150               | 4,833,210                               |
| 1898 : | 46,431,324                           | 19,918,994              | 21,366,665               | 5,145,665                               |
| 1899 : | 49,064,728                           | 21,269,088              | 23,313,100               | 4,482,540                               |
| 1900 : | 63,517,001                           | 36,160,336              | 22,610,065               | 4,746,600                               |

Изъ другихъ важныхъ предметовъ въ Ригу ввезены:

|             | Сѣра<br>пуд.                        | Копра<br>пуд.                       | Мѣль<br>пуд.                          |
|-------------|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| 1887 :      | 102,979 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 264,821 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 1,965,892                             |
| 1888 :      | 76,076 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 402,669 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 1,923,357 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| 1889 :      | 144,309 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 90,569                              | 1,590,231 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| 1890 :      | 135,403                             | 100,979                             | 2,499,697                             |
| 1891 :      | 135,227                             | 133,548                             | 1,943,307                             |
| 1892 :      | 138,433 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 158,861                             | 1,415,416 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| 1893 :      | 121,382                             | 181,094                             | 2,985,504                             |
| 1894 :      | 132,548 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 198,235 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 2,444,932                             |
| 1895 :      | 128,025 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 152,224                             | 2,775,678                             |
| 1896 :      | 97,329                              | 164,087 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 3,201,137                             |
| 1897 :      | 104,147                             | 97,456                              | 3,037,741                             |
| 1898 :      | 105,445 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 166,699                             | 3,675,151                             |
| 1899 :      | 189,684                             | 133,484 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4,891,471 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| 1900 :      | 186,374 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 171,421 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4,345,836                             |
| 1896—1900 : | 136,596                             | 147,230                             | 3,830,267                             |
| 1901 :      | 158,344 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 151,411 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4,152,487 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |

|        | Гумми<br>(каучукъ и<br>гуттаперча)<br>пуд. | Глина<br>пуд.                       | Мет. руды<br>пуд.                  |
|--------|--------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1887 : | 4,035 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>          | 610,607                             | 727 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    |
| 1888 : | 4,786 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>          | 666,631                             | 8,426 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  |
| 1889 : | 7,403 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>          | 465,948 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 16,930 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |

|             | Гумми<br>(каучукъ и<br>гутаперча)<br>пуд. | Глина<br>пуд.            | Мет. рудк<br>пуд.      |
|-------------|-------------------------------------------|--------------------------|------------------------|
| 1890 :      | 12,146                                    | 741,786 <sup>1/2</sup>   | 1,469 <sup>1/2</sup>   |
| 1891 :      | 14,866 <sup>1/2</sup>                     | 771,455 <sup>1/2</sup>   | 36,860 <sup>1/2</sup>  |
| 1892 :      | 33,820                                    | 784,411                  | 263,770                |
| 1893 :      | 42,391 <sup>1/2</sup>                     | 945,861 <sup>1/2</sup>   | 350,900 <sup>1/2</sup> |
| 1894 :      | 48,212                                    | 1,217,419                | 501,154                |
| 1895 :      | 43,081 <sup>1/2</sup>                     | 975,889 <sup>1/2</sup>   | 413,093 <sup>1/2</sup> |
| 1896 :      | 56,787                                    | 931,538                  | 282,761                |
| 1897 :      | 52,571 <sup>1/2</sup>                     | 1,359,865                | 569,963 <sup>1/2</sup> |
| 1898 :      | 92,242 <sup>1/2</sup>                     | 1,277,396 <sup>1/2</sup> | 861,937 <sup>1/2</sup> |
| 1899 :      | 113,819 <sup>1/2</sup>                    | 1,567,468                | 750,200 <sup>1/2</sup> |
| 1900 :      | 71,178 <sup>1/2</sup>                     | 1,965,926 <sup>1/2</sup> | 812,080 <sup>1/2</sup> |
| 1896—1900 : | 77,320                                    | 1,420,439                | 646,389                |
| 1901 :      | 92,130 <sup>1/2</sup>                     | 1,656,806                | 942,641                |

Во ввозѣ сѣры за отчетный годъ оказывается уменьшеніе почти на 30,000 пудовъ, между тѣмъ какъ импортъ сѣрнаго колчедана, какъ указано ниже, значительно расширился. Ввозъ сѣры въ С.-Петербургъ гораздо обширнѣе; онъ составлялъ въ 1899\*) году 513,255 пуд., въ 1898 году 507,381 пудъ, а въ 1897 году 603,428 пудовъ. Ревель въ 1901 году получилъ 38,358 пудовъ, въ 1900 году 1,582 пуда, въ 1899 году 50,493 пуда и въ 1898 году 10,452 пуда. Ввозъ въ Либаву не имѣетъ почти никакого значенія: въ 1901 году онъ составлялъ 846 пудовъ, въ 1900 году 471 пудъ и въ 1899 году 364 пуда.

Нашъ импортъ копры въ 1901 году сократился на 20,000 пудовъ, такъ что цифра ввоза оказывается ниже чѣмъ во многіе предыдущіе годы. Ввозъ копры въ Ревель составлялъ: въ 1901 году 70,830 пуд., въ 1900 году 71,438 пудовъ, въ 1899 году 11,936 пудовъ и въ 1898 году 32,038 пудовъ. Импортъ этого предмета въ Либаву постепенно возрастаетъ: въ 1901 году онъ составлялъ 728,713 пудовъ, въ 1900 году 518,926 пудовъ, въ 1899 году 419,690 пудовъ и въ 1898 году 510,906 пудовъ. С.-Петербургъ также получаетъ значительныя количества: въ 1898 году 794,404 пуда, въ 1899\*) году 773,717 пудовъ.

Либава и С.-Петербургъ не только ввозятъ самыя крупныя количества копры, но и перерабатываютъ ихъ въ своихъ маслобойняхъ.

Рига получаетъ довольно значительныя партіи сырого гумми, для потребностей своего выдающагося резиповаго производства. Въ 1901 году было ввезено на 21,000 пудовъ больше, чѣмъ въ 1900, по на 21,000 пудовъ меньше, чѣмъ въ 1899 году, который достигъ пока

\*) Данныя за 1900 и 1901 годы еще не опубликованы.

самой высокой цифры. Подвозъ этого товара за послѣдніе 15 лѣтъ необычайно возросъ. Еще больше оказывается импортъ столицы: въ 1900\*) году онъ составлялъ 120,423 пуда, въ 1898 году — 107,678 п.

Пошлина на сырое гумми въ 1900 году была повышена съ 60 копѣекъ до 90 копѣекъ за пудъ.

Нашъ ввозъ мѣла въ отчетномъ году уменьшился круглымъ счетомъ на 200,000 пудовъ, а импортъ глины слишкомъ на 300,000 пудовъ. Крупныя партіи глины ввозятся также въ С.-Петербургъ: (въ 1899\*) году 1,703,932 пуда, въ 1898 году — 1,716,434 пуда),

Ввозъ мѣла въ столицу, напротивъ, гораздо меньше нашего: въ 1899\*) году онъ составлялъ 650,145 пудовъ, въ 1898 году — 1,022,363 пуда. Ревель въ 1901 году получилъ глины — 141,387 пудовъ, а мѣла всего только 1705 пудовъ. Импортъ въ Либаву совсемъ ничтоженъ (въ 1901 году было ввезено 1761 пудъ мѣла и 19 пудовъ глины). Послѣдніе два порта и по ввозу металлическихъ и минеральныхъ рудъ не имѣютъ никакого значенія. (Ревель въ 1901 году — 193<sup>1</sup>/<sub>2</sub> пуда, Либава — 1,225 пудовъ).

Напротивъ, ввозъ металлическихъ и минеральныхъ рудъ въ Ригу съ 1896 г. сильно возросъ; онъ составлялъ:

|                               | 1896                                | 1897                                | 1898                                | 1899                                | 1900                                | 1901                                |
|-------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
|                               | пуд.                                | пуд.                                | пуд.                                | пуд.                                | пуд.                                | пуд.                                |
| Желѣзная руда . . . . .       | 3,072                               | 4,595 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 63,497                              | 1,221                               | 21,311 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 8,691                               |
| Марганцовая руда . . . . .    | 23,591                              | 28,672                              | 89,555 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 66,389                              | 27,789 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | 1,512                               |
| Сѣрный колчеданъ . . . . .    | 254,246 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 535,549                             | 660,050 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 680,350                             | 760,581 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 930,261 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| Особо не поим. руды . . . . . | 1,851 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 1,147                               | 3,834 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 2,240 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 2,398                               | 2,176 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   |
| Всего                         | 282,761                             | 569,963 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 816,937 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 750,200 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 812,080 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 942,641                             |

Изъ перечисленныхъ товаровъ играетъ важную роль только сѣрный колчеданъ, ввозъ котораго за послѣдніе шесть лѣтъ (1896—1901) чрезвычайно возросъ (почти на 700,000 пудовъ). Увеличеніе ввоза этого матеріала находится въ зависимости отъ развитія пашей химической промышленности.

Ввозъ вообще въ Россію товаровъ, перечисленныхъ въ предыдущей таблицѣ, по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, составлялъ:

|                                                 | 1898            | 1899      | 1900      | 1901      |
|-------------------------------------------------|-----------------|-----------|-----------|-----------|
|                                                 | в ъ п у д а х ъ |           |           |           |
| Копра . . . . .                                 | 2,114,000       | 2,030,000 | 2,287,000 | 2,555,000 |
| Мѣлъ необработанный . . . . .                   | 3,462,000       | 5,300,000 | 4,886,000 | 4,227,000 |
| Каучукъ и гутаперча въ<br>сыромъ видѣ . . . . . | 220,000         | 313,000   | 262,000   | 328,000   |
| Сѣра сырая . . . . .                            | 1,055,000       | 1,240,000 | 1,289,000 | 1,084,000 |
| Глина . . . . .                                 | 4,123,000       | 4,568,000 | 4,623,000 | 4,636,000 |

\*) Данныя за 1900 и 1901 годы еще не опубликованы.

За отчетный годъ замѣчается значительное увеличеніе ввоза только копры (на 268,000 пудовъ) и сырого гумми (на 66,000 пуд.), между тѣмъ какъ ввозъ необработаннаго мѣла и сырой сѣры сильно уменьшился (мѣлъ приблизительно на 660,000 пудовъ и сѣра приблизительно на 200,000 пудовъ). Импортъ глины держался приблизительно на высотѣ цифры предыдущаго года.

Въ заключеніе мы, по примѣру прошлыхъ лѣтъ, должны замѣтить относительно направленія нашей виѣшней торговли, что приведенныя въ настоящемъ отчетѣ страны, поставляющія намъ товары, не всегда тождественны со странами производства этихъ товаровъ; первыя часто являются лишь транзитными пунктами. Точное опредѣленіе областей производства отдѣльныхъ, входящихъ въ составъ импорта товаровъ, выходятъ въ статистическомъ отношеніи изъ предѣловъ возможнаго. Нельзя также вполне точно указать всѣ страны назначенія экспортируемыхъ нами товаровъ въ виду того что дальнѣйшая пересылка товаровъ изъ заграничныхъ портовъ, гдѣ происходитъ очищеніе ихъ отъ пошлины, не можетъ уже служить предметомъ точныхъ изысканій съ нашей стороны.

Число вошедшихъ въ Рижскій портъ судовъ было\*):

|       |       |               |         |       |
|-------|-------|---------------|---------|-------|
| 1897: | 1,877 | суд. вмѣстим. | 589,566 | ласт. |
| 1898: | 1,965 | " "           | 610,929 | "     |
| 1899: | 1,911 | " "           | 588,926 | "     |
| 1900: | 1,896 | " "           | 556,320 | "     |
| 1901: | 1,839 | " "           | 534,388 | "     |

изъ нихъ съ балластомъ :

|       |     |               |         |       |
|-------|-----|---------------|---------|-------|
| 1897: | 708 | суд. вмѣстим. | 299,216 | ласт. |
| 1898: | 671 | " "           | 280,823 | "     |
| 1899: | 504 | " "           | 196,811 | "     |
| 1900: | 498 | " "           | 183,251 | "     |
| 1901: | 492 | " "           | 180,721 | "     |

или, въ процентахъ общаго числа, съ балластомъ пришло :

|       |      |   |
|-------|------|---|
| 1897: | 50,8 | % |
| 1898: | 46,0 | " |
| 1899: | 33,4 | " |
| 1900: | 32,9 | " |
| 1901: | 33,8 | " |

Число и общая вмѣстимость прибывшихъ пароходовъ видны изъ слѣдующей таблицы :

|       |       |                 |         |       |
|-------|-------|-----------------|---------|-------|
| 1897: | 1,522 | парох. вмѣстим. | 544,194 | ласт. |
| 1898: | 1,632 | " "             | 567,867 | "     |
| 1899: | 1,619 | " "             | 552,161 | "     |
| 1900: | 1,553 | " "             | 513,066 | "     |
| 1901: | 1,525 | " "             | 499,659 | "     |

\* ) За исключеніемъ судовъ, не служившихъ цѣлямъ товарнаго сообщенія.

Такимъ образомъ число ластовъ пароходовъ находится въ слѣдующемъ процентномъ отношеніи къ общей суммѣ ластовъ :

|       |      |   |
|-------|------|---|
| 1897: | 92,3 | % |
| 1898: | 93,0 | " |
| 1899: | 93,8 | " |
| 1900: | 92,2 | " |
| 1901: | 93,5 | " |

Суда плавали подъ флагами слѣдующихъ государствъ :

|                     | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1901 |
|---------------------|------|------|------|------|------|
| Россіи . . . . .    | 491  | 525  | 560  | 612  | 607  |
| Германіи . . . . .  | 340  | 381  | 375  | 405  | 418  |
| Швеціи . . . . .    | 189  | 185  | 144  | 177  | 164  |
| Норвегіи . . . . .  | 122  | 126  | 123  | 135  | 98   |
| Даніи . . . . .     | 292  | 297  | 326  | 228  | 243  |
| Голландіи . . . . . | 25   | 16   | 6    | 17   | 15   |
| Бельгіи . . . . .   | 4    | 4    | 3    | 12   | 6    |
| Франціи . . . . .   | 6    | 3    | 2    | 2    | 2    |
| Англіи . . . . .    | 404  | 425  | 368  | 303  | 279  |
| Австріи . . . . .   | 1    | 1    | 1    | —    | —    |
| Италіи . . . . .    | —    | —    | 2    | —    | —    |
| Испаніи . . . . .   | 3    | 2    | 1    | 5    | 6    |
| Бразиліи . . . . .  | —    | —    | —    | —    | 1    |
|                     | 1877 | 1965 | 1911 | 1896 | 1839 |

Первый пароходъ пришелъ 1 января, первое парусное судно — 24 марта.

Официальное открытіе навигаціи и вскрытіе рѣки послѣдовало 18 апрѣля 1901 года.



# Рижскій экспортъ моремъ

съ 1 января по 31 декабря.

|                                | 1900        | 1901    |                            | 1900        | 1901   |
|--------------------------------|-------------|---------|----------------------------|-------------|--------|
| Анисъ . . . . .                | 21315 пуд.  | 13168   | Животныя:                  |             |        |
| Анисовое масло . . . . .       | 93 "        | 95      | Гуси . . . . .             | — шт.       | 9000   |
| Абрикосовыя косточки . . . . . | 434 "       | —       | Собаки . . . . .           | — "         | 2      |
| Азбестъ . . . . .              | 6813 "      | 4399    | Лошади . . . . .           | 2394 "      | 3291   |
| Белена . . . . .               | 36 "        | —       | Овцы . . . . .             | — "         | 5      |
| Бочки порожнія . . . . .       | 157 шт.     | 330     | Свиньи . . . . .           | — "         | 20     |
| Бульонъ . . . . .              | — пуд.      | 33      | Птицы . . . . .            | — мѣст.     | 27     |
| Благовонный товаръ . . . . .   | 18 "        | —       | " . . . . .                | — клѣтокъ   | 16     |
| Бѣлокъ . . . . .               | 2596 "      | 1395    | " . . . . .                | — корзинъ   | 314    |
| Бумага . . . . .               | — мѣст.     | 15      | Козы . . . . .             | — шт.       | 1      |
| Водка сладкая . . . . .        | 169091 бут. | 203515  | Золотыя опилки . . . . .   | 14 пуд.     | —      |
| " . . . . .                    | 1 ящ.       | —       | Икра . . . . .             | 1 "         | 277    |
| Волосъ:                        |             |         | " . . . . .                | 4 мѣст.     | —      |
| Конскія гривы . . . . .        | 1952 пуд.   | 899     | " . . . . .                | 1 ящ.       | —      |
| Конскіе хвосты . . . . .       | 5084 "      | 1317    | Изюмъ . . . . .            | 4546 пуд.   | 2      |
| Конскій волосъ . . . . .       | 2742 "      | 6736    | Известнякъ . . . . .       | 16 "        | —      |
| Верблюжій " . . . . .          | 14797 "     | 16726   | Инструменты ремесленн.     | 2 "         | —      |
| Коровій и козій волосъ         | 17558 "     | 21243   | Ирпый корень . . . . .     | 409 "       | 95     |
| Щетина . . . . .               | 3359 "      | 3044    | Кокосовая мука . . . . .   | 5704 "      | —      |
| Варенье . . . . .              | — ящ.       | 4       | Кокосовый ломъ . . . . .   | — "         | 10080  |
| Велосипеды . . . . .           | — шт.       | 1       | Конфеты . . . . .          | 90 "        | —      |
| Вѣсы . . . . .                 | — пуд.      | 12      | " . . . . .                | 3 мѣст.     | —      |
| Вино . . . . .                 | 1 ящ.       | 3       | " . . . . .                | — ящ.       | 14     |
| Войлокъ . . . . .              | 55 пуд.     | 57      | Консервы . . . . .         | 85 "        | 52     |
| Глиперинъ . . . . .            | — "         | 3123    | " . . . . .                | 12 мѣст.    | —      |
| Гумпарабикъ . . . . .          | 18 "        | —       | Кровяная мука . . . . .    | 595 пуд.    | —      |
| Гильзы . . . . .               | 148 ящ.     | 152     | Костерь (Bromus) . . . . . | 2515 "      | —      |
| Грибы . . . . .                | 2 боч.      | —       | Кишки . . . . .            | 1930 "      | 5855   |
| Гумми сырое . . . . .          | — пуд.      | 45      | Кишинецъ . . . . .         | 606 "       | 15     |
| Губка . . . . .                | — "         | 19      | Корнитъ . . . . .          | — "         | 65     |
| Горчица . . . . .              | 13 "        | 26      | Кожы и шкуры:              |             |        |
| Горчичная мука . . . . .       | 13 "        | —       | Конскія . . . . .          | 18569 "     | 9188   |
| Глина . . . . .                | 93172 "     | —       | Воловья . . . . .          | 3665 "      | 5231   |
| Глиняныя черешки . . . . .     | — "         | 40440   | Лосинья . . . . .          | — "         | 37     |
| Деготь (березовый) . . . . .   | 57 боч.     | —       | " . . . . .                | 1 ящ.       | —      |
| Джуть . . . . .                | 10 пуд.     | —       | Телячьи, овечьи, козьи     | 208149 пуд. | 279335 |
| Дробина . . . . .              | 41067 "     | 6530    | Барсучьи . . . . .         | 24 "        | 191    |
| Дичь и птицы . . . . .         | 29771 "     | 94573   | Заячьи . . . . .           | 810 "       | 2950   |
| Желтокъ . . . . .              | 12405 "     | 5312    | Собачьи . . . . .          | — "         | 621    |
| Желѣзный товаръ . . . . .      | 52 "        | 10      | Медвѣжьи . . . . .         | 20 "        | 3      |
| Жмыхи . . . . .                | 1841895 "   | 2816415 | Казенинъ . . . . .         | 95 "        | —      |
| Животныя:                      |             |         | Казенная замазка . . . . . | 436 "       | —      |
| Утки . . . . .                 | 27 шт.      | —       | Костяныя уголь и зола      | 24611 "     | 21541  |

| 1900                                          |          | 1901  |         | 1900                   |        | 1901    |        |
|-----------------------------------------------|----------|-------|---------|------------------------|--------|---------|--------|
| Костяная мука.....                            | 32410    | пуд.  | 3980    | Металлическая зола...  | 165    | пуд.    | —      |
| Капуста.....                                  | 13       | "     | —       | Мебель.....            | 277    | "       | 200    |
| Кожа.....                                     | 554      | "     | 584     | Мукусунный корень..... | 17     | "       | —      |
| Кожанный товарь.....                          | —        | "     | 49      | Масло:                 |        |         |        |
| Клей.....                                     | 1207     | "     | 958     | Льняное.....           | 4184   | "       | 2310   |
| Кисти.....                                    | —        | "     | 21      | Бакушигь.....          | 345332 | "       | 275536 |
| Капачь, старый.....                           | 16       | "     | 2036    | Разное.....            | 1      | мѣсто   | —      |
| Клеенка.....                                  | 15       | "     | 24      | Мѣха.....              | 57     | пуд.    | 1      |
| Лько.....                                     | 1232     | "     | 455     | ".....                 | 1      | ящ.     | —      |
| Лоспня головы.....                            | 2        | ящ.   | —       | Мѣшки.....             | 365    | шт.     | 410    |
| ".....                                        | —        | шт.   | 1       | Мыло.....              | 8      | пуд.    | 111    |
| Ленъ.....                                     | 2822389  | пуд.  | 2820897 | Олифа.....             | 3      | "       | —      |
| Льняная пакля.....                            | 182003   | "     | 294969  | Огурцы.....            | 4      | боченка | —      |
| "  пряжа.....                                 | 8754     | "     | 1325    | Отруби.....            | 65499  | пуд.    | 150003 |
| Лакъ.....                                     | 22       | "     | 138     | Обрѣзки бѣлой кожи..   | 8693   | "       | 810    |
| Липовый цвѣтъ.....                            | 13       | "     | 186     | Орѣхи.....             | 5      | "       | —      |
| Липолеумъ.....                                | 6        | "     | 70      | Оловянная зола.....    | 571    | "       | 37     |
| Ликоподумъ.....                               | 719      | "     | 242     | Пиво.....              | —      | бут.    | 120    |
| Лакрица.....                                  | 9894     | "     | —       | ".....                 | 75     | ящ.     | 3      |
| Лѣсъ:                                         |          |       |         | Пузыри.....            | —      | пуд.    | 16     |
| Шпирь.....                                    | 933      | шт.   | 982     | Пряжа.....             | 2752   | "       | —      |
| Бревна сосновья.....                          | 88958    | "     | 75069   | Полотно.....           | —      | "       | 283    |
| "  еловья.....                                | 239892   | "     | 275071  | Черо:                  |        |         |        |
| "  берез., ольх. и др.                        | 175115   | "     | 186394  | Постельное.....        | 1289   | "       | 2300   |
| Колоды, разныя.....                           | 57899    | "     | 59621   | Пухъ.....              | 33     | "       | 36     |
| Доски 1—2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ".....  | 10505232 | "     | 8591483 | Неочиненное.....       | 75     | "       | —      |
| 3".....                                       | 6136262  | "     | 4758498 | Пенька.....            | 387763 | "       | 569085 |
| свыше 3".....                                 | 9850     | "     | 11568   | Пеньковая пакля....    | 57476  | "       | 39428  |
| Ваншось кронъ....                             | 28       | "     | 248     | "  пряжа....           | 64405  | "       | 84371  |
| Шповка, франц. мѣры:                          |          |       |         | Пакляная пряжа....     | 15     | "       | —      |
| 3—3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> , 6—8, 84—108 | 126      | "     | 4899    | Пробки.....            | 35     | "       | 6      |
| 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —3, 5—6, 72—78  | 24       | "     | 2837    | Пробочныя издѣлья....  | —      | "       | 3      |
| Оксофтныя дощечки,                            |          |       |         | Пробковое дерево.....  | —      | "       | 190    |
| фр. мѣры:                                     |          |       |         | Пробковыя стружки..    | 138470 | "       | 110052 |
| 2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —3, 5—6, 36—40  | 1206     | "     | 4193    | Пробковыя изоляціонныя |        |         |        |
| Кленка, дубовая....                           | 226052   | "     | 419757  | плиты.....             | 968    | "       | 2396   |
| ".....                                        | 4        | мѣста | 15      | Плоды.....             | 126    | "       | —      |
| Боченная кленка....                           | 68575    | шт.   | 1200    | Папирасы.....          | 12     | ящ.     | 9      |
| Судовыя мачты.....                            | 8553     | "     | 13882   | Поташъ.....            | 10781  | пуд.    | 1775   |
| Стропила и жерди..                            | 397273   | "     | 291069  | Парусина.....          | —      | "       | 22     |
| Руднич. стойки....                            | 4008184  | "     | 2900252 | Пружинныя спиральныя.. | 5      | "       | —      |
| Дрова.....                                    | 3281     | сак.  | 4291    | Перья стальныя.....    | 2      | "       | —      |
| Дрань.....                                    | 14667    | "     | 8220    | ".....                 | 12     | ящ.     | 16     |
| Слипера, острокаптые                          | 2213578  | шт.   | 2164291 | Птичьи шкурки.....     | 554    | иуд.    | 1467   |
| круглые....                                   | 36482    | "     | 24225   | "  перья.....          | 104    | "       | —      |
| Мауерлаты, сосн....                           | 68854    | "     | 58275   | "  крылья.....         | 79     | "       | —      |
| "  елов....                                   | 53926    | "     | 40534   | Рога.....              | 10     | ящ.     | 25     |
| Крестовины.....                               | —        | "     | 49      | Разныя товары.....     | —      | пуд.    | 77     |
| Древесная проволока.                          | 193537   | пуд.  | 204473  | ".....                 | —      | ящ.     | 6      |
| Деревянные товары..                           | 505      | "     | 118     | Рыба.....              | 630    | пуд.    | 3192   |
| ".....                                        | —        | ящ.   | 1       | ".....                 | 1      | ящ.     | —      |
| Рукоятки для кирокъ                           | —        | шт.   | 1735    | Резиновые товары.....  | 22419  | пуд.    | 23932  |
| Колесныя спицы....                            | 33868    | "     | 136681  | "  "  старые.....      | 107156 | "       | 81890  |
| Лопаты.....                                   | 1120     | "     | 220     | Резиновыя шины.....    | —      | шт.     | 4      |
| Стульныя сидѣнья..                            | 926      | пуд.  | —       | Рогъ и роговыя отбросы | 4255   | пуд.    | 6014   |
| Масло коровье.....                            | 81457    | "     | 759029  | "  "  ".....           | —      | ящ.     | 1      |
| Москательный товарь.                          | 925      | "     | 736     | Роговая мука.....      | —      | пуд.    | 9      |
| Мясо.....                                     | 39       | "     | 3540    | Ромашка.....           | 12     | "       | —      |
| Мѣдныя опилки.....                            | 693      | "     | 478     | Рогожи.....            | 20660  | "       | 21635  |
| Мельничныя плиты....                          | 177      | "     | —       | ".....                 | 28520  | "       | 60560  |
| Мицдаль.....                                  | 686      | "     | —       | Рожки ржаные.....      | 83     | "       | 2      |
| Мастика.....                                  | —        | "     | 9       | Сурьма.....            | —      | "       | 223    |
| Мука.....                                     | 26       | "     | —       | Свищовый пепель.....   | 731    | "       | —      |
| Металлическія обрѣзки.                        | 591      | "     | 2665    | Сигары.....            | 2      | ящ.     | 9      |

|                            | 1900   | 1901  |       | 1900                 | 1901      |       |         |
|----------------------------|--------|-------|-------|----------------------|-----------|-------|---------|
| Сивушное масло.....        | 750    | вед.  | —     | Тряпье.....          | 5628 пуд. | 6877  |         |
| Сѣно.....                  | —      | пуд.  | 595   | Торфь.....           | —         | 11    |         |
| Сычугъ.....                | 36     | "     | 55    | Угары хряща.....     | 145380    | "     | 157854  |
| Сыръ.....                  | 2988   | "     | 5216  | Уралитъ.....         | 496       | "     | —       |
| Свѣчи.....                 | 6      | "     | 4     | Финсовыя товары..... | —         | "     | 147     |
| Солодъ.....                | 353    | "     | 122   | Фарфоровыя товары... | 361       | "     | 3       |
| Стебли отъ сѣмянъ....      | 1050   | "     | —     | Фрукты.....          | 27        | "     | —       |
| Сѣмя:                      |        |       |       | Хлѣбъ: Пшеница.....  | 261634    | чт.   | 196857  |
| Посѣвное льняное...        | 1450   | тонгъ | 960   | Пшеничн. мука.....   | 135       | пуд.  | 110     |
| "          "          ...  | 81442  | мѣшк. | 78022 | Рожь.....            | 648283    | чт.   | 507587  |
| выбойное.....              | 259691 | чт.   | 40900 | Ячмень.....          | 143277    | "     | 133536  |
| конопляное.....            | 2527   | "     | 1579  | Овесь.....           | 263970    | "     | 433646  |
| высѣвки.....               | —      | пуд.  | 2293  | Горохъ.....          | 3675      | "     | 9836    |
| рѣжичное.....              | 11264  | "     | 26118 | Бобы.....            | 1805      | "     | 1680    |
| укропное.....              | 133    | "     | —     | Вика.....            | 4219      | "     | 1153    |
| травное.....               | —      | "     | 4822  | Гречиха.....         | —         | "     | 809     |
| огуречное.....             | 50     | "     | 155   | Хмель.....           | 7459      | пуд.  | 16      |
| клеверное.....             | 2815   | "     | 1405  | Цикорій.....         | 117       | "     | 106     |
| тминное.....               | —      | "     | 23    | Цинкъ.....           | 1441      | "     | —       |
| подсолнечное.....          | —      | "     | 1756  | Цинковыя опилки..... | 25        | "     | —       |
| тимофѣево.....             | 1428   | "     | 5147  | Цинковый песокъ..... | 1526      | "     | —       |
| лѣсное.....                | —      | "     | 109   | Чернильные орѣхи.... | —         | "     | 1781    |
| Салтошигъ.....             | 305    | "     | 377   | Черенки.....         | —         | "     | 6776    |
| Сало.....                  | 151    | "     | —     | Шпанскія мушки.....  | 173       | "     | 67      |
| Смола.....                 | 32411  | "     | 5771  | Шлаки.....           | 54850     | "     | 59163   |
| ".....                     | 39     | боч.  | —     | Шпатель тяжелый..... | —         | "     | 1       |
| Сѣстныя припасы....        | —      | пуд.  | 5     | Шелковыя очески..... | 36        | "     | —       |
| "          "          .... | 1      | ящ.   | —     | Шерсть.....          | 15646     | "     | 20745   |
| Скипидаръ.....             | 17005  | пуд.  | 12712 | Яблоки.....          | 1291      | "     | 23163   |
| Стальные обрѣзки.....      | 2177   | "     | 331   | ".....               | 2         | мѣста | —       |
| Табакъ.....                | 92708  | "     | 15421 | Ягоды.....           | 2149      | пуд.  | 684     |
| ".....                     | 1      | ящ.   | —     | Яйца.....            | 1950155   | "     | 2176068 |
| Табачныя издѣля.....       | 26     | "     | 9     |                      |           |       |         |

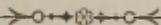
# Рижскій импортъ моремъ важнѣйшихъ товаровъ\*).

Съ 1-го января по 31-ое декабря.

|                                         | 1900                                   | 1901                                  |                                   | 1900                                   | 1901                                 |
|-----------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------------|
| Вино .....                              | 35898 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> пуд. | 25337                                 | Масло, растительное...            | 15804 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> пуд. | 23733                                |
| Гумми .....                             | 71178 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "    | 92130 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | Пробковое дерево, не въ дѣлѣ..... | 292137                                 | " 373897 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| Глауберова соль .....                   | 19131                                  | " 9014 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    | Поташъ.....                       | 6133                                   | " 7670                               |
| Глина .....                             | 1965926 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    | " 1656806                             | Рисъ .....                        | 197207                                 | " 108163 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| Желѣзо, не въ дѣлѣ...                   | 261177 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | " 291917                              | Сигары и папиросы ...             | 189 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>        | " 152 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    |
| Желѣзнодорож. рельсы ...                | 11908                                  | " 23625                               | Сельди.....                       | 646853 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | " 627291                             |
| Кофе .....                              | 39988 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>      | " 40559 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | Соль.....                         | 8075                                   | " 8855                               |
| Копра .....                             | 171421 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | " 151411 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | Сталь, не въ дѣлѣ ....            | 352262                                 | " 315439 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| Красильное дерево въ полѣвяхъ и тертое  | 1691966                                | " 1286765                             | Смола .....                       | 262886                                 | " 262695 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| Кирпичъ.....                            | 694265 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | " 400815                              | Селитра.....                      | 106170                                 | " 115427                             |
| Каменный уголь .....                    | 31826204                               | " 22920141                            | Сѣра .....                        | 186374 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | " 158344 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |
| Коксъ .....                             | 1343804 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    | " 906710 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | Сода .....                        | 46699                                  | " 48950 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  |
| Мѣлъ, необработанный и перемолотый..... | 4345836                                | " 4152187 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | Удобрительныя вещества**)         | 2016141 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>    | " 2792621                            |
| Машины: сельско-хозяйственныя .....     | 14795 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>      | " 62820 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | Хмель .....                       | 3532 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>       | " 5178                               |
| Машины: промышленн.                     | 503129                                 | " 322166 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | Хлопокъ, сырецъ .....             | 312123                                 | " 509706                             |
| Маши. части .....                       | 608052 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | " 573966                              | Чугунъ, не въ дѣлѣ...             | 185094 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>     | " 74265                              |
|                                         |                                        |                                       | Шампанское .....                  | 3087 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>       | " 15571                              |

\*) Въ нашемъ распоряженіи въ настоящее время не имѣется, какъ въ прежніе годы, данныхъ относительно **всѣхъ** ввозимыхъ черезъ нашъ портъ товаровъ.

\*\*\*) Включая сырые фосфаты.



# Обзоръ фрахтовыхъ ставокъ, примѣнявшихся въ Ригѣ при перевозкѣ грузовъ на пароходахъ въ навигацію 1901 года.

## Англія.

Въ Лондонѣ фрахтовые ставки колебались на:

|                                                                             |               |                         |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------------|
| Хлѣбъ въ предѣлахъ 1/4 1/2 п — 9 за 320 фунтовой основнаго фрахта на овесъ. |               |                         |
| Ленъ и пенька между                                                         | 22/6 и 15/—   | за тонну.               |
| Жмыхи                                                                       | " 9/— " 6/6   | " "                     |
| Яйца                                                                        | " 22/6 " 22/6 | " "                     |
| Масло                                                                       | " 27/6 " 27/6 | " "                     |
| Планки и батенсы                                                            | " 30/— " 16/— | " стандартъ.            |
| Дрова (Pitewood)                                                            | " 27/6 " 22/6 | " саж. въ 216 куб. фут. |
| Дрань (Splitholz)                                                           | " 55/— " 27/6 | " саж. " 288 " "        |
| Слипера                                                                     | " 8/6— " 5/6  | " лодь.                 |
| Англ. брусья и мауерлаты между                                              | 9/— и 6/6     | за лодь.                |
| <b>Гримсби.</b> Планки и батенсы между                                      | 22/6 и 17/—   | за стандартъ.           |
| Доски                                                                       | " 22/— " 17/6 | " "                     |
| Концы                                                                       | " 22/— " 17/6 | " "                     |
| Слипера                                                                     | " 7/6 " 5/6   | " лодь.                 |
| <b>Гуль.</b> Яйца                                                           | " 22/6 " 22/6 | " тонну.                |
| Планки и батенсы                                                            | " 22/6 " 18/— | " стандартъ.            |
| Доски                                                                       | " 24/— " 18/— | " "                     |
| Концы                                                                       | " 22/6 " 18/— | " "                     |
| Дрань                                                                       | " 50/— " 27/6 | " саж. въ 288 куб. ф.   |
| Слипера                                                                     | " 8/— " 6/—   | " лодь.                 |
| <b>Уэст-Гартлпуль.</b>                                                      |               |                         |
| Яйца                                                                        | " 22/6 " 22/6 | " тонну.                |
| Планки и батенсы                                                            | " 22/6 " 15/— | " стандартъ.            |
| Доски                                                                       | " 23/— " 18/— | " "                     |
| Концы                                                                       | " 20/— " 15/— | " "                     |
| Слипера                                                                     | " 7/— " 5/—   | " лодь.                 |
| <b>Ньюкестль на Тэйпъ.</b>                                                  |               |                         |
| Планки и батенсы между                                                      | 23/— и 17/6   | за стандартъ.           |
| <b>Дублинъ.</b> Слипера                                                     | " 8/— " 7/6   | " лодь.                 |
| <b>Лисъ.</b> Жмыхи                                                          | " 7/— " 6/—   | " тонну.                |
| Ленъ и пенька                                                               | " 22/6 " 15/— | " "                     |
| Яйца                                                                        | " 22/6 " 22/6 | " "                     |
| Планки и батенсы                                                            | " 22/6 " 17/— | " стандартъ.            |
| Дрань                                                                       | " 32/6 " 26/6 | " саж. въ 288 куб. фут. |

|                                      |                   |                          |
|--------------------------------------|-------------------|--------------------------|
| <b>Гренимутъ.</b>                    |                   |                          |
| Планки и батенсы между               | 22/— и 17/—       | за стандартъ.            |
| Англійскіе брусья и мауерлаты между  | 7/6 и 5/9         | за лодь.                 |
| Дрань                                | между 31/— и 25/— | за саж. въ 288 куб. фут. |
| <b>Метиль.</b> Ленъ и пенька         | " 17/6 " 15/—     | " тонну.                 |
| <b>Дунди.</b> Жмыхи                  | " 7/— " 6/—       | " "                      |
| Ленъ и пенька                        | " 22/6 " 15/—     | " "                      |
| Планки и батенсы                     | " 21/6 " 17/—     | " стандартъ.             |
| Концы                                | " 22/6 " 17/—     | " "                      |
| Англійскіе брусья и мауерлаты между  | 7/— и 6/—         | за лодь.                 |
| <b>Монтрозъ.</b> Ленъ и пенька между | 24/— и 15/—       | за тонну.                |
| Дрань                                | " 32/6 " 27/6     | " саж. въ 288 куб. ф.    |
| <b>Эбердинъ.</b> Ленъ и пенька       | " 25/— " 16/—     | " тонну.                 |
| Планки и батенсы                     | " 21/6 " 18/—     | " стандартъ.             |
| Концы                                | " 21/6 " 18/—     | " "                      |

## Голландія.

|                               |                                                    |                       |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------|
| <b>Амстердамъ.</b>            |                                                    |                       |
| Планки и батенсы между        | Nfl. 14 и 10                                       | за стандартъ.         |
| Норвеж. кап. бревна           | " 16 " 12 1/2                                      | " тультъ.             |
| Брусья                        | " Cts. 8 1/2 " 7 1/2                               | 11×13" за погон. фут. |
| <b>Заандамъ.</b>              |                                                    |                       |
| Норвеж. кап. бревна           | " Nfl. 16 " 13                                     | за тультъ.            |
| <b>Роттердамъ.</b>            |                                                    |                       |
| Хлѣбъ между                   | 1/6 п — 7 1/2 за 320 фун. основн. фрахта на овесъ. |                       |
| Яйца                          | " 22/6 " 22/6                                      | за 10 ящ.             |
| Жмыхи                         | " 7/— " 6/—                                        | " тонну.              |
| Планки и батенсы между        | Nfl. 13 и 10 1/2                                   | за стандартъ.         |
| Доски                         | " 13 1/2 " 11                                      | " "                   |
| Концы                         | " Mk. 21 " 18 3/4                                  | " "                   |
| Норвеж. кап. бревна           | " Nfl. 12 1/2 " 11                                 | " "                   |
| Мауерлаты                     | " 16 " 13                                          | " тультъ.             |
| Брусья                        | " Cts. 7 1/2 " 5                                   | 10×10" за погон. фут. |
| Бревна круглыя ольховыя между | Pfg. 25 и 19                                       | за куб. фут.          |
| <b>Дордрехтъ.</b>             |                                                    |                       |
| Норвеж. кап. бревна между     | Nfl. 16 1/2 и 14 1/2                               | за тультъ.            |
| Слипера                       | " 8/3 " 6/—                                        | " лодь.               |
| <b>Дельфизиль.</b>            |                                                    |                       |
| Планки и батенсы              | " 14 " 10                                          | " стандартъ.          |
| Норвеж. кап. бревна           | " 18 " 12 1/2                                      | " тультъ.             |

## Бельгія.

|                               |                                                    |                             |
|-------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------|
| <b>Антверпенъ.</b>            |                                                    |                             |
| Хлѣбъ между                   | 1/4 1/2 п — 9 за 320 фун. основн. фрахта на овесъ. |                             |
| Ленъ и пенька между           | фр. 22 и 18                                        | за тонну въ 1015 килограмм. |
| Жмыхи                         | " 9 " 7                                            | " " " 1015 "                |
| Яйца                          | " 22/6 " 22/6                                      | за 10 норм. ящик.           |
| Льняное сѣмя                  | " фр. 3/4 и 5/8                                    | за мяшокъ.                  |
| Планки и батенсы              | " 30 " 18                                          | " стандартъ.                |
| Доски                         | " 28 " 23                                          | " "                         |
| Концы                         | " 30 " 20                                          | " "                         |
| Мауерлаты                     | " Сант. 21 " 10                                    | " пог. футъ.                |
| Брусья                        | " 29 " 14                                          | 11×13" за пог. футъ.        |
| Осиновые брусья               | " 22 " 15 1/2                                      | 11×13" " " "                |
| Масло                         | " фр. 14 " 12                                      | за тонну.                   |
| <b>Гентъ.</b> Хлѣбъ между     | 1/6 п — 9 за 320 фунт. основнаго фрахта на овесъ.  |                             |
| Сѣмя                          | между фр. 1 1/2 и 5/8                              | за мяшокъ.                  |
| Ленъ и пенька                 | " 27 " 15                                          | " тонну въ 1015 килогр.     |
| Жмыхи                         | " 9 " 7                                            | " " " 1015 "                |
| Планки и батенсы              | " 31 " 20                                          | " стандартъ.                |
| Мауерлаты                     | " сант. 20 " 12                                    | 11×10" за погон. футъ.      |
| Дрань                         | " фр. 45 " 32 1/2                                  | за саж. въ 288 куб. фут.    |
| Брусья                        | " сант. 21 " 16                                    | 11×13" за погон. футъ.      |
| Брусья осиновыя               | " 28 " 23                                          | 11×13" " " "                |
| Древесная проволока между     | фр. 3 и 3                                          | за ящикъ.                   |
| Бревна круглыя осиновыя между | сант. 35 и 32 1/2                                  | за куб. футъ.               |

## Франція.

|                        |                                                    |                         |
|------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------|
| <b>Дюннрихенъ.</b>     |                                                    |                         |
| Хлѣбъ между            | 1/4 1/2 п — 9 за 320 фун. основн. фрахта на овесъ. |                         |
| Льняное сѣмя между     | фр. 1 1/2 и 5/8                                    | за мяшокъ.              |
| Жмыхи                  | " 9 " 7                                            | " тонну въ 1015 килогр. |
| Ленъ и пенька          | " 27 " 15                                          | " " " 1015 "            |
| Шкурры                 | " 27 " 25                                          | " " " 1015 "            |
| Древ. проволока        | " 20 " 18                                          | " " " 1015 "            |
| " " " " " 3 " 3        |                                                    | ящикъ.                  |
| Планки и батенсы между | фр. 32 и 20                                        | за стандартъ.           |

|                                      |             |               |
|--------------------------------------|-------------|---------------|
| <b>Руанъ.</b> Планки и батенсы между | фр. 33 и 35 | за стандартъ. |
| Доски                                | " 33 " 27   | " "           |
| <b>Бордо.</b> Планки и батенсы       | " 35 " 32   | " "           |

## Германія.

|                                             |                                                     |                                     |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>Штеттинъ.</b> Мауерлаты между            | пф. 16 и 10                                         | за куб. футъ.                       |
| Осиновыя круглыя бревна                     | " 20 1/2 " 19                                       | " "                                 |
| <b>Любекъ.</b> Хлѣбъ                        | " мар. 10 " 6                                       | " 2000 килогр. осн. фрахта за розъ. |
| Бревна круглыя осиновыя между               | пф. 20 1/2 и 16                                     | за куб. футъ.                       |
| <b>Гамбургъ.</b> Хлѣбъ между                | 1/4 1/2 п — 7 1/2 за 320 фун. осн. фрахта на овесъ. |                                     |
| Яйца                                        | между мар. 20 и 20                                  | за 10 норм. ящ.                     |
| Древесная проволока                         | " 15 " 15                                           | " тонну въ 1000 килогр.             |
| <b>Бране.</b> Бревна ольховыя круглыя между | пф. 25 и 20                                         | за куб. фут.                        |
| <b>Бременъ.</b> Планки и батенсы            | " мар. 28 " 20                                      | " стандартъ.                        |

## Данія.

|                     |               |                                      |
|---------------------|---------------|--------------------------------------|
| <b>Нопенгагенъ.</b> |               |                                      |
| Хлѣбъ между         | мар. 13 и 8   | за 2000 килогр. осн. фрахта на розъ. |
| Жмыхи               | " 14 и 12     | за 2000 килогр. осн. фрахта на розъ. |
| Масло               | " 20/— и 20/— | за 1600 килогр. осн. фрахта на розъ. |
| Яйца между          | 20/— и 20/—   | за 1000 килогр. осн. фрахта на розъ. |
| Ленъ и пенька между | крон. 20 и 20 | за 1000 килогр. осн. фрахта на розъ. |
| Масло между         | 9/— и 9/—     | за 1000 килогр. осн. фрахта на розъ. |

## Швеція.

|                                  |                  |                                           |
|----------------------------------|------------------|-------------------------------------------|
| <b>Стокгольмъ.</b> Хлѣбъ между   | мар. 10 и 10     | за 2000 килогр. основнаго фрахта на розъ. |
| <b>Норвегія.</b>                 |                  |                                           |
| <b>Христіанія.</b> Хлѣбъ между   | мар. 15 и 10     | за 2000 килогр. осн. фрахта на розъ.      |
| <b>Мосъ.</b> Хлѣбъ между         | мар. 12 и 11     | за 2000 килогр. осн. фрахта на розъ.      |
| <b>Шинъ (Skien).</b> Хлѣбъ между | мар. 14 1/2 и 11 | за 2000 килогр. осн. фрахта на розъ.      |

## Америка.

|                                                     |             |                          |
|-----------------------------------------------------|-------------|--------------------------|
| <b>Нью-Йоркъ.</b> Чр. Копенгагенъ сущ. шкурры между | 32/6 и 32/6 | за тонну въ 1015 килогр. |
|-----------------------------------------------------|-------------|--------------------------|

# Отчетъ

## РИЖСКАГО БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА

### о доходахъ и расходахъ

за 1901 годъ.

I отдѣлъ.

$\frac{1}{6}\%$  сборъ съ цѣны привозныхъ и отпускныхъ товаровъ.

#### А. Приходъ.

|                                              |      |           |
|----------------------------------------------|------|-----------|
| 1) Доходъ съ $\frac{1}{6}\%$ сбора . . . . . | Руб. | 86,845 37 |
| 2) Проценты съ запаснаго капитала . . . . .  | „    | 11,614 81 |
|                                              | Руб. | 98,460 18 |

#### Б. Расходъ.

|                                                                                              |      |          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------|----------|
| 1) На уплату процентовъ и погашеніе по займамъ, заключеннымъ на постройку биржевого дома:    |      |          |
| а. на погашеніе . . . . .                                                                    | Руб. | 17,000 — |
| б. на уплату процентовъ . . . . .                                                            | „    | 3,600 —  |
|                                                                                              | Руб. | 20,600 — |
| 2) Содержаніе навигаціоннаго училища . . . . .                                               | „    | 5,000 —  |
| 3) Выставленіе знаковъ, предупреждающихъ шкиперовъ о приближеніи бури . . . . .              | „    | 31 05    |
| 4) Наблюденіе за уровнемъ воды въ р. Двишѣ и ледоходомъ . . . . .                            | „    | 800 —    |
| 5) Взносъ на содержаніе морскихъ спасательныхъ станцій по Лифляндскому побережью . . . . .   | „    | 2,000 —  |
| 6) Вознагражденіе техникамъ и специалистамъ за представленіе отзывовъ и заключеній . . . . . | „    | 458 50   |
| 7) Штатное содержаніе Рижскаго Портоваго Управленія . . . . .                                |      | 25,000 — |

|                                                                                                   |      |                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------|
| 8) На содержаніе Больдерааск. карантинн. лечебницы                                                | Руб. | 818 84           |
| 9) Устройство средняго свайнаго ряда на р. Двинѣ<br>въ 1901 г. . . . .                            | „    | 1,000 —          |
| 10) Половина излишка доходовъ противъ расходовъ,<br>поступающая въ кассу плавучаго дока . . . . . | „    | 21,375 89        |
| Половина излишка доходовъ, причисляемая къ<br>запасному капиталу $\frac{1}{6}$ % сбора . . . . .  | „    | 21,375 90        |
|                                                                                                   | Руб. | <u>98,460 18</u> |

### В. Запасный капиталъ.

|                                                                                  |      |                   |
|----------------------------------------------------------------------------------|------|-------------------|
| Къ 31 Декабря 1900 г. состояло запаснаго капитала                                | Руб. | 263,584 28        |
| Приростъ въ 1901 г. . . . .                                                      | „    | 21,375 90         |
| Засимъ запасн. капиталъ составляетъ къ 31 Дек. 1901 г.                           | Руб. | <u>284,960 18</u> |
| и заключается: въ стоимости подъемнаго                                           |      |                   |
| крана . . . . .                                                                  |      | 25,618 15         |
| въ суммахъ, хранищихся<br>въ Рижскомъ Биржевомъ<br>Банкѣ въ количествѣ . . . . . |      | <u>259,342 03</u> |
|                                                                                  | Руб. | <u>284,960 18</u> |

Примѣчаніе. Взиманіе  $\frac{1}{6}$  % сбора съ привозныхъ и вывозныхъ товаровъ въ концѣ 1901 года прекращается. Относительно остающагося на лицо запаснаго капитала должны будутъ впоследствии исполняться послѣдующія подлежащія предписанія Господина Министра Финансовъ.

Подъемный кранъ въ 10 тоннъ имѣетъ быть перенесенъ на счетъ инвентаря открываемой съ 1 января 1902 года кассы по взиманію портовыхъ сборовъ.

### И т д ѣ л ь .

#### Продолженный $\frac{1}{6}$ % сборъ на устройство Рижскаго порта.

##### Приходъ:

|                                                                                          |      |                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------|
| 1) Доходъ съ $\frac{1}{6}$ % сбора съ цѣны отпускныхъ<br>и привозныхъ товаровъ . . . . . | Руб. | 86,845 37        |
| 2) Проценты съ цѣнныхъ бумагъ . . . . .                                                  | „    | 280 77           |
| 3) Приплата изъ излишка доходовъ прежнихъ<br>лѣтъ . . . . .                              | „    | 8,603 20         |
|                                                                                          | Руб. | <u>95,729 34</u> |

**Расходъ:**

|                                                                                                                                                   |             |                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------|
| 1) На ремонтъ портовыхъ сооружений и покрытие расходовъ по управленію оными . . . . .                                                             | Руб.        | 15,481 06        |
| 2) Курсовая потеря по цѣннымъ бумагамъ . . . . .                                                                                                  | „           | 245 —            |
| 3) Перенесено въ кассу сбора, предназначеннаго для углубленія фарватера р. Двины, для покрытія расходовъ по землечерпательнымъ работамъ . . . . . | „           | 80,003 28        |
|                                                                                                                                                   | <u>Руб.</u> | <u>95,729 34</u> |

Примѣчаніе. Взиманіе продолженнаго  $\frac{1}{6}\%$  сбора на устройство Рижскаго порта прекращается съ 31 декабря 1901 года.

**Ш отдѣлъ.****Касса по сбору на углубленіе фарватера рѣки Двины.****Приходъ:**

|                                                                                                                                                                   |             |                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------------|
| а. Остатокъ оборотнаго капитала съ 1 января 1901 г. . . . .                                                                                                       | Руб.        | 14,549 20         |
| б. Доходъ съ предназначеннаго на углубленіе фарватера рѣки Двины сбора по 10 коп. съ лафта приходящихъ и по 10 коп. съ лафта отходящихъ морскихъ судовъ . . . . . | „           | 96,115 50         |
| в. Приплата изъ кассы продолженнаго $\frac{1}{6}\%$ сбора на устройство Рижскаго порта . . . . .                                                                  | „           | 80,003 28         |
| г. Ссуда изъ кассы Биржевого общества . . . . .                                                                                                                   | „           | 11,393 58         |
|                                                                                                                                                                   | <u>Руб.</u> | <u>205,061 56</u> |

**Расходъ:**

|                                              |             |                   |
|----------------------------------------------|-------------|-------------------|
| а. На производство землечерпательныхъ работъ | Руб.        | 203,999 85        |
| б. На жалованье . . . . .                    | „           | 215 —             |
| в. На проценты . . . . .                     | „           | 846 71            |
|                                              | <u>Руб.</u> | <u>205,061 56</u> |

Примѣчаніе. За сямъ при прекращеніи двууглубительнаго сбора къ 31 декабря 1901 г. никакого наличнаго капитала не имѣется. Открываемая съ 1 января 1902 г. касса по взиманію портовыхъ сборовъ принимаетъ какъ пассивъ: ссуду кассы биржевого общества, какъ активъ: имѣющіеся на лицо инвентарь.

## IV отдѣлъ.

Добровольные взносы членовъ биржевого общества, проценты съ принадлежащихъ сему обществу капиталовъ и доходы съ биржевыхъ учреждений.

## А. Приходъ.

## 1) Доходы съ биржевого дома:

|                                               |      |        |    |
|-----------------------------------------------|------|--------|----|
| а. сборъ съ лицъ, посѣщающихъ биржу . . . . . | Руб. | 5,402  | —  |
| б. за отданныя въ наемъ помѣщенія . . . . .   | „    | 8,082  | 29 |
| в. аукціонный сборъ . . . . .                 | „    | 8      | 03 |
| г. телефонный сборъ. . . . .                  | „    | 40     | 20 |
| д. проценты . . . . .                         | „    | 8,470  | 99 |
|                                               | Руб. | 22,003 | 51 |

## 2) Доходы съ зимней гавани:

|                                                                                                                                |      |       |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|----|
| а. сборъ съ судовъ и плотовъ                                                                                                   | Руб. | 1,964 | 92 |
| б. поземельныя деньги . . . . .                                                                                                | „    | 302   | 15 |
| в. наемная плата за мѣста, отданныя подъ складъ каменнаго угля, а равно за амбаръ, лавку, жилыя помѣщенія и сѣпокосъ . . . . . | „    | 2,371 | 23 |
| г. проценты . . . . .                                                                                                          | „    | 858   | 15 |
|                                                                                                                                | Руб. | 5,496 | 45 |

- |                                                                                              |   |        |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|---|--------|----|
| 3) Доходы съ пароходовъ Биржевого Комитета за буксировку судовъ . . . . .                    | „ | 70,031 | 78 |
| 4) Сборъ съ членовъ Биржевого Общества (по 10 р. въ годъ) . . . . .                          | „ | 1,730  | —  |
| 5) Проценты съ основнаго капитала Биржевого Башка . . . . .                                  | „ | 5,000  | —  |
| 6) Дивидендъ съ акцій общества кораблеподъемнаго дока и машиностроительнаго завода . . . . . | „ | 1,200  | —  |
| 7) Дивидендъ съ акцій общества центральной складки товаровъ . . . . .                        | „ | 450    | —  |
| 8) Штрафныя деньги за несвоевременное посѣщеніе биржи . . . . .                              | „ | 1,823  | 65 |
| 9) Доходъ съ амбара Биржевого Комитета . . . . .                                             | „ | 2,000  | —  |

|                                                                            |      |         |          |
|----------------------------------------------------------------------------|------|---------|----------|
| 10) Доходъ съ подъемныхъ крановъ и водолазнаго снаряда :                   |      |         |          |
| а. съ подъемнаго крана на Андреевской дамбѣ . . . . .                      | Руб. | 1,000   | —        |
| б. съ подъемнаго крана въ Мюльграбелѣ . . . . .                            | „    | 20      | —        |
|                                                                            | Руб. |         | 1,020 —  |
| 11) Доходы съ Вѣстника Рижской Биржи . . . . .                             | „    |         | 5,046 99 |
| 12) Доходы желѣзнодорожнаго отдѣленія Биржевого Комитета . . . . .         | „    |         | 4,830 78 |
| 13) Излишекъ доходовъ противъ расходовъ Больдерааскаго телеграфа . . . . . | „    |         | 30 30    |
| 14) Приплата прибыли Биржевого Банка . . . . .                             | „    | 265,206 | 37       |
|                                                                            | Руб. | 385,869 | 83       |

### Б. Расходъ.

|                                                            |      |        |        |
|------------------------------------------------------------|------|--------|--------|
| 1) Биржевой домъ:                                          |      |        |        |
| а. ремонтъ зданія . . . . .                                | Руб. | 3,743  | 22     |
| б. хозяйственныя расходы . . . . .                         | „    | 2,974  | 01     |
| в. отопленіе . . . . .                                     | „    | 2,759  | 55     |
| г. жалованье служащимъ . . . . .                           | „    | 1,926  | —      |
| д. расходы по управленію домомъ „                          | „    | 1,928  | 44     |
| е. страхованіе отъ огня имущества . . . . .                | „    | 94     | 88     |
| ж. освѣщеніе улицъ (съ 1900/1 и съ 1901/2) . . . . .       | „    | 189    | 84     |
|                                                            | Руб. | 13,615 | 94     |
| 2) Зимняя гавань:                                          |      |        |        |
| а. жалованье служащимъ и расходы по управл. гаванью Руб.   | Руб. | 3,071  | 20     |
| б. субсидія на содержаніе Больдерааскаго народн. училища „ | „    | 500    | —      |
|                                                            | Руб. | 3,571  | 20     |
| 3) Содержаніе пароходовъ Биржевого Комитета:               |      |        |        |
| а. жалованье служащимъ . . . . .                           | Руб. | 21,261 | 82     |
| б. ремонтъ судовъ и разныя издержки . . . . .              | „    | 44,915 | 74     |
| в. приплата изъ процентовъ „                               | „    | 1,784  | 84     |
|                                                            | „    | 67,962 | 40     |
| 4) Содержаніе биржевого амбара:                            |      |        |        |
| подати, ремонтъ и разныя издержки . . . . .                | „    |        | 822 29 |

|                                                                                                                   |       |           |             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-----------|-------------|
| 5) Содержаніе подъемныхъ краповъ и водолазнаго снаряда :                                                          |       |           |             |
| а. подъемнаго крапа въ Мюль-грабепфъ . . . . .                                                                    | Руб.  | 565 80    |             |
| б. подъемнаго крана на Андreeвской дамбѣ . . . . .                                                                | „ — — |           | Руб. 565 80 |
| 6) Капшелярія Биржевого Комитета:                                                                                 |       |           |             |
| а. жалованье личному составу служащихъ, паемъ помѣщенія съ отопленіемъ . .                                        | Руб.  | 17,005 33 |             |
| б. печатныя изданія и объявленія въ газетахъ, канцелярскія потребности и разные мелкіе расходы . .                | „     | 3,844 17  |             |
| в. наприобрѣтен. книгъ и газетъ . . . . .                                                                         | „     | 378 77    | „ 21,228 27 |
| 7) Пенсіи лицамъ, служившимъ въ учрежденіяхъ Биржевого Комитета, ихъ вдовамъ и сиротамъ                           | „     | 4,096 —   |             |
| 8) Расходы жел. дор. отдѣленія Биржевого Комитета                                                                 | „     | 11,963 05 |             |
| 9) Содержаніе торгово-статистическаго отдѣленія Биржевого Комитета:                                               |       |           |             |
| а. жалованье служащимъ . .                                                                                        | Руб.  | 4,160 —   |             |
| б. печатаніе торговаго отчета, за вычетомъ вырученныхъ отъ продажи отчета денегъ . .                              | „     | 3,981 20  |             |
| в. канцелярскія потребности, составленіе вѣдомостей о вывозныхъ и привозныхъ товарахъ, преysкуранты и пр. . . . . | „     | 2,214 54  | „ 10,355 74 |
| 10) Печатаніе торговаго архива . . . . .                                                                          | „     | 3,271 70  |             |
| 11) Изданіе Вѣстника Рижской биржи . . . . .                                                                      | „     | 12,063 24 |             |
| 12) Субсидія промышленной газетѣ . . . . .                                                                        | „     | 1,200 —   |             |
| 13) „ Рижскому Политехническому Институту . . . . .                                                               | „     | 10,000 —  |             |
| 14) „ на содержаніе при Политехническомъ Институтѣ химической опытной стапціи . . . . .                           | „     | 500 —     |             |
| 15) „ промышл. училищу Рижскаго общества ремесленниковъ . . . . .                                                 | „     | 3,000 —   |             |
| 16) „ на содержаніе при частномъ училищѣ г. Германа коммерческихъ классовъ . . . . .                              | „     | 865 —     |             |
| 17) „ Рижскому купеческому обществу . . . . .                                                                     | „     | 600 —     |             |
| 18) „ вспомогательной кассѣ для моряковъ . . . . .                                                                | „     | 500 —     |             |

|                                                                                                                    |      |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------|
| 19) Субсидія вспомогательной кассѣ для биржевыхъ маклеровъ . . . . .                                               | Руб. | 500 —     |
| 20) Содержаніе Риги-Большерааскаго телеграфа . . . . .                                                             | „    | — —       |
| 21) За торговыя и курсовыя телеграммы, а равно телеграммы изъ Домеспеса, свѣдѣнія о торговлѣ, газеты и пр. . . . . | „    | 3,906 26  |
| 22) Метеорологическія телеграммы изъ С.-Петербурга . . . . .                                                       | „    | 257 88    |
| 23) Передача телеграммъ въ Министерство Финансовъ со свѣдѣніями о цѣнахъ на хлѣбъ, морскихъ фрахтахъ и пр. . . . . | „    | 68 45     |
| 24) Жалованье лоцъ-командиру . . . . .                                                                             | „    | 1,000 —   |
| 25) За ледокольные работы на р. Двинѣ и па барѣ . . . . .                                                          | „    | 8,028 14  |
| 26) Пособіе па содержаніе канцеляріи диспашера . . . . .                                                           | „    | 600 —     |
| 27) Жалованье контролеру надъ вывозимымъ за границу хлѣбомъ . . . . .                                              | „    | 2,900 —   |
| 28) Плата за пользованіе телефоннымъ проводомъ . . . . .                                                           | „    | 683 50    |
| 29) За отвозку съ пароходовъ каменноугольной золы и содержаніе на р. Двинѣ ящиковъ для сыпки оной . . . . .        | „    | 477 75    |
| 30) За перевозку таможенныхъ досмотрщиковъ въ Большераа . . . . .                                                  | „    | 100 —     |
| 31) Субсидія на содержаніе полицейскаго надзора въ Большераа . . . . .                                             | „    | 360 —     |
| 32) Пособіе вдовѣ браковщика мачтоваго лѣса . . . . .                                                              | „    | 240 —     |
| 33) Пособіе тремъ браковщикамъ дубоваго лѣса . . . . .                                                             | „    | 900 —     |
| 34) Содержаніе агентства въ С.-Петербургѣ . . . . .                                                                | „    | 6,000 —   |
| 35) Пенсія отставнымъ городскимъ браковщикамъ товаровъ . . . . .                                                   | „    | 3,000 —   |
| 36) Пособіе дряхлымъ и неспособнымъ къ труду членамъ цеха мѣрильщиковъ . . . . .                                   | „    | 500 —     |
| 37) На расходы по представительству и разъѣздамъ, суточн. деньги и проч. . . . .                                   | „    | 4,586 03  |
| 38) На покупку дровъ для бѣдныхъ жителей г. Риги . . . . .                                                         | „    | 1,814 —   |
| 39) Приплата на содержаніе навигаціоннаго училища . . . . .                                                        | „    | 3,296 13  |
| 40) Коммерческое училище Биржевого Комитета . . . . .                                                              | „    | 29,255 46 |
| 41) Субсидія вспомогательному обществу прикащиковъ . . . . .                                                       | „    | 1,000 —   |
| 42) Субсидія на устройство Рижской юбилейной выставки . . . . .                                                    | „    | 11,525 —  |
| 43) Переводъ и изданіе русскаго частнаго права . . . . .                                                           | „    | 1,604 50  |

|                                                                                       |      |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------|------------|
| 44) Приплата изъ кассы Биржевого Общества на содержаніе пріюта для моряковъ . . . . . | Руб. | 1,695 43   |
| 45) Кипенгольмъ, уплата въ счетъ за 1901 г. . . . .                                   | "    | 113,109 01 |
| 46) Ссуда кассѣ по дноуглубительнымъ работамъ . . . . .                               | "    | 14,393 58  |
| 47) Непредвидѣнные расходы по нижеслѣдующей спецификаціи:                             |      |            |
| Субсидія на изданіе брошюры по случаю 700 лѣтняго юбилея г. Риги . . . . .            | Руб. | 180 —      |
| Приплата на печатаніе преисъ- курантовъ . . . . .                                     | "    | 100 —      |
| Единовременное пособіе обществу противодѣйствія пи- щенству . . . . .                 | "    | 1,000 —    |
| Суточные деньги . . . . .                                                             | "    | 250 —      |
| Приплата къ расходамъ по со- держанію въ исправности нормальныхъ часовъ . . . . .     | "    | 100 —      |
| Приплата къ расходамъ по устройству средняго ряда свай на р. Двинѣ . . . . .          | "    | 204 50     |
| Расходы по принятію участія въ выставкѣ (Глазго) . . . . .                            | "    | 476 95     |
| Рижскій яхтклубъ на преміи . . . . .                                                  | "    | 200 —      |
| Ислѣдованіе вѣса вывозныхъ лѣсныхъ товаровъ . . . . .                                 | "    | 75 95      |
| Портретъ Министра Финансовъ съ рамкою . . . . .                                       | "    | 645 —      |
| Переписка годового отчета . . . . .                                                   | "    | 100 —      |
| Приношенія на благотворитель- ные цѣли . . . . .                                      | "    | 60 —       |
| Расходы по украшенію биржи . . . . .                                                  | "    | 279 77     |
| Вознагражденіе замѣстителю одного служащаго . . . . .                                 | "    | 355 —      |
| Пособіе . . . . .                                                                     | "    | 100 —      |
| Свадебный подарокъ . . . . .                                                          | "    | 409 25     |
| Подарокъ по случаю юбилея . . . . .                                                   | "    | 1,273 —    |
| Подарокъ на серебряную свадьбу . . . . .                                              | "    | 899 75     |
| Пособія на леченіе . . . . .                                                          | "    | 400 —      |

|                                   |     |    |                        |
|-----------------------------------|-----|----|------------------------|
| Пособія на путешествія . . . Руб. | 300 | —  |                        |
| Издержки на погребеніе . . . „    | 95  | —  |                        |
| На пополненіе бібліотеки . . . „  | 350 | 79 |                        |
| Разные мелкіе расходы . . . „     | 33  | 12 |                        |
|                                   |     |    | <u>Руб. 7,888 08</u>   |
|                                   |     |    | <u>Руб. 385,869 83</u> |

## Балансъ кассы Биржевого Общества.

### А к т и в ъ :

|                                                                                          |      |         |               |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------|---------|---------------|
| 1) Денежный вкладъ, находящійся въ Рижскомъ Биржевомъ Бангѣ . . . . .                    | Руб. | 148,062 | 57            |
| 2) Процентныя бумаги съ процентами по 31 Декабря 1901 г. . . . .                         | „    | 6,261   | 25            |
| 3) Основной капиталъ Рижскаго Биржевого Банка . . . . .                                  | „    | 100,000 | —             |
| 4) Амбаръ Биржевого Комитета . . . . .                                                   | „    | 30,000  | —             |
| 5) Акціи общества кораблеподъемнаго дока (нарицательная стоимость 34.000 руб.) . . . . . | „    | 1,000   | --            |
| 6) Акціи общества машинной фабрики . . . . .                                             | „    | 10,000  | —             |
| 7) Акціи общества центральной складки товаровъ . . . . .                                 | „    | 10,000  | —             |
| 8) Биржевой домъ . . . . .                                                               | „    | 100,000 | —             |
| 9) Мебель въ биржевомъ домѣ . . . . .                                                    | „    | 5,000   | —             |
| 10) Домъ биржевого банка . . . . .                                                       | „    | 211,673 | 83            |
| 11) Библиотека . . . . .                                                                 | „    | 2,000   | —             |
| 12) Зимняя гавань, за исключеніемъ земельного участка . . . . .                          | „    | 26,000  | —             |
| 13) Подъемный кранъ на Андреевской дамбѣ . . . . .                                       | „    | 5,000   | —             |
| 14) Подъемный кранъ въ Мюльграбенѣ . . . . .                                             | „    | 3,000   | —             |
| 15) Риго-Больдерааскій телеграфъ . . . . .                                               | „    | 3,000   | —             |
| 16) Долгъ, числящійся на кассѣ плавучаго дока . . . . .                                  | „    | 38,008  | 37            |
| 18) Разное имущество:                                                                    |      |         |               |
| Магнусгольмская спасательная лодка . . . . .                                             | Руб. | 100     | —             |
| Водолазный снарядъ . . . . .                                                             | „    | 300     | —             |
| Инвентаръ зимней гавани . . . . .                                                        | „    | 153     | 20            |
|                                                                                          |      |         | <u>553 20</u> |
| 18) Кипенгольмъ . . . . .                                                                | „    | 113,109 | 01            |
| 19) Ссуда кассѣ по дноуглубительнымъ работамъ . . . . .                                  | „    | 14,393  | 58            |
| 20) Временный домъ для коммерческаго училища . . . . .                                   | „    | 58,178  | 90            |
| 21) Счетъ камепнаго угля . . . . .                                                       | „    | 20,828  | 50            |
| 22) Пароходъ „Симсопъ“ . . . . .                                                         | „    | 35,000  | —             |
| 23) „ „Геркулесъ“ . . . . .                                                              | „    | 60,000  | —             |
| 24) „ „Цандеръ“ . . . . .                                                                | „    | 37,000  | —             |

|                                                                             |      |                       |           |
|-----------------------------------------------------------------------------|------|-----------------------|-----------|
| 25) Пароходъ „Р. Керковиусъ“ . . . . .                                      | Руб. | 37,000                | —         |
| 26) „ „Геримаркъ“ . . . . .                                                 | „    | 35,000                | —         |
| 27) „ „Планетъ“ . . . . .                                                   | „    | 10,000                | —         |
| 28) „ „Кометъ“ . . . . .                                                    | „    | 3,000                 | —         |
| 29) Землечерпательница „Мюльграбенъ“ . . . . .                              | „    | 78,000                | —         |
| 30) Самоотвозная землечерпательница „Рига“ съ<br>принадлежностями . . . . . | „    | 318,000               | —         |
| 31) Рефулеры I и II съ всасывающей трубою . . . . .                         | „    | 133,000               | —         |
| 32) Рефулеръ III съ плашкой для каменнаго угля . . . . .                    | „    | 21,000                | —         |
| 33) Шаланды № 39—60 . . . . .                                               | „    | 393,399               | 53        |
|                                                                             |      | <u>Руб. 2,066,468</u> | <u>74</u> |

### П а с с и в ъ :

|                                                                                        |      |                       |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------------------|-----------|
| Подлежащія еще погашенію облигаціи по займамъ<br>на постройку биржевого дома . . . . . | Руб. | 55,000                | —         |
| Остатокъ ссуды Биржевого Банка на сооруженіе<br>плавучаго дока . . . . .               | „    | 38,008                | 37        |
| Капиталъ Биржевого общества на 31 Декабря 1901 г. . . . .                              | „    | 1,973,460             | 37        |
|                                                                                        |      | <u>Руб. 2,066,468</u> | <u>74</u> |

### V отдѣлъ.

#### Пріютъ для моряковъ.

#### Приходъ :

|                                                                                                                 |      |               |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|---------------|-----------|
| а. Проценты съ неприкосновеннаго оборотнаго<br>капитала въ 25,000 руб. . . . .                                  | Руб. | 1,158         | 65        |
| б. Наемная плата навигаціоннаго училища за<br>отведенныя ему помѣщенія и наемная плата<br>съ пристроя . . . . . | „    | 3,150         | —         |
| в. Плата съ квартирующихся моряковъ . . . . .                                                                   | „    | 1,252         | 04        |
| г. Излишекъ процентовъ съ запаснаго капи-<br>тала упраздненной морской больницы . . . . .                       | „    | 1,705         | 05        |
| д. Приплата изъ кассы Биржевого Общества . . . . .                                                              | „    | 1,695         | 43        |
|                                                                                                                 | Руб. | 8,961         | 17        |
| Приплата изъ капитала за 1901 г. . . . .                                                                        | „    | 1,570         | 98        |
|                                                                                                                 | Руб. | <u>10,532</u> | <u>15</u> |

#### Расходъ :

|                                          |      |       |    |
|------------------------------------------|------|-------|----|
| а. Жалованье по штату . . . . .          | Руб. | 1,044 | —  |
| б. Продовольствіе пансіонеровъ . . . . . | „    | 2,730 | 16 |
| в. Отопленіе и освѣщеніе . . . . .       | „    | 2,276 | 97 |
| г. Страхованіе отъ огня . . . . .        | „    | 206   | 70 |

|                                                                 |             |                  |
|-----------------------------------------------------------------|-------------|------------------|
| д. Городскія подати и налогъ съ недвижимыхъ имуществъ . . . . . | Руб.        | 305 57           |
| е. Починки и непредвидѣнные расходы . . . . .                   | „           | 2,397 77         |
| ж. Списано со стоимости дома пріюта за 1901 г. 1% . . . . .     | „           | 1,570 98         |
|                                                                 | <u>Руб.</u> | <u>10,532 15</u> |

Неприкосновенный оборотный капиталъ составляетъ Руб. 25,000 —

Капиталъ составлялъ къ 1 Января

1901 г. . . . . Руб. 164,603 48

Изъ него употреблено въ 1900 г. „ 1,570 98

„ 163,032 50

Засимъ имущество для моряковъ составляетъ

31 Декабря 1901 г. . . . . Руб. 188,032 50

и заключается :

въ неприкосновенномъ капи-

талѣ . . . . . Руб. 25,000 —

въ оборотномъ капиталѣ . . . . . „ 3,319 83

въ инвентарѣ . . . . . „ 4,185 78

въ домѣ пріюта (стоимость

по книгѣ) . . . . . „ 155,526 89

Руб. 188,032 50

## VI отдѣлъ.

### Владиміро-Маринскій капиталъ.

#### Приходъ:

Проценты за 1901 г. . . . . Руб. 513 39

#### Расходъ:

Пособія 5 инвалиднымъ шкиперамъ . . . . . „ 325 —

Излишекъ доходовъ за 1901 г. . . . . Руб. 188 39

Капиталъ составлялъ 31 Декабря 1900 г. . . Руб. 11,616 90

Прирость за 1901 г. . . . . „ 188 39

Засимъ капиталъ составляетъ 31 Декабря

1901 г. . . . . Руб. 11,805 29

## VII отдѣлъ.

## Касса упраздненной морской больницы.

## Приходъ:

|                                                                                                               |       |    |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|----|---------------|
| а. Поступившій половинный<br>размѣръ расходовъ за<br>пользованіе моряковъ въ<br>городской больницѣ . . . Руб. | 1,364 | 96 |               |
| б. Проценты съ запаснаго<br>капитала . . . . . „                                                              | 3,100 | 99 | Руб. 4,465 95 |

## Расходъ:

|                                                                                                                             |       |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|----------|
| а. За леченіе и пользованіе больныхъ моряковъ<br>въ городской больницѣ . . . . . Руб.                                       | 2,560 | 90       |
| б. Выдано пособія . . . . . „                                                                                               | 200   | —        |
| в. Переведено въ кассу пріюта для моряковъ<br>излишка процентовъ съ капитала упраз-<br>дненной морской больницы . . . . . „ | 1,705 | 05       |
|                                                                                                                             | Руб.  | 4,465 95 |

Капиталъ составлялъ при заключеніи книгъ

1901 г. . . . . Руб. 69,327 78

и заключается въ денежномъ  
вкладѣ, находящемся въ  
Рижскомъ Биржевомъ Банкѣ,  
на сумму . . . . . Руб. 69,327 78

## VIII отдѣлъ.

## Навигаціонное училище.

## Приходъ:

|                                                                                                                    |       |          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|----------|
| а. Субсидія Биржевого Ко-<br>митета за 1901 г. изъ<br>суммъ $\frac{1}{6}\%$ сбора съ<br>цѣнности товаровъ . . Руб. | 5,000 | —        |
| б. Приплата Биржевого Ко-<br>митета изъ суммъ бир-<br>жевого общества . . . . . „                                  | 3,296 | 13       |
| в. Плата учениковъ . . . . . „                                                                                     | 420   | —        |
| г. Плата учениковъ отдѣленія для обученія<br>кочегаровъ и машинистовъ . . . . . „                                  | 1,156 | —        |
|                                                                                                                    | Руб.  | 9,872 13 |

**Расходъ:**

|                                                                                                              |             |                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------|
| а. На жалованье . . . . .                                                                                    | Руб.        | 5,025 —         |
| б. Хозяйственные расходы и приобретение учебныхъ средствъ . . . . .                                          | „           | 610 32          |
| в. Наемная плата за помѣщенія училища въ домѣ пріюта для моряковъ съ отопленіемъ и освѣщеніемъ . . . . .     | „           | 3,000 —         |
| г. На содержаніе училища для кочегаровъ и машинистовъ (жалованье и расходы испытательной комиссіи) . . . . . | „           | 1,217 25        |
| д. Приплата изъ процентовъ . . . . .                                                                         | „           | 19 56           |
|                                                                                                              | <u>Руб.</u> | <u>9,872 13</u> |

Запасный капиталъ, заключающійся въ инвентарѣ, составляетъ 31 Декабря 1901 г. . . . . Руб. 1,400 —

## IX отдѣлъ.

**Касса по управленію домомъ Биржевого Банка.****Приходъ:**

|                                                        |      |           |
|--------------------------------------------------------|------|-----------|
| Наемная плата за отданныя въ наемъ помѣщенія . . . . . | Руб. | 21,394 54 |
|--------------------------------------------------------|------|-----------|

**Расходъ:**

|                                                                            |             |                  |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------|
| Отопленіе . . . . .                                                        | Руб.        | 2,274 37         |
| Освѣщеніе . . . . .                                                        | „           | 738 50           |
| Проценты . . . . .                                                         | „           | 11,585 08        |
| Жалованье домовой прислугѣ . . . . .                                       | „           | 1,500 —          |
| Расходы по управленію домомъ, подати, страхованіе отъ огня и проч. . . . . | „           | 3,003 72         |
| Ремонтъ дома . . . . .                                                     | „           | 2,292 87         |
|                                                                            | <u>Руб.</u> | <u>21,394 54</u> |

## X отдѣлъ.

**Капиталъ, учрежденный 14 Мая 1896 г.  
въ ознаменованіе Священнаго Коронованія  
Ихъ Императорскихъ Величествъ.**

**Приходъ:**

|                                                   |             |                  |
|---------------------------------------------------|-------------|------------------|
| Проценты . . . . .                                | Руб.        | 10,498 36        |
| Приплата изъ запаснаго капитала разр. А . . . . . | „           | 626 09           |
|                                                   | <u>Руб.</u> | <u>11,124 45</u> |



## Балансъ кассы плавучаго дона.

### Активъ:

|                                      |      |            |
|--------------------------------------|------|------------|
| Кусты свай (стоимость ихъ) . . . . . | Руб. | 1,589 24   |
| Больверкъ (стоимость его) . . . . .  | „    | 8,340 07   |
| Зданія (стоимость ихъ) . . . . .     | „    | 15,928 56  |
| Инвентарное имущество . . . . .      | „    | 4,342 96   |
| Пловучій докъ . . . . .              | „    | 192,703 42 |
|                                      | Руб. | 222,904 25 |

### Пассивъ:

|                                             |      |            |
|---------------------------------------------|------|------------|
| Суда изъ кассы Биржевого Общества . . . . . | Руб. | 38,008 37  |
| Капиталь на 31 декабря 1901 г. . . . .      | „    | 184,895 88 |
|                                             | Руб. | 222,904 25 |

## XII отдѣлъ.

### Капиталь имени Леопольда Нейшеллера.

|                                                                                              |      |          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------|----------|
| Капиталь учрежденія, поступившій 11 Мая 1898 г.<br>составлялъ 31 декабря 1900 г. . . . .     | Руб. | 5,180 27 |
| Получено процентовъ за 1901 г. . . . .                                                       | Руб. | 227 78   |
| Субсидія купеческому обществу для<br>учебныхъ цѣлей за 1901 г. . . . .                       | „    | 202 50   |
| За симъ излишекъ доходовъ противъ расходовъ за<br>1901 г. составлялъ . . . . .               | „    | 25 28    |
| Капиталь учрежденія 31 декабря 1901 г., храня-<br>щійся въ Рижскомъ Биржевомъ Банкѣ. . . . . | Руб. | 5,205 55 |

## XIII отдѣлъ.

### Коммерческое училище Рижскаго Биржевого Комитета.

#### Приходъ:

|                                                   |      |           |
|---------------------------------------------------|------|-----------|
| а. Плата учениковъ за II семестръ 1901 г. . . . . | Руб. | 5,872 20  |
| б. Приплата изъ кассы Биржевого Общества. . . . . | „    | 29,255 46 |
|                                                   | Руб. | 35,127 66 |

#### Расходъ:

|                                                    |      |           |
|----------------------------------------------------|------|-----------|
| а. Расходы по управленію и на разъѣзды . . . . .   | Руб. | 2,370 25  |
| б. На канцелярскія и учебныя потребности . . . . . | „    | 703 76    |
| в. На жалованье учителей . . . . .                 | „    | 10,888 17 |

|                                                              |      |           |
|--------------------------------------------------------------|------|-----------|
| г. Наемъ помѣщенія . . . . .                                 | Руб. | 2,414 25  |
| д. Отопленіе и освѣщеніе . . . . .                           | „    | 720 93    |
| е. Жалованье служащимъ . . . . .                             | „    | 476 25    |
| ж. Приплата изъ процентовъ . . . . .                         | „    | 336 60    |
| з. Перестройка и ремонтъ временнаго зданія училища . . . . . | „    | 7,403 05  |
|                                                              | Руб. | 25,313 26 |
| и. Расходы на учебныя средства, инвентарь и пр.              | „    | 9,814 40  |
|                                                              | Руб. | 35,127 66 |

### Балансъ кассы коммерческаго училища.

#### АКТИВЪ :

|                                                                        |      |          |               |
|------------------------------------------------------------------------|------|----------|---------------|
| На учебныя средства . . . . .                                          | Руб. | 2,509 33 |               |
| Инвентарь . . . . .                                                    | „    | 5,505 07 |               |
| Постройка зданія училища . . . . .                                     | „    | 1,800 —  | Руб. 9,814 40 |
| Закладные листы кредитнаго общества Рижскихъ домовладѣльцевъ . . . . . | Руб. | 4,500 —  |               |
| 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Государственная рента . . . . .        | „    | 300 —    |               |
| Наличность кассы . . . . .                                             | „    | 177 —    |               |
|                                                                        |      |          | „ 4,977 81    |
|                                                                        | Руб. |          | 14,792 21     |

#### Пассивъ :

|                                                                   |      |         |               |
|-------------------------------------------------------------------|------|---------|---------------|
| Капиталы съ спеціальнымъ назначеніемъ :                           |      |         |               |
| Стипендія имени Дернена . . . . .                                 | Руб. | 4,800 — |               |
| Не израсходованные проценты съ стипендіальнаго капитала . . . . . | „    | 177 81  | Руб. 4,977 81 |
| Капиталъ коммерческаго училища . . . . .                          | „    |         | 9,814 40      |
|                                                                   | Руб. |         | 14,792 21     |

### XIV отдѣлъ.

#### Элеваторъ на Андреевской дамбѣ.

#### АКТИВЪ :

##### а. Элеваторъ :

|                                                                                                                                     |      |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------|
| Доля Биржевого Комита въ расходахъ по возведенію въ 1893/94 годахъ совмѣстно съ городскимъ управленіемъ элеватора въ Ригѣ . . . . . | Руб. | 287,000 — |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-----------|

б. Дивидендъ :

|                                                                             |      |                 |
|-----------------------------------------------------------------------------|------|-----------------|
| 1) поступившая въ 1901 г.<br>отъ управленія элева-<br>торомъ доля дивиденда | Руб. | 3,563 15        |
| 2) проценты съ вышеозна-<br>ченнаго дивиденда за<br>1901 годъ . . . . .     | "    | 88 18           |
|                                                                             | Руб. | <u>3,651 33</u> |

Стоимость имущества на 31 декабря 1901 года Руб. 290,651 33

г. Рига, въ апрѣлѣ 1902 г.

**Рижскій Биржевой Комитетъ.**

# Дополнительная роспись расходовъ Рижскаго Биржевого Комитета за 1901 годъ.

## I, II и III Отдѣлы.

Въ этихъ отдѣлахъ сумма расходовъ не превышала смѣтныхъ назначеній, напротивъ того по I отдѣлу вмѣсто предполагаемаго излишка въ 38,040 руб. оказался таковой же въ 42,751 руб. 79 коп., а по II отдѣлу расходъ составлялъ 95,729 руб. 34 коп. вмѣсто 98,300 руб. и по III отдѣлу вмѣсто расхода въ 228,500 руб., таковой составлялъ лишь 205,061 руб. 56 коп.

## IV Отдѣлъ.

### Добровольные взносы членовъ Биржевого Общества, проценты и т. д.

| Статьи росписи | А. Приходъ                                                                               | Смѣтное назначеніе | Дѣйствит. приходъ |    | Переборъ доходовъ |    | Недодоборъ доходовъ |    |
|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------|----|-------------------|----|---------------------|----|
|                |                                                                                          |                    | Руб.              | К. | Руб.              | К. | Руб.                | К. |
| 1              | Биржевой домъ .....                                                                      | 21,000             | 22,003            | 51 | 1,003             | 51 | —                   | —  |
| 2              | Зимняя гавань.....                                                                       | 9,400              | 5,496             | 45 | —                 | —  | 3,903               | 55 |
| 3              | Пароходы Биржевого Комитета                                                              | 80,000             | 70,031            | 78 | —                 | —  | 9,968               | 22 |
| 4              | Сборъ съ членовъ Биржевого Общества .....                                                | 1,700              | 1,730             | —  | 30                | —  | —                   | —  |
| 6              | Дивидендъ съ акцій кораблеподъемнаго дока и Болдериаскаго машиностроительн. завода ..... | 2,000              | 1,200             | —  | —                 | —  | 800                 | —  |
| 7              | Дивидендъ съ акцій Общества централн. складки товаровъ                                   | 600                | 450               | —  | —                 | —  | 150                 | —  |
| 8              | Штрафныя деньги за несвоевременное посѣщеніе биржи                                       | 1,800              | 1,823             | 65 | 23                | 65 | —                   | —  |
| 10             | Подъемные краны и водозлазныя снаряды.....                                               | 1,200              | 1,020             | —  | —                 | —  | 180                 | —  |
| 11             | Вѣстникъ Рижской Биржи...                                                                | 4,500              | 5,046             | 99 | 546               | 99 | —                   | —  |
| 12             | Отдѣленіе по желѣзнодорожнымъ дѣламъ .....                                               | 4,800              | 4,830             | 78 | 30                | 78 | —                   | —  |
| 13             | Ринго-Болдериаскій телеграфъ                                                             | 100                | 30                | 30 | —                 | —  | 69                  | 70 |
|                |                                                                                          |                    |                   |    | +1,634            | 93 | 15,071              | 47 |
|                |                                                                                          |                    |                   |    |                   |    | 1,634               | 93 |
|                |                                                                                          |                    |                   |    |                   |    | 13,436              | 54 |

| Статьи росписи. | Б. Расходъ                  | Смѣтное назначеніе. | Дѣйств. расходъ. |    | Пре-вышеніе расходовъ |    | Уменьшеніе расходовъ |    |
|-----------------|-----------------------------|---------------------|------------------|----|-----------------------|----|----------------------|----|
|                 |                             |                     | Руб.             | К. | Руб.                  | К. | Руб.                 | К. |
| 1               | Биржевой домъ .....         | 10,000              | 13,615           | 94 | 3,615                 | 94 | —                    | —  |
| 2               | Зимняя гавань.....          | 4,000               | 3,071            | 20 | —                     | —  | 928                  | 80 |
| 3               | Пароходы Биржевого Комитета | 78,000              | 67,962           | 40 | —                     | —  | 10,037               | 60 |
| 4               | Биржевой амбаръ .....       | 750                 | 822              | 29 | 72                    | 29 | —                    | —  |

| Статьи<br>расписи. | Б. Расходъ                                                                                | Смѣт-<br>ное<br>назна-<br>чение. |    | Дѣйств.<br>расходъ. |    | Пре-<br>вышеніе<br>расходовъ                     |    | Уменьшеніе<br>расходовъ |    |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----|---------------------|----|--------------------------------------------------|----|-------------------------|----|
|                    |                                                                                           | Руб.                             | К. | Руб.                | К. | Руб.                                             | К. | Руб.                    | К. |
| 5                  | Подъемные крапы и водо-<br>лазный спарядъ.....                                            | 500                              |    | 565                 | 80 | 65                                               | 80 | —                       | —  |
| 6                  | Канцелярія Биржевого Комит.                                                               | 24,000                           |    | 21,228              | 27 | —                                                | —  | 2,771                   | 73 |
| 7                  | Пенсія.....                                                                               | 4,200                            |    | 4,096               | —  | —                                                | —  | 104                     | —  |
| 8                  | Отдѣленіе по желѣзнодорожнымъ<br>дѣламъ.....                                              | 12,000                           |    | 11,963              | 05 | —                                                | —  | 36                      | 95 |
| 9                  | Торгово-статистическ. отдѣленіе                                                           | 11,500                           |    | 10,355              | 74 | —                                                | —  | 1,144                   | 26 |
| 10                 | Печатаніе торговаго архива..                                                              | 3,000                            |    | 3,271               | 70 | 271                                              | 70 | —                       | —  |
| 11                 | Вѣстникъ Рижской Биржи...                                                                 | 12,500                           |    | 12,063              | 24 | —                                                | —  | 436                     | 76 |
| 15                 | Субсидія промышл. училищу..                                                               | 1,500                            |    | 3,000               | —  | 1,500                                            | —  | —                       | —  |
| 19                 | Риго-Большерааскій телеграфъ                                                              | 300                              |    | —                   | —  | —                                                | —  | 300                     | —  |
| 20                 | На торговые и курсовыя теле-<br>граммы.....                                               | 3,000                            |    | 3,906               | 26 | 906                                              | 26 | —                       | —  |
| 21                 | На метеорологичныя телеграммы                                                             | 300                              |    | 257                 | 88 | —                                                | —  | 42                      | 12 |
| 22                 | Телеграммы о цѣнахъ на<br>хлѣбный товаръ.....                                             | 200                              |    | 68                  | 45 | —                                                | —  | 131                     | 55 |
| 24                 | Приплата на изданіе русскаго<br>частнаго права.....                                       | 1,200                            |    | 1,604               | 50 | 404                                              | 50 | —                       | —  |
| 25                 | Рижская юбилейная выставка.                                                               | 10,000                           |    | 11,525              | —  | 1,525                                            | —  | —                       | —  |
| 27                 | На ледокольные работы.....                                                                | 6,000                            |    | 8,028               | 14 | 2,028                                            | 14 | —                       | —  |
| 30                 | За пользованіе телефоннымъ<br>проводомъ.....                                              | 550                              |    | 683                 | 50 | 133                                              | 50 | —                       | —  |
| 31                 | За отвозку каменугольн. золы                                                              | 400                              |    | 477                 | 75 | 77                                               | 75 | —                       | —  |
| 36                 | Содержаніе агентства въ С.-<br>Петербургѣ.....                                            | 6,500                            |    | 6,000               | —  | —                                                | —  | 500                     | —  |
| 39                 | На расходы по представитель-<br>ству.....                                                 | 7,000                            |    | 4,586               | 03 | —                                                | —  | 2,413                   | 97 |
| 40                 | На покупку дровъ для бѣдныхъ                                                              | 1,800                            |    | 1,814               | —  | 14                                               | —  | —                       | —  |
| 41                 | Приплата на содержаніе навигационнаго училища.....                                        | 3,500                            |    | 3,296               | 13 | —                                                | —  | 203                     | 87 |
| 42                 | Приплата на содержаніе пріюта<br>для моряковъ.....                                        | 2,500                            |    | 1,695               | 43 | —                                                | —  | 804                     | 57 |
| 43                 | Коммерческое училище Биржев.<br>Комитета.....                                             | 26,643                           |    | 29,255              | 46 | 2,612                                            | 46 | —                       | —  |
| 44                 | На предварительныя изысканія<br>по устройству желѣзнодорожн.<br>линии Рига-Вильна-Ковно.. | 8,000                            |    | —                   | —  | —                                                | —  | 8,000                   | —  |
| 45                 | На приобрѣтеніе землечерпательницы-рефулера.....                                          | 29,000                           |    | —                   | —  | —                                                | —  | 29,000                  | —  |
| 46                 | На приобрѣтеніе самоотвозной<br>землечерпательницы.....                                   | 260,000                          |    | —                   | —  | —                                                | —  | 260,000                 | —  |
| 47                 | Недвижимыя расходы....                                                                    | 8,000                            |    | 7,888               | 08 | —                                                | —  | 111                     | 92 |
| —                  | Частное училище г. Германа..                                                              | —                                |    | 865                 | —  | 865                                              | —  | —                       | —  |
| —                  | Зимняя гавань у Кипенгольма                                                               | —                                |    | 113,109             | 01 | 113,109                                          | 01 | —                       | —  |
| —                  | Суда каскѣ по дноуглубительн.<br>работамъ.....                                            | —                                |    | 14,393              | 58 | 14,393                                           | 58 | —                       | —  |
|                    |                                                                                           |                                  |    |                     |    | 141,594                                          | 93 | 316,968                 | 10 |
|                    |                                                                                           |                                  |    |                     |    | съ вычетомъ...                                   |    | 141,594                 | 93 |
|                    |                                                                                           |                                  |    |                     |    |                                                  |    | 175,373                 | 17 |
|                    |                                                                                           |                                  |    |                     |    | за вычетомъ выше указаннаго перебора доходовъ... |    | 13,436                  | 54 |
|                    |                                                                                           |                                  |    |                     |    |                                                  |    | 161,936                 | 63 |

Такимъ образомъ изъ средствъ Биржевого банка вмѣсто назначенной смѣткою приплаты въ 427,143 руб. — приплачено было лишь 265,206 руб. 37 коп. — засимъ менше на 161,936 руб. 63 коп.

Рига, въ апрѣлѣ 1902.

**Рижскій Биржевой Комитетъ.**

# Р о с п и с ь

доходовъ и расходовъ

## РИЖСКАГО БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА

на 1902 годъ.

І отдѣлъ.

Касса по портовымъ сборамъ.

а. Обязательныя ассигнованія.

А. Приходъ.

Ассигнованіе Комитета по портовымъ дѣламъ . . . Руб. 321,570 —

Б. Расходъ.

- |                                                                                                    |   |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-----------|
| 1) На производство дноуглубительныхъ работъ . . . . .                                              | „ | 190,000 — |
| 2) Содержаніе дамбъ и береговыхъ укрѣпленій . . . . .                                              | „ | 20,000 —  |
| 3) Устройство поперечныхъ загражденій въ лѣсной гавани . . . . .                                   | „ | 1,320 —   |
| 4) Субсидія на содержаніе Рижскаго навигаціоннаго училища за полгода . . . . .                     | „ | 2,500 —   |
| 5) Субсидія на содержаніе Лифляндскихъ спасательныхъ станцій . . . . .                             | „ | 2,000 —   |
| 6) На уплату процентовъ и погашенія по займамъ, заключеннымъ на постройку биржевого дома . . . . . | „ | 20,750 —  |
| 7) На окончаніе расчетовъ по сооруженію плавучаго дока . . . . .                                   | „ | 67,000 —  |
| 8) На окончаніе работъ по устройству береговаго укрѣпленія при илавучемъ докѣ . . . . .            | „ | 18,000 —  |

Руб. 321,570 —

## б. Ассигнованія, разрѣшенныя къ условному отпуску.

### А. Приходъ.

Поступленіе ассигнуемой Комитетомъ по портовымъ дѣламъ суммы . . . . . Руб. 280,634 64

### Б. Расходъ.

|                                                                                                                                                      |      |                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------------|
| 1) На приобрѣтеніе подъемныхъ крановъ . . . . .                                                                                                      | Руб. | 85,000 —          |
| 2) На возмѣщеніе издержекъ по приобрѣтенію въ 1893 и 1896 годахъ десяти шаландъ для землечерпательнаго каравана . . . . .                            | „    | 181,241 06        |
| 3) На возмѣщеніе кассѣ биржевого общества суммы, заимообразно выданной на покрытие недостатка кассы по дноуглубительнымъ работамъ за 1901 г. . . . . | „    | 14,393 58         |
|                                                                                                                                                      | Руб. | <u>280,634 64</u> |

### Потдѣлъ.

Добровольные взносы членовъ Биржевого Общества, проценты съ принадлежащихъ сему Обществу капиталовъ и доходы съ биржевыхъ учреждений.

### А. Приходъ.

|                                                                                                    |      |          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----------|
| 1) Доходы съ биржевого дома . . . . .                                                              | Руб. | 11,000 — |
| 2) Доходы съ дома Рижскаго Коммерческ. училища . . . . .                                           | „    | 2,618 —  |
| 3) Доходы съ зимней гавани . . . . .                                                               | „    | 4,000 —  |
| 4) Доходъ съ пароходовъ Биржевого Комитета . . . . .                                               | „    | 70,000 — |
| 5) Сборъ съ членовъ Биржевого Общества . . . . .                                                   | „    | 1,700 —  |
| 6) Проценты съ основнаго капитала Биржевого Банка . . . . .                                        | „    | 5,000 —  |
| 7) Дивидендъ съ акцій кораблеподъемнаго дока и Больдерааскаго машиностроительнаго завода . . . . . | „    | 1,000 —  |
| 8) Дивидендъ съ акцій Общества центральной складки товаровъ . . . . .                              | „    | 500 —    |
| 9) Штрафныя деньги за несвоевременное посѣщеніе биржи . . . . .                                    | „    | 1,800 —  |
| 10) Доходъ съ биржевого амбара . . . . .                                                           | „    | 2,000 —  |
| 11) Подъемные краны и водолазный снарядъ . . . . .                                                 | „    | 1,200 —  |
| 12) Доходы по изданію Вѣстника Рижской Биржи . . . . .                                             | „    | 5,000 —  |
| 13) Доходы отдѣленія Биржевого Комитета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ . . . . .                       | „    | 4,000 —  |

|                                                                                   |      |                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------|------------------|
| 14) Излишекъ доходовъ Риго - Больдерааскаго телеграфа . . . . .                   | Руб. | 300 —            |
| 15) Приплата изъ процентовъ запаснаго капитала Рижскаго Биржевого Банка . . . . . | „    | 244,832 —        |
|                                                                                   | Руб. | <u>354,950 —</u> |

### Б. Р а с х о д ь.

|                                                                                                                      |      |          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----------|
| 1) Биржевой домъ : на жалованье служащимъ и содержаніе дома . . . . .                                                | Руб. | 12,000 — |
| 2) Зимняя гаваль :                                                                                                   |      |          |
| а. на жалованье служащимъ и содержаніе гавани                                                                        | „    | 3,200 —  |
| б. субсидія Больдерааскому народному училищу                                                                         | „    | 500 —    |
| 3) Содержаніе пароходовъ Биржевого Комитета .                                                                        | „    | 68,000 — |
| 4) Биржевой амбаръ : на подати и содержаніе амбара . . . . .                                                         | „    | 800 —    |
| 5) Подъемные краны п водолазный снарядъ . . .                                                                        | „    | 500 —    |
| 6) Канцелярія Биржевого Комитета . . . . .                                                                           | „    | 22,000 — |
| 7) Пенсіи служившимъ въ канцеляріи Биржевого Комитета лицамъ, ихъ вдовамъ и сиротамъ .                               | „    | 4,200 —  |
| 8) Расходы отдѣленія Биржевого Комитета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ . . . . .                                         | „    | 12,500 — |
| 9) Торгово - статистическое отдѣленіе Биржевого Комитета . . . . .                                                   | „    | 11,000 — |
| 10) Печатаніе Торговаго Архива . . . . .                                                                             | „    | 3,500 —  |
| 11) Изданіе Вѣстника Рижской Биржи . . . . .                                                                         | „    | 12,000 — |
| 12) Субсидія промышленной газетѣ . . . . .                                                                           | „    | 1,200 —  |
| 13) „ на содержаніе Рижскаго Политехническаго Института . . . . .                                                    | „    | 10,000 — |
| 14) „ на содержаніе при Политехническомъ Институтѣ опытной стапціи . . . . .                                         | „    | 500 —    |
| 15) „ промышленному училищу общества промышленниковъ въ г. Ригѣ . . . . .                                            | „    | 1,500 —  |
| 16) „ Рижскому купеческому обществу . . . . .                                                                        | „    | 600 —    |
| 17) „ вспомогательной кассѣ мореходовъ . . . . .                                                                     | „    | 500 —    |
| 18) „ „ „ биржевыхъ маклеровъ . . . . .                                                                              | „    | 500 —    |
| 19) На ремонтъ Риго-Больдерааскаго телеграфа . .                                                                     | „    | 200 —    |
| 20) На торговья и курсовья телеграммы, а равно телеграммы изъ Домеснеса, свѣдѣнія о торговлѣ, газеты и проч. . . . . | „    | 3,500 —  |
| 21) На метеорологич. телеграммы изъ С.-Петербурга                                                                    | „    | 300 —    |

|                                                                                                                               |      |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----------|
| 22) На передачу телеграммъ въ Министерство Финансовъ со свѣдѣніями о цѣнахъ на хлѣбъ, морскихъ фрахтахъ и проч. . . . .       | Руб. | 150 —    |
| 23) Субсидія вспомогательному обществу приказниковъ въ Ригѣ . . . . .                                                         | ”    | 1,000 —  |
| 24) Жалованье и. д. лоцъ-командира . . . . .                                                                                  | ”    | 1,000 —  |
| 25) На ледоломныя работы въ р. Двинѣ и на барѣ                                                                                | ”    | 6,000 —  |
| 26) Субсидія на содержаніе канцеляріи диспашера .                                                                             | ”    | 600 —    |
| 27) Жалованье контролеру надъ хлѣбною торговлею                                                                               | ”    | 3,000 —  |
| 28) Плата за пользованіе телефоннымъ проводомъ .                                                                              | ”    | 700 —    |
| 29) За отвозку съ пароходовъ каменноугольной золы и содержаніе на р. Двинѣ ящиковъ для ссыпки таковой . . . . .               | ”    | 500 —    |
| 30) За перевозку таможенныхъ досмотрщиковъ въ Бальдераа . . . . .                                                             | ”    | 100 —    |
| 31) Пособіе Бальдерааской полиціи . . . . .                                                                                   | ”    | 360 —    |
| 32) Пособіе вдовѣ браковщика мачтоваго лѣса . .                                                                               | ”    | 240 —    |
| 33) Пособіе тремъ браковщикамъ дубоваго лѣса .                                                                                | ”    | 900 —    |
| 34) Содержаніе агентства Биржевого Комитета въ С.-Петербургѣ . . . . .                                                        | ”    | 6,500 —  |
| 35) Пенсія отставнымъ городскимъ браковщикамъ товаровъ . . . . .                                                              | ”    | 3,000 —  |
| 36) Пособіе пяти дряхлымъ и неспособнымъ къ труду членамъ цеха мѣрильщиковъ . . . . .                                         | ”    | 500 —    |
| 37) На расходы по представительству (разѣздныя и суточные деньги и проч.) . . . . .                                           | ”    | 6,000 —  |
| 38) На покупку дровъ для бѣдныхъ жителей г. Риги                                                                              | ”    | 1,800 —  |
| 39) Приплата изъ кассы биржевого общества на содержаніе навигаціоннаго училища . . . . .                                      | ”    | 3,500 —  |
| 40) Приплата изъ кассы биржевого общества на содержаніе пріюта для моряковъ . . . . .                                         | ”    | 2,200 —  |
| 41) Приплата на содержаніе Рижскаго Коммерческаго Училища . . . . .                                                           | ”    | 17,400 — |
| 42) На вознагражденіе техникамъ за представленіе заключеній . . . . .                                                         | ”    | 1,000 —  |
| 43) Плата по приобрѣтенію земельныхъ участковъ для устройства повой зимней гавани у верхней оконечности Кипенгольма . . . . . | ”    | 90,000 — |
| 44) На предварительныя изысканія по устройству желѣзнодорожной линіи Рига—Вильна—Ковно .                                      | ”    | 8,000 —  |
| 45) По приобрѣтенію землечерпательницы - рефулера : выдача удержанной въ видѣ обезпеченія суммы                               | ”    | 8,000 —  |

|                                                                                                   |      |                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------------------|
| 46) По приобрѣтенію самоотвозной землечерпатель-<br>ницы „Рига“: выдача остатка контрактной суммы | Руб. | 15,500 —         |
| 47) На непредвидѣнные расходы . . . . .                                                           | „    | 8,000 —          |
|                                                                                                   | Руб. | <u>354,950 —</u> |

## III отдѣлъ.

## Приютъ для моряковъ.

## А. Приходъ.

|                                                                  |      |                 |
|------------------------------------------------------------------|------|-----------------|
| 1) Проценты съ оборотнаго капитала . . . . .                     | Руб. | 1,100 —         |
| 2) Наемная плата навигаціоннаго училища . . . . .                | „    | 3,150 —         |
| 3) Плата квартируемыхъ моряковъ . . . . .                        | „    | 1,000 —         |
| 4) Приплата изъ кассы упраздненной морской<br>больницы . . . . . | „    | 1,700 —         |
| 5) Недостатокъ доходовъ, покрываемый изъ капитала                | „    | 1,500 —         |
| 6) Приплата изъ кассы биржевого общества . . . . .               | „    | 2,200 —         |
|                                                                  | Руб. | <u>10,650 —</u> |

## Б. Расходъ.

|                                                                      |      |                 |
|----------------------------------------------------------------------|------|-----------------|
| 1) Жалованье служащимъ . . . . .                                     | Руб. | 1,050 —         |
| 2) Продовольствіе пенсіонерамъ . . . . .                             | „    | 3,000 —         |
| 3) Отопленіе и освѣщеніе . . . . .                                   | „    | 2,000 —         |
| 4) Страхуваніе отъ огня . . . . .                                    | „    | 250 —           |
| 5) Городскія подати и налогъ съ недвижимыхъ<br>имуществъ . . . . .   | „    | 350 —           |
| 6) На ремонтъ дома и непредвидѣнные расходы . . . . .                | „    | 2,500 —         |
| 7) Списываніе 1% со стоимости дома, значащейся<br>по книгѣ . . . . . | „    | 1,500 —         |
|                                                                      | Руб. | <u>10,650 —</u> |

## IV отдѣлъ.

## Касса морской больницы.

## А. Приходъ.

|                                |      |                |
|--------------------------------|------|----------------|
| Проценты съ капитала . . . . . | Руб. | <u>3,000 —</u> |
|--------------------------------|------|----------------|

**Б. Расходъ.**

|                                                                        |      |         |
|------------------------------------------------------------------------|------|---------|
| 1) На пользованіе больныхъ моряковъ въ городской<br>больницѣ . . . . . | Руб. | 1,100 — |
| 2) Пособіе . . . . .                                                   | ”    | 200 —   |
| 3) Приплата на содержаніе пріюта для моряковъ . . . . .                | ”    | 1,700 — |
|                                                                        | Руб. | 3,000 — |

**V отдѣлъ.****Касса по управленію домомъ Биржевого Банка.****А. Приходъ.**

|                                               |      |          |
|-----------------------------------------------|------|----------|
| Плата за отданья въ наемъ помѣщенія . . . . . | Руб. | 20,000 — |
|-----------------------------------------------|------|----------|

**Б. Расходъ.**

|                                                                          |      |          |
|--------------------------------------------------------------------------|------|----------|
| 1) Уплата процентовъ на строительный капиталъ<br>по 5% въ годъ . . . . . | Руб. | 11,000 — |
| 2) На содержаніе дома и расходы по управленію<br>таковымъ . . . . .      | ”    | 9,000 —  |
|                                                                          | Руб. | 20,000 — |

**VI отдѣлъ.****Плавучій докъ.****А. Приходъ.**

|                                                                                                              |      |          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|----------|
| 1) Плата за поднятіе судовъ на докъ . . . . .                                                                | Руб. | 16,000 — |
| 2) Наемная плата Больдерааской машинной фабрики . . . . .                                                    | ”    | 500 —    |
| 3) Проценты . . . . .                                                                                        | ”    | 100 —    |
| 4) Приплата изъ кассы по портовымъ сборамъ для<br>окончанія расчетовъ по сооруженію плавучаго дока . . . . . | ”    | 67,000 — |
|                                                                                                              | Руб. | 83,600 — |

**Б. Расходъ.**

|                                                                    |      |           |
|--------------------------------------------------------------------|------|-----------|
| 1) На жалованье . . . . .                                          | Руб. | 4,500 —   |
| 2) На расходы по эксплуатаціи и на ремонтъ дока . . . . .          | ”    | 7,000 —   |
| 3) На погашеніе ссуды, полученной отъ Биржевого<br>Банка . . . . . | ”    | 38,008 37 |
| 4) Предполагаемый излишекъ доходовъ противъ<br>расходовъ . . . . . | ”    | 34,091 63 |
|                                                                    | Руб. | 83,600 —  |

## VII отдѣлъ.

## Рижское Коммерческое Училище

## А. Приходъ.

|                                                    |      |                 |
|----------------------------------------------------|------|-----------------|
| 1) Плата учениковъ . . . . .                       | Руб. | 13,300 —        |
| 2) Приплата изъ кассы Биржевого Общества . . . . . | „    | 17,400 —        |
|                                                    | Руб. | <u>30,700 —</u> |

## В. Расходъ.

|                                                        |      |                 |
|--------------------------------------------------------|------|-----------------|
| 1) Штатъ жалованья училища . . . . .                   | Руб. | 19,816 —        |
| 2) Канцелярія Попечительнаго Совѣта . . . . .          | „    | 700 —           |
| 3) На расходы по управленію . . . . .                  | „    | 2,425 —         |
| 4) Наемъ временныхъ помѣщеній для училища . . . . .    | „    | 2,550 —         |
| 5) Отопленіе, освѣщеніе и очищеніе помѣщеній . . . . . | „    | 1,100 —         |
| 6) На канцелярскія и другія потребности . . . . .      | „    | 600 —           |
| 7) На ремонтъ временныхъ помѣщеній училища . . . . .   | „    | 259 —           |
| 8) Учебныя пособия и инвентаръ . . . . .               | „    | 3,250 —         |
|                                                        | Руб. | <u>30,700 —</u> |

г. Рига, въ апрѣлѣ 1902 г.

## Рижскій Биржевой Комитетъ.

Рига, Замокъ, 2 августа 1902 г.

Лифл. Вице-Губернаторъ Неклюдовъ.

Секретарь Де п ѣ.

## XXXVIII

# Отчетъ Рижскаго Биржевого Банка

за 1901 годъ.

Разсмотрѣнный и утвержденный, на основаніи § 23 устава Банка, общимъ собраніемъ купечества, состоявшимся 22 Марта 1902 г.

Рижскій Биржевой Банкъ закончилъ операціонный 1901 годъ съ чистой прибылью въ руб. **81,384 19** коп. Отчисленія, сдѣланныя на покрытіе потерь по разнымъ счетамъ составляютъ руб. **515,856 42** коп.

Состояніе отдѣльныхъ главныхъ счетовъ къ концу года представляется въ слѣдующемъ видѣ:

### I. Общій оборотъ.

Общій оборотъ Банка въ 1901 г. составлялъ . 659,294,176 р. 12 к.

### II. Касса.

|                                          |                             |
|------------------------------------------|-----------------------------|
| Остатокъ на 1-ое Января 1901 г. . . . .  | 378,828 р. 14 к.            |
| Въ теченіи 1901 года поступило . . . . . | 145,452,264 „ 62 „          |
|                                          | <u>145,831,092 р. 76 к.</u> |
| выдано . . . . .                         | 145,437,841 „ — „           |
| Остатокъ на 1-ое Января 1902 г. . . . .  | <u>393,251 р. 76 к.</u>     |

### III. Текущіе счета.

|                                                                                       |                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| Остатокъ отъ 31-го Декабря 1900 г. . . . .                                            | 1,805,273 р. 57 к.         |
| Въ теченіи 1901 года поступило . . . . .                                              | 27,826,333 „ 31 „          |
|                                                                                       | <u>29,631,606 р. 88 к.</u> |
| взято по чекамъ . . . . .                                                             | 26,559,151 „ 06 „          |
| Остатокъ на 1-ое Января 1902 г. . . . .                                               | <u>3,072,445 р. 82 к.</u>  |
| Общая сумма процентовъ, подлежащихъ уплатѣ<br>по 31-ое Декабря 1901 г., составляетъ . | <u>69,543 р. 04 к.</u>     |

## IV. Вклады.

|                                               |                            |
|-----------------------------------------------|----------------------------|
| Остатокъ отъ 31-го Декабря 1900 г. . . . .    | 10,907,666 р. 78 к.        |
| Въ теченіи 1901 года: поступило по вкладамъ . | 5,031,119 „ 63 „           |
|                                               | <u>15,938,786 р. 41 к.</u> |
| возращено вкладчикамъ . . . . .               | 4,687,493 „ 55 „           |
| Остатокъ на 1-ое Января 1902 г. . . . .       | <u>11,251,292 р. 86 к.</u> |
| а. по безсрочнымъ вкладамъ                    |                            |
| (до востребованія) . . . . .                  | 1,326,330 р. 53 к.         |
| б. по срочнымъ вкладамъ . . . . .             | 9,924,962 „ 33 „           |

Изъ причитающихся по вкладамъ процентовъ:

|                                            |                         |
|--------------------------------------------|-------------------------|
| не уплачено, согласно отчету, по 31-ое Де- |                         |
| кабря 1900 г. . . . .                      | 205,460 р. 60 к.        |
| слѣдуетъ уплатить за 1901 г. . . . .       | 483,286 „ 94 „          |
|                                            | <u>688,747 р. 54 к.</u> |
| уплачено въ теченіи 1901 г. . . . .        | 466,593 „ 16 „          |
| Слѣдуетъ еще уплатить . . . . .            | <u>222,154 р. 38 к.</u> |

## V. Учетъ векселей.

|                                                |                            |
|------------------------------------------------|----------------------------|
| Остатокъ на 1-ое Января 1901 г. . . . .        | 8,989,656 р. 72 к.         |
| Въ теченіи 1901 года учтено . . . . .          | 25,135,039 „ 44 „          |
|                                                | <u>34,124,696 р. 16 к.</u> |
| поступило . . . . .                            | 25,453,138 „ 98 „          |
| Остатокъ на 1-ое Января 1902 г. . . . .        | <u>8,671,557 р. 18 к.</u>  |
| Процентовъ по учету получено . . . . .         | 737,154 р. 39 к.           |
| Вычтено уплаченныхъ по переучтеннымъ векселямъ | 65,808 „ 22 „              |
|                                                | <u>671,346 р. 17 к.</u>    |
| Отчислено переходящихъ на 1902 г. . . . .      | 111,064 „ 60 „             |
| Чистаго дохода получено . . . . .              | <u>560,281 р. 57 к.</u>    |

## VI. Процентныя бумаги.

|                                            |                           |
|--------------------------------------------|---------------------------|
| Остатокъ на 1-ое Января 1901 г. . . . .    | 2,352,293 р. 35 к.        |
| Въ теченіи 1901 года: куплено . . . . .    | 4,729,526 „ 10 „          |
|                                            | <u>7,081,819 р. 45 к.</u> |
| продано . . . . .                          | 4,638,086 „ 95 „          |
| Остатокъ на 1-ое Января 1902 г. . . . .    | <u>2,443,732 р. 50 к.</u> |
| Прибыль отъ курсовой разницы . . . . .     | 7,516 р. 61 к.            |
| Прибыль отъ наросшихъ процентовъ . . . . . | <u>105,188 р. 11 к.</u>   |



| Наименованіе бумагъ.                                              | Нарицат.<br>цѣна. | Курсъ. | Стоимость<br>по курсу. |              |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------|--------|------------------------|--------------|
| Транспортъ .....                                                  |                   |        | 610,720                | 75           |
| Акціи общ. Центральн. товарн. склад. въ Ригѣ ..                   | 98,500            | 100    | 98,500                 | —            |
| „ „ Либавск. завод. бывш. Бекеръ и Ко. „                          | 45,000            | 80     | 36,000                 | —            |
| 6 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> облигаціи „ „ „ Вагон. „ „ „        | 45,000            | 95     | 42,750                 | —            |
| 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> „ Русско-Балтійско. Вагон. завода „ | 1,000             | 98     | 980                    | —            |
|                                                                   |                   |        | Руб.                   | 788,950 \| 75 |

а. Гарантированныя ..... 1,654,781 руб. 75 коп.

б. Негарантированныя ..... 788,950 „ 75 „

2,443,732 руб. 50 коп.

Въ томъ числѣ принадлежащія запасному капиталу 2,342,546 руб. 67 коп.

### Движеніе размѣра процентовъ по ссудамъ и учету векселей.

| Ч и с л о.      | П о д ъ з а л о г ъ :         |                               |                               |                               |                               | По учету<br>векселей.                                        |
|-----------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------------|
|                 | ипотечн.<br>облигаціи.        | товаровъ.                     | цѣнныхъ бумагъ :              |                               |                               |                                                              |
|                 |                               |                               | на опр. сроки                 | до востребов.                 | спец. тек. сч                 |                                                              |
| 1 Января .....  | 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 7                             | 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 7                             | 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 6—7                                                          |
| 20 Апрѣля ..... | 7                             | 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 7                             | 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 7                             | 5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |

### VII. Ссуды.

#### а. Подъ залогъ товаровъ:

Остатокъ на 1 Января 1901 г. . . . . 3,017,900 р. — к.

Въ теченіи 1901 года выдано . . . . . 4,578,920 „ — „

7,596,820 р. — к.

погашено ссудъ . . . . . 4,242,268 „ — „

Остатокъ на 1 Января 1902 г. . . . . 3,354,552 р. — к.

Процентовъ по ссудамъ получено . . . . . 215,151 р. 15 к.

#### б. Подъ обезпеченіе процентными бумагами и облигаціями:

Остатокъ на 1 Января 1901 г. . . . . 2,010,965 р. — к.

Въ теченіи 1901 года выдано . . . . . 1,092,445 „ — „

3,103,410 р. — к.

погашено . . . . . 959,152 „ — „

Остатокъ на 1 Января 1902 г. . . . . 2,144,258 р. — к.

а. подъ гарантіров. . . . . 280,650 р. — к.

б. подъ негарантіров. . . . . 1,239,008 „ — „

в. подъ облигаціи . . . . . 624,600 „ — „

2,144,258 р. — к.

Процентовъ по ссудамъ получено . . . . . 150,776 р. 77 к.

### VIII. Специальные текущие счета, обеспеченные процентными бумагами и обязательствами (on call).

|                                                          |                            |
|----------------------------------------------------------|----------------------------|
| Остатокъ на 1 Января 1901 г. . . . .                     | 3,905,859 р. 95 к.         |
| Въ теченіи 1901 года выдано . . . . .                    | 24,796,780 „ 11 „          |
|                                                          | <u>28,702,640 р. 06 к.</u> |
| погашено . . . . .                                       | 24,610,869 „ 77 „          |
| Остатокъ на 1 Января 1902 г. . . . .                     | <u>4,091,770 р. 29 к.</u>  |
| Въ томъ числѣ выдано подѣ<br>гарантированныя . . . . .   | 1,084,250 р. — к.          |
| Въ томъ числѣ выдано подѣ<br>негарантированныя . . . . . | 3,007,520 „ 29 „           |
|                                                          | <u>4,091,770 р. 29 к.</u>  |
| Причиталось Банку процентовъ . . . . .                   | <u>251,985 р. 21 к.</u>    |

### IX. Счета съ корреспондентами Банка.

|                                   |                            |
|-----------------------------------|----------------------------|
| Оборотъ съ ними . . . . .         | <u>43,090,005 р. 28 к.</u> |
| Причиталось Банку отъ операций:   |                            |
| 1) комисіи . . . . .              | 68,754 р. 37 к.            |
| за вычетомъ уплаченной . . . . .  | 27,827 „ 98 „              |
| Чистаго дохода получено . . . . . | <u>40,926 р. 39 к.</u>     |
| 2) процентовъ . . . . .           | 158,192 р. 18 к.           |
| за вычетомъ уплаченныхъ . . . . . | 141,176 „ 71 „             |
| Чистаго дохода получено . . . . . | <u>17,015 р. 47 к.</u>     |

### X. Счетъ учтенныхъ купоновъ и тиражныхъ бумагъ.

#### а. Купоновъ:

|                                                    |                           |
|----------------------------------------------------|---------------------------|
| По балансу 31 Декабря 1900 г. осталось . . . . .   | 13,181 р. 13 к.           |
| Въ теченіи 1901 года принято для инкассо . . . . . | 1,196,786 „ 70 „          |
|                                                    | <u>1,209,967 р. 83 к.</u> |
| Получено въ сроки . . . . .                        | 1,208,582 „ 21 „          |
| Остатокъ на 1-ое Января 1902 г. . . . .            | <u>1,385 р. 62 к.</u>     |

#### б. Тиражныхъ листовъ:

|                                                     |                         |
|-----------------------------------------------------|-------------------------|
| По балансу 31 Декабря 1900 г. осталось . . . . .    | 100,711 р. 31 к.        |
| Въ теченіи 1901 года: принято для инкассо . . . . . | 479,753 „ 02 „          |
|                                                     | <u>580,464 р. 33 к.</u> |
| Получено въ сроки . . . . .                         | 514,904 „ 96 „          |
| Остатокъ на 1-ое Января 1902 г. . . . .             | <u>65,559 р. 37 к.</u>  |

**XI. Приемъ цѣнныхъ предметовъ на храненіе.**

Къ числу хранившихся въ началѣ 1902 года предметовъ прибыло въ теченіи 1901 г. 646 предметовъ; въ томъ числѣ цѣныя бумаги по объявленной цѣнности 6,390,315 р. — к. Къ концу года осталось на храненіи 1972 предмета.

Получено чистой прибыли . . . . . 13,726 р. 30 к.

**XII. Расходы Банка.**

|                                                                          |                         |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| На содержаніе и жалованье . . . . .                                      | 119,911 р. 84 к.        |
| „ наемъ помѣщеній, отопленіе и освѣщеніе .                               | 20,972 „ 69 „           |
| „ бланки, книги, публикаціи, канцелярскія принадлежности и т. п. . . . . | 5,631 „ 75 „            |
| „ почтовые, телеграфные, куртажные и т. п. .                             | 7,512 „ 71 „            |
| „ гильдейскія повинности и гербовый сборъ                                | 7,610 „ 47 „            |
| Расходы по приему товаровъ, судебныя издержки и пр. . . . .              | 4,395 „ 25 „            |
|                                                                          | <u>166,034 р. 71 к.</u> |

**XIII. 5% сборъ съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ.**

|                                                |                        |
|------------------------------------------------|------------------------|
| Остатокъ на 31-ое Декабря 1900 г. . . . .      | 25,589 р. 05 к.        |
| Въ теченіи 1901 года поступило . . . . .       | 27,937 „ 16 „          |
|                                                | <u>53,526 р. 21 к.</u> |
| подлежало ко взносу въ Губернское казначейство | 27,703 „ 21 „          |
| Остатокъ на 31-ое Декабря 1901 г. . . . .      | <u>25,823 р. — к.</u>  |

**XIV. 0,216% сборъ со спеціальныхъ текущихъ счетовъ и со счета съ корреспондентами.**

|                                                |                        |
|------------------------------------------------|------------------------|
| Остатокъ на 31-ое Декабря 1900 г. . . . .      | 4,913 р. 75 к.         |
| Въ теченіи 1901 года поступило . . . . .       | 9,253 „ 51 „           |
|                                                | <u>14,167 р. 26 к.</u> |
| подлежало ко взносу въ Губернское казначейство | 9,427 „ 91 „           |
| Остатокъ на 31-ое Декабря 1901 г. . . . .      | <u>4,739 р. 35 к.</u>  |

**XV. Пенсіонный капиталъ.**

|                                                                    |                         |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Остатокъ на 1-ое Января 1901 г. . . . .                            | 293,647 р. 42 к.        |
| Въ теченіи 1901 года поступило отъ взносовъ и процентовъ . . . . . | 45,054 „ 39 „           |
|                                                                    | <u>338,701 р. 81 к.</u> |
| израсходовано . . . . .                                            | 14,242 „ 78 „           |
| Остатокъ на 31-ое Декабря 1901 г. . . . .                          | <u>324,459 р. 03 к.</u> |
| Въ томъ числѣ процентныхъ бумагъ                                   | 289,978 р. 75 к.        |
| „ „ „ наличныхъ денегъ .                                           | 34,480 „ 28 „           |
|                                                                    | <u>324,459 р. 03 к.</u> |

**XVI. Текущій счетъ въ конторѣ Государственнаго банка.**

|                                           |                            |
|-------------------------------------------|----------------------------|
| Остатокъ на 31-ое Декабря 1900 г. . . . . | 64,566 р. 04 к.            |
| Въ теченіи 1901 года внесено . . . . .    | 16,709,786 „ 66 „          |
|                                           | <u>16,774,352 р. 70 к.</u> |
| получено по чекамъ . . . . .              | 16,653,594 „ 69 „          |
| Остатокъ на 31-ое Декабря 1901 г. . . . . | <u>120,758 р. 01 к.</u>    |

**XVII. Основной капиталъ.**

|                                      |                           |
|--------------------------------------|---------------------------|
| Остатокъ на 1 Января 1902 г. . . . . | <u>3,463,311 р. 68 к.</u> |
|--------------------------------------|---------------------------|

**XVIII. Запасный капиталъ.**

|                                        |                           |
|----------------------------------------|---------------------------|
| На 1 Января 1902 г. состояло . . . . . | <u>2,342,546 р. 67 к.</u> |
|----------------------------------------|---------------------------|

**XIX. Счетъ прибылей и убытковъ.**

Дебетъ.

Кредитъ.

|                                                          | Рублей.   | Коп. |                                                                  | Рублей.   | Коп. |
|----------------------------------------------------------|-----------|------|------------------------------------------------------------------|-----------|------|
| Проценты, уплаченные по текущимъ счетамъ ст. III.        | 69,543    | 04   | Проценты, полученные по учету векселей ст. V. . .                | 560,281   | 57   |
| Проценты, уплаченные по вкладамъ ст. IV. . . . .         | 483,286   | 94   | Проценты по ссудамъ подъ залогъ проц. бум. ст. VII.              | 150,776   | 77   |
| Счетъ расходовъ Банка ст. XII. . . . .                   | 166,034   | 71   | Проценты по ссудамъ подъ залогъ товаровъ ст. VII.                | 215,151   | 15   |
| Списано на погашеніе инвентаря . . . . .                 | 3,140     | 66   | Проценты по специальнымъ тек. счетамъ ст. VIII. . .              | 251,985   | 21   |
| Списано со счета переустройкі . . . . .                  | 3,955     | 07   | Проценты, полученные по счетамъ корреспондентовъ ст. IX. . . . . | 17,015    | 47   |
| Списано убытковъ по протестов. векс. . . . .             | 203,884   | 49   | Проценты, полученные по разнымъ операциямъ. . . .                | 1,044     | 04   |
| Списано убытковъ по долгамъ корреспондентовъ. .          | 160,037   | 28   | Проценты съ цѣнныхъ бумагъ ст. VI. . . . .                       | 105,188   | 11   |
| Списано убытковъ по ссуд. подъ проценти. бумаги. . . . . | 151,934   | 65   | Счетъ комиссіи ст. IX. . . . .                                   | 40,926    | 39   |
| Чистая прибыль. . . . .                                  | 121,795   | 14   | Счетъ хранения цѣнныхъ предметовъ ст. XI. . . . .                | 13,726    | 30   |
|                                                          |           |      | Прибыль отъ покупки и продажи цѣн. бумагъ ст. VI.                | 7,516     | 61   |
| Итого                                                    | 1,363,611 | 98   | Итого                                                            | 1,363,611 | 98   |

**XX. Расчетъ и распределеніе прибыли.**

|                                                                                        |                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Согласно счету прибылей и убытковъ получено чистой прибыли . . . . .                   | 121,795 р. 14 к.     |
| Отчислено :                                                                            |                      |
| Промысловаго сбора . . . . .                                                           | 4,694 р. 95 к.       |
| Въ пользу пенсіонной кассы согласно постановленію общаго собранія купечества . . . . . | 30,000 „ — „         |
| На благотворительныя цѣли, денежные пособія и пр. . . . .                              | 5,716 „ — „          |
|                                                                                        | <u>40,410 „ 95 „</u> |
| Остатокъ прибыли въ суммѣ 81,384 р. 19 к.                                              |                      |
| предоставляется въ распоряженіе купечества.                                            |                      |

**Балансъ Рижскаго Биржевого Банка 31-го Декабря 1901 г.**  
**АКТИВЪ.** **Пассивъ.**

|                              | Рублей.    | Коп. |                              | Рублей.    | Коп. |
|------------------------------|------------|------|------------------------------|------------|------|
| Счетъ кассы .....            | 393,251    | 76   | Счетъ основнаго капитала     | 3,463,311  | 68   |
| „ текущихъ счетовъ           |            |      | „ запаснаго „                | 2,342,546  | 67   |
| Банка въ Рижск.              |            |      | „ вкладовъ .....             | 11,251,292 | 86   |
| копт. Госуд. Банка :         |            |      | „ текущій .....              | 3,072,455  | 82   |
| 1) условный .....            | 120,758    | 01   | „ 5% сбора съ доходовъ       |            |      |
| 2) специальный ..            | 200,000    | —    | отъ денежныхъ капи-          |            |      |
| „ учета векселей .....       | 8,671,557  | 18   | талонъ .....                 | 25,823     | —    |
| „ учетныхъ купоновъ          | 1,385      | 62   | „ промысловаго сбора         | 4,694      | 95   |
| „ тиражныхъ бумагъ .         | 65,559     | 37   | „ сбора со специалн.         |            |      |
| „ ссудъ :                    |            |      | текущихъ счетовъ ..          | 4,739      | 35   |
| а. подъ товары ..            | 3,354,552  | —    | „ корреспондентовъ :         |            |      |
| б. подъ цѣв. бумаги          |            |      | ихъ счетъ 2,352,754 р. 45 к. |            |      |
| и облигаціи ...              | 2,144,258  | —    | счетъ Банка 105,353 „ 61 „   | 2,458,108  | 06   |
| в. подъ цѣн. бум.            |            |      | Счетъ переучета векселей     |            |      |
| спец. тек. счета             | 4,091,770  | 29   | въ Рижской конторѣ           |            |      |
| „ цѣнныхъ бумагъ ...         | 2,443,732  | 50   | Государств. Банка . .        | 607,102    | 86   |
| „ корреспондентовъ :         |            |      | „ обезпеченный вексе-        |            |      |
| ихъ счетъ 1,944,084 р. 76 к. |            |      | лями въ Рижской              |            |      |
| счетъ Банка 647,767 „ 94 „   | 2,591,852  | 70   | конторѣ Государств.          |            |      |
| Счетъ процентовъ съ цѣн-     |            |      | Банка .....                  | 200,000    | —    |
| ныхъ бумагъ .....            | 16,424     | 73   | „ тратъ .....                | 24,382     | 26   |
| „ инвентаря .....            | 28,265     | 91   | „ процентовъ по вкла-        |            |      |
| „ процентовъ по ссуд-        |            |      | дамъ .....                   | 222,154    | 38   |
| дамъ подъ товары ..          | 19,711     | —    | „ расходовъ банка ...        | 6,973      | 43   |
| „ процент. по ссудамъ        | 5,577      | 32   | „ пенсіоннаго капитала       | 34,480     | 28   |
| „ процентовъ по счету        |            |      | „ разныхъ лицъ .....         | 332,989    | 40   |
| корреспондентовъ ..          | 3,870      | 02   | „ процентовъ по учету        | 111,064    | 60   |
| „ перестройки .....          | 35,595     | 62   | „ процентовъ по счету        |            |      |
|                              |            |      | съ корреспондентами          | 2,536      | 57   |
|                              |            |      | „ процент. по ссудамъ        | 12,645     | 77   |
|                              |            |      | „ процентовъ по разн.        |            |      |
|                              |            |      | операціямъ .....             | 142        | 34   |
|                              |            |      | „ комиссіи .....             | 2,500      | —    |
|                              |            |      | „ инкассо .....              | 8,177      | 75   |
| Итого                        | 24,188,122 | 03   | Итого                        | 24,188,122 | 03   |

Рига, 31-го Декабря 1901 г.

**Правленіе Рижскаго Биржевого Банка:**

Предсѣдатель : **Н. А. Шварцъ.**

**Н. Фенгеръ. Р. Браунъ. Ф. Ролофъ. В. Френкель. Ш. Дрисгаусъ.**

Правители дѣлъ : **Э. Зебоде. Г. Трейманъ.**

# ОТЧЕТЪ

Общества Центральной складки товаровъ въ г. Ригѣ  
за 1901 годъ.

## Счетъ прибылей и убытковъ.

Дебетъ.

Кредитъ.

| Убытки.                                                                                                             | Руб.          | К.        | Прибыли.                                 | Руб.          | К.        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------|------------------------------------------|---------------|-----------|
| <b>По счету жалованья:</b>                                                                                          |               |           | <b>По счету наемной платы:</b>           |               |           |
| Выдано жалованья ...                                                                                                | 1,750         | —         | Поступ. наемной платы<br>въ 1901 г. .... | 19,879        | 98        |
| <b>” ” расходовъ:</b>                                                                                               |               |           |                                          |               |           |
| за смазку подъемныхъ<br>приспособлений, очистку<br>улицъ, объявленія въ<br>газетахъ и разныя<br>мелкіе расходы..... | 954           | 88        |                                          |               |           |
| <b>” ” процентовъ:</b>                                                                                              |               |           |                                          |               |           |
| уплочено процентовъ..                                                                                               | 926           | 75        |                                          |               |           |
| <b>” ” страхованія отъ огня:</b>                                                                                    |               |           |                                          |               |           |
| уплочено за 1901 г. ...                                                                                             | 428           | 52        |                                          |               |           |
| <b>” ” городскихъ податей:</b>                                                                                      |               |           |                                          |               |           |
| уплочено податей за<br>1901 г. ....                                                                                 | 1,888         | 12        |                                          |               |           |
| <b>” ” налога съ недвиж-<br/>мыхъ имуществъ:</b>                                                                    |               |           |                                          |               |           |
| уплочено Рижскому По-<br>датному Управленію за<br>1901 г. ....                                                      | 540           | 34        |                                          |               |           |
| <b>” ” дивиденда:</b>                                                                                               |               |           |                                          |               |           |
| чистая прибыль за<br>1901 г. ....                                                                                   | 13,391        | 37        |                                          |               |           |
| <b>Итого...</b>                                                                                                     | <b>19,879</b> | <b>98</b> | <b>Итого...</b>                          | <b>19,879</b> | <b>98</b> |

## Б а л а н с ъ.

Дебетъ.

Кредитъ.

| Активъ:                                                                                                                                     | Руб.           | К.        | Пассивъ:                                                                                            | Руб.           | К.        |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------|
| <b>Счетъ Амбаровъ:</b>                                                                                                                      |                |           | <b>Счетъ акціонернаго капитала:</b>                                                                 |                |           |
| Стоимость 7<br>амбаровъ, по-<br>строенныхъ въ<br>городск. амбарномъ<br>участкѣ со<br>включеніемъ<br>стоимости<br>грунта ..... Р. 198,039 25 |                |           | внесено капитала .....                                                                              | 264,000        | —         |
| Стоимость 5<br>амбаровъ въ<br>Мюльграбенѣ Р. 97,279 17                                                                                      |                |           | <b>” запаснаго капитала:</b>                                                                        |                |           |
|                                                                                                                                             | 295,318        | 42        | на лицо .....                                                                                       | 30,000         | —         |
| <b>Вклады бил. Втор. Рижск. Общ.<br/>Взаимнаго Кредита:</b>                                                                                 |                |           | <b>” наемной платы за амбары:</b>                                                                   |                |           |
| Денежныхъ вкладовъ на<br>лицо .....                                                                                                         | 10,000         | —         | получено впередъ наемной<br>платы .....                                                             | 3,125          | 35        |
| <b>Счетъ процентовъ:</b>                                                                                                                    |                |           | <b>” ремонта:</b>                                                                                   |                |           |
| Наросшихъ по означенн.<br>выше вкладнымъ билетамъ<br>процентовъ по 31. Декабря<br>1901 г. ....                                              | 118            | 75        | остатокъ по<br>счету ремонта<br>отъ 1900 г. Р. 1,909 80                                             |                |           |
| <b>” страхованія отъ огня:</b>                                                                                                              |                |           | перечислено<br>изъ запаснаго<br>капитала про-<br>центовъ ....                                       | 1,500 —        |           |
| уплоченныхъ<br>впередъ стра-<br>ховыхъ премій Р. 850 01                                                                                     |                |           | Р. 3,409 80                                                                                         |                |           |
| за амбаръ въ<br>Мюльграбенѣ. Р. 175 98                                                                                                      | 1,025          | 99        | вычитая изъ<br>нихъ расходы<br>по производ-<br>ству въ 1901 г.<br>ремонтныхъ<br>работъ .....        | Р. 246 62      |           |
| <b>” кассы:</b>                                                                                                                             |                |           | засиыъ запасный капиталъ<br>по ремонту составлять...                                                | 3,163          | 18        |
| наличными деньгами .....                                                                                                                    | 50             | 47        | <b>” дивиденда:</b>                                                                                 |                |           |
| <b>Текущій счетъ:</b>                                                                                                                       |                |           | дивиденда за<br>1901 г. съ<br>акціонернаго<br>капитала въ<br>264,000 руб.<br>по 5%..... Р. 13,200 — |                |           |
| въ Биржевомъ Банкѣ ....                                                                                                                     | 8,241          | 22        | запаснаго<br>дивиденда ..                                                                           | 1,266 32       |           |
| <b>Итого...</b>                                                                                                                             | <b>314,754</b> | <b>85</b> | <b>Итого...</b>                                                                                     | <b>314,754</b> | <b>85</b> |

Рига, 31 Декабря 1901 г.

Н. Фенгеръ. Павелъ Шварцъ.  
Кассиръ Ф. Тидеманъ.

П р а в  
В. Гартманъ.

л е н і е:  
Ч. Дрисгаусъ.

К. Г. фонъ Зенгбушъ.  
Бухгалтеръ В. Тисъ.

# Списокъ Рижскихъ морскихъ и рѣчныхъ судовъ

за 1902 г.

Нумерный флагъ синяго цвѣта, буквы и нумера бѣлаго цвѣта, въ лѣвомъ углу русской національный флагъ.

Объясненія: д. дубовый лѣсъ, с. сосновый лѣсъ, в. винтовой пароходъ, ж. изъ жельза, с. изъ стали, с. п. старый промѣръ, н. п. новый промѣръ.

| №         | Типъ.           | Название суда.             | Различит. знакъ. | Имена шкиперовъ.          | Регистр. тона. | Имена судовладельцевъ.     |
|-----------|-----------------|----------------------------|------------------|---------------------------|----------------|----------------------------|
| <b>А.</b> |                 |                            |                  |                           |                |                            |
| 1         | гаф. шкуна      | Адамъ д. и с. . . . .      | . . . . .        | Г. Сѣтинъ . . . . .       | 168 с. п.      | Г. Сѣтинъ и др.            |
| 2         | „               | Адольфъ д. и с. . . . .    | . . . . .        | Г. Апсе . . . . .         | 154 п. п.      | Г. Екисъ                   |
| 3         | 3 м. гаф. шкуна | Альдебаранъ д. и с. . . .  | HBDL             | П. Бауманъ . . . . .      | 211 с. п.      | Вм. Морицъ и др.           |
| 4         | „               | Александръ д. и с. . . . . | HKQS             | Лѣлкальнъ . . . . .       | 339 „          | М. Лѣлкальнъ               |
| 5         | „               | Александръ д. и с. . . . . | . . . . .        | Ф. Зальцманъ . . . . .    | 287 „          | Б. Бертлинь                |
| 6         | гаф. шкуна      | Алида д. и с. . . . .      | HNQD             | А. Эйхень . . . . .       | 173 „          | Г. Лоренцъ                 |
| 7         | „               | Алиде д. и с. . . . .      | . . . . .        | П. Егеръ . . . . .        | 148 „          | К. Аболинь и П. Егеръ      |
| 8         | 3 м. гаф. шкуна | Алисе д. . . . .           | HLDJ             | Ф. Ваккъ . . . . .        | 273 „          | Ф. Ваккъ и Г. Рерихъ       |
| 9         | „               | Альма д. и с. . . . .      | HVKT             | М. Кальнберзинъ . . . . . | 312 „          | М. Кальнберзинъ и Г. Шноръ |
| 10        | гаф. шкуна      | Альма д. и с. . . . .      | . . . . .        | Э. Дункель . . . . .      | 147 „          | Э. Дункель                 |
| 11        | „               | Альфа д. и с. . . . .      | . . . . .        | Г. Крумигъ . . . . .      | 139 „          | Братья Акмень              |
| 12        | 3 м. гаф. шкуна | Амалія д. и с. . . . .     | HMRL             | Ф. Зилеманъ . . . . .     | 327 „          | Г. Шноръ                   |
| 13        | гаф. шкуна      | Андреасъ д. и с. . . . .   | HVKS             | Поге . . . . .            | 149 „          | К. Зебергъ                 |

| №  | Типъ.           | Названіе суда.            | Различит. знакъ. | Имена шкиперовъ.       | Регистр. тона. | Имена судовладельцевъ.     |
|----|-----------------|---------------------------|------------------|------------------------|----------------|----------------------------|
| 14 | 4 м. шкуна      | Андреасъ Вейде д. и с.    | HRFN             | Ф. Лаутеръ . . .       | 544 с. п.      | Насл. А. Вейде             |
| 15 | 3 м. гаф. шкуна | Андромеда д. и с. . . . . | . . . . .        | Зиррисъ . . . . .      | 200 „          | А.ФриденвалдъиФ.Вейдеманъ  |
| 16 | 3 м. шкуна      | Аша д. и с. . . . .       | MBNG             | А. Матузаль . . .      | 280 „          | М. Вейде и Г. Янсонъ       |
| 17 | 3 м. гаф. шкуна | Аша д. и с. . . . .       | . . . . .        | Г. Дрезинъ . . . . .   | 255 „          | Г. Фишеръ и др.            |
| 18 | гаф. шкуна      | Аша д. и с. . . . .       | . . . . .        | вакантн. . . . .       | 148 „          | фонъ Адеркасъ              |
| 19 | 3 м. шкуна.     | Аша Альвине д. и с. . .   | HBKR             | Г. Лѣлкальиъ . . .     | 339 „          | М. Лѣлкальиъ и Г. Грассъ   |
| 20 | гаф. шкуна      | Аша Грѣта с. . . . .      | . . . . .        | Грюнбергъ . . . . .    | 131 „          | Г. Грюнбергъ               |
| 21 | „               | Аша Шарлотте д. и с. .    | MBTF             | Г. Лосманъ . . . . .   | 212 „          | Г. Заузинъ                 |
| 22 | „               | Аша Егеръ д. и с. . . . . | . . . . .        | Г. Зилеманъ . . . . .  | 108 п. п.      | П. Егеръ                   |
| 23 | 3 м. шкуна      | Аша Маріе д. и с. . . . . | . . . . .        | А. Микельянъ . . . . . | 193 с. п.      | М. Брунслѣиъ               |
| 24 | 3 м. гаф. шкуна | Аша Матильде д. и с. . .  | HRCN             | К. Кезе . . . . .      | 378 „          | Г. Янсонъ и др.            |
| 25 | „               | Аша Ольга д. и с. . . . . | MCDW             | П. Рейсонъ . . . . .   | 254 „          | Г. Грассъ и др.            |
| 26 | 3 м. шкуна      | Аша Оттиліе д. и с. . . . | HKQN             | вакантн. . . . .       | 232 „          | Г. Фишеръ и др.            |
| 27 | гаф. шкуна      | Аша Оттиліе д. и с. . . . | MBPF             | Г. Салмишъ . . . . .   | 316 „          | Г. Салмишъ и Г. Грелль     |
| 28 | 3 м. гаф. шкуна | Ансъ д. и с. . . . .      | . . . . .        | С. Пулинъ . . . . .    | 317 „          | Братья Пулинъ              |
| 29 | „               | Антаресъ д. и с. . . . .  | . . . . .        | Г. Штраумеръ . . . .   | 340 „          | Братья Гриванъ             |
| 30 | гаф. шкуна      | Антаресъ д. и с. . . . .  | . . . . .        | П. Скадинъ . . . . .   | 155 „          | П. Скадинъ и К. Антманъ    |
| 31 | „               | Антонъ д. и с. . . . .    | HKQD             | А. Индсбергъ . . . . . | 201 „          | Вм. Морицъ и др.           |
| 32 | „               | Ауда д. и с. . . . .      | . . . . .        | К. Лей . . . . .       | 131 „          | К. Аболинь                 |
| 33 | 3 м. шкуна      | Аурора с. . . . .         | HKNG             | Ф. Матузаль . . . . .  | 340 „          | Судоход. Общество „Аустра“ |
| 34 | „               | Аустра д. и с. . . . .    | HKRL             | М. Петерсонъ . . . . . | 342 „          | „                          |

| №         | Типъ.           | Названіе суда.                | Различит. знакъ. | Имена шкиперовъ.           | Регистр. тона. | Имена судохозяевъ.       |
|-----------|-----------------|-------------------------------|------------------|----------------------------|----------------|--------------------------|
| 35        | гаф. шкуна      | Аустра д. и с. . . . .        | . . . . .        | Кириштейнъ . . . . .       | 132 с. п.      | А. Фриденвальдъ          |
| 36        | 3 м. шкуна      | Ауструмсъ д. и с. . . . .     | НВКD             | М. Краукле . . . . .       | 392 „          | П. Бауэръ и др.          |
| <b>Б.</b> |                 |                               |                  |                            |                |                          |
| 37        | 3 м. гаф. шкуна | Балтія д. и с. . . . .        | НВКС             | ?                          | 222 с. и.      | І. Путинъ                |
| 38        | 3 м. шкуна      | Бальцеръ д. и с. . . . .      | НВJW             | Г. Мэлбардъ . . . . .      | 367 „          | І. Бальцеръ              |
| 39        | „               | Беноръ д. и с. . . . .        | . . . . .        | І. Михельманъ . . . . .    | 374 „          | Г. Кальнийъ и Г. Зеглинъ |
| 40        | 3 м. гаф. шкуна | Берта Альвина д. и с. . . . . | НКСR             | Г. Зилеманъ . . . . .      | 270 „          | Г. Калининъ              |
| 41        | 3 м. шкуна      | Бетанія д. и с. . . . .       | НВJV             | Дрезинъ . . . . .          | 345 „          | І. Экисъ                 |
| 42        | „               | Бетлегемъ д. и с. . . . .     | . . . . .        | М. Г. Мартинсонъ . . . . . | 338 „          | І. Мартинсонъ            |
| 43        | „               | Бетти д. и с. . . . .         | . . . . .        | І. Грече . . . . .         | 414 „          | І. Бальцеръ и бр. Грече  |
| 44        | 3 м. гаф. шкуна | Брѣдисъ д. и с. . . . .       | НВJТ             | П. Скуинъ . . . . .        | 356 „          | А. Пэшъ и др.            |
| 45        | гаф. шкуна      | Брутто д. и с. . . . .        | . . . . .        | Ф. Штраумеръ . . . . .     | 113 н. п.      | І. Ваидсбергъ            |
| <b>В.</b> |                 |                               |                  |                            |                |                          |
| 46        | 3 м. гаф. шкуна | Валгалцѣмсъ д. и с. . . . .   | НRCТ             | М. Петерсонъ . . . . .     | 264 с. п.      | М. Брунслѣпъ             |
| 47        | 3 м. шкуна      | Бега д. и с. . . . .          | . . . . .        | М. Рээкъ . . . . .         | 283 н. п.      | І. Марксонъ и Грантъ     |
| 48        | 3 м. гаф. шкуна | Вильгельмъ д. и с. . . . .    | . . . . .        | П. Юргенбергъ . . . . .    | 221 с. п.      | Э. Морицъ и др.          |
| 49        | „               | Вильгельмъ д. и с. . . . .    | LJFS             | Утонэртъ . . . . .         | 232 „          | М. Грантъ                |
| 50        | гаф. шкуна      | Витрупъ с. . . . .            | . . . . .        | Лѣлгалънъ . . . . .        | 115 „          | А. Норитъ                |

| №         | Типъ.           | Названіе суда.                    | Различит. знакъ. | Имена шкиперовъ.      | Регистр. тона. | Имена судовладельцъ.         |
|-----------|-----------------|-----------------------------------|------------------|-----------------------|----------------|------------------------------|
| 51        | 3 м. гаф. шкуна | Владиміръ д. и с. . . .           | HNGF             | Велиць . . . . .      | 251 с. п.      | А. Бауманъ и др.             |
| 52        | гаф. шкуна      | Вольдемаръ д. и с. . . .          | . . . .          | А. Фрейманъ . . . .   | 128 „          | А. Фрейманъ                  |
| <b>Г.</b> |                 |                                   |                  |                       |                |                              |
| 53        | гаф. шкуна      | Генрихъ Магдалена д. и с. . . . . | . . . .          | Э. Цельминъ . . . .   | 135 с. п.      | Г. Микельсонъ                |
| 54        | „               | Генрихъ Эмма д. и с. . . . .      | HNQL             | М. Дамгальнъ . . . .  | 251 „          | Г. Дамгальнъ                 |
| 55        | 3 м. шкуна      | Георгій д. и с. . . . .           | MLKV             | Берзинъ . . . . .     | 269 „          | Г. и М. Вейде                |
| 56        | 3 м. гаф. шкуна | Гулбисъ д. и с. . . . .           | HBJQ             | К. Веллинъ . . . . .  | 338 „          | К. и Г. Веллинъ              |
| 57        | 3 м. шкуна      | Губерн. Зиновьевъ д. и с. . . . . | HBJR             | К. Таммиссаръ . . . . | 382 „          | Я. Путнинъ                   |
| 58        | гаф. шкуна      | Густавъ д. и с. . . . .           | . . . .          | Г. Зимеръ . . . . .   | 162 „          | Г. Калнинъ                   |
| 59        | „               | Густавъ Фридрихъ д. и с. . . . .  | MBNJ             | К. Кулмъ . . . . .    | 113 „          | К. Кулмъ                     |
| <b>Д.</b> |                 |                                   |                  |                       |                |                              |
| 60        | барка           | Делта . . . . . ж.                | . . . .          | Г. Берзинъ . . . . .  | 537 с. п.      | Д. Оттманъ                   |
| 61        | 3 м. шкуна      | Деръ Курлэндеръ д. и с. . . . .   | HPDN             | П. Меккисъ . . . . .  | 372 „          | Судоходн. Общество „Аустра“  |
| 62        | гаф. шкуна      | Джонъ Аннъ д. и с. . . . .        | MLKN             | Г. Эргардъ . . . . .  | 158 „          | Г. Микельсона наслѣдн.       |
| 63        | „               | Джонъ Эмиль д. и с. . . . .       | HKJR             | Якобсонъ . . . . .    | 161 „          | Л. Якобсонъ                  |
| 64        | „               | Доротея д. и с. . . . .           | MBJG             | А. Фритцманъ . . . .  | 123 „          | К. Зебергъ                   |
| 65        | „               | Дельфинъ д. и с. . . . .          | . . . .          | Г. Трей . . . . .     | 193 „          | М. Ошмуцнѣгъ и Г. Карклинъ   |
| 66        | „               | Дзимтене д. и с. . . . .          | . . . .          | Планць . . . . .      | 107 „          | Бр. Легздинъ и Г. Индриксонъ |

| №             | Типъ.           | Название суда.           | Различит.<br>знакъ. | Имена шкиперовъ.         | Регистр.<br>тона. | Имена судовладельцевъ.      |
|---------------|-----------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|-------------------|-----------------------------|
| <b>З.</b>     |                 |                          |                     |                          |                   |                             |
| 67            | 3 м. гаф. шкуна | Затуриъ д. и с. . . .    | HBLJ                | Лоренцъ . . . .          | 203 с. п.         | Г. Марксонъ                 |
| 68            | гаф. шкуна      | Зибенсъ д. и с. . . .    | HBJP                | Вейнбергъ . . . .        | 196 „             | Бр. Пулинъ                  |
| 69            | 3 м. шкуна      | Зидонія д. и с. . . .    | HBJN                | Г. Зилеманъ . . . .      | 347 „             | Г. Калнинъ                  |
| 70            | 3 м. гаф. шкуна | Зильванусъ д. и с. . . . | LRDJ                | вакантн. . . . .         | 315 „             | А. Томель                   |
| 71            | „               | Зѣдонисъ д. и с. . . .   | . . . .             | Ф. Мартинсонъ . . . .    | 269 „             | Ф. Мартинсонъ и Запдфельдъ  |
| <b>Г., И.</b> |                 |                          |                     |                          |                   |                             |
| 72            | гаф. шкуна      | Иоганнесъ д. и с. . . .  | HKJT                | М. Берзинъ . . . .       | 204 с. п.         | Г. и Ф. Мартинсонъ          |
| 73            | 3 м. гаф. шкуна | Ионатанъ д. и с. . . .   | HBJL                | М. Калнинъ . . . .       | 296 „             | Г. Янсонъ и др.             |
| 74            | 3 м. шкуна      | Императоръ д. и с. . . . | . . . .             | Г. Л. Мартинсонъ . . . . | 376 „             | Г. Мартинсонъ               |
| 75            | 3 м. гаф. шкуна | Индригъ д. и с. . . .    | . . . .             | Красть . . . . .         | 219 „             | Г. Дамкалнъ                 |
| <b>К.</b>     |                 |                          |                     |                          |                   |                             |
| 76            | 3 м. шкуна      | Капелла д. и с. . . .    | HBJG                | П. Крэггеръ . . . .      | 400 с. п.         | М. Бракшъ и др.             |
| 77            | гаф. шкуна      | Катарина д. и с. . . .   | HBWL                | П. Егеръ . . . . .       | 134 „             | П. Егеръ                    |
| 78            | „               | Катарина д. и с. . . .   | MLKF                | Калнинъ . . . . .        | 218 „             | Г. Грассъ                   |
| 79            | 3 м. гаф. шкуна | Катарина д. и с. . . .   | MBTD                | А. Чаксте . . . . .      | 213 „             | Г. Шноръ                    |
| 80            | „               | Караль д. и с. . . . .   | . . . .             | М. Бардъ . . . . .       | 260 „             | М. Бардъ и А. Юстъ          |
| 81            | 3 м. шкуна      | Колумбусъ д. и с. . . .  | . . . .             | Р. Берзинъ . . . . .     | 519 „             | Г. Путнинъ                  |
| 82            | барка           | Конкордія . . . . ж.     | . . . .             | Викманъ . . . . .        | 1002 „            | Судоходн. Общество „Аустра“ |

| №         | Типъ.           | Названіе суда.              | Различит. знакъ. | Имена шкиперовъ.         | Регистр. тона. | Имена судовладельцевъ.      |
|-----------|-----------------|-----------------------------|------------------|--------------------------|----------------|-----------------------------|
| 83        | 3 м. шкуна      | Конкордія д. и с. . . . .   | . . . . .        | К. Йогансонъ . . . . .   | 279 с. п.      | К. Йогансонъ и Г. Янсонъ    |
| 84        | "               | Константинъ д. и с. . . . . | HMSW             | Уттонэртъ . . . . .      | 369 „          | А. Клейнъ                   |
| 85        | гаф. шкуна      | Кристанъ д. и с. . . . .    | . . . . .        | Хр. Грюнэйзенъ . . . . . | 158 „          | Е. Мальбергъ и М. Трей      |
| 86        | "               | Курземіѣкъ д. и с. . . . .  | HBJF             | Г. Муциѣкъ . . . . .     | 265 „          | Г. и Г. Муциѣкъ             |
| <b>Л.</b> |                 |                             |                  |                          |                |                             |
| 87        | 3 м. шкуна      | Латвія д. и с. . . . .      | . . . . .        | Ф. Мелбардъ . . . . .    | 428 с. п.      | Г. Дамгалинъ                |
| 88        | 3 м. гаф. шкуна | Лембитъ д. и с. . . . .     | HBLR             | Безбайлъ . . . . .       | 284 „          | М. Клейнъ                   |
| 89        | 3 м. шкуна      | Леннокъ д. и с. . . . .     | HNGR             | Дамбе . . . . .          | 365 „          | тоже                        |
| 90        | 3 м. гаф. шкуна | Ливадія д. и с. . . . .     | HKRP             | ваканти. . . . .         | 277 „          | Э. Морицъ и К. Оттомеръ     |
| 91        | "               | Линго д. и с. . . . .       | HBJD             | Граудъ . . . . .         | 257 „          | Г. и М. Штейнъ и др.        |
| 92        | "               | Лилли д. и с. . . . .       | HNQM             | Э. Лѣлмежъ . . . . .     | 324 „          | Г. Мартинсонъ и др.         |
| 93        | гаф. шкуна      | Лина д. и с. . . . .        | HNQC             | Г. Бушь . . . . .        | 101 „          | К. Зебергъ                  |
| 94        | "               | Лина д. и с. . . . .        | . . . . .        | Микенбергъ . . . . .     | 145 „          | Микенбергъ и др.            |
| 95        | 3 м. шкуна      | Линда д. и с. . . . .       | HRLF             | Лоренцъ . . . . .        | 310 „          | М. Клейнъ                   |
| 96        | "               | Линда Моргенроденъ д. и с.  | HKVN             | Гравель . . . . .        | 436 „          | Судоходн. Общество „Аустра“ |
| 97        | "               | Лотусъ д. и с. . . . .      | HVGP             | М. Ваймъ . . . . .       | 408 „          | М. Кальо и др.              |
| 98        | гаф. шкуна      | Лукасъ д. и с. . . . .      | HVGM             | Г. Тэннисонъ . . . . .   | 202 „          | Г. Тэннисонъ                |
| 99        | 3 м. шкуна      | Луцинде д. . . . .          | LJDQ             | К. Руссманъ . . . . .    | 320 „          | А. Страутманъ и К. Руссманъ |
| 100       | 3 м. гаф. шкуна | Лѣпъ д. и с. . . . .        | . . . . .        | М. Лѣпъ . . . . .        | 255 п. п.      | М. Лѣпъ                     |

| №         | Типъ.           | Названіе суда.              | Различит. знакъ. | Имена киперовъ.     | Регистр. тона. | Имена судовладельцевъ.  |
|-----------|-----------------|-----------------------------|------------------|---------------------|----------------|-------------------------|
| <b>М.</b> |                 |                             |                  |                     |                |                         |
| 101       | гаф. шкуна      | Магдалена с. . . . .        | HKPS             | П. Вейнбергъ . . .  | 165 с. п.      | П. Вейнбергъ            |
| 102       | „               | Мадда Марія д. и с. . . .   | MCDL             | І. Прѣдолинъ . . .  | 145 „          | І. Прѣдолинъ            |
| 103       | „               | Мазпрбъ д. и с. . . . .     | HRFD             | Рейсонъ . . . . .   | 233 „          | В. Горданъ и др.        |
| 104       | барка           | Максима . . . . . ж.        | „ . . . .        | Штраусъ . . . . .   | 474 „          | Штраусъ и др.           |
| 105       | шкуна           | Маргарета д. и с. . . . .   | MQDW             | А. Фридманъ . . .   | 189 „          | Аронъ Фридманъ          |
| 106       | гаф. шкуна      | Марія д. и с. . . . .       | HKQW             | вакантн. . . . .    | 162 „          | І. Прѣдолинъ            |
| 107       | 3 м. шкуна      | Маріе Анша д. и с. . . . .  | MBGF             | Э. Эртишь . . . . . | 255 „          | Э. Эртишь               |
| 108       | гаф. шкуна      | Маріе д. и с. . . . .       | „ . . . .        | І. Кирштейнъ . . .  | 108 „          | І. Кирштейнъ и Яунземъ  |
| 109       | 3 м. гаф. шкуна | Маркусъ д. и с. . . . .     | HRDS             | Крастинъ . . . . .  | 272 „          | І. Дамкалнъ и др.       |
| 110       | гаф. шкуна      | Марсъ д. и с. . . . .       | HRDC             | вакантн. . . . .    | 165 „          | Фаульбаумъ              |
| 111       | „               | Марсъ д. и с. . . . .       | HMSB             | І. Граудъ . . . . . | 175 „          | І. Граудъ               |
| 112       | 3 м. гаф. шкуна | Марта Марія д. и с. . . .   | HNGF             | Мартинсонъ . . . .  | 301 „          | І. Мартинсонъ и Муйжуль |
| 113       | „               | Мартинъ Густъ д. и с. . . . | „ . . . .        | М. Грюнбергъ . . .  | 221 н. п.      | М. Брунслѣпъ            |
| 114       | гаф. шкуна      | Мартинъ Михаэль д. и с. . . | HKSP             | Мартинсонъ . . . .  | 238 с. п.      | Ф. Вейде                |
| 115       | 3 м. гаф. шкуна | Мартинъ Эдуардъ д. и с. . . | „ . . . .        | І. Силинъ . . . . . | 277 „          | І. Саккаръ              |
| 116       | 3 м. шкуна      | Мартинсонъ д. и с. . . . .  | HQBL             | вакантн. . . . .    | 411 „          | Н. и Д. К. Мартинсонъ   |
| 117       | „               | Матадоръ д. и с. . . . .    | HMSV             | М. Курго . . . . .  | 332 „          | І. и М. Вейде           |
| 118       | 3 м. гаф. шкуна | Матеусъ д. и с. . . . .     | HRDP             | М. Мартинкалнъ . .  | 262 „          | І. и Г. Муциѣкъ         |
| 119       | 3 м. шкуна      | Матсъ д. и с. . . . .       | „ . . . .        | А. Уттопэртъ . . .  | 293 н. п.      | О. Грантъ и Уттопэртъ   |
| 120       | „               | Меркаторъ д. и с. . . . .   | HBGL             | Раудзенъ . . . . .  | 370 с. п.      | М. и І. Вейде           |

| №         | Типъ.           | Названіе суда.               | Различит.<br>знакъ. | Имена шкиперовъ.           | Регистр.<br>тона. | Имена судохозяевъ.           |
|-----------|-----------------|------------------------------|---------------------|----------------------------|-------------------|------------------------------|
| 121       | гаф. шкуна      | Меркуръ д. и с. . . . .      | HKGL                | Латреръ . . . . .          | 194 с. п.         | Г. Гиль                      |
| 122       | "               | Мерсрагцѣмъ д. и с. . . . .  | HBLV                | А. Дамбергъ . . . . .      | 184 "             | Л. Якобсонъ и др.            |
| 123       | 3 м. шкуна      | Микельсонъ д. и с. . . . .   | . . . . .           | Б. І. Микельсонъ . . . . . | 317 "             | Б. І. Микельсонъ             |
| 124       | гаф. шкуна      | Микельсонъ д. и с. . . . .   | . . . . .           | І. Прѣде . . . . .         | 155 н. п.         | М. Микельсонъ                |
| 125       | 3 м. гаф. шкуна | Микусъ д. и с. . . . .       | . . . . .           | М. Мартинькальнъ . . . . . | 254 "             | А. Мартинькальнъ и Ангелсонъ |
| 126       | "               | Мильда д. и с. . . . .       | . . . . .           | А. Томаль . . . . .        | 230 с. п.         | К. Лонфельдъ и др.           |
| 127       | гаф. шкуна      | Михаэль д. и с. . . . .      | MLKW                | Калпинъ . . . . .          | 130 "             | Насл. І. Микельсона          |
| 128       | "               | Молодецъ д. и с. . . . .     | . . . . .           | вакантн. . . . .           | 100 "             | І. и М. Вейде                |
| <b>Н.</b> |                 |                              |                     |                            |                   |                              |
| 129       | 3 м. гаф. шкуна | Нара д. и с. . . . .         | . . . . .           | К. Пулинь . . . . .        | 261 н. п.         | Ф. Лерхъ и К. Пулинь         |
| 130       | "               | Нептунъ д. и с. . . . .      | HKSC                | Уттопэртъ . . . . .        | 239 с. п.         | Р. и О. Грантъ               |
| 131       | 3 м. шкуна      | Нимродъ д. и с. . . . .      | HRDL                | М. Аболинь . . . . .       | 391 "             | П. Андерсонъ                 |
| 132       | 3 м. гаф. шкуна | Ноасъ д. и с. . . . .        | HVDM                | М. Шталь . . . . .         | 278 "             | І. Шталь и Б. Бертлинь       |
| 133       | "               | Ноасъ д. и с. . . . .        | HVEC                | Е. Викманъ . . . . .       | 334 "             | І. Экисъ                     |
| <b>О.</b> |                 |                              |                     |                            |                   |                              |
| 134       | 3 м. гаф. шкуна | Ольга д. и с. . . . .        | . . . . .           | І. Пулинь . . . . .        | 266 с. п.         | Братья Пулинь                |
| 135       | гаф. шкуна      | Ольга Эмилие д. и с. . . . . | HKNJ                | Д. Романовъ . . . . .      | 123 "             | Д. Романовъ                  |
| 136       | "               | Орестъ д. и с. . . . .       | HKJW                | А. Мазапше . . . . .       | 139 "             | А. Эрмансонъ                 |
| 137       | 3 м. шкуна      | Оріентъ д. и с. . . . .      | HBDN                | Дрейманъ . . . . .         | 496 "             | Судоходн. Общество „Аустра“  |

| №          | Типъ.           | Название суда.               | Различит.<br>знакъ. | Имена шкиперовъ.         | Регистр.<br>тона- | Имена судовладельцевъ. |
|------------|-----------------|------------------------------|---------------------|--------------------------|-------------------|------------------------|
| 138        | 3 м. шкуна      | Отто д. и с. . . . .         | HRFP                | А. Квелль . . . . .      | 331 с. п.         | Г. Мартинсонъ          |
| 139        | "               | Отомаръ д. и с. . . . .      | MLNT                | А. Якобсонъ . . . . .    | 325 „             | О. Грантъ              |
| <b>II.</b> |                 |                              |                     |                          |                   |                        |
| 140        | гаф. шкуна      | Пауль д. и с. . . . .        | . . . . .           | Г. Якобсонъ . . . . .    | 198 с. п.         | Братя Пулинь           |
| 141        | "               | Пауль д. и с. . . . .        | . . . . .           | К. Галлинь . . . . .     | 121 „             | М. Бардъ               |
| 142        | 3 м. гаф. шкуна | Паулине д. и с. . . . .      | . . . . .           | Эглитъ . . . . .         | 257 „             | Г. Дамкалнъ            |
| 143        | шкуна           | Паулусъ д. и с. . . . .      | HBDQ                | Ф. Вейдеманъ . . . . .   | 199 „             | Насл. П. Бенгиса       |
| 144        | 3 м. гаф. шкуна | Петеръ д. и с. . . . .       | HRFK                | П. Ансакъ . . . . .      | 248 „             | Насл. Г. Микелсона     |
| 145        | гаф. шкуна      | Петеръ Лидія д. и с. . . . . | . . . . .           | К. Зирнѣкъ . . . . .     | 139 „             | Г. Грелль              |
| 146        | "               | Петрусъ д. и с. . . . .      | HVKW                | Г. Трумпе . . . . .      | 149 „             | Р. Зебергъ             |
| 147        | 3 м. гаф. шкуна | Питтанъ д. и с. . . . .      | . . . . .           | Г. Шпереръ . . . . .     | 305 „             | Насл. А. Вейде         |
| 148        | гаф. шкуна      | Поларусъ д. и с. . . . .     | . . . . .           | Г. Аболинь . . . . .     | 150 „             | Г. Капкальнъ           |
| 149        | 3 м. гаф. шкуна | Поларъ д. и с. . . . .       | . . . . .           | М. Бергъ . . . . .       | 228 „             | М. Бергъ и Г. Гиртбанъ |
| 150        | гаф. шкуна      | Цукисъ д. и с. . . . .       | . . . . .           | вакантн. . . . .         | 117 „             | Ф. Лерхъ и др.         |
| 151        | 3 м. гаф. шкуна | Пулинь д. и с. . . . .       | . . . . .           | Паваръ . . . . .         | 306 „             | Г. Пулинь              |
| <b>P.</b>  |                 |                              |                     |                          |                   |                        |
| 152        | гаф. шкуна      | Регулусъ д. и с. . . . .     | . . . . .           | Зуте . . . . .           | 125 с. п.         | Г. Марксонъ            |
| 153        | 3 м. шкуна      | Регулусъ д. и с. . . . .     | . . . . .           | К. Бауэръ . . . . .      | 429 „             | А. В. Вейде            |
| 154        | 3 м. гаф. шкуна | Рейнварльдъ д. и с. . . . .  | . . . . .           | К. Рейнварльдъ . . . . . | 247 „             | Р. Рейнварльдъ         |

| №         | Типъ.           | Названіе суда.                | Разшчит.<br>знакъ. | Имена шкиперовъ.        | Регистр.<br>тона. | Имена судовладельцевъ.    |
|-----------|-----------------|-------------------------------|--------------------|-------------------------|-------------------|---------------------------|
| 155       | 3 м. гаф. шкуна | Рейнгардъ д. и с. . . . .     | . . . . .          | Г. Зирписъ . . . . .    | 245 с. п.         | Г. Шноре и др.            |
| 156       | „               | Рига д. и с. . . . .          | HBKV               | Мускаръ . . . . .       | 299 „             | Г. Шноре и др.            |
| 157       | 3 м. шкуна      | Ринушенъ д. и с. . . . .      | MBSN               | Ласисъ . . . . .        | 298 „             | Лассисъ                   |
| 158       | гаф. шкуна      | Розалие д. и с. . . . .       | PMFB               | вакантъ . . . . .       | 216 „             | М. Кириштейнъ             |
| 159       | 3 м. гаф. шкуна | Роя д. и с. . . . .           | HKRB               | К. Рекке . . . . .      | 292 „             | Р. Мейеръ и др.           |
| 160       | гаф. шкуна      | Робнѣкъ д. и с. . . . .       | . . . . .          | К. Ошмуцнѣкъ . . . . .  | 123 н. п.         | К. Вигрѣсъ и Ф. Рожгальнъ |
| 161       | „               | Руденсъ д. и с. . . . .       | . . . . .          | К. Зандерсонъ . . . . . | 100 с. п.         | Г. Пулинъ                 |
| 162       | „               | Рукисъ д. и с. . . . .        | . . . . .          | К. Фишеръ . . . . .     | 117 „             | К. Фишеръ и др.           |
| <b>С.</b> |                 |                               |                    |                         |                   |                           |
| 163       | 3 м. гаф. шкуна | Салме д. и с. . . . .         | HRFG               | Падимейстеръ . . . . .  | 279 с. п.         | Г. Кристенбрунъ           |
| 164       | „               | Свейксъ д. и с. . . . .       | HBLD               | П. Ансонъ . . . . .     | 287 „             | Братья Пулинъ             |
| <b>Т.</b> |                 |                               |                    |                         |                   |                           |
| 165       | гаф. шкуна      | Танита д. и с. . . . .        | . . . . .          | М. Грикке . . . . .     | 142 с. п.         | Г. Саккаръ                |
| 166       | 3 м. гаф. шкуна | Тевія д. и с. . . . .         | HRCQ               | Мартинсонъ . . . . .    | 305 „             | Г. Дамкалнъ               |
| 167       | „               | Титана д. и с. . . . .        | HNGK               | П. Пуринъ . . . . .     | 324 „             | Г. и Г. Муцнѣкъ           |
| 168       | „               | Трина Цэциліе д. и с. . . . . | . . . . .          | Ф. Р. Андрусъ . . . . . | 255 „             | М. Фишеръ и др.           |
| <b>У.</b> |                 |                               |                    |                         |                   |                           |
| 169       | 3 м. гаф. шкуна | Угунцѣмсъ д. и с. . . . .     | HNGB               | К. Пауловскій . . . . . | 267 с. п.         | Братья Пулинъ             |
| 170       | гаф. шкуна      | Узцитиба д. и с. . . . .      | . . . . .          | Крузе . . . . .         | 137 „             | Г. Шейнеръ и др.          |

| №         | Типъ.           | Названіе суда.                | Различит.<br>знакъ. | Имена шкиперовъ.        | Регистр.<br>тона. | Имена судовладельцевъ.     |
|-----------|-----------------|-------------------------------|---------------------|-------------------------|-------------------|----------------------------|
| 171       | гаф. шкуна      | Унесгриве д. и с. . . . .     | . . . . .           | Б. Лѣпъ . . . . .       | 228 с. п.         | М. Лѣпъ                    |
| 172       | 3 м. гаф. шкуна | Уранусъ д. и с. . . . .       | HBLK                | Пэддеръ . . . . .       | 315 „             | О. Грантъ                  |
| <b>Ф.</b> |                 |                               |                     |                         |                   |                            |
| 173       | гаф. шкуна      | Фамиліе д. и с. . . . .       | HRFB                | І. Мазаше . . . . .     | 172 с. п.         | І. Мазаше                  |
| 174       | „               | Фанія д. и с. . . . .         | . . . . .           | ІІ. Шпейдеръ . . . . .  | 154 п. п.         | Ф. Фриденбергъ             |
| 175       | 3 м. гаф. шкуна | Фата Моргана д. и с. . . . .  | . . . . .           | М. Брунслѣвъ . . . . .  | 181 „             | І. и М. Брунслѣвъ          |
| 176       | 3 м. шкуна      | Феодоръ д. и с. . . . .       | . . . . .           | І. Андресонъ . . . . .  | 402 с. п.         | Ф. Дубковскій и Михельманъ |
| 177       | гаф. шкуна      | Фомальгаутъ д. и с. . . . .   | . . . . .           | К. Шультманъ . . . . .  | 174 п. п.         | К. Шультманъ и др.         |
| 178       | 3 м. гаф. шкуна | Фортуна д. и с. . . . .       | . . . . .           | А. Томель . . . . .     | 175 с. п.         | А. Томель                  |
| 179       | гаф. шкуна      | Фортуна д. и с. . . . .       | . . . . .           | ІІ. Бахманъ . . . . .   | 79 п. п.          | Г. Кальнинъ                |
| 180       | „               | Фортуна д. и с. . . . .       | . . . . .           | К. Шуппе . . . . .      | 98 „              | ІІ. Лаунитцъ               |
| 181       | „               | Фрицъ д. и с. . . . .         | . . . . .           | Ф. Крейцбергъ . . . . . | 151 с. п.         | І. Дамкалицъ               |
| 182       | 3 м. гаф. шкуна | Фрицъ Густавъ д. и с. . . . . | HBLM                | Г. Саусинъ . . . . .    | 312 „             | І. Саусинъ                 |
| 183       | гаф. шкуна      | Фуксъ д. и с. . . . .         | HNGQ                | І. Краузе . . . . .     | 173 „             | І. Микелсонъ               |
| <b>Ц.</b> |                 |                               |                     |                         |                   |                            |
| 184       | гаф. шкуна      | Ценитъ д. и с. . . . .        | . . . . .           | І. Кириштейнъ . . . . . | 198 с. п.         | І. Кириштейнъ              |
| 185       | 3 м. гаф. шкуна | Цериба д. и с. . . . .        | HRCF                | ІІ. Бауманъ . . . . .   | 315 „             | Братья Пулинъ              |
| 186       | „               | Циргусъ д. и с. . . . .       | . . . . .           | І. Дрейманъ . . . . .   | 207 „             | І. Дрейманъ и др.          |

| №         | Типъ.           | Названіе суда.                  | Различит.<br>знакъ. | Имена шкиперовъ.        | Регистр.<br>тона. | Имена судовоозяевъ.        |
|-----------|-----------------|---------------------------------|---------------------|-------------------------|-------------------|----------------------------|
| <b>Ш.</b> |                 |                                 |                     |                         |                   |                            |
| 187       | гаф. шкуна      | Шталь д. и с. . . . .           | . . . .             | Б. Шталь . . . . .      | 188 с. п.         | Г. Шталь                   |
| <b>Э.</b> |                 |                                 |                     |                         |                   |                            |
| 188       | гаф. шкуна      | Эйтикъ д. и с. . . . .          | . . . .             | Ц. Шноръ . . . . .      | 92 н. п.          | Г. Гулбе                   |
| 189       | 3 м. шкуна      | Экваторъ д. и с. . . . .        | HVGJ                | Сакне . . . . .         | 411 с. п.         | Братья Вейде               |
| 190       | гаф. шкуна      | Эльвира д. и с. . . . .         | HBLT                | П. Ауманъ . . . . .     | 120 "             | К. Ауманъ и К. Антманъ     |
| 191       | 3 м. шкуна      | Эльза Аугусте д. и с. . . . .   | . . . .             | С. Муйшулъ . . . . .    | 195 п. п.         | С. Муйшулъ и др.           |
| 192       | гаф. шкуна      | Эмилие д. и с. . . . .          | HKNL                | Ө. Дишлеръ . . . . .    | 165 с. п.         | Г. Розенбергъ и др.        |
| 193       | 3 м. шкуна      | Эмилиа д. и с. . . . .          | . . . .             | Ф. Крейцбергъ . . . . . | 349 "             | Г. Дамкалнъ                |
| 194       | 3 м. гаф. шкуна | Эмма д. и с. . . . .            | . . . .             | К. Осисъ . . . . .      | 266 "             | Братья Мартинкалнъ         |
| 195       | "               | Эмма д. и с. . . . .            | HMRV                | П. Г. Осисъ . . . . .   | 285 "             | П. Г. Осисъ и Г. Кирштейнъ |
| 196       | гаф. шкуна      | Эмма д. и с. . . . .            | HBFQ                | Г. Аугустъ . . . . .    | 117 "             | Г. Янсонъ и др.            |
| 197       | 3 м. гаф. шкуна | Эрглисъ д. и с. . . . .         | . . . .             | М. Бахманъ . . . . .    | 230 "             | М. Бахманъ                 |
| 198       | "               | Эрнстъ Альфредъ д. и с. . . . . | HRFC                | Г. Мартинсонъ . . . . . | 317 "             | Эрнстъ Морицъ и др.        |
| 199       | "               | Эрнстъ Давидъ д. и с. . . . .   | HNQG                | Э. Греве . . . . .      | 288 "             | Греве и др.                |
| <b>Ю.</b> |                 |                                 |                     |                         |                   |                            |
| 200       | гаф. шкуна      | Юлие Анна д. и с. . . . .       | MBJL                | Г. Шталь . . . . .      | 161 с. п.         | Мюндеръ                    |
| 201       | 3 м. гаф. шкуна | Юлие Маріе д. и с. . . . .      | HVFG                | Лѣлкалнъ . . . . .      | 280 "             | Г. и Г. Муциѣкъ            |
| 202       | барка           | Юно д. . . . .                  | . . . .             | Гульбе . . . . .        | 374 "             | А. Пѣшъ                    |

| №         | Типъ.           | Названіе суда.              | Различит. знакъ. | Имена шкиперовъ.        | Регистр. тона. | Имена судохозяевъ.      |
|-----------|-----------------|-----------------------------|------------------|-------------------------|----------------|-------------------------|
| 203       | 3 м. гаф. шкуна | Юпитеръ д. и с. . . . .     | HNQS             | Калметъ . . . . .       | 317 с. п.      | І. Марксонъ             |
| <b>Я.</b> |                 |                             |                  |                         |                |                         |
| 204       | 3 м. гаф. шкуна | Ядвига д. и с. . . . .      | . . . . .        | І. Краукле . . . . .    | 299 с. п.      | І. Озолинъ и І. Краукле |
| 205       | „               | Язепъ д. и с. . . . .       | HBFC             | Э. Шультнеръ . . . . .  | 293 „          | І. Шталь и др.          |
| 206       | „               | Якобъ д. и с. . . . .       | HRFS             | К. Берзинъ . . . . .    | 286 „          | І. Озолинъ              |
| 207       | 3 м. шкуна      | Якобъ и Катарина д. и с.    | MBWR             | І. Розенбергъ . . . . . | 332 „          | І. Домбровскій          |
| 208       | 3 м. гаф. шкуна | Якобъ Марія д. и с. . . . . | HBDN             | Д. Грюнвальдъ . . . . . | 319 „          | І. Шталь и др.          |
| 209       | гаф. шкуна      | Янисъ д. и с. . . . .       | . . . . .        | Мазапше . . . . .       | 122 „          | І. Мазапше              |
| 210       | 3 м. гаф. шкуна | Яновъ . . . . .             | . . . . .        | І. Эрманъ . . . . .     | 199 „          | Братья Микельсонъ       |
| 211       | „               | Яутрисъ д. и с. . . . .     | . . . . .        | І. Грюнбергъ . . . . .  | 178 „          | І. Грюнбергъ            |

## Морекіе пароходы.

| №  | Корреспонденты.              | Номеръ патента. | Названіе суда.                  | Различит. знакъ. | Имена шкиперовъ.            | Нормы тонн. силъ. | Регистр. тона. |
|----|------------------------------|-----------------|---------------------------------|------------------|-----------------------------|-------------------|----------------|
| 1  | Гельмсингъ и Гриммъ. . . . . | . . .           | Ксенія . . . . . в.             | . . .            | В. Русовъ . . . . .         | 350               | 2031,57 п. п.  |
| 2  | "                            | . . .           | Бэтти . . . . . в.              | . . .            | П Анкуръ . . . . .          | 257               | 1775 с. п.     |
| 3  | "                            | . . .           | Зигридь . . . . . в.            | . . .            | Г. Михельсонъ . . . . .     | 218               | 1329 "         |
| 4  | "                            | . . .           | Дагмаръ . . . . . в.            | . . .            | О. Блауменфельдтъ . . . . . | 215               | 1322 "         |
| 5  | "                            | . . .           | Кэти . . . . . в.               | . . .            | Г. Озолнъ . . . . .         | 215               | 1322 "         |
| 6  | "                            | . . .           | Эрика . . . . . в.              | . . .            | Г. Силлингъ . . . . .       | 215               | 1322 "         |
| 7  | "                            | . . .           | Анна . . . . . в.               | . . .            | Хр. Грюнбергъ . . . . .     | 189               | 1137 "         |
| 8  | "                            | . . .           | Ольга . . . . . в.              | . . .            | Штэссеръ . . . . .          | 187               | 1134 "         |
| 9  | "                            | . . .           | Вѣра . . . . . в.               | . . .            | Скридули . . . . .          | 134               | 910 "          |
| 10 | "                            | . . .           | Вел. кн. Ахесандръ Михайловичъ  | . . .            | Д. Бенгсонъ . . . . .       | 255               | 833 н. п.      |
| 11 | "                            | . . .           | Сергѣй . . . . . в.             | . . .            | В. Грелль . . . . .         | 255               | 830 "          |
| 12 | "                            | . . .           | Михаилъ . . . . . в.            | . . .            | Г. Тоде . . . . .           | 255               | 805 "          |
| 13 | "                            | . . .           | Мэри . . . . . в.               | МКРС             | А. Янгевичъ . . . . .       | 125               | 770 с. п.      |
| 14 | К. Зебергъ . . . . .         | . . .           | Генераль Радецкій . . . . . в.  | . . .            | П. Бауэръ . . . . .         | 150               | 721 н. п.      |
| 15 | "                            | . . .           | Генераль Тодлебенъ . . . . . в. | . . .            | Г. Пукне . . . . .          | 98                | 673 с. п.      |
| 16 | "                            | . . .           | Генераль Скобелевъ . . . . . в. | . . .            | Г. Чулкстенъ . . . . .      | 90                | 654 "          |
| 17 | Рижское Пароходное общество  | 7               | Гуриконе . . . . . в.           | НКЛМ             | Р. Шмидтъ . . . . .         | 110               | 595 "          |
| 18 | "                            | 5               | Императоръ Николай II           | . . .            | Р. Юнкеръ . . . . .         | —                 | 568 "          |
| 19 | "                            | 8               | Константинъ . . . . . в.        | НРСМ             | К. Вольтеръ . . . . .       | 100               | 512 "          |
| 20 | "                            | 2               | Двина . . . . . в.              | МВНУ             | М. Силлинъ . . . . .        | 80                | 473 "          |
| 21 | "                            | 4               | Рига . . . . . в.               | МВГТ             | Л. Шмидтъ . . . . .         | 80                | 304 "          |

## Буксирные и рѣчные пароходы.

| №  | Корреспонденты.                      | Нумеръ патента. | Названіе суда.         | Имена шкиперовъ.       | Номн. лоп. сила.               | Регистр. тона. |
|----|--------------------------------------|-----------------|------------------------|------------------------|--------------------------------|----------------|
| 1  | Рижскіе городскіе пароходы . . . . . | . . . . .       | A . . . . .            | Г. Клоккъ . . . . .    | 16                             | 12 с. п.       |
| 2  | " . . . . .                          | . . . . .       | B . . . . .            | М. Озолинь . . . . .   | 16                             | 12 " "         |
| 3  | " . . . . .                          | . . . . .       | C . . . . .            | Г. Музыкантъ . . . . . | 16                             | 12 " "         |
| 4  | " . . . . .                          | . . . . .       | D . . . . .            | Г. Силлинь . . . . .   | 16                             | 12 " "         |
| 5  | " . . . . .                          | . . . . .       | E . . . . .            | Г. Шеффель . . . . .   | 16                             | 12 " "         |
| 6  | " . . . . .                          | . . . . .       | E . . . . . в.         | Г. Спанкъ . . . . .    | 13                             | 6 " "          |
| 7  | " . . . . .                          | . . . . .       | G . . . . . в.         | Г. Кливе . . . . .     | 13                             | 6 " "          |
| 8  | " . . . . .                          | . . . . .       | H . . . . . в.         | вакантн. . . . .       | 13                             | 6 " "          |
| 9  | " . . . . .                          | . . . . .       | I . . . . . в.         | вакантн. . . . .       | 17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 6 " "          |
| 10 | " . . . . .                          | . . . . .       | K . . . . . в.         | Г. Струппъ . . . . .   | 35                             | —              |
| 11 | " . . . . .                          | . . . . .       | L . . . . . в.         | Г. Краузе . . . . .    | 35                             | —              |
| 12 | Виржевой Комитетъ . . . . .          | 5               | Геркулесь . . . . . в. | О. Гармсенъ . . . . .  | 100                            | 56 " "         |
| 13 | " . . . . .                          | 21              | Симсопъ . . . . .      | Г. Плавнѣкъ . . . . .  | 120                            | 109 " "        |
| 14 | " . . . . .                          | 4               | Кометъ . . . . . в.    | Смилга . . . . .       | 12                             | 8 " "          |
| 15 | " . . . . .                          | 58              | Плапетъ . . . . . в.   | Вигуль . . . . .       | 25                             | 14 " "         |
| 16 | " . . . . .                          | 62              | Герпмаркъ . . . . . в. | Г. Кохъ . . . . .      | 60                             | 30 " "         |
| 17 | " . . . . .                          | . . . . .       | Цапдеръ . . . . . в.   | Эрръ . . . . .         | 60                             | 30 " "         |
| 18 | " . . . . .                          | . . . . .       | Рудольфъ Керковиусъ в. | Г. Миллеръ . . . . .   | 60                             | 30 " "         |
| 19 | А. Штраухъ и М. Круминга насл.       | 12              | Даленъ . . . . .       | О. Штраухъ . . . . .   | 30                             | 50 " "         |

ж.

| №  | Корреспонденты.                      | Нумеръ патента. | Названіе суда.          | Имена шкиперовъ.     | Номин. лош. сила. | Регистр. тона. |
|----|--------------------------------------|-----------------|-------------------------|----------------------|-------------------|----------------|
| 20 | А.Штраухъ и М.Круминга насл.         |                 | Мартинъ . . . . . в.    | Яисонъ . . . . .     | 3                 | 4 с. п.        |
| 21 | А. Штраухъ . . . . .                 | 2               | Александръ . . . . . в. | Розенфельдъ . . .    | 12                | 10 „           |
| 22 | „ . . . . .                          | 3               | Мобиль . . . . . в.     | вакантн. . . . .     | 15                | 6 „            |
| 23 | „ . . . . .                          |                 | Иванъ . . . . . т.      | Ф. Звирбулъ . . . .  | 10                | —              |
| 24 | Р. Зебергъ . . . . .                 | 16              | Уніонъ . . . . . в.     | Г. Вимбе . . . . .   | 15                | 12 „           |
| 25 | М. Круминга насл. . . . .            | 30              | Нептунъ . . . . . в.    | І. Берзинъ . . . . . | 35                | 42 „           |
| 26 | В. Клейнбергъ . . . . .              | 28              | Мэри . . . . .          | вакантн. . . . .     | 36                | 34 „           |
| 27 | К. А. Линде . . . . .                | 20              | Пилотъ . . . . . в.     | К. А. Линде . . . .  | 30                | 28 „           |
| 28 | Гельмсингъ и Гриммъ . . . .          | 11              | Москито . . . . . в.    | ?                    | 45                | 12 „           |
| 29 | Джонъ Скуе . . . . .                 | 9               | Адлеръ . . . . .        | вакантн. . . . .     | 21                | 82 „           |
| 30 | „ . . . . .                          |                 | Кондоръ . . . . . в.    | Рэно . . . . .       | 75                | —              |
| 31 | Джонъ Зебергъ . . . . .              |                 | Якобъ . . . . . в.      | Озолъ . . . . .      | 30                | 12 „           |
| 32 | „ . . . . .                          |                 | Цезаръ . . . . . в.     | ?                    | 25                | —              |
| 33 | Джонъ Скуе и В. Домбровскій . . . .  |                 | Катарина . . . . . в.   | Пруссе . . . . .     | 12                | 10 „           |
| 34 | Г. В. Шперлинга насл. . . . .        | 33              | Золидъ . . . . . в.     | Крастинъ . . . . .   | 45                | 38 „           |
| 35 | „ . . . . .                          | 35              | Двина . . . . . в.      | П. Берзингъ . . . .  | 40                | 40 „           |
| 36 | Цехъ якорщиковъ . . . . .            | 8               | Аа . . . . . в.         | Прейсъ . . . . .     | 12                | 10 „           |
| 37 | А.Штраухъ и М.Круминга насл. . . . . |                 | Вилгельмъ . . . . . в.  | Алкене . . . . .     | 3                 | 8 „            |
| 38 | „ . . . . .                          |                 | Биненгофъ . . . . . в.  | І. Луцземъ . . . . . | 12                | 10 „           |
| 39 | Роб. Лодеръ . . . . .                |                 | Уна . . . . . в.        | Грикманъ . . . . .   | 25                | 10 „           |
| 40 | „ . . . . .                          |                 | Юнге . . . . . в.       | Унгеръ . . . . .     | 6                 | 8 „            |

| №  | Корреспонденты.              | Нумеръ патента. | Название суда.         | Имена шкиперовъ.     | Номин. лѣш. сила. | Регистр. тона |
|----|------------------------------|-----------------|------------------------|----------------------|-------------------|---------------|
| 41 | Рейнбергъ . . . . .          | 36              | Рига . . . . . в.      | Аугустовскій . . .   | 25                | 19 с. п.      |
| 42 | А. Домбровскій . . . . .     | 7               | Парать . . . . . в.    | Менць . . . . .      | 18                | 10 "          |
| 43 | Братя Сель . . . . .         | 25              | Омнибусъ . . . . .     | ?                    | 25                | 30 "          |
| 44 | " . . . . .                  | 52              | Митава . . . . . в.    | В. Сель . . . . .    | 25                | 40 "          |
| 45 | " . . . . .                  | 53              | Пауль . . . . . в.     | Э. Килпъ . . . . .   | 12                | 18 "          |
| 46 | Николай Гаармапъ . . . . .   | 19              | Активъ . . . . . в.    | ваканти. . . . .     | 10                | 6 "           |
| 47 | " . . . . .                  | 23              | Риваль . . . . . в.    | ?                    | 15                | 7 "           |
| 48 | Г. В. Шуманъ . . . . .       | 39              | Впкинъ . . . . . в.    | Удеръ . . . . .      | 20                | 10 "          |
| 49 | Анановъ . . . . .            | 40              | Москва . . . . . в.    | В. Брѣде . . . . .   | 15                | 8 "           |
| 50 | А. Алслобенъ . . . . .       |                 | Ирма . . . . . в.      | Хр. Чупчинъ . . . .  | 10                | —             |
| 51 | Л. Лугге . . . . .           | 41              | Нева . . . . . в.      | Л. Лугге . . . . .   | 30                | 24 "          |
| 52 | А. Г. Бутовицъ . . . . .     |                 | Краке . . . . . в.     | П. Адамсонъ . . . .  | 25                | 12 "          |
| 53 | Братя Френкель . . . . .     | 44              | Флора . . . . . в.     | Рудольфъ . . . . .   | 14                | 6 "           |
| 54 | А. Эрихъ . . . . .           | 45              | Баку . . . . . в.      | Апсе . . . . .       | 12                | 7 "           |
| 55 | Хр. Бергъ . . . . .          | 46              | Владимиръ . . . . . в. | Бергъ . . . . .      | 12                | 6 "           |
| 56 | А. Баллодъ . . . . .         |                 | Нора . . . . . в.      | ваканти. . . . .     | —                 | 11 "          |
| 57 | П. Боригольдтъ и Ко. . . . . |                 | Вѣра . . . . . в.      | А. Кимеде . . . . .  | 6                 | 5 "           |
| 58 | Эманъ . . . . .              | 47              | Браво . . . . . в.     | Сакке . . . . .      | 10                | 4 "           |
| 59 | " . . . . .                  | 56              | Луна . . . . . в.      | Спалвайнъ . . . . .  | 20                | 10 "          |
| 60 | " . . . . .                  |                 | Двиша . . . . . в.     | К. Балдоганецъ . . . | 7                 | 5 "           |
| 61 | Р. Шмицъ . . . . .           |                 | Лидя . . . . . в.      | Мейзингъ . . . . .   | 2                 | 4 "           |

ж.

| №  | Корреспонденты.            | Нумеръ патента. | Названіе суда.             | Имена шкиперовъ.        | Номин. лош. сила. | Регистр. тона                       |
|----|----------------------------|-----------------|----------------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------------------|
| 62 | А. Штраутманъ . . . . .    | 48              | Прима . . . . . в.         | Нейбургъ . . . . .      | 9                 | 4 с. п.                             |
| 63 | Д. Новиковъ . . . . .      | 49              | Блицъ . . . . . в.         | Г. Озолингъ . . . . .   | 10                | 5 "                                 |
| 64 | " . . . . .                | 51              | Меркурій . . . . . в.      | Петерсонъ . . . . .     | 18                | 10 "                                |
| 65 | С. I. Гиндинъ . . . . .    |                 | Гигантъ . . . . .          | Андерсонъ . . . . .     | 60                | 50 "                                |
| 66 | " . . . . .                |                 | Герой . . . . .            | вакантн. . . . .        | 21                | 39 "                                |
| 67 | " . . . . .                |                 | Силачъ . . . . .           | П. Ланъ . . . . .       | 35                | 33 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> н.п. |
| 68 | " . . . . .                |                 | Борецъ . . . . .           | вакантн. . . . .        | 35                | 31 с. п.                            |
| 69 | " . . . . .                |                 | Друя . . . . .             | " . . . . .             | 16                | —                                   |
| 70 | Д. Нестеровъ . . . . .     | 54              | Рязань . . . . . в.        | И. Грюнфельдъ . . . . . | 22                | 10 "                                |
| 71 | " . . . . .                | 69              | Работникъ . . . . . в.     | Земель . . . . .        | 18                | 8 "                                 |
| 72 | Инженеръ Виттигъ . . . . . | 70              | Цито . . . . . в.          | вакантн. . . . .        | 13                | 7 "                                 |
| 73 | Л. Рахмилевичъ . . . . .   |                 | Атлетъ . . . . .           | Бергъ . . . . .         | 60                | 50 "                                |
| 74 | " . . . . .                |                 | Надежда . . . . .          | вакантн. . . . .        | 24                | 48 "                                |
| 75 | Ө. Пихлау . . . . .        |                 | Бенкенсгольмъ . . . . . в. | А. Янсонъ . . . . .     | 25                | 13 "                                |
| 76 | А. Аугсбургъ . . . . .     |                 | Прима I . . . . . в.       | М. Сабассъ . . . . .    | 10                | 25 "                                |
| 77 | " . . . . .                |                 | Секунда II . . . . . в.    | И. Бейеръ . . . . .     | 10                | 25 "                                |
| 78 | " . . . . .                |                 | Кварта IV . . . . . в.     | И. Яунземъ . . . . .    | 3                 | 6 "                                 |
| 79 | " . . . . .                |                 | Квинта V . . . . . в.      | А. Крамицгъ . . . . .   | 3                 | 6 "                                 |
| 80 | " . . . . .                |                 | Секста VI . . . . . в.     | Э. Цандеръ . . . . .    | 10                | 25 "                                |
| 81 | " . . . . .                |                 | Септима VII . . . . . в.   | А. Юргенсонъ . . . . .  | 10                | 25 "                                |
| 82 | " . . . . .                | 22              | Прэцизе XI . . . . . в.    | И. Уиманъ . . . . .     | 12                | 18 "                                |

ж.

| №  | Корреспонденты.                       | Нумеръ патента. | Название суда.                             | Имена шкиперовъ.     | Номин. лощ. сила. | Регистр. тона. |
|----|---------------------------------------|-----------------|--------------------------------------------|----------------------|-------------------|----------------|
| 83 | А. Аугсбургъ . . . . .                | 34              | Курьеръ XII . . . . в.                     | Э. Бутте . . . . .   | 14                | 16 с. п.       |
| 84 | " . . . . .                           | 29              | Экспрессъ XIII . . . в.                    | А. Вигандтъ . . . .  | 15                | 28 "           |
| 85 | " . . . . .                           | 18              | Рига-Больдераа XIV в.                      | Г. Лугерь . . . . .  | 15                | 28 "           |
| 86 | " . . . . .                           | 57              | Штинтзе XV . . . . .                       | вакантн. . . . .     | 10                | 10 "           |
| 87 | " . . . . .                           |                 | Вольдемаръ Шперлингъ в.                    | ?                    | 30                | 35 н. п.       |
| 88 | " . . . . .                           |                 | Городской Голова Керговіусъ XVI . . . . в. | Г. Кампе . . . . .   | 30                | 35 с. п.       |
| 89 | " . . . . .                           |                 | Адольфъ Агте XVII в.                       | А. Крастинъ . . . .  | 62                | 40 "           |
| 90 | " . . . . .                           |                 | Зириусъ XVIII . . . в.                     | Бекманъ . . . . .    | 15                | 10 "           |
| 91 | А. Вигандтъ . . . . .                 |                 | Маркъ . . . . . в.                         | А. Вигандтъ . . . .  | 5                 | 5 п. п.        |
| 92 | Г. Домбровскій . . . . .              |                 | Элизабетъ . . . . . в.                     | А. Калнинъ . . . . . | 8                 | —              |
| 93 | К. Хр. Шмидтъ . . . . .               |                 | Подераа . . . . . в.                       | Кранихъ . . . . .    | 18                | —              |
| 94 | Г. Зильберъ . . . . .                 |                 | Мира . . . . . в.                          | Г. Зильберъ . . . .  | 18                | —              |
| 95 | " . . . . .                           | 43              | Рота . . . . . в.                          | ?                    | 12                | 7 с. п.        |
| 96 | " . . . . .                           |                 | Викторія . . . . . в.                      | вакантн. . . . .     | 18                | 10 "           |
| 97 | Лабковскій и Розенфельдъ . . . . .    |                 | Курландія . . . . . в.                     | ?                    | 25                | —              |
| 98 | Рижское Портовое Управленіе . . . . . |                 | Комаръ . . . . . в.                        | ?                    | 3                 | —              |

ж.

# Распредѣленіе

## должностей по Рижскому биржевому обществу

### за 1902 годъ.

#### I.

### Члены Рижскаго Биржевого Комитета

(по ихъ старшинству).

|                                        |   |            |
|----------------------------------------|---|------------|
| Г-нъ вице-консуль Н. Э. Фенгеръ        | } | до 1903 г. |
| „ старшина А. В. Мюндель               |   |            |
| „ К. Ф. Дрисгаузъ                      | } | до 1904 г. |
| „ консуль М. С. Любекъ                 |   |            |
| „ М. А. фонъ Гейманъ                   | } | до 1905 г. |
| „ Г. Г. Керганъ                        |   |            |
| „ генеральный консуль К. И. Гельмсингъ | } | до 1906 г. |
| „ старшина Р. К. Браунъ                |   |            |
| „ Джемсъ Зирингъ                       | } | до 1907 г. |
| „ Ю. И. Фогельзангъ                    |   |            |
| „ вице-консуль А. А. Ларсонъ           | } | до 1907 г. |
| „ К. Ф. Ланге                          |   |            |
| „ старшина М. К. Панневицъ             | } | до 1907 г. |
| „ В. Л. Керковиусъ                     |   |            |
| „ А. А. Менцендорфъ                    |   |            |

#### Замѣстители:

|                       |
|-----------------------|
| Г-нъ С. Реше          |
| „ В. Е. Ефтановичъ    |
| „ Вильг. Бейерманъ    |
| „ В. О. фонъ Зенгбушъ |
| „ А. Аугсбургъ        |

## II.

## Коммисіи биржевого общества.

## А. Постоянныя коммисіи.

1. Распорядительное присутствіе Биржевого Комитета:  
 предсѣдатель: г-пъ вице-консулъ Н. Э. Фенгеръ.  
 вице-предсѣдатель: „ М. А. фонъ-Гейманъ.  
 I биржевой старшина: „ консулъ М. С. Любекъ.  
 II „ „ „ генеральный консулъ К. И.  
 Гельмсингъ.  
 III „ „ „ вице-консулъ А. А. Ларсонъ.

## Замѣстители:

- г-нъ Ю. И. Фогельзапгъ.  
 „ К. Ф. Дрисгаузъ.
2. По завѣдыванію кассою биржевого общества и генеральною кассою:  
 г-нъ предсѣдатель Н. Э. Фенгеръ.  
 „ М. А. фонъ-Гейманъ.  
 „ консулъ М. С. Любекъ.
3. По завѣдыванію биржевымъ домомъ и для охраненія порядка на биржѣ:  
 г-нъ консулъ М. С. Любекъ.  
 „ генер. консулъ К. И. Гельмсингъ.  
 „ вице-консулъ А. А. Ларсонъ.
4. По завѣдыванію биржевымъ амбаромъ:  
 г-нъ вице-консулъ А. А. Ларсонъ.  
 „ старшина В. Френкель.  
 „ Г. Лерумъ.
5. По завѣдыванію портовыми сооруже́ніями, зимнею и мюль-грабенскою гаванями, землечерпательными работами и пароходами Биржевого Комитета:  
 г-нъ предсѣдатель Н. Фенгеръ.  
 „ старшина Р. Браунъ.  
 „ К. Дрисгаузъ.
6. По завѣдыванію плавучимъ докомъ:  
 г-нъ старшина А. Мюндель.  
 „ генеральн. консулъ К. Гельмсингъ.  
 „ старшина А. Аугсбургъ.
7. По завѣдыванію навигаціоннымъ училищемъ, пріютомъ моряковъ, учрежденіемъ Владиміръ-Марія, кассою больницы для моряковъ:  
 г-нъ старшина М. Папневицъ.  
 „ Джемсъ Зирингъ.  
 „ В. О. фонъ Зенгбушъ.

8. По завѣдыванію подъемными кранами:  
 г-нъ старшина М. Панивицъ.  
 „ „ К. Янзень.  
 „ К. Ланге.
9. По общимъ вопросамъ судоходства:  
 г-нъ предсѣд. Н. Фенгеръ.  
 „ К. Г. фонъ Зенгбушъ.  
 „ б. консулъ Е. Гриммъ.
10. По желѣзнодорожнымъ дѣламъ:  
 г-нъ К. Ланге.  
 „ М. фонъ Гейманъ.  
 „ альтерманъ Г. Штида.  
 „ вице-консулъ А. Ларсонъ.  
 „ Ю. Фогельзангъ.  
 „ К. Дрисгаузъ.  
 „ старшина А. Мюндель.  
 „ К. И. Розенбергъ.  
 „ Гуго Фокродтъ.  
 „ Эд. Краузе.
11. По дѣламъ торговли пенькою, масломъ и табакомъ:  
 г-нъ старшина Р. Бирихъ.  
 „ В. Меслинъ.
12. По дѣламъ льняной торговли:  
 г-нъ А. Зельмеръ, мл.  
 „ А. Шиманъ.  
 „ В. Меслинъ.
13. По дѣламъ хлѣбной и сѣмянной торговли:  
 г-нъ вице-консулъ А. Ларсонъ.  
 „ Г. Лерумъ.  
 „ К. Дрисгаузъ.  
 „ В. Штендеръ.  
 „ В. Бейерманъ.  
 „ Юл. Мюллеръ.
14. По дѣламъ торговли жмыхами:  
 г-нъ К. Дрисгаузъ.  
 „ б. консулъ Е. Гриммъ.  
 „ Л. Ф. Мейеръ.  
 „ С. П. Климовъ.

15. Арбитражная коммисія по торговлѣ жмыхами:  
 г-нъ К. Дрисгаузъ.  
 „ виць-консуль А. Ларсонъ.  
 „ Л. Ф. Мейеръ.
16. Арбитражная коммисія по торговлѣ хлѣбомъ и сѣменами:  
 г-нъ виць-консуль А. Ларсонъ, предсѣд.  
 „ Г. Лерумъ, виць-предсѣд.  
 „ К. Дрисгаузъ.  
 „ В. Штендеръ.  
 „ В. Бейерманъ.  
 „ Ю. Мюллеръ.  
 „ С. П. Климовъ.  
 „ А. Зельмеръ, мл.
17. По составленію свѣдѣній о цѣнахъ на хлѣбъ, о морскихъ фрахтахъ и о страховкѣ:  
 г-нъ виць-консуль А. Ларсонъ.  
 „ К. Дрисгаузъ.  
 „ В. Бейерманъ.  
 „ Г. Лерумъ.  
 „ К. Г. фонъ Зенгбушъ.  
 „ Ю. Мюллеръ.  
 „ А. Карэ.
18. По лѣсному торгу:  
 г-нъ старшина Р. Браунъ.  
 „ Г. Керганъ.  
 „ Дж. Зиррингъ.  
 „ Р. Лира.  
 „ К. П. А. Рейхенеккеръ.  
 „ С. Реше.  
 „ В. Э. фонъ Зенгбушъ.
19. Но торговлѣ сельдами:  
 г-нъ К. Гаммондъ.  
 „ Н. Х. Вѣндъ.
20. По привозной торговлѣ:  
 г-нъ старшина М. Панневиць.  
 „ К. Лапге.  
 „ Ал. Менцендорфъ.  
 „ К. И. Розенбергъ.  
 „ альтермапъ Г. Штида.  
 „ Викторъ Менцендорфъ.  
 „ Ф. Х. Биркау.  
 „ Юг. Гензель.  
 „ П. Э. Ферманъ.

21. По мѣстной фабричной промышленности и мануфактурному торгу:
- г-нъ Ю. Фогельзапгъ.
  - „ старшина Авг. Мюндель.
  - „ вице-консулъ П. Шварцъ.
  - „ М. фонъ-Гейманъ.
  - „ В. Керковиусъ.
  - „ В. Ефтановичъ.
  - „ инженеръ К. Лезеръ.
  - „ Д-ръ А. фонъ Бюнгнеръ.
  - „ В. Виръ.
  - „ Фр. Р. Лауренцъ.
  - „ инженеръ Г. Лензенъ.
  - „ директоръ Фалькенбергъ.
  - „ инженеръ Г. Керковиусъ.
  - „ инженеръ Максъ Рутенбергъ.
  - „ консулъ Р. Г. Мантель.
  - „ Ю. Ф. Павелъ Бемъ.
22. По дѣламъ Рижской биржевой артели:
- г-нъ К. Ланге.
  - „ вице-консулъ А. Ларсонъ.
  - „ К. Дрисгаузъ.
  - „ А. Зельмеръ, мл.
23. По таможеннымъ дѣламъ и отвѣтственной таможенной артели:
- г-нъ старшина М. Папневичъ.
  - „ К. Ланге.
  - „ старшина Карлъ Янзенъ.
  - „ К. Цельмичъ.
24. По дѣламъ торговой статистики, Вѣстника Рижской биржи и по телеграфной части:
- г-нъ К. Дрисгаузъ.
  - „ вице-консулъ А. Ларсонъ.
  - „ Ю. Фогельзапгъ.
  - „ Г. Керганъ.
25. Но торговымъ обычаямъ Рижской биржи:
- г-нъ председатель Н. Фенгеръ.
  - „ альтерманъ Г. Штида.
  - „ коммерціи сов. Р. Керковиусъ.
  - „ б. консулъ Е. Гриммъ.
  - „ вице-консулъ А. Ларсонъ.
  - „ К. Дрисгаузъ.
  - „ Р. Лира.
  - „ старшина Р. Браунъ.

26. По банковымъ, вексельнымъ и кредитнымъ дѣламъ:  
 г-нъ М. фонъ-Гейманъ.  
 „ П. Штарръ.  
 „ Павелъ А. Шварць.
27. По завѣдыванію завѣщаніемъ Леоп. Нейшеллера:  
 г-нъ Г. Керганъ.  
 „ М. фонъ-Гейманъ.  
 „ старшина Авг. Мюндель.
28. Правленіе пенсіонной кассы служащихъ по Биржевому Комитету и Биржевому Банку.  
*Представитель Биржевого Комитета:*  
 г-нъ консулъ М. Любекъ до 1905 г.  
*Представитель Биржевого Банка:*  
 г-нъ старшина Р. Браунъ до 1905 г.  
*Представители служащихъ по Биржевому Комитету:*  
 г-нъ М. фонъ-Рейбницъ } до 1905 г.  
 „ инженеръ А. Пабстъ }  
*Представители служащихъ по Биржевому Банку:*  
 г-нъ В. Репнеръ } до 1905 г.  
 „ К. Забловскій }

**Б. Делегаты купечества по учрежденіямъ, принадлежащимъ къ разнымъ вѣдомствамъ.**

29. Въ правленіи Рижскаго склада-элеватора:  
 г-нъ вице-консулъ А. Ларсонъ.  
 „ К. Дрисгаузъ.  
 „ Ю. Мюллеръ.
- Замѣстители:**
- г-нъ А. Зельмеръ мл.  
 „ В. Штендеръ.
30. Въ Совѣтъ Рижскаго Политехническаго Института:  
 г-нъ В. Керковіусъ.  
 „ С. Реше.
- Замѣстители:**
- г-нъ В. О. фонъ-Зенгбушъ.  
 „ Вильг. Бейерманъ.

31. Въ Особомъ по портовымъ дѣламъ Присутствіи:  
 г-нъ старшина М. Панневицъ.  
 „ старшина Р. Браунъ.
32. Въ Правленіяхъ цеха лоцмановъ, цеха моряковъ, а равно кассъ моряковъ и шкиперовъ:  
 г-нъ Г. Лерумъ, 1. ключъ.  
 „ К. Г. фонъ-Зенгбушъ, 2. ключъ.  
 „ консулъ П. Борнгольдтъ.
33. Въ обществѣ по улучшенію Лифляндскихъ водяныхъ путей:  
 г-нъ В. О. фонъ Зенгбушъ.
34. Въ Правленіи лифляндскаго округа общества спасенія на водахъ:  
 г-нъ старшина Авг. Мюндель.  
 „ Ал. Менцендорфъ.  
 „ В. Меслицъ.
35. Въ Особомъ по промысловому налогу Присутствіи (при Министерствѣ Финансовъ):  
 г-нъ Максъ фонъ Гейманъ }  
 замѣститель его „ старшина Р. Браунъ } до 1903 г.
36. Въ Общемъ по дѣламъ промысловаго налога присутствіи Лифляндской Казенной Палаты:  
 г-нъ консулъ Евгеній Шварцъ до 1905 г.  
 „ Вильгельмъ Керковиусъ „ 1903 „  
 замѣстители ихъ „ Робертъ Френкель „ 1905 „  
 „ В. О. фонъ Зенгбушъ „ 1903 „
37. Въ городскихъ участковыхъ по раскладочному сбору присутствіяхъ:  
 по I участку: г-нъ К. Дрисгаузъ.  
 „ Р. Лира.  
 замѣстители „ вице-консулъ А. Ларсонъ.  
 „ Карлъ Розенбергъ.
- по II участку: „ Карлъ Авг. Бекъ.  
 „ Юл. Бурхардъ.  
 замѣстители „ Арвидъ Зельмеръ.  
 „ Р. В. Бассе.

- по III участку: г-нъ Джемсъ Зиригъ.  
 „ Фридр. Эд. Лорхъ.  
 замѣстители „ Г. Ф. Фарбахъ, мл.  
 „ старшина В. Фрепкель.  
 по IV участку: „ Ю. Фогельзангъ.  
 „ Изидоръ Ланге.  
 замѣстители „ К. В. Гессе.  
 „ I. А. Л. Герскиндъ.

38. Въ правленіи общества кораблеподъемнаго дока и Больдерааскаго машино-строительнаго завода:

г-нъ старшина Авг. Мюндель.

### В. Особья учрежденія.

39. Правленіе общества центральныхъ товарныхъ складовъ:

- г-нъ предсѣдатель Н. Фенгеръ отъ Биржевого Комитета.  
 „ вице-консулъ Павелъ А. Шварцъ отъ Биржевого Банка.  
 „ К. Г. фонъ Зенгбушъ.  
 „ старшина В. Гартманъ.  
 „ К. Дрисгаузъ.

#### Замѣстители:

- г-нъ I. А. Л. Герскиндъ.  
 „ В. О. фонъ-Зенгбушъ.  
 „ Эмиль Цандеръ.

#### Ревизоры:

- г-нъ б. генер. консулъ К. А. Гельмсингъ.  
 „ вице-консулъ А. Ларсонъ.

40. Попечительный Совѣтъ Рижскаго Коммерческаго училища:

- предсѣдатель: г-нъ старшина Роб. Браунъ.  
 члены: „ М. фонъ-Гейманъ.  
 „ К. Дрисгаузъ.  
 „ Фр. Лорхъ.  
 „ В. Ефтановичъ.  
 „ Ф. Р. Лауренцъ.

#### Замѣстители:

- г-нъ Ю. Мюллеръ.  
 „ В. Реймерсъ.

## 41. Правленіе Рижскаго Биржевого Банка :

|                           |   |            |
|---------------------------|---|------------|
| г-нъ старшина Роб. Браунъ | } | до 1903 г. |
| ” ” Фр. Ролофъ            |   |            |
| ” вице-консулъ Н. фенгеръ | } | до 1904 г. |
| ” К. Дрисгаузъ            |   |            |
| ” консулъ М. Любекъ       |   |            |
| ” Павелъ А. Шварцъ        | } | до 1905 г. |
| ” старшина В. Г. Френкель |   |            |

**Замѣстители :**

|                          |
|--------------------------|
| г-нъ Алекс. Менцендорфъ. |
| ” старшина Вм. Фаепъ.    |
| ” В. Бейерманъ.          |
| ” С. Реше.               |
| ” Г. Керганъ.            |
| ” В. Ефтаповичъ.         |
| ” Фр. Лорхъ.             |

**Ревизоры :**

|                        |
|------------------------|
| г-нъ Г. Ф. Фарбахъ.    |
| ” Викторъ Менцендорфъ. |
| ” М. Дульцъ.           |

**Замѣститель ихъ :**

г-нъ Гуго Фокродтъ.

## 42. Администрація вспомогательной кассы биржевого общества :

предсѣдатель г-нъ вице-консулъ Н. Фенгеръ, 1 ключъ.

|               |                                 |   |   |   |            |
|---------------|---------------------------------|---|---|---|------------|
| члены :       | ” старшина Р. Бирихъ            | 2 | ” | } | до 1903 г. |
|               | ” консулъ М. Любекъ             | 3 | ” |   |            |
|               | ” б. генер. конс. К. Гельмсингъ |   |   |   |            |
|               | ” альтерманъ Г. Штида           |   |   |   |            |
|               | ” старшина К. Гартманъ          |   |   |   |            |
|               | ” Г. Керганъ                    |   |   |   |            |
| замѣстители : | ” К. Дрисгаузъ.                 |   |   |   |            |
|               | ” К. Ланге.                     |   |   |   |            |

ревизоры: г-пъ Ф. Эд. Лорхъ.  
 „ Павелъ Штарръ.  
 „ І. А. Л. Герскиндъ.  
 замѣстители ихъ „ Р. Лира.  
 „ Георгій Ф. Фарбахъ, мл.

## Г. Служащіе въ Биржевомъ Комитетѣ:

### а. Канцелярія.

Правитель дѣлъ Н. фонъ Крамеръ, Церковная ул. 32.  
 Секретарь М. фонъ Рейбпицъ, Мельничная ул. 135.  
 Бухгалтеръ Вильг. Тисъ, Мельничная ул. 59.  
 Кассиръ Ферд. Тидеманъ, Пакгаузная ул. 1.  
 Архивариусъ губ.-секр. Гог. Экманъ, Биржевой домъ, кв. 17.  
 Канцелярскій чиновникъ Эмиль Липдиковъ, Торепсбергъ,  
 Маріинско-Мельничная ул. 3.  
 Министеріаль Э. Станишевскій I, въ домѣ Биржевого Банка.  
 „ К. Блокъ, въ домѣ Биржевого Банка.  
 „ А. Станишевскій II, въ домѣ Биржевого Банка.

### б. Техническое бюро.

Портовой инженеръ А. Пабстъ, Елисаветинская ул. 43.  
 Помощники его: инж.-технологъ О. Флейшеръ, Антоинская ул. 6б.  
 инж.-механикъ Вальтеръ Циглеръ, Мель-  
 ничная ул. 66, кв. 27.  
 инж. Георгій фонъ Мальмъ, Елисаветинск. ул. 43.  
 Счетоводъ Ник. Грунбергъ, Мельничная ул. 3, кв. 15.

### в. Торгово-статистическій Отдѣлъ.

Секретарь Бруно фонъ Гернетъ, Церковная ул. 37, кв. 5.  
 Контрощицы: г-жа Антопія Германъ,  
 „ Ольга Цапъ,  
 „ Анна Пенгкау,  
 „ Марія Фроммъ,  
 „ Эрна Зеценъ.

### г. Желѣзно-дорожный Отдѣлъ.

Дѣлопроизводитель Юліусъ Фризендорфъ, Феллинск. ул. 3а, кв. 3.  
 Агенты: Эд. Паваръ, Гертрудинская ул. 66.  
 Эрпстъ Фигеферъ, Пекарная ул. 10.  
 Вильг. Клейнъ, Гагенсбергъ, Орѣховая ул. 11.  
 Министеріаль: Кл. Завицкій, Вольгундская ул. 19.

**д. Рижское Коммерческое Училище.**

Директоръ: дѣйств. статск. сов. Э. фонъ Фризендорфъ, Англикап-  
ская ул. 5.

**е. Навигаціонное Училище Рижскаго Биржевого Комитета.**

Завѣдывающій старшій учитель: колл.-ассесоръ В. А. Брунсъ, въ  
Морскомъ домѣ.

Младшій учитель: Гог. Гетцъ, въ Морскомъ домѣ.

Учитель хирургіи: Д-ръ мед. А. Цандеръ, напротивъ ст.  
Зассенгофъ.

Учитель русскаго языка: падв. сов. Н. Тройцкій, въ Коммерческой  
гостиницѣ.

Завѣдывающій и старшій учитель классовъ для кочегаровъ и маши-  
нистовъ инженеръ О. Колгазе, Суворовская ул. 14.

**ж. Нріють для моряковъ.**

Интендантъ: Наемщикъ судовой прислуги и ватершаутъ В. Мора,  
въ Морскомъ домѣ.

