



РИЖСКІЙ
Торговый Архивъ.

28-ой годъ изданія.

1901.

Выпускъ I.

Рига 1901.

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

Рижскій Торговый Архивъ.

28-ой годъ изданія.

1901.

Изданіе Рижскаго Биржевого Комитета подъ редакціею секретаря Комитета

М. фонъ Рейбницъ.

Дозволено цензурою. — Рига. 9-го ноября 1901.

Оглавление.

	Стр
I. Торговые и корабельные сборы.	
1. Взиманіе процентнаго сбора съ цѣнности привозныхъ и вывозныхъ товаровъ	1
а. Регулированіе тарифа сборовъ	1
б. Измѣненіе порядка взиманія и израсходованія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ	1
в. Номѣщеніе запаснаго капитала II (продолженнаго) $\frac{1}{6}\%$ сбора съ цѣнности привозныхъ и отпускныхъ товаровъ на приростъ процентами	7
г. Контора для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ	8
2. Торговые и промысловые налоги	11
II. Портовые и судоходныя дѣла.	
3. Портовые сооружения:	
а. Морскія дамбы	13
б. Работы по регулированію рѣки Двины:	
аа. Новыя сооруженія	13
аб. Ремонтныя работы	14
ав. Передача готовыхъ сооружений Городскому Управленію	14
в. Проектированныя въ 1901 г. портовые сооружения. Экспортная гавань у центральной товарной станціи	14
г. Проекты улучшенія устья Двины	18
д. Устройство Андреевскаго полуострова	18
е. Углубленіе „Сухой Двины“	19
ж. Углубленіе входа въ озеро Штинтъ	19
з. Расширеніе Ней-Мюльграбена	20
4. Землечерпательныя работы:	
а. Дѣятельность землечерпательныхъ машинъ въ 1900 г.	20
б. Землечерпательныя машины и пароходы Биржевого Комитета	28
5. Страхованіе служащихъ на пароходахъ и землечерпательницахъ Рижскаго Биржевого Комитета	31
6. Страхованіе пароходовъ и землечерпательницъ:	
а. Страхованіе пароходовъ и землечерпательницъ Биржевого Комитета отъ огня и взрывовъ паровыхъ котловъ	32
б. Страхованіе парохода „Геркулесъ“ отъ опасности на морѣ	44

	Стр.
7. Выгрузка балласта :	
а. Определеніе мѣстъ выгрузки балласта.....	33
б. Выгрузка балласта.....	34
8. Мѣропріятія противъ засоренія фарватера въ Мюльграбенѣ	34
9. Поднятіе затонувшихъ лодонъ.....	34
10. Зимняя гавань :	
а. Посѣщеніе гавани.....	35
б. Пож рная часть.....	35
в. Отношеніе Усть-Двинскаго Крѣпостнаго Управленія къ зимней гавани.....	38
11. Мюльграбенская гавань :	
Движеніе судовъ въ 1900 году.....	45
12. Больдераасная гавань :	
Движеніе судовъ въ 1900 году.....	45
13. Навигаціонное училище :	
а. Дѣятельность училища.....	45
б. Преподаваніе и учебныя силы.....	46
в. Отдѣленіе для машинистовъ и кочегаровъ.....	46
14. Вспомогательная касса для шкиперовъ.....	47
15. Вспомогательная касса для мореходцевъ.....	47
16. Пріютъ для моряковъ :	
а. Посѣщеніе пріюта.....	47
б. Учрежденіе Владиміръ-Марія.....	48
17. Лечение больныхъ моряковъ.....	48
18. Больдераасній или Усть-Двинсній карантинный лазаретъ.....	48
19. Плавучій донъ.....	52
20. Рижсній кораблеподъемный донъ.....	53
21. Больдераасній машинно-строительный заводъ.....	53
22. Номпасо-провѣрочная станція.....	54
23. Наблюденія метеорологичеснія и надъ уровнемъ воды по градштону :	
а. Метеорологическія станціи въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ.....	54
б. Станціи для опредѣленія по градштоку уровня воды въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ.....	54
в. Предвѣщанія бурь.....	55
г. Наблюденія съ помощью саменишущихъ градштоковъ въ Ригѣ и Больдераа.....	55
24. Наблюденія надъ ледоходомъ.....	56
25. Распредѣленіе мѣстъ нагрузки на городской набережной.....	57
26. Цехъ лоцмановъ.....	58
27. Маячное освѣщеніе морскаго побережья.....	58
28. Понтонный мостъ и устройство постояннаго моста черезъ рѣну Двину.....	58
29. Поощреніе Русснаго торговаго мореходства.....	61
а. Проектъ положенія о судоводителяхъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота.....	61
б. Положенія о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ.....	64
в. Мѣры для поощренія отечественнаго судостроенія.....	66

	Стр.
30. Устройство холодильника для сохраненія легко портящихся товаровъ и введеніе срочнаго пароходства	68
31. Березинская система и верхняя Двина:	
а. Ежегодный ремонтъ Березинской системы.....	75
III. Телеграфная часть.	
32. Рига-Больдерааснй телеграфъ	76
33. Телеграфное сообщеніе съ Домеснесомъ.....	77
34. Телеграфное отдѣленіе въ Биржѣ	82
IV. Почтовая часть.	
35. Льготы при пересылкѣ почтовыхъ панетовъ (collis postaux) ..	74
V. Желѣзнодорожная часть.	
36. Отдѣлъ Рижскаго Биржевого Комитета по желѣзнодорож- нымъ дѣламъ	87
37. Сѣзды по желѣзнодорожнымъ дѣламъ:	
А.....	89
Б. Совѣщанія для разсмотрѣнія хлѣбныхъ товаровъ.....	89
В. Общія тарифныя сѣзды	93
Г. Сѣзды представителей сѣверо-заморскаго международнаго сообщенія желѣзныхъ дорогъ	94
Д. Общія конвенціонныя сѣзды	94
Е. Сѣзды прямого Кавказо-Закаспійскаго сообщенія	95
38. Желѣзнодорожныя тарифы въ 1900 г.....	95
39. Тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.....	96
40. Пересмотръ хлѣбныхъ тарифовъ.....	97
41. Тарифъ желѣзныхъ дорогъ I и II группъ.....	101
42. Сѣверо-заморское международное сообщеніе:	
а. Ввозное сообщеніе	103
б. Вывозное сообщеніе	103
43. Нововведенныя и измѣненныя тарифы:	
а. Тарифъ на перевозку каменнаго угля, антрацита, кокса, торфа и брикетовъ.....	104
б. Тарифъ на перевозку нефти сырой и нефтяныхъ остатковъ, равно и на перевозку керосина и другихъ нефтяныхъ продуктовъ.....	104
44. Разныя распоряженія о перевозкѣ грузовъ по жел. дорогамъ	105
45. Развитіе желѣзнодорожной сѣти открытіемъ сообщенія на новыхъ дорогахъ и участкахъ, равно и строящимися и кон- цессионированными дорогами	108
46. Открытіе станцій	112
47. Закрытіе станцій	113
48. Переименованіе станцій	114
49. Открытіе хлѣбныхъ складовъ общаго пользованія.....	114
50. Представители Министерства Финансовъ въ совѣтахъ казен- ныхъ желѣзныхъ дорогъ	114
51. Риги-Орловская желѣзная дорога:	
а. Переустройство товарныхъ и пассажирскихъ станцій, въ особенности сооруженіе центральной товарной станціи	116
б. Сношенія съ Управленіемъ Риги-Орловской и Балтійской желѣз- ныхъ дорогъ по разнымъ дѣламъ	116
52. Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога.....	126

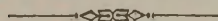
VI. Таможенная часть.	
53. Складочный сборъ за складенные въ таможенномъ районѣ товары	129
VII. Банковыя дѣла.	
54. Допущеніе дивидендныхъ бумагъ къ котировкѣ на бирнѣ	132
55. Заложимость дивидендныхъ бумагъ, не котируемыхъ на бирнѣ	133
56. Выдача ссудъ подъ залогъ негарантированныхъ дивидендныхъ бумагъ Рижскою Конторою Государственнаго Банка	133
57. Доставка баннамъ свѣдѣній о протестованныхъ векселяхъ .	134
58. Рижскій Биржевой Банкъ :	
а. Увеличеніе оборотнаго капитала Биржевого Банка	135
б. Открытіе въ Государственномъ Банкѣ кредита по текущему счету подъ обезпеченіе векселями	136
VIII. Дѣла, касающіяся амбаровъ и складовъ.	
59. Биржевой амбаръ	136
60. Центральные амбары для складки товаровъ	136
61. Рижскій товарный складъ (элеваторъ)	137
IX. Вывозная торговля.	
62. Лѣсная торговля :	
Сплавъ лѣса по Двинѣ	140
63. Торговля хлѣбомъ, сѣменемъ и жмыхами :	
а. Запрещеніе перевѣшиванія хлѣбныхъ грузовъ у красныхъ амбаровъ	143
б. Перерывы въ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ	149
64. Вывозъ молочныхъ продуктовъ	150
X. Привозная торговля.	
65. Пристань для выгрузки каменнаго угля	152
66. Подъемные краны :	
а. Устройство новыхъ крановъ	158
б. Подъемные краны на Андреевской дамбѣ и въ Мюльграбенѣ	160
XI. Фабричная часть.	
67. Волненіе среди рабочихъ	160
68. Подготовительныя работы по возобновленію торговыхъ договоровъ	162
69. Правила объ отчетности акціонерныхъ, паевыхъ и прочихъ предпріятій, обязанныхъ публичною отчетностью	163
70. Привлеченіе мѣстной промышленности къ поставкѣ предметовъ для городского водоснабженія	165
XII. Торговья должности.	
71. Пенсіи должностнымъ лицамъ и вознагражденіе за товары, безъ браковки вывезенные	165
72. Биржевые маклера	166
73. Рижская Биржевая артель	166
74. Балтійская рабочая артель	167
XIII. Торговое законодательство.	
75. Отмѣна коммерческихъ судовъ	169
76. Проектъ V-ой книги новаго русскаго гражданскаго права „объ обязательствахъ“	172
77. Обложеніе гербовымъ сборомъ торговой корреспонденціи	172
78. Преобразованіе Департамента Торговли и Мануфактуръ	172

VII

	Стр.
XIV. 79. Торговые обычаи Рижской биржи.....	173
XV. 80. Купеческое общество	174
XVI. Биржевые дѣла.	
81. Введеніе русскаго языка въ дѣлопроизводство Биржевого Комитета и Биржевого Банка	176
82. Пенсіонная масса служащихъ по Рижскимъ Биржевымъ Банку и Комитету.....	177
XVII. Учебная часть.	
83. Рижскій Политехническій Институтъ	179
84. Больдеразское народное училище	180
85. Ремесленное училище Рижскаго Ремесленнаго Общества.....	180
86. Частныя учебныя заведенія Германа и фонъ Эльцъ	181
87. Семиклассное Коммерческое училище Рижскаго Биржевого Комитета	183
а. По организаціи коммерческаго училища	183
б. Пріисканіе помѣщенія для училища.	189
XVIII. 88. Пожертвованія съ благотворительною цѣлью.....	201
XIX. Участіе въ выставкахъ.	
89. Парижская всемірная выставка 1900 года.....	202
XX. Торговая статистика, Биржевая газета, Промышленная Газета и Торговый архивъ.	
90. Торговая статистика	202
91. „Вѣстникъ Рижской Биржи“.....	204
92. Промышленная газета.....	204
93. Торговый архивъ	205
XXI. 94. Событія внутри Биржевого Комитета.....	205

Приложенія.

Наблюденіе директора Рижскаго коммерческаго училища дѣйст. ст. сов. Э. Фризендорфа надъ подставкою коммерческаго образованія въ Германіи.....	207
Члены Рижскаго Биржевого Общества въ Февралѣ 1901 г.....	219
Отчетъ Рижскаго Биржевого Комитета о доходахъ и расходахъ за 1900 г.....	225
Роспись доходовъ и расходовъ Рижскаго Биржевого Комитета на 1901 г.	241
Дополнительная роспись расходовъ Рижскаго Биржевого Комитета за 1900 г.....	249



Отчетъ

Рижскаго Биржеваго Комитета о дѣятельности его на поприщѣ торговли и судоходства за 1900 годъ.

I. Торговые и корабельные сборы.

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

а. Регулированіе тарифа сборовъ.

Такъ какъ ни со стороны Конторы для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, ни со стороны купечества не было сдѣлано предложеній объ измѣненіяхъ въ тарифѣ сборовъ, то послѣдній въ изданіи своемъ отъ 1894 г. (Торг. архивъ 1895 г., выпускъ II стр. 344 и сл.) вмѣстѣ съ измѣненными въ 1895, 1896 и 1898 г. г. отдѣльными статьями (касающимися сельско-хозяйственныхъ машинъ и орудій, дубоваго лѣса и экспортнаго масла) остается въ силѣ и на 1901 годъ.

б. Измѣненіе порядка взиманія и израсходованія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ.

Въ годовомъ отчетѣ за 1899 г. (Торговый архивъ 1900 г. стр. 19) уже сообщено было, что Министерствомъ Финансовъ (по Отдѣлу торговаго мореплаванія) 16-го сентября за № 2665 Рижскому Биржевому Комитету поручено было приступить, сообщая съ городскимъ управленіемъ къ разработкѣ новыхъ основаній для взиманія торговыхъ сборовъ въ г. Ригѣ, при чемъ руководящими началами должны были служить: упрощеніе существующихъ тарифовъ сборовъ путемъ установки ограниченнаго числа отдѣльныхъ категорій, равномерное обложеніе ввозныхъ и отпускныхъ товаровъ и вызванное тѣмъ относительное возвышеніе размѣра сбора съ ввозимыхъ товаровъ въ отношеніи 35:13 т. е. приблизительно на 65,000 руб.

Разработка новой таблицы тарифовъ сбора на вышензложенныхъ основаніяхъ была поручена Биржевымъ Комитетомъ конторѣ для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ. Последняя представила свой проектъ 21 января 1900 г. за № 511. Въ этомъ проектѣ всѣ товары привоза и вывоза были подраздѣлены, сообразно размѣру подлежащаго къ уплатѣ сбора (на основаніи $107/240^0/0$ съ цѣнности товара) на десять категорій, а именно: I категорія — $1/10$ коп. за пудъ, II категорія — $1/5$ коп. за пудъ, III категорія — $1/4$ коп. за пудъ, IV категорія — $1/2$ коп. за пудъ, V категорія — 1 коп. за пудъ, VI категорія — $1 1/2$ коп. за пудъ, VII категорія — 2 коп. за пудъ, VIII категорія — $2 1/2$ коп. за пудъ, IX категорія — 3 коп. за пудъ; X категорія заключаетъ въ себѣ такіе товары, которые облагаются сборомъ не по вѣсу, а поштучно, (какъ то: лошади, скотъ, экипажи, велосипеды) или по количеству ластовъ (какъ то: пароходы и парусныя суда). Для всѣхъ товаровъ, не обозначенныхъ въ тарифной таблицѣ, предусматривъ сборъ въ размѣрѣ $1/10$ коп. при цѣнности товара до 40 коп. съ пуда — $1/5$ коп. при цѣнности товара до 70 коп. съ пуда — $1/4$ коп. при цѣнности до 1 руб. — $1/2$ коп. при цѣнности до 2 руб. — 1 коп. при цѣнности до 4 руб. — $1 1/2$ коп. при цѣнности до 6 руб. — 2 коп. при цѣнности до 8 руб. — $2 1/2$ коп. при цѣнности до 10 руб. — 3 коп. при цѣнности до 15 руб и больш.

Означенный проектъ новой тарифной таблицы былъ принятъ Рижской Городской Управою и Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ, послѣ предварительнаго разсмотрѣнія его въ соединенномъ засѣданіи сихъ учреждений съ нѣкоторыми измѣненіями и затѣмъ представленъ 29-го января 1900 г. за № 109 Департаменту Торговли и Мануфактуръ съ нижеслѣдующимъ объясненіемъ:

„Въ общемъ Биржевой Комитетъ старался по возможности строже и точнѣе руководствоваться предначертанными департаментомъ принципами и, какъ доказываютъ приведенныя въ графахъ данныя, по возможности сблизать взимаемую ставку сборовъ съ нормальною ставкою въ $107/240^0/0$ съ цѣнности товаровъ. Равномѣрное обложеніе какъ привозныхъ, такъ и вывозныхъ товаровъ въ этомъ тарифѣ строго проведено. Не смотря на всѣ старанія по возможности ограничить число категорій, Биржевой Комитетъ все-таки долженъ былъ остановиться на десяти категоріяхъ и по его мнѣнію по крайней мѣрѣ пока еще не представляется возможнымъ, еще болѣе ограничить это число, такъ какъ переходъ съ прежней системы на новую оказался бы слишкомъ рѣзкимъ, а равно и не могъ бы не вызывать чрезмѣрные убытки въ Рижской торговлѣ и промышленности и даже совершенно отвлекать извѣстные товары отъ Рижской торговли. Хотя Биржевой Комитетъ не отрицаетъ возможности по опыту практическаго примѣненія сего тарифа въ теченіе нѣкоторыхъ лѣтъ принять въ соображеніе дальнѣйшее упрощеніе этой системы и сокращеніе числа категорій,

онъ все-таки можетъ лишь убѣдительно просить въ настоящее время не подвергнуть систему обложія Рижской торговли слишкомъ рѣзкому перевороту и сохранить дѣйствіе настоящаго проекта по крайней мѣрѣ еще на извѣстное число лѣтъ.

Принимая въ соображеніе, что содержащіяся въ прежнихъ тарифахъ, въ особенности по привозной торговлѣ, уклоненія процентной ставки сбора отъ цѣнности товаровъ происходили нѣкоторымъ образомъ вслѣдствіе такъ сказать компромисса подъ давленіемъ необходимости, чтобы имѣть возможность конкурировать съ другими Балтійскими портами, поставленными въ лучшія условія, Биржевой Комитетъ считаетъ себя выпужденнымъ объяснить, что настоящій проектъ, содержащій въ себѣ для многихъ привозныхъ товаровъ чрезвычайныя повышенія ставокъ сборовъ (относительно многихъ партійныхъ товаровъ напр. втрое, вчетверо, даже въ шестеро выше) выработанъ имъ только въ томъ предположеніи и съ тѣмъ условіемъ, чтобы тѣ-же ставки примѣняли и къ другимъ Прибалтійскимъ портамъ, а именно къ Ревелю, Балтійскому порту, Видавъ и Либавѣ.

Принимая далѣе въ соображеніе, что Рига и безъ того страдаетъ отъ конкуренціи германскихъ Остзейскихъ портовъ: Мемеля, Кенигсберга и Данцига, какъ по вывозу русскихъ товаровъ, такъ и по привозу заграничныхъ, и что повышеніе многихъ ставокъ существенно затрудняетъ успѣшную конкуренцію, Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ покорнѣе просить и на переходныхъ пунктахъ сухопутной границы Русской Имперіи, а равно и на Нѣманѣ, ввести такое-же обложіе товаровъ съ соотвѣтственными процентными ставками, какъ и въ Прибалтійскихъ портахъ, тѣмъ болѣе, что здѣсь товары, за исключеніемъ таможенныхъ пошлинъ и желѣзнодорожныхъ сборовъ, которые также взимаются въ Прибалтійскихъ портахъ, беспошлинно доставляются черезъ границу.“

Относительно дальнѣйшей судьбы этого проекта, какъ равно и общаго вопроса преобразованія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ Биржевымъ Комитетомъ какихъ либо официальныхъ сообщеній не получено.

Въ связи съ общимъ вопросомъ преобразованія сборовъ, находится вѣроятно нижеслѣдующій запросъ Лифляндской Контрольной Палаты отъ 1-го мая за № 3885.

„Контрольная Палата имѣетъ честь покорнѣе просить Биржевой Комитетъ не отказать въ сообщеніи, по возможности въ самомъ непродолжительномъ времени, слѣдующихъ свѣдѣній :

1) Изъ какихъ именно сборовъ или доходовъ образовался запасный капиталъ биржевого дома, коего къ 1 января 1899 г. числилось 188,370 руб. 8 коп.

2) На счетъ какихъ именно сборовъ или доходовъ устроена зимняя гавань и изъ какихъ сборовъ или доходовъ образовался за-

пасный ея капиталъ, составляющій къ 1 января 1899 г. 124,400 руб. 84 коп.

3) Какая именно сумма употреблена на уплату процентовъ и какая на погашеніе: а) изъ 40,950 р. (20,475 р. + 20,475 р.) уплаченныхъ въ 1889 и 1890 г. г. по займамъ на приобрѣтеніе землечерпательницъ и б) изъ 214,314 р. 89 к., уплаченныхъ по тѣмъ же займамъ въ 1891 г., а также сколько оставалось непогашеннаго долга по сѣмъ займамъ къ началу 1889 г.

4) Когда именно получены изъ кассы Биржевого общества: ссуда на работы по углубленію фарватера рѣки Двины въ 214,340 р. 20 к. и временная ссуда въ 40,000 руб., всего 254,340 руб. 20 коп. показанные въ активѣ баланса Биржевого общества на 31 Декабря 1889 г. (съ приложеніемъ отчетовъ за тѣ годы, когда ссуды эти выданы).

5) Заключается ли въ указанной въ п. 4 суммѣ и временная ссуда на расходы по углубленію фарватера рѣки Двины въ размѣрѣ 20,000 руб. уплаченная въ 1891, 1892 и 1893 г. г. вмѣстѣ съ полученною въ 1889 и 1890 г. г. ссудою въ размѣрѣ 97.950 руб., а если не заключается, то указать, когда именно таковая получена, съ приложеніемъ отчета за тотъ годъ, въ которомъ эти 20,000 руб. получены въ ссуду.

6) На счетъ какихъ именно сборовъ или доходовъ приобрѣтенъ пароходъ „Геримаркъ“, за который въ 1891, 1892 и 1893 г. г. уплачено 38,266 руб. 27 коп., (размѣры оборотнаго капитала пароходной кассы и займы въ кассѣ биржевого общества остались безъ измѣненія), а если онъ приобрѣтенъ на счетъ какого-либо особаго фонда, не показаннаго въ годовыхъ отчетахъ Комитета, то указать свѣдѣнія о движеніи суммъ по сему фонду съ 1 января 1889 по 1 января 1899 г. и объ остаткахъ его къ 1 января 1889 и 1899 г. г.

7) Изъ какихъ именно сборовъ или доходовъ имѣютъ быть погашены ссуды, показанныя по счету пароходной кассы, а именно: а) полученная въ 1897 г. изъ кассы биржевого общества ссуда въ размѣрѣ 13,075 руб. на покупку парохода „Планетъ“, б) полученная въ 1897 и 1898 г. г. изъ Биржевого Банка ссуда въ размѣрѣ 490,273 руб. 30 коп. на приобрѣтеніе пароходовъ „Цандеръ“ и „Р. Керковіусъ“, землечерпательницы „Мюльграбенъ“ и 22 шаландъ для землечерпательныхъ работъ и в) полученная въ прежнее, до 1889 г., время изъ кассы биржевого общества ссуда въ размѣрѣ 68,000 руб. на покупку разныхъ пароходовъ.

8) Изъ какихъ именно сборовъ или доходовъ имѣетъ быть погашенъ заемъ въ 150,000 руб., заключенный на сооруженіе плавучаго дока и приобрѣтеніе для него принадлежностей.“

На этотъ запросъ Рижскій Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 17 мая 1900 г. за № 559 :

„На запросъ отъ 1 мая с. г. за № 3885 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь сообщить слѣдующія свѣдѣнія:

ад 1) числившійся къ 1 января 1899 г. въ 188,370 руб. 8 коп. запасный капиталъ биржевого дома образовался исключительно изъ слѣдующихъ доходовъ дома:

а) изъ платы за право посѣщенія биржи въ размѣрѣ 10 рублей съ лица въ годъ;

б) изъ наемной платы отъ частныхъ конторъ и квартиръ;

в) изъ сбора съ пропзведенныхъ на биржѣ публичныхъ продажъ, и

г) изъ ежегодныхъ процентовъ съ этихъ доходовъ.

Означенный запасный капиталъ по этому составляетъ часть собственности Рижскаго биржеваго купечества.

ад 2) Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 15 января 1851 г. Рижскому Биржевому Комитету была безвозмедно уступлена расположенная у крѣпости Динаминдъ площадь въ 10,525 квадр. футовъ для устройства зимней гавани и сооруженія при ней верфей, магазиновъ, амбаровъ и пр. съ тѣмъ, чтобы работы эти исполнены были въ теченіи 3 лѣтъ. Для добытія надлежащихъ средствъ, по постановленію общаго собранія купечества отъ 5 іюля 1853, заключенъ былъ заемъ въ 60,000 рублей, который былъ погашенъ въ 1885 году.

Составившій 1 января 1899 г. 124,400 руб. 84 коп. запасный капиталъ зимней гавани образовался изъ доходовъ по сборамъ за пользованіе зимней гаванью, кораблями, лодками и лѣсными товарами, на основаніи таксы, утвержденной бывшими Генераль-Губернаторами Остзейскихъ губерній первоначально 15 декабря 1853 г. за № 5065 и затѣмъ 30 мая 1869 г. за № 1487, кромѣ того по оброчной платѣ за разныя сооруженія, служащія судоходству (кораблеподъемный докъ, машиностроительный заводъ) и за частные дома, наконецъ изъ годовыхъ процентовъ съ этихъ доходовъ.

Посему и этотъ капиталъ составляетъ собственность купечества.

ад 3, 4 и 5) На приобрѣтеніе землечерпательныхъ машинъ и. т. п. дноуглубительная касса (т. е. поступленія отъ ластового сбора) получила слѣдующія ссуды изъ средствъ купечества, а именно:

въ іюнь 1868 г.	60,000 руб.
„ мартъ 1880 г.	100,000 „
„ декабрь 1882 г.	50,000 „
„ декабрь 1883 г.	123,000 „
„ марта 1885 г.	40,000 „

итого . . : 373,000 руб.

По этимъ ссудамъ до 1890 г. уплачивались проценты въ 5 % годовыхъ и погашеніе въ 2½% годовыхъ. Къ 1 января 1889 г. непогашенный остатокъ этихъ ссудъ составлялъ 223,633 руб. 53 коп.;

къ 1 января 1891 г. остатокъ этотъ составлялъ 204,582 руб. 22 коп. Когда же Высочайше утвержденнымъ 5 февраля 1891 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта разрѣшено было Биржевому Комитету употреблять запасные капиталы сборовъ на устройство Рижскаго порта и поступленія такъ называемаго „продолженнаго $\frac{1}{6}$ ‰ сбора“ на погашеніе вышеупомянутыхъ ссудъ, а равно на покрытіе расходовъ по дноуглубительнымъ работамъ, насколько предназначенныя на это поступленія отъ ластоваго сбора окажутся недостаточными, то въ 1891 г. погашены были остатокъ вышеупомянутыхъ ссудъ въ 204,582 руб. 22 коп., а равно отпущенная изъ средствъ купечества въ 1886, 1887 г. г. ссуда на производство землечерпательныхъ работъ въ 40,000 руб. (30,000 + 10,000 руб.) и причитающіеся за 1891 г. проценты въ 11,066 руб., всего слѣдовательно 255,648 руб. 22 коп.

Кромѣ помянутыхъ ссудъ дноуглубительная касса получила еще слѣдующія временныя ссуды изъ средствъ купечества, а именно :

31 декабря 1888 г.	20,000 руб.
23 февраля 1889 г.	10,000 „
21 марта 1889 г.	10,000 „
31 декабря 1889 г.	15,475 „
18 Іюня 1890 г.	30,000 „
29 декабря 1890 г.	20,000 „
31 ноября 1890 г.	12,475 „

итого 117,950 руб.

Ссуды эти также, на основаніи Высочайше утвержденного 5 февраля 1891 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта возвращены были въ слѣдующіе сроки изъ дноуглубительной кассы (т. е. поступлений ластоваго сбора) усиленной переносомъ остатковъ отъ продолженнаго $\frac{1}{6}$ ‰ сбора :

28 декабря 1891 г.	57,950 руб. — коп.
31 „ 1892 „	43,257 „ 71 „
31 „ 1893 „	16,742 „ 29 „

всего 117,950 руб. — коп.

ад 6) Расходы по приобрѣтенію парохода „Гернмаркъ“, по постановленію общаго собранія биржеваго купечества отъ 12 апрѣля 1891 г. въ размѣрѣ 38266 руб. 17 коп. покрыты изъ средствъ купечества.

ад 7 а и в) Обозначеніе „пароходная касса“ составляетъ лишь подраздѣленіе собственнаго имущества купечества съ цѣлью имѣть контроль надъ употребленіемъ средствъ, отпускаемыхъ на приобрѣтеніе и эксплоатацію пароходовъ ; обозначеніе это слѣдовательно имѣетъ лишь значеніе внутренняго счетоводства Биржеваго Комитета.

Въ виду сего по показаннымъ какъ ссуды изъ кассы Биржеваго Общества пароходной кассѣ суммамъ на приобрѣтеніе парохода

„Планета“ 13,075 руб. и на приобретение пароходовъ „Симеонъ“ и „Комета“ 68,000 руб., итого 81,075 руб. не уплачивается ни процентовъ, ни погашенія изъ какихъ бы то ни было сборовъ.

ad 7 б) Показанная Контрольною Палатою какъ ссуда сумма 490,273 руб. 30 коп. отпущена Рижскимъ купечествомъ изъ его средствъ на приобретение пароходовъ „Цандеръ“ и „Руд. Керковиусъ“, землечерпательницы „Мюльграбенъ“ и 19 шаландъ*); пароходы „Цандеръ“ и „Руд. Керковиусъ“ съ покупною суммою 38,761 руб. 61 коп. и 34,001 руб. 60 коп.; итого 72,763 руб. 21 коп. немедленно перенесены были на пароходную кассу. Остальная затѣмъ сумма отпущена была съ тѣмъ, чтобы, коль скоро это допустятъ остатки отъ продолженнаго $\frac{1}{6}$ % сбора, Биржевой Комитетъ ходатайствовалъ надлежащимъ порядкомъ о разрѣшеніи погашать эту сумму изъ поступлений означеннаго сбора.

ad 8) На погашеніе ссуды Биржевого Банка въ 150,000 руб. на приобретение плавучаго дока съ принадлежностями предоставлена Г-омъ Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Министрами Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ, согласно предложенію Департамента Торговли и Мануфактуръ отъ 26 апрѣля 1895 г. за № 8629 половина ежегодныхъ остатковъ отъ I $\frac{1}{6}$ % сбора съ цѣнности товаровъ, проходящихъ черезъ Рижскій портъ. Кромѣ того, согласно предписанію, на погашеніе имѣютъ быть употребляемы могущіе оказаться остатки отъ эксплуатаціи дока. До 31 декабря 1899 г. погашено всего 60,000 руб., такъ что на 1900 г. числится еще остатокъ ссуды въ 90,000 руб. По этой ссудѣ процентовъ не начисляется.“

в. Помѣщеніе запаснаго капитала II продолженнаго $\frac{1}{6}$ % сбора съ цѣнности привозныхъ и отпускныхъ товаровъ, на приростъ процентами.

На ходатайство отъ 11 іюня 1899 г. за № 623 о разрѣшеніи помѣщенія остатковъ II продолженнаго $\frac{1}{6}$ % сбора на приростъ процентами (смот. торговый архивъ 1900 стр. 19 и послѣд.). Биржевому Комитету г. Лифляндскимъ Губернаторомъ, а равно отдѣломъ торговаго мореплаванія департамента торговли и мануфактуръ объявлено о послѣдовавшемъ 18 февраля 1900 г. Высочайшемъ утвержденіи поставленія Комитета Министровъ о дозволеніи Рижскому Биржевому Комитету употребить суммы резервнаго капитала образуемаго изъ остатковъ II $\frac{1}{6}$ % сбора съ цѣнности проходящихъ черезъ Рижскій портъ товаровъ на покупку государственныхъ или гарантированныхъ государствомъ бумагъ.

*) 3 шаланды приобретены лишь въ 1899 г. на основаніи постановленія общаго собранія отъ 27 ноября 1898 г. и посему не заключаются въ суммѣ 490,273 руб. 30 коп.

Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ пріобрѣлъ черезъ Рижскую Контору Государственнаго Банка на сумму 50,000 руб. цѣнные бумаги 4% государственной ренты, которыя на основаніи ст. 2 Высочайше утвержденнаго 5 февраля 1891 г. мѣнія Государственнаго Совѣта внесены депозитомъ въ Рижскую Контору Государственнаго Банка.

г. Контора для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ.

Между Управляющимъ Рижскою Таможнею, въ силу даннаго ему Начальникомъ С.-Петербургскаго Таможеннаго Округа полномочія, съ одной стороны, и Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ и Рижскою Городскою Управою съ другой стороны заключено 4 мая 1899 г. соглашеніе относительно оставленія конторы въ зданіи таможни (см. Торговый архивъ 1900 г. стр. 22 и послѣд.) 19 іюня 1900 г. за № 2535 Рижской Городской Управою переслано на заключеніе Биржевому Комитету отношеніе Управляющаго Рижскою Таможней отъ 11 мая 1900 г. за № 8242, въ которомъ послѣдній высказывалъ желаніе, чтобы для сохраненія дежурной комнаты для служащихъ въ канцеляріи и во избѣжаніе лишней ломки сдѣланы были нѣкоторыя измѣненія въ планѣ устройства конторы взиманія сборовъ, а именно: всѣ существующія перегородки въ прихожей и въ комнатѣ А. должны остаться; вмѣсто того должна быть поставлена перегородка обозначенная на планѣ буквами м.—н. и комната Б (декларационное бюро) раздѣлена на двѣ половины, изъ которыхъ одна имѣетъ быть передана для пользованія конторѣ по взиманію торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, взамѣлъ предполагавшейся по утвержденному плану обозначенной на планѣ буквами А. Б. придачи къ конторѣ части прихожей. Такое измѣненіе въ перемѣщеніи стѣнъ въ помѣщеніяхъ таможни было первоначально предложено представителями Городскаго Управленія, но онъ тогда не согласился на это, такъ какъ полагалъ, что можетъ обойтись безъ дежурной комнаты для чиновниковъ; теперь же когда сохраненіе дежурной комнаты оказалось совершенно необходимымъ, онъ пришелъ къ убѣжденію, что было бы цѣлесообразнѣе принять вышеописанный проектъ перемѣщеній стѣнъ; на его представленіе по этому поводу Начальнику С.-Петербургскаго Таможеннаго Округа имъ полученъ уже утвердительный отвѣтъ его Превосходительства отъ 16 апрѣля с. г. за № 4016. Въ виду этого онъ проситъ Рижское Городское Управленіе изъявить свое согласіе на перемѣщеніе стѣнъ, согласно прилагаемому плану.

Биржевой Комитетъ отвѣтилъ на это 3 іюня 1900 г. за № 724, что въ виду согласія Городской Управы и конторы для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ на предложенныя г. Управляющимъ Таможнею въ отношеніи отъ 11 мая с. г. за № 8242 измѣненія при

перестройкѣ таможи, онъ также не желаетъ дѣлать противъ нихъ возраженій. Нынѣ же до свѣдѣнія Биржевого Комитета дошло, что Управляющій Таможнею въ разговорѣ выразилъ свое рѣшеніе не приводить въ исполненіе заключающихся въ его отношеніи отъ 11 мая за № 8242 предложеній, а предоставить всю новую пристройку въ общее пользованіе конторы для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ. Этимъ, по мнѣнію Биржевого Комитета совершенно уничтожилось заключенное 4 мая 1899 г. и подписанное Управляющимъ Таможнею, въ силу даннаго ему полномочія, соглашеніе, не говоря уже о томъ, что контора черезъ то была бы переведена въ значительно менѣе удобное помѣщеніе. При подобныхъ обстоятельствахъ Биржевой Комитетъ долженъ настаивать на томъ, чтобы помянутое соглашеніе отъ 4 мая 1899 г. было соблюдено вполнѣ точно и чтобы предприняты были лишь такія пзмѣненія въ устройствѣ и распредѣленіи помѣщеній, которыя ни коимъ образомъ не измѣняли бы сущности и характера соглашения 4 мая 1899 и вполнѣ соответствовали бы желаніямъ и потребностямъ конторы.

Также и Городская Управа заявила, что не видитъ никакого повода удовлетворить названное предложеніе Управляющаго Таможнею и что вслѣдствіе этого ею предложено конторѣ по взиманію сборовъ передать таможи слѣдующія послѣдней, согласно названному соглашенію, комнаты.

6-го октября 1900 г. за № 4037 Городская Управа переслала Биржевому Комитету на заключеніе слѣдующее новое предложеніе управляющаго таможеню отъ 2-го октября за № 18175.

„Отношеніемъ своимъ отъ 12-го Ноября 1897 г. за № 4725 Рижское Городское Управленіе сообщило мнѣ, что въ видахъ предоставленія содержимой на средства Рижскаго Биржеваго Комитета и города Риги конторѣ для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, нынѣ находящейся въ зданіи Таможни, другого помѣщенія, между упомянутымъ Комитетомъ и Рижскою Городскою Управою состоялось соглашеніе, согласно которому предполагается пристройка къ зданію ввѣренной мнѣ Рижской Таможни въ двѣ комнаты, изъ коихъ одна предназначена для Конторы, а другая можетъ быть представлена въ распоряженіе Таможни, а затѣмъ то же Городское Управленіе при отношеніи отъ 29 мая 1899 г. за № 2300 препроводило соглашеніе, по коему оно совмѣстно съ Биржевымъ Комитетомъ обязано произвести пристройку, а Таможни обязана предоставить для Конторы по взиманію торговыхъ и корабельныхъ сборовъ помѣщеніе, обозначенное на планѣ подъ буквами А и А¹.

Въ настоящее время упоминаемая выше пристройка въ двѣ комнаты уже готова и можетъ быть занята, для пользованія, и одна изъ перегородокъ уже поставлена.

Въ виду сего я покорнѣйше прошу о сдачѣ означенныхъ работъ въ вѣдѣніе Таможни и допустить измѣненіе въ послѣдовавшемъ соглашеніи Городскаго Управленія съ Таможнею относительно размѣщенія комнатъ по плану за нашею общею подписью, а именно: помѣстить Контору по взиманію торговыхъ и корабельныхъ сборовъ во всю вновь пристроенную часть, не уничтожая перегородокъ и комнаты для дежурнаго кацелярскаго чиновника. Такое измѣненіе въ размѣщеніи помѣщений я считаю крайне необходимымъ:

1) потому что избѣгается излишняя ломка стѣпъ и уничтоженіе комнаты, которой пѣтъ возможности замѣнить другою, что при составленіи плана было совершенно упущено мною изъ вида, и на практикѣ удаленіе Управленія Корабельной Конторы въ болѣе отдаленное помѣщеніе оказалось крайне неудобнымъ; и

2) выигрывается время закончанія работъ и даетъ возможность Таможнѣ сосредоточить все свое управленіе въ общей связи всей дѣятельности Таможни, а въ помѣщеніе занимаемое нынѣ Конторою для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ я полагаю бы помѣстить Корабельную Контору или комнату для экспедиторовъ, а конторѣ по взиманію торговыхъ и корабельныхъ сборовъ предоставить вмѣсто одной комнаты съ прирѣзкой частей изъ другихъ комнатъ, указанныхъ на планѣ, — двѣ комнаты, совершенно отдѣльныя, имѣющія, въ случаѣ надобности, ходъ въ канцелярію Таможни, а другой, совершенно отдѣльный, со двора, въ случаѣ же неполученія согласія со стороны Городскаго Управленія, я вынужденъ буду помѣстить въ новую пристройку комнату для экспедиторовъ, что явится еще большимъ неудобствомъ для купечества.

Принимая во вниманіе всѣ вышеизложенныя обстоятельства и практическія удобства, выяснившіяся только при окончаніи работъ, — я покорнѣйше прошу допустить вышеописанное измѣненіе въ соглашеніи, вызванное крайней и неотложной необходимостью.“

Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 28 октября 1900 г. за № 1105, что по зрѣломъ обсужденіи предложеній управляющаго Рижскою таможнею, на основаніи заключенія своей делегации по таможеннымъ дѣламъ и конторы для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, онъ съ своей стороны пришелъ къ рѣшенію, чтобы вновь доказать свою готовность идти на встрѣчу желаніямъ управляющаго таможнею, согласиться на заключающіяся въ его отношеніи отъ 2 октября с. г. за № 18175 г. предложенія, а именно принять всю пристройку къ таможнѣ, состоящую изъ двухъ комнатъ, и передать ее названной конторѣ въ пользованіе. Къ этому однако должно было-бы быть прибавлено условіе, чтобы Городская Управа, съ отмѣною заключеннаго между управляющимъ таможнею, Городскою Управою и Биржевымъ Комитетомъ 4 мая 1899 г. соглашенія, — заключила бы нынѣ, съ непремѣннаго согласія и утвержденія таможеннаго департамента новый

договоръ, по которому пристройка къ таможи должна быть уступлена конторѣ для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ, на мѣсто занимаемой послѣдней комнаты, и право владѣнія на эту пристройку опредѣленно признано за городомъ и Биржевымъ Комитетомъ, которымъ должно принадлежать и завѣдываніе пристройкой.

22 декабря за № 5634 Рижская Городская Управа переслала Биржевому Комитету для подписи новый проектъ соглашенія съ управляющимъ Рижскою таможеню относительно предоставленія пристройки къ таможи купечеству и городу Ригѣ въ постоянное пользованіе подъ контору для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ. Биржевой Комитетъ сначала колебался согласиться на новый проектъ, т. к. права владѣнія и пользованія города и купечества на эту пристройку казались ему не достаточно подчеркнутыми. Послѣ нѣкоторыхъ переговоровъ Биржевой Комитетъ однако уступилъ и 2 февраля 1901 г. за № 108 вернулъ подписанный Распорядительнымъ Присутствіемъ проектъ Рижской Городской Управы.

Между тѣмъ, какъ видно изъ пересланнаго Биржевому Комитету 31 января за № 547 конторой для взиманія торговыхъ и корабельныхъ сборовъ протокола, послѣдняя по распоряженію управляющаго таможеней уже 19 января 1901 г. насильственно удалена изъ занимаемаго ею до сихъ поръ помѣщенія и все ея обзаведеніе переведено въ перестроенную часть.

2. Торговые и промысловые налоги.

Въ отчетномъ году дѣйствующій съ 1 января 1899 г. новый законъ о Государственномъ промысловомъ налогѣ не вызвалъ какихъ либо вопросовъ.

Подъ влияніемъ этого закона и въ видахъ удовлетворенія требованій болѣе правильнаго исчисленія чистой прибыли, Департаментъ торговли и мануфактуръ выработалъ проектъ правилъ для отчетности акціонерныхъ обществъ, и переслалъ таковой также и Рижскому Биржевому Комитету на заключеніе. Ближайшія подробности этого вопроса помѣщены ниже въ отдѣлѣ XI этого отчета озаглавлен. „Фабричная часть.“

21 марта 1900 г. состоялось первое засѣданіе вновь учрежденнаго Особаго Присутствія по Государственному промысловому налогу при Департаментѣ торговли и мануфактуръ, по слѣдующей программѣ:

По основному налогу:

1) Объ обложеніи ренсковыхъ погребовъ, содержимыхъ при колоніальныхъ, бакалейныхъ, гастрономическихъ и другихъ магазинахъ и лавкахъ (ст. 41 Положенія о государственномъ промысловомъ налогѣ и п. 4. § 19 инструкціи о примѣненіи Положенія).

2) Обь обложеніи предпріятій, занимающихся отдачей въ прокатъ разныхъ предметовъ (локомобили, роули и т. под.).

3) Обь обложеніи раздаточныхъ конторъ не какъ промышленныхъ предпріятій — по числу работающихъ на нихъ кустарей, а какъ предпріятій торговаго посредничества (п. 8, раз. 2. Росп. II, прил. къ ст. 3. Положенія о государственномъ промысловомъ налогѣ и п. 3, § 30 Инструкціи о примѣненіи Положенія).

4) Обь обложеніи лѣсопромышленныхъ предпріятій (по арендной-ли цѣнѣ, или по суммѣ скупки, или же по числу рабочихъ — п. п. 2 Росп. II, п. 22 ст. 6 Положенія о государственномъ промысловомъ налогѣ).

5) Обь обложеніи кирпичныхъ заводовъ и о выдачѣ имъ полу-годовыхъ промысловыхъ свидѣтельствъ въ первую половину года (примѣч. къ ст. 63 Положенія о государственномъ промысловомъ налогѣ).

6) Обь обложеніи почтовыхъ станцій, содержимыхъ по подряду (§ 30 Инструкціи о примѣн. Положенія о государств. промыслов. налогѣ).

По дополнительному налогу:

1) Обь опредѣленіи основныхъ капиталовъ иностранныхъ обществъ, не отдѣлившихъ капиталовъ для операций въ Россіи (ст. 96 Положенія).

2) О зачисленіи въ валовой доходъ суммъ, полученныхъ предпріятіями, обязанными публичною отчетностью, безвозвратно въ видѣ разнаго рода субсидій, пожертвованій и т. под. (ст. 101 Положенія и § 59 п. 13 Инструкціи).

3) Обь исключеніи изъ валового дохода расходовъ и отчисленій: а) на вознагражденіе центральной администраціи (ст. 101 п. I лит. а Полож.); б) на вознагражденіе рабочимъ и другимъ служащимъ (ст. 101 п. I лит. б Полож.); в) на ремонтъ имущества (ст. 101 п. 2 лит. б Полож.); г) на дѣла благотворительности (ст. 101 п. 3 лит. б Положенія).

4) О составленіи отчетовъ за время больше или меньше 12 мѣсяцевъ (ст. 103 Полож.).

5) О представленіи въ Казенную Палату и по публикованіи въ Вѣстникъ Финансовъ отчетовъ предпріятій, свободныхъ отъ платежа промысловаго налога (ст. 6 и 104 Полож.).

6) О привлеченіи долевыхъ товариществъ въ губерніяхъ царства Польскаго къ платежу дополнительнаго промысловаго налога — по системѣ отчетныхъ или неотчетныхъ предпріятій.

Вслѣдствіе слишкомъ поздняго полученія Биржевымъ Комитетомъ приглашенія, ни одинъ изъ представителей его не могъ участвовать въ засѣданіи.

II. Портовые и судоходныя дѣла.

3. Портовые сооружения.

а. Морскія дамбы.

Поврежденія, причиненныя Магнусгольмской морской дамбѣ сильной бурей 14 ноября 1899 г., отъ которой особенно пострадали мощные откосы низкой части дамбы, были исправлены. Трещины въ каменныхъ стѣнахъ уничтожены и блоки у маленькаго маяка соединены между собою каменной кладкой.

На западномъ молѣ оказались при началѣ свайной дамбы болѣе значительныя поврежденія, т. к. ограда была прорвана на протяженіи около 2 сажени и позади ея разрушенъ корпусъ дамбы. Поврежденія въ каменныхъ стѣнахъ и въ мощной верхней части дамбы были исправлены.

Наружный откосъ дамбы Ветцаке и верхняя часть дамбы должны были быть почти совершенно возобновлены. Образовавшійся позади сторожеваго дома проломъ въ Двину былъ загороженъ несчанымъ валомъ, обложенномъ съ обѣихъ сторонъ камнями.

Расходы по ремонту морскихъ дамбъ составили въ 1900 г. — 9484 руб. 88 коп.

б. Работы по регулированію р. Двины.

аа. Новыя сооруженія.

1) Управленіе работъ по устройству Рижскаго порта стало въ 1900 г. зажигать маленькіе портовые огни на нижней части Больдерааской свайной дамбы, на сѣверной сторонѣ отверстія въ дамбѣ STU. и на южномъ концѣ дамбы у верхней оконечности Штпчяго острова.

2) Казенная землечерпательница „Черновъ“ работала по распоряженію управленія портовыхъ работъ во многихъ мѣстахъ рѣки Двины. Она употреблялась для удаленія песчаныхъ наносовъ въ такъ назыв. Красной Двинѣ при отверстіи въ дамбѣ STU и углубила входъ въ Штинтское Озеро приблизительно до 8 футовъ, проложивъ каналъ по мельководью между Мюльграбеномъ и озеромъ Штинтъ.

3) Когда по стокъ покой воды въ апрѣлѣ 1900 г. произошло особенно сильное обмѣленіе на барѣ, казенная землечерпательница „А. фонъ Бѣтихеръ“ была, по просьбѣ Биржеваго Комитета помѣщена Управленіемъ портовыхъ работъ передъ устьемъ р. Двины. Въ теченіи всего рабочаго сезона землечерпательница дѣятельно поддерживала дноуглубительныя работы на барѣ и въ устьѣ р. Двины.

4) На расположенной между портовой и Фортъ-Кометской дамбами у южнаго конца Большерааской гавани, площади, поднятой въ послѣдніе года по распоряженію управленія портовыми работами, было выстроено осенью нѣсколько казенныхъ зданій. Отъ смежнаго, принадлежащаго плавучему доку участка, Биржевой Комитетъ уступилъ Управленію полосу шириной въ 20 сажень, въ виду того, что послѣднее имѣло право застроить принадлежащее ему мѣсто лишь до извѣстной границы.

бб. Ремонтныя работы.

Ремонтъ тѣхъ сооружений для регулированія р. Двины, которыя городъ не принялъ въ свое завѣдываніе, былъ произведенъ въ 1900 г. Управленіемъ по устройству Рижскаго порта.

Крупный ремонтъ пришлось городу произвести у дамбы СДЕ, т. к. на далекое протяженіе вдоль дамбы образовались углубленія; послѣднія были наполнены вычерпаной землей и затѣмъ покрыты фашинами.

вв. Передача готовыхъ сооруженийъ Городскому Управленію.

Въ 1900 г. городу не было передано въ завѣдываніе никакихъ сооруженийъ для регулированія р. Двины.

в. Проектированныя въ 1901 г. портовыя сооруженія. Экспортная гавань у центральной товарной станціи.

Отношеніемъ отъ 20 іюня за № 857 начальникъ работъ въ Рижскомъ портѣ обратился къ Биржевому Комитету съ вопросомъ, желаетъ-ли послѣдній взять на себя совокупность всѣхъ работъ по устройству экспортной гавани или же только производство извѣстной части ихъ.

Въ отвѣтъ своемъ отъ 29 іюля за № 805 Биржевой Комитетъ высказался за принятіе на себя всей работы.

За симъ начальникъ работъ по устройству порта просилъ Биржевой Комитетъ 12 августа за № 981 сообщить ему отвѣты на слѣдующіе три вопроса:

1) Изъ заявленій г. г. представителей Биржевого Комитета въ вышперечисленныхъ засѣданіяхъ, какъ это видно изъ журналовъ засѣданій, усматривается, что Биржевое Общество желало оказать осуществленію постройки желѣзно-дорожной гавани денежное содѣйствіе, а посему въ настоящее время Министерству путей сообщенія необходимо получить категорическій отвѣтъ о согласіи Биржевого Общества оказать денежное содѣйствіе, а равно и о размѣрѣ онаго.

2) Отношеніемъ отъ 24 іюля с. г. за № 805 Рижскій Биржевой Комитетъ заявляетъ готовность принять на себя работы по выполненію проекта постройки желѣзно-дорожной гавани, въ виду сего покорнѣйше прошу доставить мнѣ подробныя свѣдѣнія о тѣхъ земле-

черпательныхъ средствахъ, которыя Биржевой Комитетъ предполагаетъ употребить на выполнение землечерпательныхъ работъ, въ количествѣ 241,000 куб. саж. и на соотвѣтствующее количество насыпки для портовой территоріи, обращая, съ своей стороны, вниманіе Биржевого Комитета, что имѣющійся въ настоящее время землечерпательный караванъ не можетъ быть употребленъ для новыхъ работъ безъ ущерба главному корабельному фарватеру, т. е. прямому своему назначенію, а посему Министерству п. с. необходимо подробно знать тѣ средства, которыми Биржевой Комитетъ предполагаетъ производить работы, и ихъ качество для сужденія о возможности исполненія работъ въ предположенный срокъ.

3) Такъ какъ Инженеру Биржевого Комитета г. Флейшеру были сообщены мною всѣ смѣты и чертежи на вышеназванную постройку и выяснены всѣ детали, то просплъ-бы, по возможности придерживаясь означенныхъ смѣтъ, дать болѣе детальное свое заключеніе т. е. отдѣльно по работамъ выемки и насыпки, по постройкѣ набережной, по освѣщенію портовой территоріи, по заготовленію главныхъ приспособленій для работъ, а равно и по другимъ работамъ, указаннымъ въ смѣтахъ.

На первый вопросъ Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 16 августа за № 842, что имъ ни на помянутыхъ засѣданіяхъ, ни вообще въ состоявшихся сношеніяхъ и переговорахъ не было обѣщано прямого денежнаго участія въ расходахъ по сооруженію экспортной гавани у центральной товарной станціи, а напротивъ опредѣленно заявлено, что комитетъ готовъ, кромѣ землечерпательныхъ работъ, взять еще постройку одного портового мола на свои средства подъ условіемъ, чтобы часть сего мола предоставлена была Бирж. Комитету для сооруженія на немъ амбаровъ. Это предложеніе было тогда, безъ дальнѣйшаго обсужденія категорически отклонено предсѣдательствующимъ въ засѣданіи 9 сентября 1898 г. т. ч. предложеніе это въ настоящее время ни коимъ образомъ не обязательно для Биржевого Комитета.

По состоявшемся 18 августа Общемъ собраніи Рижскаго Биржевого Общества, Биржевой Комитетъ отвѣтилъ и на два остальныхъ вопроса Начальника работъ по устройству порта, въ нижеслѣдующемъ отношеніи отъ 29 августа, за № 874 :

„Ссылаясь на отношеніе свое отъ 16 августа с. г. за № 842 и въ дополненіе онаго Биржевой Комитетъ имѣетъ честь сообщить Вашему Превосходительству, что для исполненія землечерпательныхъ и насыпныхъ работъ по устройству Рижской экспортной гавани въ полномъ и безусловномъ распоряженіи Комитета будутъ находиться слѣдующіе аппараты:

1) Принадлежащая лично Биржевому Комитету землечерпательница „Мюльграбенъ“, производительностью въ 40,000 куб. саж. въ рабочей сезонъ, съ 10-ю шаландами емкостью по 16 куб. саж. каждая, а равно

надлежащее число буксирныхъ пароходовъ. Весь этотъ караванъ приобрѣтенъ въ 1898 г. изъ частныхъ средствъ купечества, именно въ видахъ предполагаемаго участія Биржевого Комитета въ работахъ по устройству экспортной гавани.

2) Рефулеръ той-же производительности, будучи въ состояніи въ теченіи одного рабочаго сезона отдать въ насыпь 40,000 куб. саж. Этотъ рефулеръ, заказанный въ началѣ с. г., имѣеть быть сданъ Биржевому Комитету въ Октябрѣ с. г.

3) Самоотвозная землечерпательная машина производительностью въ 40,000 куб. саж. въ рабочей сезонъ, снабженная землесосными и рефулерными аппаратами соотвѣтствующими производительности землечерпательнаго снаряда. Эта машина, заказываемая на-дняхъ, будетъ сдана въ распоряженіе Комитета къ открытію навигаціи будущаго года.

Что касается выраженнаго Вашимъ Превосходительствомъ опасенія, будто принимаемая Биржевымъ Комитетомъ на себя работы по устройству экспортной гавани могли бы наносить ущербъ работамъ по содержанію и улучшенію главнаго фарватера, то Биржевой Комитетъ имѣеть честь возразить, что онъ напротивъ того вполне увѣренъ, что онъ будетъ въ состояніи съ этими новыми снарядами въ случаѣ надобности даже значительно содѣйствовать къ углубленію фарватера.

Приступая за симъ къ окончательному обсужденію послѣдняго третьяго вопроса объ условіяхъ, на которыхъ Биржевой Комитетъ желаетъ принять на себя устройство Рижской экспортной гавани, то прежде всего согласно желанію Вашего Превосходительства по существующимъ смѣтамъ необходимо составить опись тѣмъ работамъ, которыя Биржевой Комитетъ считаетъ подлежащими къ исполненію на основаніи выработанныхъ подробныхъ смѣтъ.

Такія работы именно слѣдующія :

1) По смѣтѣ 76 устройство защитной дамбы въ 80 саж. длины — 135,787 руб. 16 коп.

2) По смѣтѣ 77 устройство желѣзнодорожной дамбы — 173,435 руб. 15 коп.

3) По смѣтѣ 78 устройство набережныхъ длиною въ 617 пог. саж. означаемыхъ въ глав. а, б и в работы по устройству самой набережной и оборудованіе оной исключая 2 крыльевъ въ концахъ и углѣ набережной, потомъ устройство откоса портовой территоріи и наконецъ мостовая и канализація, всего на 1,836,065 руб. 60 коп., 2% па инструменты 36,721 руб. 31 коп.

4) По смѣтѣ 79 землечерпательныя и земляпыя работы 1,397,108 руб. Всего 3,579,117 руб. 22 коп.

Эта опись заключаетъ въ себѣ работы, подробно объясненныя смѣтами и разцѣночными вѣдомостями. По желанію Управленія работъ Биржевой Комитетъ согласенъ принимать на себя также

исполненіе остальныхъ работъ, коль скоро по нимъ будутъ составлены смѣты и проекты.

Заготовленіе указанныхъ въ смѣтѣ № 78 лит. f рабочихъ приспособленій, весьма важныхъ для исполненія работъ, по мнѣнію Биржевого Комитета, слѣдовало бы предоставить Управленію работъ по устройству Рижскаго порта, чтобы этимъ путемъ обезпечивались заказъ и приобрѣтеніе приспособленій въ техническомъ отношеніи вполне отвѣчающихъ своему назначенію.

Въ виду того, что Биржевой Комитетъ какъ представитель мѣстныхъ торговыхъ интересовъ заинтересованъ въ скорѣйшемъ осуществленіи подлежащаго проекта и въ устраненіи почти бѣдственнаго положенія Рижской торговли, которая крайне нуждается въ болѣе скоромъ, дешевомъ и удобномъ способѣ перехода товаровъ съ желѣзнодорожнаго пути на морской путь, Биржевой Комитетъ, отъ имени Рижскаго Биржевого Общества имѣетъ честь просить Ваше Превосходительство доложить Г-ну Министру Путей Сообщенія о слѣдующемъ заключеніи Комитета:

„Въ случаѣ если Министерство Путей Сообщенія найдетъ возможнымъ предоставить Рижскому Биржевому Комитету исполненіе работъ по устройству экспортной гавани въ Ригѣ во всей совокупности подъ надзоромъ и руководствомъ г-на Начальника работъ, то Биржевой Комитетъ съ своей стороны изъявляетъ готовность чтобы способствовать исполненію проекта, кромѣ вышеупомянутаго землечерпательнаго каравана, если это по усмотрѣнію Г-на Министра Путей Сообщенія окажется нужнымъ, принять на себя исполненіе работъ съ значительною скидкой.

При этомъ предполагается, что означенныя въ смѣтѣ 78 лит. f и доставляемыя Управленіемъ работъ рабочія приспособленія по мѣрѣ надобности во время исполненія работъ будутъ предоставлены въ распоряженіе Биржевого Комитета.

Биржевой Комитетъ надѣется, что Ваше Превосходительство изъ этого предложенія благоволите усмотрѣть, что Комитетъ всѣми силами готовъ содѣйствовать дѣятельности Вашего Превосходительства въ пользу Рижскаго порта.“

Послѣ того, какъ Биржевой Комитетъ передалъ въ октябрѣ, черезъ своего Предсѣдателя, консула Фенгера, Министру Путей Сообщенія ходатайство о предоставленіи ему производства всѣхъ работъ по устройству экспортной гавани подъ руководствомъ и наблюденіемъ Начальника работъ въ портѣ, Министерствомъ предложено было ему 12 декабря принять участіе въ торгахъ на одну часть работъ и сдѣлать свое заявленіе до 19 декабря. Исполненныя по смѣтѣ въ 300,000 руб. работы состояли главнымъ образомъ изъ землечерпательныхъ и земляныхъ работъ. Слѣдовало вычерпать 50,000 кубич. сажень. земли и нанести ее затѣмъ на высоту 10 футовъ. Смотря

по отдаленности транспорта цѣны опредѣлены были въ 4 и 6 р. за кубич. сажень. Для укрѣпленія насыпи предусмотрены были работы на 73,000 руб.

Послѣ обстоятельнаго совѣщанія Биржевой Комитетъ рѣшилъ заявить очень низкую цѣну за производство землечерпательныхъ и насыпныхъ работъ въ доказательство готовности его приносить жертвы для устройства порта. Относительно остальныхъ работъ Биржевой Комитетъ вступилъ въ сношенія съ г. А. Руэцъ, результатъ конхъ было вступленіе г. Руэца въ качествѣ подрядчика Комитета.

19 Декабря консулъ Фенгеръ подалъ въ С.-Петербургѣ заявленіе послѣ того, какъ инженеромъ Флейшеръ просмотрѣны были лежавшіе въ Министерствѣ проекты. Предложеніе Биржевого Комитета, въ которомъ цѣны на землечерпательныя и насыпныя работы исчислены въ 2 руб. 75 коп. и 4 руб. 75 коп. за куб. саж. было принято, и при утвержденіи журнала Министромъ Путей Сообщенія сдѣлано распоряженіе обязать Биржевой Комитетъ произвести работы въ расширенномъ объемѣ по указаніямъ Министерства Путей Сообщенія до такихъ размѣровъ, чтобы общая, опредѣленная на основаніи контрактныхъ цѣнъ, стоимость работъ составила до 300,000 руб.

г. Проекты улучшенія устья Двины.

Въ 1900 г. Управленіемъ работъ по устройству порта производились измѣренія глубины на меляхъ передъ устьемъ Двины и подлѣ него.

д. Устройство Андреевскаго полуострова.

Для устройства Андреевскаго полуострова еще не выработано никакаго проекта, т. к. таковой находится въ зависимости отъ другихъ проектовъ.

3 мая 1899 г. за № 475 Биржевой Комитетъ сообщилъ Рижской Городской Управѣ, что со стороны купечества неоднократно раздавались жалобы на накапливающуюся на Андреевскомъ полуостровѣ грязь, которая поднимается вѣтромъ и причиняетъ большой вредъ выгружаемымъ тамъ товарамъ. Такъ какъ очистка всѣхъ общественныхъ городскихъ мѣстъ сдана подрядчику, то Биржевой Комитетъ просилъ побудить послѣдняго къ немедленной и основательной очисткѣ Андреевскаго полуострова.

Не получивъ на эту бумагу никакаго отвѣта, Биржевой Комитетъ возобновилъ свою просьбу 5 мая 1900 г. за № 500 въ слѣдующихъ выраженіяхъ:

„Отношеніемъ отъ 3 Мая 1899 за № 475 Рижскій Биржевой Комитетъ обратился къ Городской Управѣ съ просьбой велѣть вычистить улицу на Андреевскомъ полуостровѣ. Отвѣта на это отношеніе

Биржевымъ Комитетомъ не получено; улица осталась всю осень и зиму въ состояніи, неподдающемся описанію. Весной, когда грязь высохла, образовалась такая пыль, что пребываніе и работа между элеваторомъ и Андреевскимъ полуостровомъ въ вѣтряные дни становились почти невозможными. На неоднократно повторенныя словесныя просьбы улица была вычищена, но лишь частью и весьма поверхностно, и находится теперь, въ особенности вслѣдствіе усиленнаго отвоза угля, снова въ невѣроятномъ состояніи. Биржевой Комитетъ видитъ себя поэтому вынужденнымъ просить Городскую Управу:

1) починить поврежденную мостовую и какъ можно скорѣе расширить ее во всю ширину улицы до складовъ кирпича и заборовъ и лѣсныхъ складовъ, и

2) обязать подрядчика по очисткѣ улицъ разъ въ недѣлю очищать улицу, послѣ предварительной поливки ея, отъ выѣзда у семинаріи по крайней мѣрѣ за селдяной буянгъ и тотчасъ увозить грязь, пока она еще не высохла.

При существующихъ нынѣ условіяхъ страдаетъ торговля, и Биржевой Комитетъ видитъ себя вынужденнымъ, просить Городскую Управу сообщить ему, имѣетъ ли Управа возможность обязать къ тому подрядчика, взявшаго на себя очистку улицъ. Если нѣтъ, то Биржевому Комитету ничего не останется, какъ просить полицію произвести осмотръ улицы и велѣть очищать ее такъ часто, какъ это требуется на счетъ того, кого это касается.

Въ заключеніе Биржевой Комитетъ считаетъ нужнымъ указать еще на неудобства, происходящія для оживленнаго движенія черезъ узкій проѣздъ въ концѣ Елизаветинской улицы и просить Городскую Управу велѣть предпринять безъ дальнѣйшаго замедленія уже обѣщанное расширеніе проѣзда.

И на эту бумагу Биржевой Комитетъ не получилъ, до печатанія настоящаго годоваго отчета, никакого отвѣта, однако положеніе дѣла на Андреевскомъ полуостровѣ лѣтомъ 1900 г. значительно улучшилось.

е. Углубленіе „Сухой Двины“.

Новый путь въ „Сухой Двинѣ“ хорошо удержался при стокахъ весенняго половодья и не подалъ въ 1900 г. повода ни къ какому вопросу.

По отчету артели якорщиковъ въ 1900 г. по „Сухой Двинѣ“ спущено 7164 лѣсныхъ плота, между тѣмъ какъ 2435 плотовъ по-мѣщены были въ ней на болѣе продолжительную стоянку.

ж. Углубленіе входа въ озеро Штинтъ.

Согласно ходатайству Биржеваго Комитета обратившагося въ 1899 г. къ начальнику работъ по устройству Рижскаго порта съ

просьбой въ интересахъ развивающейся на берегахъ Штинтскаго озера промышленности, углубить помощью имѣющихся въ распоряженіи Управленія землечерпательныхъ средствъ входъ въ озеро — желаемая работа была произведена казенной землечерпательницей „Перновъ“.

3. Расширеніе Ней-Мюльграбена.

Въ 1899 г. Биржевой Комитетъ просилъ начальника работъ по устройству порта оказать содѣйствіе къ тому, чтобы въ Ней-Мюльграбенѣ мѣста отводимые подъ лѣсные огороды были сужены на-столько, чтобы можно было устроить болѣе широкой фарватеръ. Просьба эта была исполнена въ 1900 г. такъ что въ настоящее время можетъ быть приступлено при землечерпательныхъ работахъ къ расширенію фарватера, имѣющаго всего около 40 саженой ширины.

Въ истекшемъ году удалось довести глубину въ Ней-Мюльграбенѣ до 22 футовъ, что послужило главнымъ образомъ на пользу судамъ, выгружающимъ уголь.

4. Землечерпательныя работы.

а. Дѣятельность землечерпательныхъ машинъ въ 1900 году.

Таяніе большихъ снѣговыхъ массъ послѣ долгой зимы имѣло своимъ послѣдствіемъ весной 1900 г. необыкновенно сильное половодье, продолжавшееся до середины мая и взрывшее и приведшее въ движеніе песокъ въ руслѣ р. Двины. Вслѣдствіе этого въ портѣ произошли обычные песчаные наносы. Большимъ же бѣдствіемъ для судоходства были необыкновенно высокія и растянутыя песчаныя отмели, которыя образовались между концами молвъ и протянулись черезъ весь баръ. Устраненіе этихъ отмелей потребовало чрезвычайныхъ мѣръ.

Послѣ спаденія воды оказалось при производствѣ промѣровъ, что глубина фарватера вдоль города отъ желѣзнодорожнаго моста внизъ до элеватора уменьшилась, однако не больше, какъ въ предъидущіе года. Въ фарватерѣ же вдоль дамбъ АВ и СDE у Митавскаго форштадта, глубина составляла лишь 16—17 футовъ. Наибольшее обмелѣніе произошло при входѣ въ портъ позади дамбы АВ, гдѣ глубина уменьшилась до 12¹/₂ футовъ.

Длинный путь между Андреевскимъ полуостровомъ и Ринушомъ хорошо сохранился; глубина въ 22¹/₂ до 24 футовъ осталась безъ измѣненія. Также и въ старомъ и въ новомъ Мюльграбенѣ не было найдено обмелѣній. Ниже Ринуша въ руслѣ Двины образовались на

протяженіи одной версты песчанья отмели въ томъ мѣстѣ, гдѣ желобъ русла переходитъ отъ правого къ лѣвому берегу. Съ 24-хъ футовъ глубина воды уменьшилась на лѣвой сторонѣ фарватера до $16\frac{1}{2}$ футовъ, на правой до 21-го фута.

Тотчасъ при началѣ ледохода лоцманы нашли при сдѣланныхъ ими промѣрахъ у Больдерааской свайной дамбы мель, которая быстро двигалась внизъ по рѣкѣ и остановилась у оконечностей морскихъ моловъ. 6 апрѣля между молами имѣлась глубина лишь въ 16 футовъ, уменьшившаяся къ 13 апрѣля до 13 футовъ, причемъ глубина на барѣ также сильно уменьшилась. Такъ какъ быстрое теченіе въ рѣкѣ продолжалось, то пароходъ „Спмсонъ“ былъ снабженъ скребочнымъ аппаратомъ, который двигаясь взадъ и впередъ по неровнымъ мелямъ, уравнивалъ, какъ научилъ опытъ прежнихъ лѣтъ, глубину въ фарватерѣ. Произведенные 15 апрѣля промѣры показали, что самое мелкое мѣсто подвинулось въ море передъ верхушками моловъ, и что впереди послѣднихъ образовалась мель длиною въ 40 сажень и всего на глубинѣ 14 футовъ. Двѣ другія мели лежали при глубинѣ въ 14 и 15 футовъ приблизительно въ серединѣ занесаго пескомъ бара, который увеличился въ длину.

Такъ какъ мели при входѣ въ портъ закрыли доступъ къ нему большому числу глубоко сидящихъ судовъ, разсчитывавшихъ по открытіи навигаціи войти съ полнымъ грузомъ въ Двину, и въ виду того, что ведерныя землечерпательницы Виржевого Комитета при продолжавшемся сильномъ теченіи не могли быть употреблены въ дѣло, т. к. теченіе выполаскиваетъ неплотную землю изъ ведеръ и образуетъ позади землечерпательницъ новые песчаные наносы, то приходилось употребить другія средства для достиженія по возможности скорого углубленія фарватера. При существующихъ обстоятельствахъ подобное средство могли казаться представить землесосы. Виржевой Комитетъ обратился поэтому раньше всего къ начальнику надъ работами въ Рижскомъ портѣ 11 апрѣля за № 427 съ просьбой пустить въ дѣйствіе самоотвозный землесосъ „А. ф. Бетихеръ“ передъ устьемъ Двины, при чемъ онъ предлагалъ доставить могущія понадобится шаланды. Просьба эта была тотчасъ исполнена; къ сожалѣнію въ первый же день 16 апрѣля произошло поврежденіе цѣпаго ворота на землечерпательницѣ, такъ что послѣдняя могла лишь черезъ нѣсколько дней возобновить работу, которую она продолжала затѣмъ почти все лѣто. Первая проба съ землечерпательницей „А. ф. Бетихеръ“ подтвердила предположеніе, что землесосы даютъ возможность при сильномъ теченіи удалять большія массы песку изъ фарватера и что работа особенно тогда бываетъ успѣшна, когда отложенія состоятъ изъ неплотнаго крупно-зернистаго песку, какъ это было передъ оконечностями моловъ.

13 апрѣля Биржевой Комитетъ просилъ начальника надъ работами въ Виндавскомъ портѣ инженера Шистовскаго помочь Рижскому порту присылкой всасывающей землечерпательницы „Либава“. Такъ какъ котлы землечерпательницы были не совѣмъ въ порядкѣ, то просьба эта не могла быть тотчасъ исполнена. Въ то-же время Биржевой Комитетъ обратился къ строителю Либавской военной гавани полковнику Корсакевичу съ вопросомъ не можетъ-ли одна изъ работающихъ въ Либавѣ землечерпательницъ быть послана на короткое время въ Ригу, при чемъ онъ обязывался пользоваться землечерпательницей лишь въ теченіи 10 дней, застраховать ее отъ опасности на морѣ и нести всѣ расходы по ея содержанію въ продолженіе названнаго времени. Не смотря на то, что и начальникъ надъ работами въ Рижскомъ портѣ поддержалъ въ Петербургѣ ходатайство Биржевого Комитета передъ оберъ-инспекторомъ строительнаго отдѣленія, генераломъ Лудзинскимъ, 18 апрѣля получился тѣмъ не менѣе отказъ. Благодаря однако дальнѣйшимъ стараніямъ Биржевого Комитета въ Минпстерствахъ Финансовъ и Морскомъ все-таки достигнуто, что управляющимъ Морскимъ Министерствомъ было сдѣлано распоряженіе о представленіи Рижскому Биржевому Комитету на 10 дней землесоса изъ Либавы. Но тутъ явились неожиданныя новыя затрудненія. Посланный 21 апрѣля въ Либаву страховой полиціи общества „Саламандра“ былъ объявленъ недостаточнымъ и отъ Биржевого Комитета потребована подписка, что онъ принимаетъ на себя полную отвѣтственность за всякую порчу, могущую произойти въ землесосѣ и его машинахъ во время работы въ Рижскомъ портѣ.

Въ то время, какъ въ Либавѣ были поставлены такія тяжелыя условія, начальникъ работъ въ Рижскомъ портѣ увѣдомилъ Биржевой Комитетъ, что Управленіемъ шоссеиныхъ, водяныхъ и портовыхъ сооружеиій сдѣлано, въ виду его ходатайства, распоряженіе о посылкѣ всасывающей землечерпательницы „Либава“ изъ Виндавы въ Ригу, и что землечерпательница можетъ при благопріятной погодѣ выйти 23 апрѣля. При подобныхъ обстоятельствахъ Биржевой Комитетъ не счелъ возможнымъ принять предложенныя въ Либавѣ условія, тѣмъ болѣе, что и глубина воды при ослабѣвшемъ теченіи увеличилась съ 17 апрѣля на барѣ и между молами опять до 16 футовъ и 3 дюймовъ. Биржевымъ Комитетомъ отправлена была полковнику Корсакевичу 18 апрѣля за № 479 бумага слѣдующаго содержанія:

„Потверждая свою телеграмму отъ 26 апрѣля с. г., которою Биржевой Комитетъ къ крайнему сожалѣнію своему долженъ былъ отказаться отъ пользованія любезно предоставленнымъ ему землесосомъ, Рижскій Биржевой Комитетъ долгомъ своимъ считаетъ сообщить Вашему Высокородію еще о слѣдующихъ соображеніяхъ,

побудившихъ его къ помянутому отказу. Въ продолженіи зятянувшихся къ сожалѣнію переговоровъ и сношеній по предмету доставленія землесоса въ Ригу, Виндавскій землесосъ Министерства Путей Сообщенія, въ которомъ Комитету первоначально отказано было, прибылъ въ Ригу, а поврежденный при началѣ работъ землесосъ Управленія работъ по устройству Рижскаго порта настолько былъ исправленъ, что оба землесоса уже стали работать на барѣ съ отличнымъ успѣхомъ. Вслѣдствіе значительнаго уменьшенія теченія также одна изъ большихъ землечерпательныхъ машинъ Комитета была въ состояніи работать на барѣ. Наконецъ 26 апрѣля, т. е. въ тотъ день, когда Биржевой Комитетъ получилъ черезъ своего секретаря окончательныя условія Вашего Высокородія, поднялся столь сильный сѣверо-восточный вѣтеръ, который, какъ извѣстно по опыту, продолжается здѣсь довольно долго, что всѣ вообще работы на барѣ должны были быть пріостановлены; такимъ образомъ по всей вѣроятности, уже безъ того крайне ограниченный срокъ работы въ Ригѣ вѣренаго Вашему Высокородію землесоса, сокращался бы еще весьма значительно. При такихъ обстоятельствахъ Биржевой Комитетъ не могъ не прійти къ тому убѣжденію, что чрезвычайно широкая отвѣтственность, которую кромѣ застрахованія, Биржевой Комитетъ долженъ былъ принять на себя по затребованной отъ него подпискѣ за всякую порчу землесоса, ему вполнѣ неизвѣстнаго и имѣющаго работать не подъ его прямымъ наблюденіемъ и распоряженіемъ, не состоитъ въ соразмѣрности къ той пользѣ, которую онъ могъ бы ожидать отъ названнаго землесоса.

Рижскій Биржевой Комитетъ еще разъ позволяетъ себѣ выразить Вашему Высокородію свою живѣйшую и глубокую благодарность за оказанную ему предупредительность, которая къ сожалѣнію, вслѣдствіе сложившихся обстоятельствъ, на сей разъ не привела къ желанному цѣлямъ.“

24 апрѣля ослабѣвшее теченіе дозволило поставить на барѣ ведерную землечерпательницу „Мюльграбенъ“, которая работала тамъ на западной сторонѣ до 13 Іюня. 25 апрѣля къ землесосу „А. Ф. Бетихеръ“ присоединился прибывшій на-кануиѣ вечеромъ изъ Виндавы землесосъ „Либава“, который до 20 мая работалъ въ Рижскомъ портѣ за счетъ Биржевого Комитета. Отъ 5 мая до 27 іюня ведерная землечерпательница „Болдераа“ была также употребляема для дноуглубительныхъ работъ въ барѣ, такъ что тамъ одно время были заняты 4 большія землечерпательницы. Съ 15 іюня перестроенная самоотвозная землечерпательница „Двина“ могла быть пущена въ дѣло на барѣ. Благодаря работѣ этихъ землечерпательницъ, часто прерываемой дурной погодою, удалось мало по мало увеличить глубину воды. Съ 1 мая могли быть введены черезъ барѣ суда съ посадкой въ 18 футовъ, съ 14 іюня — въ 19¹/₂ фут. съ 8 іюля — приблизительно

въ 22 фута, съ конца сентября — въ 23 фута и при окончаніи землечерпательныхъ работъ въ концѣ октября — въ $23\frac{3}{4}$ фута.

Въ 1899 году только западная сторона была углублена на 24 фута; въ истекшемъ и восточная сторона доведена до той-же глубины; обмелѣнія же на западной сторонѣ могли быть удалены лишь на $\frac{3}{4}$ всей длины, такъ что на крайней оконечности осталась глубина въ 22 фута. Такъ какъ за счетъ казны вычерпано землечерпательницей „А. Ф. Бетихеръ“ приблизительно 15,000 куб. саж. земли, а за счетъ Биржевого Комитета 23,787 куб. саж., то въ этомъ году удалено всего около 38,787 куб. саж. земли изъ фарватера передъ оконечностями морскихъ моловъ.

Причиной большихъ песчаныхъ наносовъ передъ устьемъ Двины слѣдуетъ признать смываніе водою большихъ песчаныхъ мелей занимающихъ правую сторону рѣчнаго русла у острова Магнусгольма на протяженіи приблизительно 2-хъ верстъ. Около этихъ мелей глубокое русло рѣки въ послѣдніе годы сильно расширилось, при чемъ оторванные песчанья массы двигались внизъ по теченію. При сильномъ теченіи въ половодье прошлой весною песчанья массы пришли въ движеніе и на хребтѣ этихъ мелей, вслѣдствіе чего образовался песчаный валъ, который мало по малу спускался внизъ, пока онъ не остановился передъ устьемъ, гдѣ сила теченія въ морѣ уменьшается.

Чтобы по возможности уменьшить эти песчанья массы вблизи устья въ этомъ году была вычерпана нижняя оконечность мели между молами и лѣвая сторона мели вверхъ по рѣкѣ до батарей на Магнусгольмѣ полосую приблизительно въ 25 футовъ ширины, причемъ удалено было 12,251 куб. саж. земли.

Дальнѣйшее углубленіе Рижскаго порта могло быть произведено въ этомъ году только въ Мюльграбенѣ; землечерпательными работами въ верхней части Стараго Мюльграбена и въ нижней части Новаго Мюльграбена удалось довести глубину фарватера съ 20 до 22 футовъ.

Землечерпательныя работы начались 24 апрѣля и кончились 27 октября 1900 г. Работы отдѣльныхъ землечерпательницъ распределяются по времени и мѣсту слѣдующимъ образомъ:

Землечерпательница „Густавъ“ углубляла съ 16 мая по 30 іюня входъ въ гавань позади дамбы СDE и была затѣмъ до 18 іюля употребляема для удаленія обмелѣній образовавшихся между желѣзнодорожнымъ и понтоннымъ мостами: Съ 19 іюля по 6 октября она работала передъ большеркомъ Андреевскаго полуострова и затѣмъ до 19 октября въ фарватерѣ передъ дамбой АВ.

Землечерпательница „Двина“ вслѣдствіе перестройки ея весною могла лишь 15 іюня быть пущена въ дѣло на западной сторонѣ бара.

послѣ того, какъ ею были произведены нѣсколько разъ пробныя вычерпыванія земли. По окончаніи работы на западной сторонѣ, землечерпательница была переведена на восточную сторону, гдѣ она до 28 октября возстановила глубину въ 24 фута. Въ тѣ дни, когда вслѣдствіе бурной погоды или другихъ причинъ нельзя было работать въ морѣ, расширился до 5 іюля фарватеръ въ восточной сторонѣ выше подводнаго телеграфнаго каната. Съ 12 іюля по 26 октября землечерпательница углубляла входъ въ Больдерааскую гавань и полосу длиною въ 25 сажень между окопечностями моловъ.

Землечерпательница „Циклопъ“ углубляла съ 11 по 22 мая входъ въ гавань позади дамбы АВ, а съ 23 мая по 12 іюня фарватеръ передъ верхней частью Андреевскаго полуострова. Затѣмъ она продолжала работу на лѣвой сторонѣ фарватера передъ Андреевской дамбой и таможенной набережной до 22 іюля и передъ городской набережной вверхъ до понтоннаго моста по 11 августа. Начатая затѣмъ работа по углубленію фарватера передъ дамбой СDE продолжалась до 21 сентября. Подъ конецъ работъ до 24 октября было произведено углубленіе въ нижней части Новаго Мюльграбена.

Землечерпательница „Больдераа“ начала 27 апрѣля удалять песчаные наносы у т. н. „Нейграбена“, передъ устьемъ „Гапшаксъ-Грабена“, но 5 мая должна была быть взята оттуда чтобы помогать при углубленіи западной стороны бара, гдѣ она работала до 27 іюня. При неспокойной погодѣ землечерпательница продолжала свою работу на первомъ мѣстѣ. 28 іюня она начала углублять правую сторону фарватера передъ городомъ у верхней оконечности таможенной площади и окончила эту работу 31 іюля. Съ 1 августа по 17 сентября землечерпательница работала въ фарватерѣ передъ дамбой СDE, углубляла затѣмъ до 28 сентября входъ въ гавань позади дамбы АВ и до 12 октября верхнюю часть Стараго-Мюльграбена, послѣ чего она была переведена къ городу къ дамбѣ АВ, гдѣ она находилась въ дѣйствиіи до 27 октября.

Землечерпательница „Мюльграбенъ“ была пущена въ ходъ 24 апрѣля на западной сторонѣ бара. Тамъ работала она до 13 іюня. До 12 іюля и съ 25 іюля по 2 сентября она углубляла фарватеръ у т. наз. „Ней-грабена“. Въ промежутокъ времени между 13 и 24 іюля она начала расширеніе фарватера въ восточной части у нижняго конца Фортъ-Кометской дамбы, каковую работу она продолжала съ 4 сентября по 17 октября. При окончаніи работъ она подвинулась до расположенной на Магнусгольмѣ рѣчной батарей.

Производительность землечерпательницъ видна изъ слѣдующей таблицы :

Земле- черпательница	Находилась въ дѣйстви дней	Работала	Вычерпала куб. саж.	Средняя дневн. произ- водительн. въ куб. саж.	Наивысшая дневн. про- изводительн. въ куб. саж.
Густавъ	187	128 дчей или 1677 часовъ	11,872	92,7	128 1 день
Двина	134	100 дней или 692 часа	13,293	132,9	260 1 день
		изъ нихъ въ морѣ: 66 дней или 565 часовъ	9,409	142,5	
Циклопъ	198	133 дня или 2243 часа	32,257	242,5	437 1 день
Больдераа	184	134 дня или 1344 часа	25,456	189,9	352 2 дня
		изъ нихъ въ морѣ: 32 дня или 290 часовъ	7,024	219,5	
Мюльграбенъ	187	122 дня или 1283 часа	32,906	269,7	464 1 день
		изъ нихъ въ морѣ: 26 дней или 267 часовъ	5,456	209,8	
Всасывающая земле- черпательн. Либава	26	15 дней	1,898	126,5	182 2 дня
Всѣ 6 землечерп.	916	632 дня	117,682	1,054,2	

Вычерпано было 6-ью землечерпательницами:

На барѣ	землечерп. Двина	въ 66 дней	9,409 куб. саж.
тоже	" Мюльграбенъ	" 26 "	5,456 " "
тоже	" Больдераа	" 32 "	7,024 " "
тоже	" Либава	" 15 "	1,898 " "
Между молами	" Двина	" 3 "	200 " "
Возлѣ фортъ-комет- ской дамбы на восточной мели	" Мюльграбенъ	" 9 "	2,738 " "
При входѣ въ Боль- дерааскую гавань	" Двина	" 24 "	2,927 " "
Возлѣ Больдераа- ской свайной дам- бы на восточной мели	" Двина	" 7 "	757 " "

Возлѣ Большераа- ской свайной дам- бы на восточной мели	землечерп. Мюльграбенъ въ 35 дней	8,556 куб. саж.
Передъ устьемъ Гап- паксъ-грабена	„ Мюльграбенъ „ 52 „	16,156 „ „
тоже	„ Большераа „ 4 „	848 „ „
Бъ Альтъ-Мюльгра- бенъ	„ Большераа „ 12 „	1,328 „ „
Въ Ней-Мюльгра- бенъ	„ Циклопъ „ 26 „	2,846 „ „
Передъ Андреев- скимъ полуостро- вомъ	„ Густавъ „ 66 „	5,986 „ „
тоже	„ Циклопъ „ 15 „	3,990 „ „
Передъ Андреевской дамбой и тамо- женной площадью	„ Циклопъ „ 33 „	10,731 „ „
Передъ городской набережной	„ Циклопъ „ 17 „	4,758 „ „
тоже	„ Большераа „ 28 „	6,486 „ „
Между мостами у города	„ Густавъ „ 15 „	1,418 „ „
Во входѣ въ гавань за дамбою CDE	„ Густавъ „ 37 „	3,610 „ „
Вдоль дамбы CDE	„ Большераа „ 35 „	6,373 „ „
тоже	„ Циклопъ „ 32 „	7,320 „ „
Во входѣ въ гавань за дамбою AB	„ Циклопъ „ 10 „	2,612 „ „
тоже	„ Большераа „ 10 „	1,365 „ „
Вдоль дамбы AB	„ Густавъ „ 10 „	858 „ „
тоже	„ Большераа „ 13 „	2,032 „ „

Въ 632 дня 117,682 куб. саж.

Изъ этого количества 1,326 куб. саж. выгружено возлѣ форть-кометской дамбы и 4,654 куб. саж. позади дамбы Малый Илькенешъ. Строительной комиссiи переданы 1,419 куб. саж. для заполнения углубленiй у дамбъ CDE и FG. Для Портоваго Управленiя было свалено небольшое количество земли у портовой дамбы, которое было снова поднято землесосомъ и сплавлено дальше для повышенiя новаго мѣста застройки для судовъ Министерства Путей Сообщенiя. Отдѣль-нымъ лицамъ отдано кромѣ того приблизит. 2,550 куб. саж. земли въ качествѣ строительнаго гранта и балласта.

Землечерпательныя работы Биржевого Комитета стоили въ 1900 г. — 274,913 руб. 14 коп., каковая сумма составляется изъ слѣдующихъ статей:

Жалованья, поденная плата и разныя издержки . . .	руб.	56,420	62
Починки и перестройки	"	93,762	70
Матеріалы	"	5,212	87
Канаты	"	4,580	64
Цѣпи	"	6,791	11
Каменный уголь (включ. платы за наемъ складочныхъ мѣстъ)	"	21,173	80
Застрахованіе отъ огня	"	2,989	90
Порешу за вывозъ на тачкахъ вычерпанной земли	"	8,970	30
За буксировку:			
пароходу Меркурь	руб.	94	—
" Бенкенсгольмъ	"	1,660	—
" Комета	"	2,560	50
" Планета	"	6,035	50
" Цандеръ	"	14,463	—
" Гернмаркъ	"	13,080	50
" Руд. Керковіусъ	"	13,793	50
" Геркулесъ	"	13,669	--
" Симсонъ	"	11,233	—
		руб.	76,589 —
		руб.	276,490 94

За вычетомъ:

дохода за проданный грантъ	руб.	1,404	—
и денегъ за леченіе полученныхъ отъ общества Взаимнаго Страхованія отъ несчастныхъ случаевъ	"	173	80
		руб.	1,577 80
		<u>руб.</u>	<u>274,913 14</u>

б. Землечерпательныя машины и пароходы Биржевого Комитета.

1) Къ землечерпательному каравану принадлежать паровыя землечерпательницы: „Густавъ“, „Двина“, „Циклопъ“, „Больдераа“ и „Мюльграбенъ“.

2) Поставку новаго котла для землечерпательницы „Двина“ взять на себя машинный заводъ Рих. Поле. Котелъ былъ доставленъ весной къ сожалѣнію съ значительнымъ запазданіемъ и поднятъ на землечерпательницу помощью таможеннаго крана. Электрическія части были поставлены русскимъ электрическимъ обществомъ „Уніонъ“. Предполагавшіяся работы по переустройству землечерпательницы были

всѣ исполнены, за исключеніемъ постановки двухъ новыхъ паровыхъ машинъ и гребныхъ винтовъ, но затянулись до такой степени, что землечерпательница могла быть пущена въ дѣло лишь въ половинѣ іюня. Поставка двухъ новыхъ машинъ, въ 180 лошадиныхъ силъ каждая, поручена въ октябрѣ мѣс. машинному заводу Ланге и Сынъ за 19,900 руб. Машины должны быть къ 1 марту 1901 г. совершенно готовыми къ употребленію.

3) Въ виду наступившей необходимости снабдить землечерпательницу „Больдераа“ новой черпаконосной цѣпью, казалось цѣлеобразнымъ расширить нѣсколько при этомъ случаѣ разрѣзъ землечерпательницы и произвести нѣкоторые другія измѣненія въ корпусѣ судна. Этимъ получена была возможность нѣсколько увеличить ведра и усилить производительность землечерпательницы. Перестройку землечерпательницы взялся произвести зимой въ плавучемъ докѣ машиностроительный заводъ въ Больдераа.

4) Заключеннымъ 15 января 1900 г. контрактомъ верфи Конрадъ въ Гаарлемѣ поручена была поставка рефулера за 138,600 флориновъ, исключая таможенные и портовые сборы въ Ригѣ. Необходимый для аппарата трубопроводъ взялся поставить машиностроительный заводъ Рих. Поле. Сплавливающий аппаратъ прибылъ въ Рижскій портъ 2 октября и до 8 ноября подвергался испытаніямъ, которыя однако показали, что аппаратъ не въ состояніи передвигать условленное по контракту количество земли. Послѣ того, какъ рефулеръ былъ отведенъ въ зимнюю гавань, верфь Конрадъ въ писмѣ отъ 15 декабря заявила Биржевому Комитету, что перестройка аппарата для удовлетворенія условіямъ контракта будетъ стоить 30,000 голланд. гульденовъ и продолжится до конца іюня будущаго года. Такъ какъ по мнѣнію верфи Конрадъ, Биржевому Комитету не требуется для его работъ такого сильнаго аппарата, то она предложила Комитету принять аппаратъ въ его теперешнемъ видѣ, съ уступкою 35,000 флориновъ съ условленной цѣны. Когда Биржевой Комитетъ на это не согласился, въ Ригу прибылъ 5 января 1901 г. директоръ верфи Конрадъ съ новыми предложеніями. Первое изъ нихъ — произвести перестройку рефулера на мѣстѣ въ Ригѣ — должно было быть отклонено, такъ какъ перестройка эта потребовала бы слишкомъ много времени, а Биржевому Комитету необходимо было имѣть рефулеръ къ началу землечерпательныхъ работъ для работы въ экспортной гавани. Директоръ Гудкопъ предложилъ тогда вставить второй аппаратъ въ трубопроводъ первого, чтобы получить черезъ то необходимую силу для сплава въ часъ 35 куб. саж. тяжелой песчаной земли на условленное разстояніе въ 200 сажень. Хотя эта мысль показалась сначала нѣсколько странною, тѣмъ не менѣе выполненіе ея представляло повидимому нѣкоторыя выгоды, особенно въ томъ случаѣ,

если второй аппарат, одинаковой производительности, будет устроенъ такъ, чтобы онъ могъ работать и самостоятельно съ всасывающею трубою и воспринимать въ себя подвозимую ему ведерной землечерпательницей землю. Верфь Конрадъ согласилась на эти условія и обязалась безвозмездно доставить второй аппаратъ, построивъ его такимъ образомъ, чтобы каждый аппаратъ отдѣльно былъ въ состоянн всасывать ежечасно 28,3 куб. саж. вычерпанной земли съ глубины до 28 футовъ и сплавливать ее черезъ трубные проводы на разстоянн 140 сажень.

5) На общемъ собранн купечества 18 августа 1900 г. послѣднимъ былъ разрѣшенъ кредитъ въ размѣрѣ 350,000 руб. на прнобрѣтенн большой самоотвозной землечерпательницы съ всасывающимъ и сплавливающимъ аппаратами, такъ какъ подобная землечерпательница являлась, какъ показало бѣдственное положенн и безпомощность прошлую весною, для нашего порта крайне необходимой. Вслѣдствн этого верфи Конрадъ въ Гаарлемѣ и Вм. Симонсъ въ Ренфрю были приглашены, прислать свои предложенн. Послѣ подробнаго ихъ разсмотрѣнн инженеръ Флейшеръ доложилъ 14 октября Биржевому Комитету о своихъ переговорахъ съ представителемъ фирмы Симонсъ и Ко. имѣвшихъ результатомъ полученн двухъ равносильныхъ въ отношенн постройки, производительности и емкости судовъ проектов. Но проекту Фирмы Симонсъ общая цѣна морской землечерпательницы съ емкостью въ 60 куб. саж. и съ производительностью въ 30 куб. саж. въ часъ — составляла приблизительно 339,401 руб.; по проекту верфи Конрадъ — 496,668 руб. Въ эти цѣны была включена и стоимость трубопроводовъ длиною въ 200 саж. Землечерпательница должна быть въ состоянн работать съ ведрами и всасывающей трубою, имѣть подъемную силу въ 1000 тоннъ и быстроту хода въ нагруженномъ состоянн по 7 узловъ въ часъ.

На основанн этого доклада Биржевой Комитетъ рѣшилъ отдать поставку землечерпательницы фирмѣ Вм. Симонсъ и Ко. въ Ренфрю. Согласно заключенному 23 октября 1900 года контракту землечерпательница имѣеть быть доставлена въ Рижскнй портъ къ 15 мая 1901 г. за плату въ 32,915 фунт. стерл.

Изготовленн сплавливающей трубы длиною въ 200 сажень. къ 1 мая 1901 г. за 18,000 р. взялъ на себя машинно-строптельный заводъ Ланге и Сынъ.

6) Службу при землечерпательницахъ несли буксирные пароходы: „Симсонъ“, „Геркулесъ“, „Гернмаркъ“, „Цандеръ“, „Руд. Керковіусъ“, „Планета“ и „Комета“. Помощь частныхъ пароходовъ оказалась нужною только въ продолженн короткаго времени.

5. Страхование служащихъ на пароходахъ и землечерпатель- ницахъ Рижскаго Биржевого Комитета.

Послѣ того, какъ Рижское Общество Взаимнаго Страхования отъ несчастныхъ случаевъ довело 10 мая за № 416 до свѣдѣнія Биржевого Комитета, что общее собраніе рѣшило для покрытія недобора, оказавшагося согласно разсмотрѣнному членами ревизионной комиссіи общества и принятаго общимъ собраніемъ баланса по 31 декабря текущаго года, произвести доплату въ размѣрѣ 24 % уплоченной съ 1 января по 31 декабря этого года преміи, инженеру Пабсту поручено было ознакомиться ближе съ обязательствомъ Биржевого Комитета участвовать въ покрытіи дефицита и со стоимостью страхования рабочихъ Биржевого Комитета у другихъ страховыхъ обществъ.

Во исполненіе этого порученія г. инженеръ Пабстъ указалъ прежде всего на § 64 устава общества, согласно которому требуемая доплата едва-ли можетъ быть оспариваема. Означенный § гласитъ такъ : „Когда ежегодный доходъ общества недостаточенъ для покрытія всѣхъ расходовъ по веденію дѣла, для выплаты страховыхъ премій, для образованія резервнаго капитала на имѣющія быть выдаваемы пенсіи и для дополненія вступительныхъ денегъ, то недостающая сумма возмѣщается изъ охраннаго капитала. При недостаточности охраннаго капитала недостающая сумма распределяется между всѣми членами Общества въ качествѣ дополнительной преміи, пропорціонально имѣющей быть уплачиваемой каждымъ страховой преміи, при чемъ размѣръ этой доплаты опредѣляется общимъ собраніемъ.“

Что касается стоимости страхования рабочихъ отъ несчастныхъ случаевъ у другихъ здѣшнихъ обществъ, то прямого сравненія сдѣлать нельзя. Общества берутъ основаніемъ для страхования отъ несчастныхъ случаевъ поденную плату рабочаго и страхуютъ его на случай смерти или неспособности къ труду пострадавшаго, смотря по желанію страхующаго, на сумму въ 500, 1000, 1500 п. т. д. разъ большую чѣмъ названная поденная плата.

У Рижскаго Общества Взаимнаго страхования подобнаго способа страхования нѣтъ. Размѣры вознагражденій опредѣляются уставомъ (§ 29), по которому выплачивается :

- а. въ случаѣ смерти рабочаго — его вдовѣ, дѣтямъ, или родителямъ - всего до 60% годоваго заработка пострадавшаго въ видѣ пенсіи.
- б. въ случаѣ потери способности къ труду — женатымъ пострадавшимъ $\frac{3}{4}$, — холостымъ $\frac{2}{3}$ годоваго заработка въ видѣ пенсіи, во всякомъ случаѣ не менѣе 240 р. въ годъ.

Чтобъ имѣть возможность сравнить принимаемую на себя другими обществами отвѣтственность съ принимаемыми Рижскимъ обществомъ взаимнаго страхования обязательствами, слѣдуетъ подвести ихъ дѣйствія, т. е. выплачиваемыя ими пенсіи, также къ поденной платѣ и согласно

практикуемому въ здѣшнихъ судахъ обычаю капитализировать ихъ помноженіемъ на 10.

По этому разсчету Рижское общество платило бы:

а. въ случаѣ смерти пострадавшаго — вдовѣ и дѣтямъ до суммы въ $300 \times \frac{60}{100} \times 10 = 1800$ разъ взятой поденной платы.

а. въ случаѣ потери способности къ труду:

1) женатымъ въ $\frac{300 \times 75}{100} \times 10 = 2250$ разъ	} въ средн. приближенно 2100 разъ взятого дневнаго заработка.
2) холостымъ въ $\frac{300 \times 66}{100} \times 10 = 1980$ разъ	

За подобное страхованіе здѣшнія общества брали бы, по заявленію Общества „Россія“:

а. при въ 1500 разъ взятомъ размѣрѣ поденной платы въ случаѣ смерти	} 32.61 ⁰ / ₀₀
и при въ 2000 разъ взятомъ размѣрѣ поденной платы при потери способности къ труду	
б. при въ 1800 разъ взятомъ размѣрѣ поденной платы въ случаѣ смерти	} 36.82 ⁰ / ₀₀
и при въ 2400 разъ взятомъ размѣрѣ поденной платы при потери способности къ труду	

причемъ предполагается общая годовая плата рабочимъ въ 50,000 руб.

Рижское же Общество Взаимнаго страхованія беретъ всего, включая требуемую доплату въ 24⁰/₀ — 13,64⁰/₀₀.

Съ введеніемъ съ половины прошлаго года въ Рижскомъ Обществѣ Взаимнаго страхованія новаго, выработаннаго др-мъ Г. Шетшъ тарифа на преміи, Общество надѣется работать въ будущемъ съ ежегодной прибылью.

Въ истекшемъ году Страховому Обществу было заявлено о 4 несчастныхъ случаяхъ. Одинъ пострадавшій рабочій получилъ вознагражденіе, другой лежитъ еще съ ноября 1900 г. въ больницѣ.

Уилочено Страховому обществу за страхованіе рабочихъ:

на пароходахъ	277 р. 69 к.
„ землечерпательницахъ	606 „ 55 „
„ докахъ	65 „ 81 „
при ремонтѣ морскихъ дамбъ	69 „ 92 „

6. Страхованіе пароходовъ и землечерпательницъ.

а. Страхованіе 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 разныхъ 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) „ „Руд. Керковіусъ“	„	30,000 „
6) „ „Планета“	„	10,000 „
7) „ „Комета“	„	4,000 „
8) Землечерпательница „Густавъ“	„	20,000 „
9) „ „Двина“	„	70,000 „
10) „ „Циклопъ“	„	60,000 „
11) „ „Вольдераа“	„	60,000 „
12) „ „Мюльграбенъ“	„	70,000 „
		474,000 руб.

Въ 1900 г. страхованіе землечерпательницъ стоило 2959 руб. 60 коп., а страхованіе пароходовъ 2445 руб. 20 коп.

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

Съ 1888 г. пароходъ „Геркулесъ“ застрахованъ у частныхъ страховщиковъ въ Копенгагенѣ отъ несчастій на морѣ. Стоимость судна опредѣлена въ 100,000 кронъ. Застрахованіе его стоило въ 1900 году — 396 руб. 48 коп.

7. Выгрузка балласта.

а. Опредѣленіе мѣстъ выгрузки балласта.

Согласно отношенію Рижской Строительной Коммисіи отъ 31 марта 1899 г. за № 248 коммисіею по опредѣленію мѣстъ выгрузки балласта въ предѣлахъ Рижскаго порта, съ малыми лишь измѣненіями противъ предыдущаго года, назначены для выгрузки балласта въ навигаціонный періодъ 1899 г. слѣдующія мѣста, а впредь до дальнѣйшаго распоряженія къ этимъ мѣстамъ предполагается направлять отдѣльные сорта балласта въ нижеприведенныхъ количествахъ:

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

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

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

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

5) Новый Мюльграбенъ: около 20 грузовъ крупнаго хрища и 30 грузовъ балласта, негоднаго для устройства дорогъ; послѣдній предполагается употреблять на засыпку находящихся тамъ низменностей съ цѣлью устройства складочныхъ мѣстъ.

6) Старый Мюльграбенъ: у продольной дамбы ниже Малаго Илькенена — 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. Илькенена, равно и устройство тамъ свай для швартовки судовъ приняло на себя Управленіе работъ по устройству Рижскаго порта.

7) Больдерааская Фортъ-Кометская дамба: балластъ всѣхъ сортовъ со всѣхъ нагружаемыхъ 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 предыдущихъ годахъ, такъ равно и въ 1900 г. выгрузка балласта производилась городскими балластмейстерами, получившими вознагражденіе по 30 коп. за балластный ластъ, между тѣмъ какъ балластный сборъ оставленъ былъ на старой ставкѣ въ 42¹/₂ коп. за ластъ.

8. Мѣропріятія противъ засоренія фарватера въ Мюльграбенѣ.

На основаніи заключеннаго съ Биржевымъ Комитетомъ соглашенія, матросъ Ясперъ получилъ за отвозку угольной золы, шлака и разнаго рода мусора отъ разгружаемыхъ и нагружаемыхъ въ Мюльграбенѣ судовъ всего 146 руб., т. ч. Биржевой Комитетъ, согласно взятой имъ на себя гарантіи, долженъ былъ доплатить недоборъ въ 54 руб.

Соглашеніе возобновлено и на 1901 г.

9. Поднятіе затонувшихъ лодокъ.

Отношеніемъ отъ 10 іюля 1900 г. за № 1415 Рижское Портовое Управленіе просило Рижскій Биржевой Комитетъ о принятіи мѣръ къ поднятію лодки потонувшей въ Новомъ Мюльграбенѣ противъ амбара № 6 въ 5 саженихъ отъ берега и мѣшающей движенію судовъ; происхожденіе и владѣлецъ лодки не могли быть узнаны.

Биржевой Комитетъ отвѣтилъ, что онъ не владѣетъ никакими аппаратами и приспособленіями для поднятія лодки и до сихъ поръ не исполнялъ подобныхъ работъ, и что Портовому Управленію слѣдуетъ

обратиться къ Городскому Управленію, въ распоряженіи котораго имѣются подобнаго рода приспособленія.

10. Зимняя гавань.

а. Посѣщеніе гавани.

Въ теченіи 1900 г. зимнею гаванью пользовались: 39 пароходовъ, 66 парусныхъ судна и 23 шаланды. Въ настоящее время въ ней находятся 15 пароходовъ, 58 парусныхъ судна и 22 шаланды.

Лѣса сложено было въ 1900 г. въ зимней гавани: 84,503 шпелера; 4,408 брусевъ и мауерлатъ, 33,981 балка и 409 рудниковыхъ подпорокъ.

б. Пожарная часть.

При зимней гавани имѣются одна большая и двѣ среднія пожарныя трубы, кромѣ того еще одна труба принадлежитъ къ инвентарю землечерпательнаго каравана. Управляютъ пожарными трубами рабочіе при землечерпательницахъ и рабочіе Больдерааскаго машиннаго завода.

Улучшеніе и увеличеніе числа огнегасительныхъ снарядовъ въ зимней гавани было предложено слѣдующимъ отношеніемъ и. д. Лифляндскаго губернатора отъ 24 марта 1900 г. за № 1846:

„Вслѣдствіе приказанія Коменданта крѣпости Усть-Двинскъ, начальникомъ пожарной команды означенной крѣпости былъ осмотрѣнъ пожарный инструментъ, принадлежащій Рижскому Виржевому Комитету и находящійся при аванъ-портѣ.

Изъ донесенія названнаго начальника по сему дѣлу Генераль-Маіоромъ Сверчковымъ усмотрѣно слѣдующее:

1) Большая пожарная переносная на 4 колесномъ ходу труба крайне устарѣлаго типа и, какъ огнегасительный снарядъ, совершенно не можетъ удовлетворять своему назначенію.

2) Труба эта содержится крайне небрежно и подлежитъ безотлагательному ремонту, который вѣроятно обойдется несравненно дороже новой пожарной трубы.

3) При означенной трубѣ для ея дѣйствія на одну смѣну необходимо не менѣе 15—20 человекъ рабочихъ и, если таковыхъ не окажется въ наличности въ моментъ пожара, то послѣдняя должна остаться безъ употребленія, какъ это и было нѣсколько лѣтъ тому назадъ при пожарѣ лѣснаго завода Клейнберга.

4) Принадлежность этой трубы не удовлетворяетъ своему назначенію, такъ какъ полвивые непрорезинированные пеньковые рукава пришліи въ совершенную ветхость и не въ состояніи выдерживать напора воды.

5) Означенная пожарная труба, давая хотя и широкую, но слабую струю воды, въ состояніи развѣ только затушить пожаръ при его возникновеніи, но останется безсильна и не прекратитъ дѣйствія огня, когда пожаръ разгорится.

6) Два другихъ маленькихъ браншюита оказались хотя и лучше большой трубы, но тѣмъ не менѣе все-таки не въ состояніи удовлетворять тѣхъ требованій, которыя могутъ явиться при возникновеніи хотя бы самаго ничтожнаго пожара.

7) Особого или отдѣльнаго пожарнаго сарая для огнегасительныхъ снарядовъ Биржевой комитетъ не имѣетъ, а помѣщаются они въ каретномъ сараѣ вмѣстѣ со всевозможными вещами и разнымъ хламомъ, — который не мало можетъ препятствовать въ случаѣ пожара своевременному и успѣшному доставленію огнегасительныхъ снарядовъ къ мѣсту пожара.

8) Такое состояніе пожарныхъ снарядовъ Рижскаго Биржевого Комитета въ виду того, что послѣдній имѣетъ близъ форта Кометскаго огромные запасы каменнаго угля, дерева и всевозможныя жилия и не-жилая постройки — крайне нежелательно, тѣмъ болѣе, что пожаръ, вспыхнувшій въ Зимней Гавани, безусловно будетъ угрожать форту Кометскому, въ погребахъ котораго можетъ находиться въ моментъ пожара не одна тысяча пудовъ пороху. Прибытіе-же крѣпостной пожарной команды къ мѣсту пожара, на фортъ Кометскій при самыхъ благоприятныхъ условіяхъ возможно, съ момента тревоги въ центральной крѣпости, лишь только черезъ 15—20 минутъ, а это такой большой срокъ, въ который пожаръ можетъ разгорѣться, между тѣмъ какъ для успѣшнаго тушенія пожара необходимо своевременное прибытіе команды при самомъ появленіи огня, чему и возможно было-бы помочь только при томъ условіи, если Биржевой Комитетъ будетъ имѣть вполне исправный и удовлетворяющій своему назначенію пожарный инструментъ, такъ какъ для дѣйствія имъ, въ особенности въ лѣтнее время, когда артиллерійскія роты расположены лагеремъ при фортѣ Кометскомъ, недостатка въ людяхъ не окажется.

Сообщая объ изложенномъ, согласно отношенію по сему предмету коменданта крѣпости Усть-Двинскъ отъ 17 сего марта за № 542, имѣю честь просить Рижскій Биржевой Комитетъ немедленно сдѣлать распоряженіе къ заведенію при постройкахъ и каменно-угольныхъ складахъ въ аванъ-портѣ соотвѣтствующаго своему назначенію пожарнаго инструмента и къ содержанію таковаго въ надлежащемъ порядкѣ, а о послѣдующемъ меня увѣдомить.“

Въ виду того, что упомянутый въ отношеніи осмотръ огнегасительныхъ снарядовъ крѣпостнымъ управленіемъ послѣдовалъ безъ вѣдома Биржевого Комитета и слѣдовательно безъ участія его представителя, Комитетъ просилъ отношеніемъ отъ 8 апрѣля за № 424 и. д. Лифляндскаго губернатора о разъясненіи относительно того,

обязанъ-ли онъ вообще по закону содержать опредѣленное число огнегасительныхъ снарядовъ извѣстной силы въ зимней гавани, въ виду того, что мѣстность, окружающая гавань и принадлежащая Биржевому Комитету, не составляетъ ни городскаго поселенія ни деревни, каковыя упоминаются въ законѣ объ обязательномъ содержаніи огнегасительныхъ снарядовъ, и имѣеть-ли комендантъ крѣпости по закону право требовать осмотра огнегасительныхъ снарядовъ Биржевого Комитета.

Вмѣсто письменнаго отвѣта на это отношеніе, предсѣдатель Биржевого Комитета получилъ отъ и. д. Лифляндскаго губернатора приглашеніе пожаловать къ нему для личныхъ переговоровъ.

Г. губернаторъ вполне призналъ, что комендантъ крѣпости не имѣеть права ни требовать отъ Биржевого Комитета пріобрѣтенія новой пожарной трубы, ни производить осмотра уже имѣющихся пожарныхъ трубъ, но выразилъ при этомъ желаніе, чтобы Биржевой Комитетъ, ради сохраненія мира, исполнилъ желаніе коменданта крѣпости и пріобрѣлъ новую пожарную трубу для зимней гавани.

Въ виду того, что, какъ оказалось изъ отчета портового инженера Набста, сила дѣйствія большой пожарной трубы дѣйствительно не соответствуетъ современнымъ потребностямъ и принимая во вниманіе желаніе г. и. д. Губернатора, Биржевой Комитетъ заказалъ здѣшной фирмѣ Лангензипенъ и Ко. новую большую пожарную трубу за 800 руб. и сообщилъ объ этомъ и. д. Губернатора, при чемъ онъ однако еще разъ рѣшительно оспаривалъ право коменданта крѣпости вмѣшиваться въ это дѣло. Въ тоже время онъ просилъ коменданта разрѣшить постройку деревяннаго сарая для новой пожарной трубы съ помѣщеніемъ для сторожа, по приложенному плану, на площади на сѣверномъ берегу зимней гавани, рядомъ съ участкомъ, на которомъ расположенъ домъ г-на Макъ Интоша, т. к. помѣщенія въ находящихся при хозяйственномъ зданіи строеніяхъ настолько необходимы для землечерпательницъ и париходовъ, что постановка здѣсь новой пожарной трубы представляется совершенно невозможной.

Несмотря на то, что пріобрѣтеніе пожарной трубы послѣдовало по первоначальному предложенію коменданта крѣпости, Биржевой Комитетъ встрѣтилъ со стороны его совершенно неожиданное противодѣйствіе. Отношеніемъ отъ 19 августа за № 1526 начальникъ штаба крѣпости Усть-Двинскъ сообщилъ Биржевому Комитету, что комендантъ крѣпости не считаетъ возможнымъ разрѣшить постройку деревяннаго сарая для пожарной трубы, во первыхъ потому, что размѣры этого сарая далеко превосходятъ необходимые для помѣщенія одной пожарной трубы, во-вторыхъ потому что возведеніе какихъ либо строеній въ непосредственной близости крѣпости безусловно нежелательно.

Но т. к. его Превосходительство признаетъ настоятельную необходимость содержанія вполне исправной пожарной трубы въблизи форта Коветскаго, то онъ полагаетъ возможнымъ помѣстить ее тамъ-же,

гдѣ содержалась старая труба, при непремѣнномъ условіи, чтобы изъ этого помѣщенія были удалены все вещи и были приняты мѣры къ исправному и безотлагательному дѣйствию пожарной трубы въ случаѣ надобности.

Пока пожарная труба за неизмѣнимъ мѣста не могла быть отвезена въ зимнюю гавань.

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

Если Биржевой Комитетъ уже въ своемъ отчетѣ за 1899 г. принужденъ былъ указать на значительное ухудшеніе и обостреніе отношеній къ крѣпостному управленію, то это еще въ большей степени должно быть сказано относительно истекшаго года. Въ то время какъ Биржевой Комитетъ постоянно какъ и прежде старался предупреждать желанія и требованія крѣпостнаго управленія, нерѣдко даже съ немалыми жертвами съ своей стороны, послѣднее приняло болѣе рѣзкое по отношенію къ нему положеніе, чѣмъ когда либо раньше и отклоняло попросту все, даже законно исполнѣ обоснованныя требованія и просьбы Биржеваго Комитета.

Смотрителю зимней гавани, капитану Герлахъ было передано объявленіе начальника Усть-Двинскаго крѣпостнаго жандармскаго управленія отъ 31 декабря 1899 г. слѣдующаго содержанія:

„По распоряженію Коменданта крѣпости Усть-Двинскъ объявляется управляющему домами за №№ 2, 3 и 6 по Дамба Гаванской улицѣ при фортѣ Кометскомъ, принадлежащими Рижскому Биржевому Комитету, г-ну Пабсту, что его Превосходительство требуетъ поставить у вышеупомянутыхъ домовъ на улицѣ фонари съ керосиновыми лампами, горѣлки у которыхъ должны быть не менѣе 14 линий. На постановку фонарей и полное ихъ оборудованіе дается двухнедѣльный срокъ. Наблюденіе за тѣмъ, чтобы фонари содержались въ исправномъ видѣ, обязательно зажигались бы ежедневно съ наступленіемъ сумерокъ и горѣли всю ночь до разсвѣта, возлагается на управляющаго вышеупомянутыми домами“.

Чтобъ избѣжать всякихъ несогласій съ крѣпостнымъ жандармскимъ управленіемъ, Биржевой Комитетъ рѣшилъ поставить и освѣщать названные фонари, но сообщилъ объ этомъ Лифляндскому Губернатору отношеніемъ отъ 15 января 1900 за № 54, указавъ при этомъ на то что:

„Такъ какъ мѣстность, на которой требуется постановка фонарей, совершенно открыта какъ къ морю, такъ и къ матеріку и ничѣмъ не защищена, и фонари эти будутъ подвергаться дѣйствию всякаго вѣтра и по сему, по всей вѣроятности весьма часто будутъ задуваемы, то Биржевой Комитетъ не можетъ не опасаться, что онъ въ слѣдствіи

неизбѣжнаго неправильнаго горѣнія фонарей будетъ подвергаться безпрестаннымъ пререканіямъ съ Крѣпостнымъ Управленіемъ, которое будетъ привлекать къ отвѣтственности служащихъ комитета.

Въ виду сего Гижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ почтительнѣйше просить Ваше Превосходительство не отказать почтить его увѣдомленіемъ о томъ, имѣеть-ли вышеупомянутое требованіе г-на Коменданта крѣпости законное основаніе, такъ какъ Комитетъ какъ за себя такъ и за своихъ служащихъ по даннымъ обстоятельствамъ долженъ отклонить всякую отвѣтственность за неправильное горѣніе фонарей“.

Отвѣта на это представленіе по сіе время не послѣдовало.

Отношеніемъ отъ 10 іюля 1900 за № 1282 начальникъ штаба крѣпости Усть-Двинскъ обратился къ Биржевому Комитету съ слѣдующимъ требованіемъ:

„По свѣдѣніямъ дошедшимъ до Штаба крѣпости, Биржевой Комитетъ заключилъ съ управляющимъ лѣсопильнаго завода Клейнберга условіе, по которому заводу Клейнберга предоставляется право устроить складъ лѣсныхъ матеріаловъ на берегу зимней Гавани (въ Усть-Двинскѣ) зади желѣзно-дорожной станціи „Дамба-Гавани“, на участкѣ, который входитъ въ черту 130 саж. эспланады Центрального Укрѣпленія.

Такъ какъ на основаніи ст. 366 въ 7 верстномъ районѣ крѣпости не можетъ быть совершаемо безъ разрѣшенія Коменданта никакихъ актовъ, касающихся правъ владѣнія и пользованія, Штабъ крѣпости имѣеть честь просить Биржевой Комитетъ выслать въ возможно непродолжительномъ времени копію съ условія, заключеннаго съ заводомъ Клейнберга, для доклада Его Превосходительству“.

Принимая во вниманіе, что этимъ требованіемъ затрагивается принципиальный вопросъ объ имущественныхъ нравахъ Биржеваго Комитета на расположенную при крѣпости Усть-Двинскъ зимнюю гавань, подаренную Высочайшимъ повелѣніемъ отъ 15 января 1851 г. Рижскому купечеству для выгрузки товаровъ и для возведенія амбаровъ, запасныхъ магазиновъ, мельницъ, верфей и пр. и въ виду того, что правила о 7 верстномъ крѣпостномъ районѣ, до сихъ поръ не были распространены на крѣпость Усть-Двинскъ — Биржевой Комитетъ при отношеніи отъ 15 іюля 1900 г. № 759 представилъ копію вышеприведенной бумаги Лифляндскому Губернатору съ просьбою о защитѣ интересовъ Рижскаго купечества и о ближайшихъ указаніяхъ относительно того положенія, которое Биржевой Комитетъ долженъ занять по отношенію къ требованіямъ крѣпостнаго штаба. При этомъ Биржевой Комитетъ указалъ на то, что въ 1897 г. была предпринята подробная разработка инструкціи объ отношеніяхъ крѣпостнаго управленія къ мѣстному населенію и къ торговымъ и промышленнымъ предпріятіямъ въ крѣпостномъ районѣ, въ каковой разработкѣ

принималъ участіе и членъ военнаго совѣта ген.-лейтн. Павловъ, но что инструкція эта до сихъ поръ не утверждена, въ чемъ можно удостовѣриться справкою въ Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ.

О такомъ своемъ шагѣ Биржевой Комитетъ увѣдомилъ начальника штаба крѣпости, который 18 іюля за № 1313 отвѣтилъ, что, не сомнѣваясь въ томъ, что упомянутая ст. 366 тома III Свода военныхъ постановлений распространяется и на крѣпость Усть-Двинскъ, онъ далъ начальнику Крѣпостнаго Жандармскаго Управленія предписаніе не дозволить склада лѣсныхъ матеріаловъ на берегу зимней гавани позади желѣзнодорожной станціи „Дамба гавань“.

Эту бумагу Биржевой Комитетъ также представилъ губернатору, который увѣдомилъ его 25 августа за № 7170, что вопросъ о томъ, въ правѣ ли комендантъ крѣпости требовать отъ Биржевого Комитета соблюденія правилъ ст. 366, представленъ имъ на усмотрѣніе г. управляющаго Министерствомъ Внут. Дѣлъ.

Отношеніемъ отъ 23 января 1901 г. за № 450 и. д. Лифляндскаго губернатора увѣдомилъ Биржевой Комитетъ, по поводу отношенія послѣдняго отъ 25 августа 1900 г., что согласно сообщенію Департамента Полиціи Министерства Внутрен. Дѣлъ отъ 14 декабря 1900 за № 6558, главный штабъ высказался въ томъ смыслѣ, что до утвержденія законодательнымъ путемъ новыхъ правилъ для управленія крѣпостями, предъявляемыя крѣпостными комендантами на точномъ основаніи ст. 366 существующихъ нынѣ правилъ (Томъ III Свода военныхъ постановленій изд. 1869 г.) требованія не могутъ быть оспариваемы со стороны городскихъ властей.

Просьбу крѣпостнаго управленія о содѣйствіи къ освобожденію каната подводнаго телеграфа между фортомъ Кометъ и Магнусгольмомъ удаленіемъ песчаной мели, Биржевой Комитетъ охотно исполнилъ, пославъ для этого свою землечерпательницу „Мюльграбенъ“.

Просьбу же крѣпостнаго артиллерійскаго управленія объ отводѣ мѣста у зимней гавани (между хозяйственнымъ строеніемъ Биржевого Комитета и Больдерааскимъ машиностроительнымъ заводомъ) для постройки эллинга для подъема парохода и барки крѣпостной артиллеріи Биржевой Комитетъ не могъ исполнить, въ виду того, что, какъ имъ указано въ его отношеніи отъ 20 ноября за № 1175, принадлежащая ему береговая полоса необходима ему для подъема и починокъ его землечерпательницъ и землечерпательныхъ шалаандъ и даже недостаточна для этой цѣли, такъ что изъ нея не можетъ быть уступлено ни малѣйшей части. Полоса же берега отъ сарая лоцманскихъ лодокъ до Больдерааскаго машинаго завода занята судостроителемъ Юргенсонъ, который уже и раньше поднималъ паруходъ и барку артиллерійскаго управленія, имѣетъ достаточно помѣщенія и въ состояніи и теперь это снова дѣлать.

Чтобы защитить мѣсто работы плотниковъ Биржевого Комитета и собранный на ней лѣсной матеріалъ отъ воровъ, пожара и пр. Биржевой Комитетъ предполагалъ окружить это мѣсто легкимъ заборомъ, каковой разрѣшается ст. 4 эспланадныхъ правилъ; возведеніе его однако было запрещено крѣпостнымъ жандармскимъ управленіемъ и запрещеніе это не было отмѣнено даже послѣ прямыхъ переговоровъ съ крѣпостнымъ управленіемъ.

Послѣднее считало нужнымъ разсматривать легкій досчатый заборъ какъ настоящую постройку въ смыслѣ § 2 эспланадныхъ правилъ, для возведенія которой потребовалось бы особое разрѣшеніе Главнаго Инженернаго Управленія. При этомъ представители крѣпостнаго управленія заявили, что послѣднее высказалось за полное опущеніе зимней гавани Биржевымъ Комитетомъ и впредь будетъ отклонять изъ принципиальныхъ побужденій выдачу какихъ бы то ни было разрѣшеній.

Также и въ вопросѣ о постройкѣ казармъ для рабочихъ у плавучаго дока Биржевой Комитетъ не встрѣтилъ ни малѣйшей готовности исполнить его желанія. Не получивъ ни какого отвѣта на свое представленіе отъ 15 января 1900 г. за № 55 (сравни торговый архивъ 1900 г. стр. 61) Биржевой Комитетъ обратился 15 Іюня 1900 г. за № 676 къ г. Министру Финансовъ съ слѣдующимъ ходатайствомъ:

„Послѣ того, какъ Биржевой Комитетъ, благодаря благосклонному заступничеству Вашего Высокопревосходительства изъ поступлений $1\frac{1}{6}$ % сбора со стоимости вывозимыхъ и привозимыхъ товаровъ приобрѣлъ желѣзныи плавучій докъ для Рижскаго порта и безпошлинно привезъ его въ Ригу, онъ, въ виду появившихся сомнѣній разрѣшить пользоваться докомъ и иностраннымъ кораблямъ, отказался отъ первоначальнаго намѣренія поставить докъ въ зимней гавани и, послѣдую даннымъ во время поѣздки Вашего Высокопревосходительства для осмотра Рижскаго порта въ іюль 1897 г. указаніямъ тогдашняго коменданта Усть-Двинской крѣпости — рѣшилъ поставить плавучій докъ при вѣшнемъ берегѣ фортъ Кометской дамбы, въ такъ называемой Больдерааской гавани на насыпаемомъ мѣстѣ. На совѣщаніи представителей Крѣпостнаго Управленія съ представителями Биржевого Комитета 1 августа 1897 г. первые изъявили полное свое согласіе какъ на постановку плавучаго дока, такъ и на устройство ремонтныхъ мастерскихъ на томъ мѣстѣ.

9 марта 1898 г. на основаніи предписанія Комиссiи по устройству торговыхъ портовъ мѣстнымъ Управленіемъ работъ по устройству порта Биржевому Комитету была передана часть Больдерааской гавани въ 7860 кв. саж. у Фортъ-Кометской дамбы

для постановки дока и производства насыпи, какъ мѣста для постройки мастерскихъ.

Вслѣдствіе представленія по сему дѣлу, 13 іюля 1898 г. за № 10,554 Главнымъ Инженернымъ Управленіемъ Биржевому Комитету разрѣшено устройство деревянныхъ мастерскихъ на каменномъ фундаментѣ, по представленнымъ Биржевымъ Комитетомъ проектамъ съ условіемъ выдачи Биржевымъ Комитетомъ обязательства о томъ, что въ выступающей въ 300-саженный районъ эспланады части гавани онъ не возведетъ никакихъ построекъ, устроенныя же на основаніи сего ходатайства, въ военное время, по первому требованію коменданта Крѣпости снесетъ безъ заявленія какихъ бы то ни было претензій къ казнѣ.

Это обязательство 28 Іюля 1898 г. за № 558 было представлено Биржевымъ Комитетомъ въ Главное Инженерное Управленіе. Въ упомянутомъ, одобреннымъ Главнымъ Инженернымъ Управленіемъ проектѣ были предвидѣны кузница и жилой домъ съ сараемъ.

По окончаніи этихъ строеній и по опытамъ эксплуатаціи пловучимъ докомъ оказалась крайняя необходимость въ жилищахъ для занимающихся на пловучемъ докѣ и въ мастерскихъ, которые въ настоящее время въ ближайшихъ населенныхъ мѣстахъ, находятся на разстояніи отъ дока въ 1¹/₂ до 2 верстѣ, что крайне мѣшаетъ скорому и успѣшному дѣйствию дока. Вслѣдствіе сего Рижскій Биржевой Комитетъ 15 января с. г. за № 55 обратился въ Главное Инженерное Управленіе съ просьбою о разрѣшеніи устройства двухъ деревянныхъ одноэтажныхъ строеній на каменномъ фундаментѣ, по представленному плану, на упомянутой насыпи у фортъ-Кометской дамбы, при чемъ Биржевой Комитетъ изъявилъ готовность выдать обязательство аналогичное вышеупомянутому по рашше разрѣшеннымъ строеніямъ.

До сихъ поръ Биржевой Комитетъ отвѣта на свое представленіе еще не получилъ, однако дошло до свѣдѣнія его, что Инженерное Управленіе Виленскаго Военнаго Округа высказалось противъ разрѣшенія названнаго представленія.

Въ виду того, что полное использованіе пловучимъ докомъ и успѣшная эксплуатація его въ высшей степени ограничены тѣмъ, что занимающіеся на немъ рабочіе въ настоящее время живутъ только на большомъ разстояніи отъ дока, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Ваше Высокопревосходительство не отказать въ Вашемъ благосклонномъ по сему дѣлу затупничествѣ передъ Его Высокопревосходительствомъ г-мъ Военнымъ Министромъ о разрѣшеніи просьбы Биржевого Комитета.

Биржевой Комитетъ тѣмъ болѣе осмѣливается обратиться съ этой просьбой къ Вашему Высокопревосходительству, что съ одной

стороны, какъ ему извѣстно, центральная крѣпость Усть-Двинскъ потеряла значительную часть своего значенія какъ крѣпость, а перевѣсъ перешелъ на расположенные между пловучимъ докомъ и моремъ форты, которые, однако, въ своемъ дѣйстви, нисколько и ни комъ образомъ не ограничиваются лежащими за ними строеніями при пловучемъ докѣ, а съ другой стороны снова отмежеванная въ 1898 г. Крѣпостнымъ Инженернымъ Управленіемъ граница эспланады, хотя о ея точности между Инженернымъ Управленіемъ и Биржевымъ Комитетомъ еще не достигнуто согласія, исключаетъ изъ собственно эспланаднаго района строенія у пловучаго дока.“

Такое обостроеніе отношеній, какое явствуетъ изъ всего выше-сказаннаго, несогласія при разграниченіи крѣпостнаго района и извѣстія о томъ, что и въ высшихъ сферахъ военнаго вѣдомства оспариваются права Биржевого Комитета на зимнюю гавань — все это побудило Биржевой Комитетъ энергически хлопотать объ окончательномъ урегулированіи положенія дѣла въ зимней гавани. Вслѣдствіе этого онъ обратился въ Главное Инженерное Управленіе 23 сентября 1900 г. за № 962 съ нижеслѣдующимъ представленіемъ и просилъ въ то же время отдѣлъ торговли учрежденій Министерства Финансовъ о благо-склонномъ поддержаніи его ходатайства :

„Уже въ теченіи цѣлаго ряда лѣтъ между военнымъ вѣдомствомъ и Биржевымъ Комитетомъ существуютъ разногласія относительно границъ 130 саженой эспланады и вслѣдствіе сего также относительно границъ принадлежащихъ Рижскому купечеству земельныхъ участковъ у зимней гавани вблизи крѣпости Усть-Двинскъ. Кромѣ того распоряженіями и запрещеніями Военнаго начальства Биржевому Комитету до такой степени дѣлаются затрудненія и препятствія въ исползованіи даже тѣми частями Высочайше дарованной Рижскому купечеству территоріи около зимней гавани, принадлежность которыхъ Биржевому Комитету не оспаривается, что вообще пользованіе этими частями и достиженіе и развитіе цѣлей даренія, указанныхъ въ Высочайшемъ дарственномъ актѣ, становятся невозможными.

Такъ напр. Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ указать на то, что Главнымъ Инженернымъ Управленіемъ разрѣшена была установка плавучаго дока на настоящемъ его мѣстѣ, а между тѣмъ нынѣ запрещается устройство рабочихъ казармъ при докѣ, составляющихъ непременное условіе успѣшнаго дѣйствія дока; далѣе Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ указать на препятствія, которыя Биржевой Комитетъ встрѣтилъ къ необходимому расширенію каменноугольныхъ складовъ, къ устройству разныхъ хозяйственныхъ строеній и пр. Все это создаетъ въ концѣ концовъ вполнѣ невыносимое положеніе, которое непременно должно быть окончательно урегулировано, если не допустить чтобы Высочайшее дареніе лишилось своего значенія.

Съ цѣлью окончательнаго же упорядоченія условій въ зимней гавани и созданія удовлетворительнаго положенія, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь почтительнѣйше просить Главное Инженерное Управление не отказать въ своемъ согласіи и въ исходатайствованіи разрѣшенія г-на Военнаго Министра на то, чтобы для окончательнаго опредѣленія границъ земель Военнаго вѣдомства и купечества, а равно для постояннаго и окончательнаго опредѣленія правъ Биржевого Комитета относительно пользованія зимней гаванью и развитія ея и имѣющихся при ней сооруженій назначена была особая коммиссія пзъ представителей всѣхъ заинтересованныхъ сторонъ, а именно Военнаго вѣдомства, Министерства Финансовъ, Министерства Внутреннихъ Дѣлъ и Биржевого Комитета; коммиссія эта имѣла бы разсматривать и рѣшить всѣ относящіяся къ этому дѣлу вопросы на основаніи представляемаго Биржевымъ Комитетомъ плана застройки зимней гавани и пользованія ею.“

Отвѣта на это представленіе Биржевымъ Комитетомъ до окончанія годового отчета не получено, но по имѣющимся у него свѣдѣніямъ ходатайство его встрѣтили въ Министерствѣ Финансовъ сочувственно.

Касательно упомянутаго выше возведенія забора у зимней гавани Биржевой Комитетъ отправилъ 30 октября 1900 г. за № 1106 Главному Инженерному Управленію слѣдующее ходатайство, на которое однако по сіе время не послѣдовало никакого отвѣта:

„По сіе время Рижскій Биржевой Комитетъ всегда имѣлъ возможность безпрепятственно устроить деревянные заборы вокругъ огородовъ, дворовъ и матеріальныхъ складовъ на Высочайше дарованной ему въ 1851 г. территоріи у зимней гавани. Когда-же въ сентябрѣ с. г. на показанной на прилагаемомъ при семъ планѣ буквою А площади у берега зимней гавани приступлено было къ устройству деревяннаго забора для охраненія отъ кражи, поджоговъ и т. п. сложеннаго тамъ лѣса, крѣпостные жандармы пріостановили эти работы. По полученнымъ отъ Крѣпостнаго Инженернаго Управленія свѣдѣніямъ пріостановленіе это послѣдовало потому, что Биржевой Комитетъ не получилъ разрѣшенія на эту работу.

Согласно § 4 Высочайше утвержденныхъ 23 марта 1876 г. правилъ застройки эспланады при крѣпости Усть-Двинскъ допускается устройство легкихъ деревянныхъ заборовъ и отъ Биржевого Комитета никогда не требовалось представленія особаго разрѣшенія на устройство таковыхъ.

А какъ Крѣпостное Инженерное Управление не считаетъ себя въ правѣ отъ себя выдать упомянутое разрѣшеніе, то Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Главное Инженерное Управление не отказать разрѣшить или же сдѣлать зависящее распоряженіе о разрѣшеніи ему устроить вышеупомянутый деревянный заборъ.

11. Мюльграбенская гавань.

Движеніе судовъ въ 1900 году.

Въ Новомъ-Мюльграбенѣ выгрузили:									В с е г о:		
									Паро- ходовъ.	Парус- ныхъ судовъ	
	Камен- ный уголь	Резьба	Чу- гунъ	Сколу	Кра- силы. дерево	Ма- шин. части	Раз- ные товары	Бал- ласть			
Парохо- довъ . .	168	—	1	—	—	1	38	—	208	—	
Парусн. судовъ	31	—	—	—	34	—	33	6	—	104	
Въ Новомъ-Мюльграбенѣ грузили:											
	Хлѣбъ	Ленъ	Лѣсъ	Гипсъ	Разные товары						
Пароходовъ .	—	—	78	1	4					83	—
Парусныхъ судовъ . . .	—	—	12	49	2					—	63
									291	167	

(сравнительно съ 322 и 145 въ предъидущемъ году).

Перезимовало въ Новомъ Мюльграбенѣ 8 и въ Старомъ Мюльграбенѣ 10 парусныхъ судовъ.

Въ Старомъ Мюльграбенѣ грузили лѣсъ 332 судна (252 парохода и 80 парусныхъ судовъ противъ 397, т. е. 322 и 75 въ предъидущемъ году).

12. Больдерааская гавань.

Движеніе судовъ въ 1900 г.

Относящихся къ этому движенію данныхъ за 1900 г. нельзя было достать отъ управленія по устройству порта, въ вѣдѣніи котораго находится Больдерааская гавань.

13. Навигаціонное училище.

а. Дѣятельность училища.

Навигаціонное училище Биржевого Комитета въ 1899/1900 учебномъ году посѣщалось: по отдѣленію для шкиперовъ и штур-

маповъ 20 (въ прошломъ году 30), пригготовительный классъ 17 (въ прошломъ году 19) всего 37 учениками. Испытаніе по окончаніи курса въ мартѣ 1900 г. выдержали 19 учениковъ (въ прошломъ году 18), а именно на званіе шкипера 4 (въ прошломъ году 6), на званіе штурмана 15 учениковъ (въ прошломъ году 12). Испытательная коммиссія состояла подъ предсѣдательствомъ Капитана надъ Рижскимъ Портомъ, контръ-адмирала Герарди. Членами коммиссіи назначены были г-номъ Лифляндскимъ губернаторомъ: завѣдывающій навигаціоннымъ училищемъ Биржевого Комитета коллежскій ассесоръ, капитанъ Брунсъ и шкипера Тоде и Цвиллингъ; со стороны Городскаго Управленія назначены были г. г. Г. Шредеръ и В. Г. Шперлингъ, а замѣстителями ихъ старшина М. Паневицъ и директоръ цементной фабрики А. Бергманъ, со стороны же учебнаго вѣдомства преподаватель математики Цариковъ.

Вслѣдствіе строгихъ предписаній объ испытаніи остроты зрѣнія учениковъ навигаціоннаго училища двое изъ нихъ не могли быть допущены 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, капитаномъ И. Е. Гецъ, по машиновѣдѣнію и временно по черченію — инженеромъ О. Кольгазе, по русскому языку — преподавателемъ канд. Н. Тронцкимъ. Но высшей хирургіи (поврежденія, о бандажахъ и т. п.) преподаваніе производится докторомъ 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 О. Кольгазе отдѣленіе для машинистовъ и кочегаровъ въ 1899/1900 учебномъ году посѣщалось 147 учениками (въ прошломъ году 144).

По національности ученики распредѣляются слѣдующимъ образомъ: нѣмцевъ — 74, латышей — 62, эстонцевъ — 7, русскихъ — 2, поляковъ — 1 и венгерець — 1. Испытаніе на званіе машиниста выдержали 70 учениковъ (въ предъидущемъ году 48) и на званіе кочегара 62 ученика (въ предъидущемъ году 84).

Къ 1 января 1901 года числилось 150 учениковъ.

14. Вспомогательная касса для шкиперовъ.

Изъ вспомогательной кассы для шкиперовъ выдавалось въ истекшемъ году пособіе 11 вдовамъ всего на сумму 1096 рублей.

Капиталь составляеть 31 декабря 1900 г. 23,449 руб. 76 коп.

15. Вспомогательная касса для моряковъ.

Изъ вспомогательной кассы для моряковъ выдавалось въ мншувшемъ году пособіе 80 лицамъ, на что израсходовано 3141 рубль.

Капиталь составляеть 31 декабря 1900 г. 47,558 руб. 48 коп.

16. Пріютъ для моряковъ.

а. Посѣщеніе пріюта.

Въ истекшемъ году замѣчалось отрадное увеличеніе посѣщенія пріюта.

Съ января по 31 декабря 1900 г. проживало временно въ пріютѣ:

русскихъ подданныхъ	699	челов.
англичанъ	6	„
датчанъ	5	„
нѣмцевъ	16	„
сѣверо-американцевъ	4	„
шведовъ	8	„
норвежцевъ	7	„
французовъ	1	„
австрійцевъ	1	„
болгарь	1	„

всего . 748 челов. (противъ 576 въ предъид. г.)

Квартировали:

въ январѣ	43	челов.	. . . . .	533	сутокъ
„ февралѣ	30	„	. . . . .	478	„
„ мартѣ	44	„	. . . . .	470	„
„ апрѣлѣ	82	„	. . . . .	703	„
„ маѣ	106	„	. . . . .	882	„
„ июнѣ	86	„	. . . . .	710	„
„ июлѣ	127	„	. . . . .	603	„
„ августѣ	128	„	. . . . .	660	„
„ сентябрѣ	111	„	. . . . .	663	„
„ октябрѣ	120	„	. . . . .	856	„
„ ноябрѣ	76	„	. . . . .	1020	„
„ декабрѣ	62	„	. . . . .	893	„

1015 челов.

8471 сутокъ

(въ предъидущемъ году 5283 сутокъ).

Инвалидныхъ моряковъ пользовалось за счетъ пріюта :

капитановъ	4	челов.
лоцмановъ	1	„
матросовъ	10	„
Всего	15	челов. (какъ и въ предъид. г.)

б. Учрежденіе Владиміръ-Марія.

Изъ капитала сего учрежденія въ истекшемъ году выдавалось постоянное вспомошествованіе 4 морякамъ. Всего израсходовано 312 руб. 50 коп. Къ 31 декабря 1900 г. капиталъ составлялъ 11,616 руб. 90 коп.

17. Леченіе больныхъ матросовъ.

Въ теченіи 1900 г. на счетъ морской больничной кассы пользованы были въ городской больницѣ 78 моряковъ въ продолженіи, 1897 больничныхъ дней (противъ 69 и 1403 въ предъидущемъ году), а именно :

русскихъ поданныхъ	46
англичанъ	11
датчанъ	4
нѣмцевъ	6
скандинавцевъ	10
французовъ	1
Всего 78 человекъ	

18. Больдерааскій или Усть-Двинскій карантинный лазаретъ.

Послѣ того какъ г. Лифляндскій губернаторъ, какъ сообщено въ отчетѣ за 1899 г. (см. торговый архивъ 1900 г. стр. 65 и послѣд.) поставилъ имѣвшій быть открытымъ карантинный лазаретъ подъ главный надзоръ губернскаго начальства и тѣмъ передалъ послѣдному урегулированіе всѣхъ отношеній къ крѣпостному управленію, Биржевой Комитетъ, нанявъ расположенный въ Усть-Двинскѣ домъ г. Клейнберга на 3 года подъ лазаретъ, приступилъ къ устройству послѣдняго и просилъ Губернатора, отношеніемъ отъ 5 апрѣля 1900 г. за № 414, сдѣлать распоряженіе относительно того, чтобы со стороны крѣпостного управленія не было дѣлаемо препятствій къ выполненію слѣдующихъ работъ : 1) задѣлку двухъ дверей для раздѣленія дома на два изолированныхъ другъ отъ друга отдѣленія ; 2) устройство второго входа въ домъ ; 3) устройство помойной ямы ; 4) постановку дезинфекціоннаго аппарата ; 5) устройство въ случаѣ надобности второго отхожаго мѣста и 6) пополненіе инвентаря.

29 апрѣля за № 1337 г. Губернаторъ сообщилъ Биржевому Комитету, что, согласно отношенію Хозяйственнаго Департамента Министерства Внутреннихъ Дѣлъ отъ 18 апрѣля за № 3076, по соглашенію Министерствъ Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ, ходатайство Биржевого Комитета о покрытіи расходовъ по содержанію Усть-Двинскаго карантиннаго лазарета до размѣра 2500 руб. ежегодно изъ суммъ перваго $\frac{1}{6}$ ‰ сбора съ привозимыхъ и вывозимыхъ товаровъ найдено заслуживающимъ уваженія. При этомъ Губернаторъ присовокуплялъ, что со стороны крѣпостного управленія не могутъ быть дѣлаемы препятствія предполагаемымъ работамъ въ карантинномъ лазаретѣ, такъ какъ между комендантомъ крѣпости и назначенной имъ комиссіей, къ которой принадлежатъ и представители Биржевого Комитета, состоялось соглашеніе. Въ случаѣ же если въ будущемъ все-таки послѣдуютъ какія-либо затрудненія со стороны крѣпостного управленія, то онъ проситъ довести о томъ до его свѣдѣнія, также какъ и сообщить ему, когда будутъ окончены работы. 19 іюля пронзошелъ осмотръ лазарета врачомъ инспекторомъ Аристовымъ, правителемъ канцеляріи Губернатора Яковлевымъ и представителями Биржевого Комитета.

Когда телеграммой г-ца Министра Внутреннихъ Дѣлъ, въ виду слуховъ объ опасности отъ чумы, было обращено особое вниманіе на приходящія изъ Англій суда, Лифляндское врачебное отдѣленіе, согласно резолюціи Лифляндскаго Губернатора, просило 18 августа за № 2431 Биржевой Комитетъ позаботиться о томъ, чтобы Больдерааскій лазаретъ для заразительныхъ болѣзней былъ приведенъ въ требуемое состояніе и имѣлъ наготовѣ необходимый врачебный персоналъ. При этомъ врачебное отдѣленіе добавляло, что осмотръ прибывающихъ изъ Англій судовъ порученъ вольно-практикующему врачу Мейеру въ Больдераа, который о каждомъ найденномъ случаѣ заболѣванія будетъ сообщать управленію лазарета для потребныхъ распоряженій по перевозкѣ больнаго съ корабля въ лазаретъ.

Биржевой Комитетъ немедленно исполнилъ это требованіе и съ своей стороны пригласилъ д-ра Мейера для завѣдыванія лазаретомъ за ежемѣсячное вознагражденіе въ 100 руб., а также нанялъ потребный санитарный персоналъ.

Вскорѣ по открытіи карантиннаго лазарета до свѣдѣнія Биржевого Комитета дошло, что и. д. Лифляндскаго Губернатора сдѣлано распоряженіе, чтобы всѣ приходящія изъ Англійскихъ портовъ въ Ригу суда были осматриваемы въ Рижскомъ портѣ, и въ случаѣ нахождения на нихъ больнаго чумою или подозрительнаго въ чумномъ отношеніи лица немедленно были направляемы въ Кензе, чтобъ подвергнуться тамъ карантину. Въ виду сего Биржевой Комитетъ вошелъ 2 сентября за № 897 къ и. д. Лифляндскаго Губернатора съ слѣдующимъ представленіемъ :

„Такъ какъ для всѣхъ судовъ отправляющихся изъ объявленнаго неблагополучнымъ отъ чумы порта Глазго въ Балтійскіе порты учрежденъ уже карантинъ въ Кензе, а въ другихъ англійскихъ портахъ не обнаружено еще никакихъ признаковъ появленія чумы, и въ самомъ Глазго даже, по достовѣрнымъ частнымъ свѣдѣніямъ, чума вообще появилась въ слабой степени и послѣдній смертельный случай былъ 14 (27) августа, то Биржевому Комитету учрежденіе карантина въ Кензе представляется пока совершенно достаточною мѣрою. Въ случаѣ же, если несмотря на карантинъ въ Кензе все-таки будутъ обнаруживаемы нѣкоторыя подозрительныя заболѣванія на судахъ, приходящихъ изъ Кензе или другихъ англійскихъ портовъ, устроенный въ Усть-Двинскѣ карантинный лазаретъ Биржевого Комитета является вполне достаточнымъ для изолированія и наблюденія больныхъ, между тѣмъ самое судно могло бы оставаться нѣкоторое время на рейдѣ и подвергаться тамъ-же дезинфекціи. Отправить же все судно, на которомъ можетъ быть оказалось лишь одно заболѣвшее при подозрительныхъ признакахъ лицо, въ Кензе является мѣрою слишкомъ строгою, если принять въ соображеніе, что нагруженные на судно товары вслѣдствіе продолженной на цѣлыя недѣли перевозки, значительно лишаются цѣнности своей, и что товаровладѣлецъ, расчеты котораго совершенно нарушаются вслѣдствіе несвоевременнаго полученія товаровъ, подвергается самымъ крупнымъ убыткамъ, не говоря уже объ убыткахъ самого судна или судовладѣльца отъ продолжительной лишней стоянки судна. Примѣрно Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ указать лишь на возможные чрезвычайныя послѣдствія неприбытія во-время угольныхъ пароходовъ для желѣзныхъ дорогъ и заводовъ при нынѣ уже господствующемъ недостаткѣ угля. Наконецъ пельзя не указать на ту опасность, что въ случаѣ распространенія строгаго распоряженія Вашего Превосходительства только на Лифляндскую губернію и болѣе слабого примѣненія карантина въ сосѣднихъ портахъ, приходящія изъ Англій суда, чтобы не подвергаться въ Ригѣ обратному направленію въ Кензе, вообще будутъ предпочитать прямо отправляться въ одинъ изъ сосѣднихъ портовъ, это обстоятельство можетъ нанести постоянный ущербъ Рижской торговлѣ.

На основаніи всего вышеизложеннаго Биржевой Комитетъ, будучи вполне убѣжденъ, что его карантинный лазаретъ и производство въ данномъ случаѣ дезинфекціи судна на рейдѣ вполне обезпечиваютъ Рижскій портъ отъ занесенія чумы, позволяетъ себѣ почтительнѣйше просить Ваше Превосходительство не отказать отмѣнить сдѣланное распоряженіе и по крайней мѣрѣ на первое время, пока не имѣется положительныхъ данныхъ о дальнѣйшемъ распространеніи чумы также на другіе англійскіе порты, разрѣшить, чтобы суда, приходящія изъ англійскихъ портовъ, кромѣ Глазгоскаго, на которыхъ окажутся только подозрѣваемые въ чумѣ лица, впускались въ Рижскій портъ послѣ

передачи больныхъ въ карантинный лазаретъ и послѣ производства дезинфекціи.“

Съ этимъ представленіемъ скрестилось отношеніе врачебнаго отдѣленія отъ 2 сентября за № 2602, которымъ Биржевому Комитету сообщалось, что въ виду телеграммъ Управляющаго Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ и дѣлопроизводителя противочумной комиссіи, согласно предложенію п. д. Лифляндскаго Губернатора сдѣлано распоряженіе, чтобы вообще всѣ суда, приходящія изъ англійскихъ портовъ въ порты Лифляндской губерніи, въ случаѣ если на нихъ, при осмотрѣ ихъ врачами, окажутся больныя чумою или подозрительныя въ чумномъ отношеніи лица, были направляемы въ Кеизе для выдержанія карантина, также какъ и всѣ суда, пришедшія изъ Глазго или имѣвшія какія-либо сношенія съ Глазго, должны по прибытіи въ портъ представить карантинное свидѣтельство, въ противномъ же случаѣ они должны вернуться туда обратно для выдержанія карантина.

На вышеприведенное представленіе Биржевого Комитета послѣдовало со стороны и. д. Лифляндскаго губернатора согласно сообщенію врачебнаго отдѣленія отъ 13 сентября за № 2682, отказъ.

По просьбѣ врачебнаго отдѣленія Биржевымъ Комитетомъ былъ предоставленъ позднею осенью въ распоряженіе д-ра Мейера для осмотра приходящихъ изъ Англій судовъ пароходъ Биржевого Комитета, которымъ д-ръ Мейеръ воспользовался за время съ 1 ноября по 3 декабря, въ теченіи 17 дней для 20 поѣздокъ.

По полученіи 2 декабря за № 3475 отъ врачебнаго отдѣленія увѣдомленія о томъ, что на основаніи телеграммы Управляющаго Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ объ объявленіи всей Англій и Бремена свободными отъ чумной заразы, и. д. губернатора предписалъ отменить всѣхъ мѣръ относительно пропуска и осмотра приходящихъ изъ Англій и Бремена судовъ со стороны таможенъ Лифляндской губерніи и Рижскаго портоваго управленія, — Биржевой Комитетъ просилъ 7 декабря за № 1245 о дозволеніи закрыть лазаретъ. Дозволеніе это послѣдовало 12 декабря за № 4572 подъ условіемъ, что лазаретъ будетъ всегда готовъ къ немедленному, въ случаѣ нужды, открытію.

Во все время существованія лазарета въ немъ не былъ помѣщенъ ни одинъ подозрительный или больной, да врядъ-ли и могъ туда попасть таковой въ виду изданныхъ для Риги и Лифляндской губерніи правилъ относительно осмотра и обращенія съ приходящими изъ Англій судами.

Содержаніе лазарета стоило въ истекшемъ году 3414 руб. 45 к.

19. Плавучій докъ.

Переговоры о постройкѣ казармъ для рабочихъ у плавучаго дока переданы выше въ отдѣлъ о зимней гавани. Къ возникновенію какихъ-либо другихъ вопросовъ плавучій докъ въ истекшемъ году не подавалъ повода.

О дѣятельности плавучаго дока въ 1900 г. инженеромъ Флейшеромъ былъ сообщенъ слѣдующій отчетъ:

Докомъ пользовались:

въ 1900 году	96 судовъ всего	въ 23,148 рег. тоннъ
„ 1899 „	65 „ „ „	14,208 „ „
„ 1898 „	27 „ „ „	9,291 „ „
всего слѣдовательно .	188 судовъ	въ 46,647 рег. тоннъ

за время существованія плавучаго дока при Рижскомъ портѣ.

Изъ вышеупомянутыхъ 96 судовъ с. г. были по происхожденію
92 русскихъ
4 заграничныхъ

всего 96 судна.

Самое большое изъ нихъ мѣстный пароходъ „Дагмара“ имѣлъ
емкость въ 2115 рег. тоннъ
самое малое въ 6 „ „
Всего пользовались докомъ 28 пароходовъ
и 68 парусн. судовъ.

Распределеніе судовъ въ обѣихъ частяхъ дока было слѣдующее:

въ докъ I	49 судовъ
„ „ II	43 судна
въ обонхъ докахъ вмѣстѣ	4 „

Изъ 49 падающихъ на докъ I судовъ 12 были такого размѣра (болѣе 140'), что могли помѣститься только въ большемъ докѣ, остальные же 37 имѣли менѣе 140' и потому могли бы быть приняты и въ меньшій докъ, еслибъ онъ былъ свободенъ. Лишь 4 судна были такъ велики, что для ихъ помѣщенія потребовались обѣ части дока.

Введено было въ докъ изъ названныхъ 96 судовъ

7 вслѣдствіе понесенной аваріи,

37 для починокъ,

52 „ осмотра и возобновленія окраски.

Большій докъ I былъ занятъ въ теченіи 207 дней

и свободенъ „ „ 158 „

Маленькій докъ II былъ занятъ „ „ 193 дня

и свободенъ „ „ 172 „

Доходы по плавучему доку въ истекшемъ году составляли:

За 96 польвованій докомъ	руб. 15,241 31	
плата за рабочихъ при докѣ	„ 166 10	
„ „ электрическое освѣщеніе	„ 24 15	
„ „ пользование матеріаломъ	„ 7 —	
платы за пользование телефономъ	„ 215 —	
„ „ наемъ помѣщенія	„ 572 —	
		руб. 16,225 56

Израсходовано было:

на жалованія	руб. 3,916 96	
„ поденныя платы	„ 147 30	
„ каменный уголь	„ 1,577 23	
„ дрова	„ 399 11	
„ желѣзные матеріалы	„ 90 95	
„ окраску	„ 98 72	
„ приведен. въ дѣйств. паров. маш.	„ 640 76	
„ электрическое освѣщеніе и электрическую силу	„ 4 —	
„ освѣщеніе	„ 73 91	
„ инвентарь	„ 197 72	
„ уплату сборовъ, страхованіе и телефонъ	„ 461 70	
„ разные расходы	„ 41 23	
		руб. 8,257 07
Остатокъ		руб. 7,968 49

Сравнительно съ 1899 г. доходы увеличились на	руб. 2,296 44
расходы же уменьшились на	„ 1,339 83
такъ что общая прибыль увеличилась на	руб. 3,636 27

Къ этому слѣдуетъ еще прибавить отнесенные по ошибкѣ на кассу плавучаго дока и открытые лишь при ревизіи оправдательныхъ документовъ	„ 29 06
	руб. 3,665 33

Такимъ образомъ дѣйствительный остатокъ составляетъ руб. 7,997 55

20. Рижскій корабленодъемный докъ.

Патентъ-слипъ-докомъ пользовались въ прошломъ году 12 судовъ съ 1621 $\frac{1}{2}$ ластами, между коими было 3 парохода въ 200 лошадиныхъ силъ.

21. Больдерааскій машиностроительный заводъ.

Въ отчетномъ году заводъ былъ занятъ болѣе значительнымъ ремонтомъ пароходовъ и землечерпательницъ Биржевого Комитета и пароходовъ Рижскаго пароходнаго общества, а также и другими работами.

22. Компасо-провѣрочная станція.

Въ 1900 г. провѣрены компасы на 3 пароходахъ, а именно на двухъ въ зимней гавани и на одномъ пароходѣ у столба для швартовки судовъ.

23. Наблюденія метеорологическія и надъ уровнемъ воды по градштоку.

а. Метеорологическія станціи въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ.

Согласно инструкціи, наблюденія производились безостановочно на обѣихъ станціяхъ: въ Ригѣ помощникомъ архиваріуса Вольдемаромъ Броше, въ Усть-Двинскѣ капитаномъ Герлахъ, котораго въ теченіи нѣсколькихъ недѣль лѣтняго отпуска замѣняло другое лицо.

Въ Ригѣ были въ дѣйствиі слѣдующіе контрольные аппараты: барографъ, термографъ, анемографъ и дождемѣръ. Такъ какъ сила вѣтра здѣсь часто значительна, то отдѣльныя части вѣтрома, какъ-то особенно зубчатыя колеса и оси, легко изнашиваются, вслѣдствіе чего и въ этомъ году аппаратъ по причинѣ починки долгое время не могъ дѣйствовать. Желательна была бы постановка новаго аппарата рядомъ съ прежнимъ, чтобы не наступало перерывовъ въ показаніяхъ аппаратовъ. Самопишущій дождемѣръ не могъ быть поставленъ на гимнастическомъ плацу гимназіи и стоялъ до половины іюля въ принадлежащемъ къ квартирѣ директора метеорологической станціи саду. Вслѣдствіе перемѣны послѣднимъ квартиры, дѣятельность аппарата должна была быть прекращена, и до сихъ поръ для него не найдено мѣста, куда его можно было бы поставить. Въ этомъ году пріобрѣтено 2 новыхъ минимальныхъ термометра.

Наблюденія на станціи и показанія контрольныхъ аппаратовъ и въ этомъ году не разъ были употребляемы въ дѣло при сообщеніи свѣдѣній и дачи заключеній. Наблюденія печатаются полностью ежедневно въ одной нѣмецкой и двухъ русскихъ газетахъ; кромѣ того встрѣчаются почти полныя или частныя сообщенія наблюденій въ журналѣ Общества естествоиспытателей, въ изданіяхъ Николаевской главной обсерваторіи въ Ст.-Петербургѣ и въ календарѣ Рихтера. Внѣшнія сношенія и полученіе телеграммъ отъ Обсерваторіи продолжались также какъ и въ прошлые года.

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

Изъ наблюденій по градштоку въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ въ 1900 году получены слѣдующія среднія за мѣсяць и годъ цифры, считая по новому стилю и русскимъ футамъ.

Рига.

	январь	февраль	мартъ	апрель	май	июнь	июль	августъ	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь	годъ
1900 г.	3,9	4,0	4,3	7,5	5,2	4,2	5,0	4,5	5,0	5,3	4,5	4,3	4,8
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	0,6	0,4	0,1	0,1	0,1	0,4	0,3	0,3	0,3	0,7	0,1	0,4	0,0

Усть-Двинскъ.

	январь	февраль	мартъ	апрель	май	июнь	июль	августъ	сентябрь	октябрь	ноябрь	декабрь	годъ
1900 г.	3,7	3,7	4,0	4,4	4,6	4,4	4,9	4,7	4,9	5,2	4,0	5,1	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	0,6	0,6	0,1	0,3	0,4	0,0	0,2	0,1	0,2	0,6	0,5	0,5	0,1

Наивысшій уровень воды въ Ригѣ былъ наблюдаемъ во время полноводья 5 апрѣля, причемъ высота воды доходила до 11,7 фут.; въ Усть-Двинскѣ наибольшая высота въ 7,7 фут. была наблюдаема 9 декабря, какъ послѣдствіе юго-западнаго шторма. Въ Ригѣ низшій уровень воды въ 3,5 футовъ былъ неоднократно наблюдаемъ; въ Усть-Двинскѣ низшій уровень въ 2,4 фута былъ замѣченъ 26 марта вслѣдствіе продолжительныхъ восточныхъ вѣтровъ.

в. Предвѣщанія бурь.

Метеорологическими станціями въ Ригѣ и Усть-Двинскѣ отъ центральной обсерваторіи получена 21 телеграмма съ указаніемъ поднять конусъ или оставить его на-верху.

Телеграммы эти распредѣляются слѣдующимъ образомъ по отдѣльнымъ мѣсяцамъ, считая по новому стилю.

Январь.	Февр.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Авг.	Сент.	Окт.	Ноябрь.	Дек.	Годъ.
1	4	1	1	—	—	1	2	5	1	3	2	21

Бурныхъ дней было въ Ригѣ 20, а въ Усть-Двинскѣ 21.

г. Наблюденія съ помощью самопишущихъ градштоковъ въ Ригѣ и Больдераа.

Лимниграфы (самопишущіе градштоки) въ Ригѣ у желѣзнодорожнаго моста и въ Больдераа при станціи „Дамба гавань“ находились подъ наблюденіемъ инженера Комитета, завѣдующаго портовыми сооруженіями. Показанный въ 1 часъ пополудни высшій и низшій уровень воды каждаго дня публикуется въ „Рижской промышленной газетѣ“. Наблюденія эти даютъ по отдѣльнымъ мѣсяцамъ слѣдующія данныя въ футахъ выше межени воды при Карловскомъ шлюзѣ.

	Высшій уровень воды:		Низшій уровень воды:		Средний уровень воды:	
	Рига	Усть-Двинскъ	Рига	Усть-Двинскъ	Рига	Усть-Двинскъ
Январь . .	5,4	5,4	3,5	2,6	4,3	4,0
Февраль .	5,0	5,2	3,0	2,5	4,0	3,8
Мартъ . .	5,4	5,4	3,1	2,4	4,0	3,8
Апрѣль . .	11,4	6,2	4,0	3,4	8,2	5,0
Май . . .	5,7	5,4	4,3	3,6	5,0	4,6
Юнь . . .	5,6	5,7	4,4	4,0	4,8	4,7
Юль . . .	5,7	5,7	4,6	4,3	5,1	5,0
Августъ .	6,2	6,2	4,6	4,0	5,1	4,8
Сентябрь .	8,1	8,0	4,7	4,4	5,4	5,2
Октябрь .	6,5	6,5	4,0	3,3	5,0	4,9
Ноябрь . .	5,9	6,0	3,6	3,1	4,4	4,1
Декабрь .	7,8	7,7	4,0	3,1	5,5	5,2

24. Наблюденія надъ ледоходами.

Послѣ урагана 13 ноября 1899 года начался продолжительный ледоходъ. 25 ноября ледъ сталъ выше моста во всю ширину рѣки. Ниже моста портъ держали открытымъ до конца декабря. 25 декабря въ морѣ у Домеснеса ледъ началъ дѣлать затрудненія. 29 декабря послѣдніе пароходы оставили берегъ у города и пробовали еще пробиться черезъ ледъ у Домеснеса. Двое изъ нихъ застряли во льду и были освобождены изъ своего опаснаго положенія Либавскимъ судномъ „Ледоколъ II.“

Послѣ того, какъ ледоколы были убраны, рѣка покрылась въ предѣлахъ Рижскаго порта твердымъ ледянымъ покровомъ, который въ теченіи холодной и снѣжной зимы сталъ очень крѣпкимъ.

Когда 30 марта ледъ въ морѣ отдѣлился отъ берега, ледоколы двинулись отъ устья до города и привели ледъ вверху по рѣкѣ до желѣзнодорожнаго моста въ движеніе. На слѣдующій день ледъ былъ отдѣленъ и вдоль Митавскаго форштадта до Звиргзденгольма и приведенъ въ движеніе.

1 апрѣля начались сдвиженія ледянаго покрова выше желѣзнодорожнаго моста; у Даленъ образовались въ тотъ же день большія ледяныя запруды, поднявшія чрезвычайно высоко уровень воды у Куртенгофа, такъ что паводненіе распространилось до желѣзнодорожной насыпи.

2 апрѣля большая запруда у Даленъ остановилась, но ниже острова ледъ двигался на протяженіи нѣсколькихъ верстъ. Выше моста ледяныя глыбы застряли на песчаныхъ меляхъ, боковой же рукавъ

у Заячьего острова быть совершенно открытъ и въ немъ было сильное теченіе.

Въ ночь съ 2 на 3 апрѣля ледяная запруда у Даленъ тронулась и высокая волна понесла утромъ ледяныя массы внизъ по теченію, при чемъ вода у города сильно поднялась. 5 апрѣля она достигла наивысшаго своего уровня въ 11,3 футовъ у градштока Карловскаго шлюза. Идущее съ верху половодье и ледоходъ двигались черезъ Сухую Двину, между тѣмъ какъ другой рукавъ у Даленъ оставался загроможденнымъ до 12 апрѣля. Сильное стеченіе половодья совершалось медленно и вода у города лишь въ концѣ мая опустилась до своего обычнаго уровня.

У Домеснеса и въ Рижскомъ заливѣ ледъ мѣшалъ судоходству вплоть до апрѣля. 6 апрѣля прибыли въ Ригу первые морскіе пароходы.

25. Распределение мѣстъ нагрузки на городской набережной.

Осенью 1900 г. въ Биржевой Комитетъ поступили жалобы со стороны экспортеровъ на то, что городской берегъ между понтоннымъ и желѣзнодорожнымъ мостами почти совершенно занятъ выгружаемыми тамъ каменнымъ углемъ, кирпичемъ, камнями, суперфосфатомъ и тому подобными товарами. Въ виду того, что берегъ этотъ, при общемъ недостаткѣ мѣстъ нагрузки совершенно необходимъ для сильно поднимающейся осенью экспортной торговли, Биржевой Комитетъ просилъ Городскую Управу сдѣлать распоряженіе о томъ, чтобы впредь названные товары совсѣмъ не выгружались на городской набережной между двумя мостами или по крайней мѣрѣ тотчасъ бы увозились.

Не получивъ на это никакого отвѣта до весны 1900 г. Биржевой Комитетъ возобновилъ 3 апрѣля за № 393 свою просьбу, прибавивъ къ ней ходатайство о томъ, чтобы въ цѣляхъ болѣе удобнаго доступа къ Андреевскому полуострову, важному какъ мѣсто нагрузки и разгрузки судовъ, устроить къ нему второй проѣздъ и расширить уже существующій проѣздъ по Елизаветинской улицѣ.

На это 5 апрѣля за № 1379 полученъ былъ отвѣтъ Рижской Городской Управы, которая увѣдомляла, что ею уже 20 сентября 1899 года приказано удалить находящіяся на указанномъ пространствѣ склады матеріаловъ, что она одновременно съ симъ просила капитана надъ портомъ сдѣлать распоряженіе къ возможно скорѣйшему увозу, въ теченіи наступающаго навигаціоннаго періода, выгружаемыхъ на названномъ пространствѣ ввозныхъ товаровъ и матеріаловъ и что выѣздъ изъ Елизаветинской улицы имѣетъ быть расширенъ этимъ лѣтомъ, проведеніе же новаго проѣзда къ Андреевскому полуострову пока еще не рѣшено.

26. Цехъ лоцмановъ

не подалъ въ истекшемъ году повода къ какимъ либо обсужденіямъ.

27. Маячное освѣщеніе морского побережья.

На запросъ Биржевого Комитета Главное Гидрографическое отдѣленіе увѣдомило 8 февраля 1901 г. за № 360, что въ истекшемъ году не было произведено никакихъ работъ для улучшенія маячнаго берегового освѣщенія въ Рижскомъ заливѣ. На 1901 г. предполагаются слѣдующія работы: 1) постановка освѣщаемаго нефтью бака при входѣ въ Рижскій заливъ. 2) устройство сигнализациі во время тумановъ на островѣ Руно (сигнализациія помощью взрывовъ патроновъ изъ широксилина).

Кромѣ того, согласно сообщенію директора маяковъ и лоцманской части въ балтійскомъ морѣ отъ 9 декабря за № 6353, маякъ въ Рамассарѣ у Арнсбурга на островѣ Эзелѣ имѣеть быть возвышенъ, а на мызѣ Ландереніе на Эзелѣ поставленъ новый маякъ для облегченія судоходства между маякомъ Церель и входомъ въ Моонзундъ.

28. Понтонный мостъ и устройство постояннаго моста черезъ р. Двину.

Когда осенью 1899 г. при первомъ еще совсѣмъ легкомъ морозѣ прекращено было разведеніе понтоннаго моста, Рижская городская управа на просьбу Биржевого Комитета разводитъ по прежнему мостъ для пропуска судовъ согласилась на исполненіе ея лишь при условіи, чтобы шкипера проходящихъ черезъ понтонный мостъ судовъ выдавали росписку въ томъ, что они не будутъ предъявлять никакихъ требованій о возмѣщеніи убытковъ въ случаѣ если ихъ судно нельзя будетъ своевременно пропустить обратно черезъ мостъ внизъ по рѣкѣ. Всѣ шкипера объявили, что это условіе совершенно не можетъ быть принято, и мѣста на грузки и выгрузки выше понтоннаго моста въ теченіи зимнихъ мѣсяцевъ не были по этому заняты.

Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ вернулся къ раньше сдѣланному предложенію и обратился 8 апрѣля 1900 г. за № 425 въ Рижскую городскую управу съ слѣдующимъ отношеніемъ:

„Уже въ отношеніи отъ 19 ноября 1899 г. за № 1280 Биржевой Комитетъ возбудилъ въ Городской управѣ вопросъ объ измѣненіи конструкціи понтоннаго моста такимъ образомъ, чтобы послѣдній могъ открываться внизъ по теченію и оставилъ за собою право поздиѣ снова вернуться къ этому вопросу.

Теперь, когда понтонный мостъ разобранъ и до наведенія вѣроятно и безъ того потребуетъ починокъ, Биржевой Комитетъ полагаетъ, что наступилъ подходящий моментъ, чтобы повторить упомянутую просьбу.

На основаніи заключенія своихъ инженеровъ Биржевой Комитетъ пришелъ къ тому убѣжденію, что желаемое измѣненіе могло-бы быть произведено со стороны города безъ существенныхъ затрудненій и расходовъ и безъ всякаго вліянія на конструкцію самаго моста, такимъ образомъ, что оба сосѣдніе съ клапаномъ элементы понтоннаго моста были-бы обмѣнены другъ съ другомъ. Польза отъ этого обмѣна была-бы чрезвычайной какъ для самого понтоннаго моста, такъ и для судоходства въ портѣ. Тѣмъ, что по крайней мѣрѣ одинъ изъ клапановъ моста открывался внизъ по теченію предупреждалась-бы опасность напора льда выше ледяной запруды понтоннаго моста, такъ какъ съ одной стороны ледъ по открытіи клапана, легче проходилъ бы, а съ другой, въ случаѣ накопленія льда всегда можно было-бы провести ледоколъ для его удаленія. Для судоходства же была-бы та большая выгода, что со временемъ мостъ и по наступленіи морозовъ могъ-бы открываться для пропуска судовъ и тѣмъ судоходство и торговля сохранили-бы цѣнныя мѣста нагрузки и разгрузки между желѣзнодорожнымъ и понтоннымъ мостами.

Биржевой Комитетъ покорнѣйше проситъ городскую управу подробно обсудить этотъ вопросъ и въ интересахъ торговли и промышленности принять во вниманіе означенное предложеніе Биржевого Комитета.“

Отвѣта на это отношеніе Биржевой Комитетъ до конца года не получилъ, но портовой инженеръ Комитета Пабстъ сообщилъ въ ноябрѣ 1900 г., на основаніи частныхъ свѣдѣній, что предложеніе Биржевого Комитета передано строительной комиссіи, а послѣдней городскому старшему инженеру ф. Ренненкамфу для разсмотрѣнія. Послѣдній въ своемъ заключеніи рѣшительно высказался противъ предложеннаго измѣненія и указалъ, между прочимъ, на то, что мостъ укрѣпленъ цѣпями, которыя нѣсколько поддаются, какъ только на мостъ производится болѣе сильное давленіе льдомъ или лѣсными плотами. Наступающій тогда незначительный выгибъ моста ведетъ за собой небольшой поворотъ попоповъ, граничащихъ съ разводимою частью моста. Послѣдній не имѣетъ значенія, пока болѣе широкая сторона разводимой части моста лежитъ какъ теперь въ вверхъ по теченію, если-же она будетъ, какъ предложено, направлена въ низъ, то этого поворота будетъ достаточно, чтобы на-столько уменьшить отверстие, что нельзя будетъ ввести разведенную часть обратно. Г-нъ ф. Ренненкамфъ указываетъ далѣе, что сведеніе моста совершается гораздо скорѣе и вѣрнѣе, когда теченіемъ рѣки разведенная часть снова какъ-бы вдавливается въ мостъ. Если-бъ часть эта разводилась къ низу, то при сведеніи моста теченіе ему бы противо-

дѣйствовало и его-бы затрудняло. Въ заключеніе указывается на опасность грозящую оживленному движенію по мосту въ случаѣ, если-бъ разведенныя части вдругъ оторвались. Случалось, что восемь крѣпкихъ брусевъ, которыми остальные части моста соединены между собой, ломались подъ напоромъ льда. Разводимая часть моста можетъ быть прикрѣплена къ сосѣднимъ лишь 4 брусьямъ и не утверждена какъ остальные, якорными цѣпями. Если-бъ теперь сломались эти 4 бруса, то разводимая часть моста задержалась-бы между остальными. Если же мостъ открывался бы внизъ по теченію, то при поломкѣ брусевъ одна часть тотчасъ была - бы унесена теченіемъ внизъ.

Относительно разведенія понтопнаго моста Биржевой Комитетъ отправилъ въ Городскую Управу 18 ноября за № 1167 слѣдующую бумагу:

„Такъ какъ нынѣ на Двинѣ уже стало показываться сало, то опять насталъ моментъ прекращенія вскрытія понтопнаго моста для пропуска судовъ.

Вслѣдствіе этого торговля и судоходство вообще уже находящаяся въ бѣдственномъ положеніи отъ недостатка пристаней, лишаются пристаней и мѣстъ для нарузки и вырузки товаровъ выше понтопнаго моста.

Такъ какъ Городская Управа не признаетъ возможнымъ осуществить предположеніе Комитета о перемѣщеніи мостовыхъ элементовъ и передвиженіи ихъ въ направленіи внизъ по теченію, а прошлогодній опытъ пропускать черезъ мостъ лишь такія суда, шкипера которыхъ выдаютъ подписку въ незаявленіи никакихъ претензій по возмѣщенію убытковъ не далъ никакого результата, то Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Рижскую Городскую Управу не отказать въ принятіи надлежащихъ мѣръ къ пропуску въ текущемъ году судовъ черезъ понтопный мостъ безъ требованія отъ шкиперовъ подписки.“

Городская управа отклонила отношеніемъ отъ 25 ноября за № 4729 просьбу Биржевого Комитета, объявляя, что требуемыя отъ шкиперовъ росписки необходимы, чтобъ защитить городъ отъ еще большихъ претензій относительно пропуска судовъ сквозь понтопный мостъ.

Биржевой Комитетъ возобновилъ свою просьбу 1 декабря за № 1210 и предложилъ на время, когда выше моста начнетъ образоваться ледъ, поставить одинъ изъ своихъ ледаколовъ выше понтопнаго моста, но Городская Управа не имѣла болѣе случая высказаться относительно этого предложенія, такъ какъ за это время наступилъ сильный морозъ, покрывшій Двину выше моста крѣпкимъ льдомъ.

29. Поощреніе русскаго торговаго мореходства.

Имѣвшіяся въ виду въ 1900 г. засѣданія Совѣта по Дѣламъ Торговаго Мореплаванія, состоящаго въ настоящее время подъ предсѣдательствомъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михайловича много разъ отмѣнялись, такъ что въ отчетномъ году не состоялось ни одного засѣданія. Ближайшее засѣданіе назначено на 19 февраля 1901 г. На мѣсто заболѣвшаго представителя его въ Совѣтѣ, портоваго Инженера А. Пабста, Биржевой Комитетъ проситъ о допущеніи Рижскаго ватершута и судового маклера Б. Мора.

Относительно имѣющихъ обсуждаться на засѣданіяхъ вопросовъ Биржевой Комитетъ былъ приглашенъ отдѣломъ по дѣламъ торговаго мореплаванія учрежденій Министерства Финансовъ по торговлѣ и промышленности (бывшій департаментъ торговли и мануфактуръ) дать письменно заключеніе, а именно относительно :

- а. Проекта положенія о судоводителяхъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота.

Выработанное при содѣйствіи г-на фонъ Гертвига, завѣдующаго навигаціоннымъ училищемъ В. А. Брунсъ, капитана Шредера и др. заключеніе, представленное 29 августа за № 875, гласитъ такъ :

„Вслѣдствіе предложенія отъ 12 апрѣля с. г. за № 1223 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь донести, что онъ съ особенною благодарностью и полнымъ сочувствіемъ слѣдитъ за энергичными, многосторонними и цѣлесообразными стремленіями Министерства Финансовъ къ развитію и поднятію нашего отечественнаго торговаго судоходства и въ этомъ смыслѣ привѣтствуетъ также доставленный ему при озпаченномъ предложеніи проектъ положенія о судоводителяхъ, составляющаго важное звено въ цѣпи мѣропріятій къ поднятію нашего торговаго мореходства. Съ незначительными измѣненіями проектъ этотъ, по мнѣнію Биржевого Комитета, въ состояніи упорядочить и улучшить положеніе судоводителей и доставить имъ высшій уровень образованія, существенно содѣйствуя такимъ образомъ поднятію торговаго судоходства.

Въ общемъ Биржевой Комитетъ считаетъ необходимымъ высказать серьезныя сомнѣнія на счетъ значительнаго расширенія понятія „каботажнаго“ или по принятому нынѣ обозначенію — „малаго плаванія“, какъ оно опредѣляется въ ст. 3 проекта. Въ случаѣ узаконенія постановленій этой статьи понятіемъ „малаго плаванія“ собственно исчерпываются всѣ обыкновенные и большая часть рейсовъ торговаго флота; подъ понятіе „дальняго“ плаванія подходитъ почти только еще плаваніе черезъ океанъ. Трудно понять, почему судно, плавающее отъ Бѣлаго моря въ Балтійское море или обратно, не должно заѣхать

въ лежащіе почти на пути порты Англійскаго или Норвежскаго побережья, тѣмъ болѣе, что весьма часто вслѣдствіе непогоды, несчастія, недостатка въ провіантѣ и т. п. судно вынуждено будетъ заѣхать въ эти порты. Весьма большая часть нашей заграничной торговли направляется именно въ порты названныхъ побережій. Въ случаѣ расширенія такимъ образомъ малаго плаванія, для большаго числа нашихъ мореходцевъ исчезало бы побужденіе подвергаться требующимъ большихъ жертвъ и денегъ и времени испытаніямъ на званіе штурмана или капитана дальняго плаванія; вмѣстѣ съ тѣмъ были-бы парализованы стремленія къ поднятію уровня образованія нашихъ судоводителей. Но не только съ болѣе или менѣе идеальной точки пониженія образовательнаго уровня судоводителей, но и съ болѣе матеріальной точки трудностей расширеннаго малаго плаванія предположенное расширеніе представляется весьма неудобнымъ. Плаваніе въ Японскомъ и Желтомъ моряхъ до параллели Ваудименова пролива, вслѣдствіе господствующихъ тамъ тайфуновъ, почти самое трудное и опасное въ мірѣ и требуетъ особенно опытныхъ и способныхъ моряковъ. Не смотря на то, однако, по проекту на этихъ моряхъ управленіе судами и вмѣстѣ съ тѣмъ жизнь многихъ лицъ и большая цѣнность товаровъ ввѣряются судоводителямъ съ довольно ограниченнымъ сравнительно образованіемъ. Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ убѣдительно просить ограничить въ проектѣ понятіе малаго плаванія плаваніемъ между такими портами, которые лежатъ на одномъ и томъ-же морѣ.

Остальные замѣчанія къ проекту болѣе второстепеннаго значенія и относятся къ слѣдующимъ постановленіямъ :

Установленіе въ ст. 3 четырехъ судоводительскихъ званій представляются Биржевому Комитету не основаннымъ на практической потребности и не способствующимъ поднятію уровня образованія судоводителей. Званіе штурмана малаго плаванія на практикѣ имѣетъ лишь весьма незначительное значеніе, но тѣмъ не менѣе должно было бы оставаться и впредь въ дѣйствіи, такъ какъ имъ очень дорожатъ для достиженія пзвѣстныхъ льготъ по отбыванію воинской повинности такіе моряки, которые не владѣютъ ни надлежащими средствами, ни способностями для достиженія высшаго званія; кромѣ того это званіе все-таки доставляетъ судоходству комплектъ лучше образованныхъ моряковъ, что имѣетъ нѣкоторое значеніе въ побережномъ плаваніи и для низшихъ должностей на большихъ судахъ. Званія капитана малаго плаванія и штурмана дальняго плаванія какъ относительно требованій испытанія, такъ и относительно срока исполненнаго плаванія на столько равны другъ другу, что очень легко могли-бы быть соединены въ одно званіе; кажется вполне удобно, чтобы штурманъ дальняго плаванія точно также могъ бы управлять судномъ малаго плаванія, какъ капитанъ малаго плаванія особенно

если, согласно предложенію Комитета, предѣлы малаго плаванія будутъ ограничены.

Если такимъ образомъ съ одной стороны не имѣется особыхъ практическихъ соображеній для сохраненія четырехъ званій судоводителей, съ другой стороны перерывы заработной дѣятельности, вызываемые въ извѣстныхъ случаяхъ 4, но по крайней мѣрѣ 3 испытаніями и приготовленіями къ нимъ, составляютъ для многихъ способныхъ, ревностныхъ и ловкихъ моряковъ, не владѣющихъ однако надлежащими средствами существованія, препятствіе къ достиженію высшихъ званій, къ которымъ они являются особо призванными.

Въ ст. 7 п. 1 требованіе 24 мѣсячнаго плаванія для достиженія званія штурмана малаго плаванія представляется слишкомъ незначительнымъ; неудобнымъ представляется кромѣ того въ этомъ проектѣ то требованіе, чтобы изъ помянутыхъ 24 мѣсяцевъ подлежащій кандидатъ совершилъ плаваніе въ теченіе 12 мѣсяцевъ въ должности матроса; является невозможнымъ, чтобы морякъ, могущій претендовать на названіе матроса, могъ усвоить себѣ необходимыя для того опытность и ловкость, въ теченіе 12 мѣсяцевъ. Въ случаѣ признанія необходимымъ оставить и впредь въ дѣйствиі короткое время плаванія 24 мѣсяцевъ для достиженія званія штурмана малаго плаванія, то по крайней мѣрѣ чтобъ не умалить значенія названія „матроса“, слѣдовало бы изложить послѣднія слова этого пункта такимъ образомъ: „изъ коихъ 12 мѣсяцевъ въ должности ученика“.

Въ ст. 7 п. 3, по мнѣнію Комитета, неудобно требованіе, чтобы для достиженія званія штурмана дальняго плаванія былъ предъявленъ дипломъ штурмана малаго плаванія. Такъ какъ, какъ выше уже указано, должность штурмана малаго плаванія на практикѣ почти вовсе не встрѣчается, то не слѣдовало бы понудить моряковъ къ выдержанію сего испытанія, сопряженнаго съ довольно значительными жертвами какъ денегъ такъ и времени только для того, чтобы они впоследствии могли подвергнуть себя испытанію на званіе штурмана дальняго плаванія; поэтому слѣдовало бы допускать къ этому испытанію и такихъ лицъ, которыя производили плаваніе установленной продолжительности, при чемъ возможно было бы увеличить срокъ плаванія.

По ст. 8 Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ замѣтить, что по его мнѣнію, въ виду большой отвѣтственности за жизнь многихъ людей и дорогое имущество, сопряженной съ веденіемъ пассажирскаго парохода дальняго плаванія, штурманъ непременно долженъ бы имѣть дипломъ капитана дальняго плаванія, какъ это на практикѣ уже часто бываетъ, дабы въ случаѣ заболѣванія капитана, на суднѣ было бы лицо, которое по опытности и познаніямъ своимъ вполне могло бы замѣщать капитана.

Накопецъ на парусныхъ грузовыхъ судахъ выше 100 тоннъ вмѣстимости (примѣчаніе къ ст. 8) непременно всегда долженъ быть

номощникъ капитана, такъ какъ подобныя суда совершаютъ уже далекія поѣздки, часто даже черезъ океанъ, а экипажъ такого судна былъ бы вполне предоставленъ на произволъ судьбы, если бы, въ случаѣ заболѣванія капитана или несчастія съ нимъ, не имѣлось ни одного лица для управленія судномъ.

б. Положенія о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ.

И въ этомъ случаѣ къ обсужденію проекта поваго закона привлечены были компетентныя лица, какъ то: завѣдующій навигаціоннымъ училищемъ капитанъ В. А. Брунсъ, инженеръ Колгазе, инженеры Биржевого Комитета и др.; на основаніи обсужденій на неоднократныхъ засѣданіяхъ делегаціи по завѣдыванію навигаціоннымъ училищемъ было выработано слѣдующее заключеніе, представленное отдѣлу по дѣламъ торговаго мореплаванія 6 сентября 1900 г. за № 912.

„Во исполненіе предложенія отъ 22 марта с. г. за № 1055 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь донести, что онъ подробно обсудивъ при участіи свѣдующихъ лицъ переданный ему при означенномъ отношеніи проектъ положенія о мореходныхъ учебныхъ заведеніяхъ, не можетъ не согласиться въ принципѣ съ этимъ положеніемъ ожидая отъ введенія сего положенія успѣшной дѣятельности навигаціонныхъ училищъ и благопріятнаго развитія мореходнаго образованія.

Въ частности Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ сдѣлать слѣдующія замѣчанія по отдѣльнымъ постановленіямъ сего проекта и покорнѣйше проситъ обратить на таковыя благосклонное вниманіе.

Въ статьѣ 13 Биржевой Комитетъ проситъ замѣнить слова „епархіальнымъ начальствомъ“ словами „подлежащимъ духовнымъ начальствомъ“, такъ какъ парехіальное начальство существуетъ лишь въ православной церкви, между тѣмъ какъ назначеніе законоучителей другихъ исповѣданій подлежало бы одобренію консисторіею соотвѣтствующаго исповѣданія.

Для училищъ, содержащихся на общественныя средства къ постановленіямъ ст. 14, что штатные преподаватели и лица, преподающія по вольному найму, избираются начальникомъ заведенія и утверждаются въ должности Департаментомъ Торговли и Мануфактуръ, слѣдовало бы сдѣлать дополненіе въ томъ смыслѣ, что избранные начальникомъ заведенія преподаватели имѣютъ быть представлены на утвержденіе Департамента черезъ представителя собственника училища, т. е. черезъ попечительный совѣтъ. Является требованіемъ справедливости, чтобы то учрежденіе, которое основало училище и содержитъ таковое, участвовало также въ назначеніи учителей и имѣло возможность отклонить учителей, представляющихся ему не подходящими.

Въ видахъ единогласія въ преподаваніи и завѣдываніи училищемъ слѣдовало бы дополнить ст. 15 постановленіемъ о томъ, что пригото-

вительными школами, состоящими при навигаціонныхъ училищахъ завѣдывали также начальники послѣднихъ, а не особые самостоятельные начальники.

Къ ст. 24. Въ виду мѣстныхъ условий и нуждъ Биржевой Комитетъ покорнѣе проситъ разрѣшить, чтобы въ Рижскомъ навигаціонномъ училищѣ преподавался, кромѣ англійскаго языка, какъ обязательный предметъ еще второй навигаціонный языкъ по выбору и усмотрѣнію попечительнаго совѣта.

Но ст. 26 п. а. Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ замѣтить, что сыновья иностранцевъ подданныхъ имѣющихъ уже долгое время постоянное свое пребываніе въ данномъ мѣстѣ, могутъ вступить въ Россійское подданство лишь по достиженіи совершеннолѣтія. Чтобы однако имъ, по принятіи ихъ въ Россійское подданство предоставлять возможность вступленія въ службу на русскомъ торговомъ флотѣ, оказывается необходимымъ разрѣшить имъ носѣщеніе навигаціоннаго училища, пока они состоятъ еще иностранными подданными. Впрочемъ и не понятно, почему же и не предоставить имъ этой возможности, такъ какъ собственно для службы на торговомъ флотѣ существуютъ соотвѣтствующія законоположенія. Рижское навигаціонное училище всегда и охотно посѣщалось также иностранными подданными.

Изъ того-же пункта а ст. 26 слѣдовало бы исключить требованіе совершенія двухмѣсячнаго пробнаго плаванія для поступленія въ приготовительную школу, такъ какъ на практикѣ слишкомъ рѣдко найдется возможность пробнаго плаванія для мальчиковъ не могущихъ исполнять еще никакой работы, требующихъ постоянного надзора и служащихъ только препятствіемъ службѣ на суднѣ; капиталы лишь въ крайне рѣдкихъ случаяхъ рѣшаются принять на свое судно столь молодыхъ мальчиковъ. За то въ п. б. той же 26 статьи рекомендовалось бы для поступленія въ навигаціонное училище малаго и дальняго плаванія требовать пробнаго плаванія не менѣе пяти мѣсяцевъ, такъ какъ лишь при болѣе продолжительномъ плаваніи мальчикъ можетъ дѣйствительно научиться кое-чему и доказать свою способность къ морской службѣ.

Относительно штата навигаціонныхъ училищъ Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ обратить вниманіе на то, что въ примѣчаніи I оклады жалованья учителей установлены только соотвѣтственно тому, окончили-ли они курсъ высшаго или средняго учебнаго заведенія. Недостаетъ указанія на оклады жалованья капитановъ дальняго плаванія, которые по ст. 14 проекта могутъ занимать должность штатныхъ преподавателей. Хотя можно предполагать, что капитаны дальняго плаванія приравниваются къ лицамъ, окончившимъ курсъ высшаго учебнаго заведенія, но на это слѣдовало бы точно указать.

Въ примѣчаніи II къ штату наконецъ представляется несправедливымъ, что въ навигаціонныхъ училищахъ, содержимыхъ исключи-

тельно на средства общественныхъ учреждений, послѣднія ограничиваются въ употребленіи остатковъ отъ суммъ, назначенныхъ на вознагражденіе преподавателей.“

в. Мѣры для поощренія отечественнаго судостроительства.

При предложеніи отъ 1 апрѣля 1900 за № 1145 отдѣлъ по дѣламъ торговаго мореплаванія переслалъ Биржевому Комитету записку о различныхъ предложеніяхъ для поднятія отечественнаго судостроительства и просилъ Биржевой Комитетъ какъ о заключеніи по нимъ, такъ и о сообщеніи тѣхъ мѣръ, которыя онъ считаетъ наиболѣе цѣлесообразными для того, чтобы у насъ привилось судостроеніе. Предложенія были разсмотрѣны въ особомъ засѣданіи, къ участію въ которомъ были приглашены директоръ завода И. Ланге, консулъ Р. Н. Мангель, А. Аугсбургъ и директоръ Макъ-Нитонъ. Слѣдующее выработанное на основаніи этихъ обсужденій заключеніе было представлено отдѣлу по дѣламъ торговаго мореплаванія 14 декабря 1900 г. за № 1273 :

„Въ исполненіе предложенія отъ 1 апрѣля с. г. за № 1145 представить заключеніе во вопросу о мѣрахъ къ развитію отечественной постройки морскихъ судовъ, Рижскій Биржевой Комитетъ допоя, что онъ обсуждалъ этотъ вопросъ при участіи мѣстныхъ свѣдующихъ лицъ, имѣетъ честь представить нижеслѣдующія соображенія.

По мнѣнію Биржевого Комитета всѣ прежнія стремленія къ поднятію судостроительной промышленности не имѣли желаемаго успѣха, потому что вся вообще желѣзодѣлательная промышленность нашей имперіи была еще слишкомъ мало развита. Отдѣльными мѣрами и одной только-правительственною помощію нельзя создать судостроительной промышленности, если не вся желѣзодѣлательная промышленность, на которой первая должна основываться, не достигла извѣстнаго развитія и самостоятельности. Это именно наблюдалось и въ другихъ странахъ, какъ напр. въ Германіи, гдѣ судостроеніе стало развиваться лишь тогда, когда желѣзодѣлательная промышленность уже достигла извѣстной высоты. О такомъ развитіи въ Россіи за десятокъ или полтора десятка лѣтъ тому назадъ не могло быть и рѣчи. За немногими исключеніями дѣятельность желѣзодѣлательной и машиностроительной промышленности ограничивалась весьма узкими предѣлами; промышленность эта съ трудомъ должна была искать сбыта своихъ издѣлій между тѣмъ какъ почти вся потребность Россіи въ машинахъ удовлетворялась привозомъ заграничныхъ издѣлій. Лишь съ привлеченіемъ иностранныхъ капиталовъ и иностранныхъ техниковъ стали развиваться и у

насъ горный промыселъ и желѣзодѣлательная машиностроительная промышленность, которая нынѣ уже достигла такой высоты, что въ нѣкоторыхъ отрасляхъ машиностроительной промышленности русскіе заводы почти одни въ состояніи покрыть нашу потребность въ машинахъ. Частію этому развитію способствовало то обстоятельство, что правительство свои заказы по нѣкоторымъ вѣдомствамъ передало исключительно туземнымъ заводамъ,

Ныне наша желѣзодѣлательная промышленность развилась настолько, что настоящій моментъ является вполне удобнымъ для принятія энергичныхъ мѣръ къ поднятію судостроенія и что безъ сомнѣнія можно ожидать хорошаго успѣха, если только будутъ приняты цѣлесообразныя мѣры.

Мѣры эти, по мнѣнію Биржевого Комитета прежде всего имѣли бы состоять въ существенномъ пониженіи высокой покровительственной пошлины на привозимое изъ заграницы желѣзо, такъ какъ вслѣдствіе этой пошлины цѣна на желѣзные матеріалы у насъ почти на 100 % дороже чѣмъ за границею, а помимо сего, извѣстные необходимые собственно при судостроеніи матеріалы, какъ напр. профильное желѣзо, шпангоуты вообще въ Россіи не изготовляются и должны быть выписываемы изъ заграницы. Если принять во вниманіе, что у насъ желѣзные матеріалы приблизительно на 100 % дороже, чѣмъ за границею, что у насъ рабочая плата, сравнивая способность и ловкость иностраннаго рабочаго съ нашимъ, вообще выше, что извѣстные техники должны быть выписываемы изъ заграницы и разумѣется у насъ должны быть вознаграждаемы выше, чѣмъ тамъ, что наконецъ необходимые при судостроеніи тяжелые ремесленные инструменты вслѣдствіе высокой привозной пошлины у насъ гораздо дороже и поэтому устройство корабельной верфи у насъ существенно дороже и менѣе прибыльно, что наконецъ вообще по климатическимъ условіямъ сооруженіе и эксплуатація заводовъ за границею значительно дешевле — то является вполне естественнымъ, что пока эти препятствія и затрудненія не устранены, наши туземные верфи, безъ правительственной поддержки не могутъ соперничать съ иностранными и наши судозаводы будутъ предпочитать пріобрѣтать свои суда за границею.

Кромѣ пониженія привозной пошлины на желѣзо весьма необходимо было бы установленіе премій за судовыя машины и желѣзные матеріалы, изготовляемые на туземныхъ заводахъ, при чемъ рекомендовалось бы примѣнять нормы, предлагаемыя подкоммисіею по пунк. III записки.

Предложенное въ п. VII ограниченіе требованіемъ, чтобы суда, за постройку коихъ выданы преміи, совершали плаваніе подъ русскимъ флагомъ и соотвѣтственно съ этимъ отчужденіе ихъ за границу допускалось лишь при условіи возврата полученной преміи, непременно

слѣдовало бы исключить, такъ какъ ни одинъ судовладелецъ не согласится на такое.

Какъ одну изъ самыхъ важныхъ мѣръ къ поднятію судостроенія Биржевой Комитетъ считаетъ открытіе при нашихъ высшихъ и среднихъ техническихъ учебныхъ заведеніяхъ особыхъ отдѣленій по судостроенію для подготовленія способныхъ и теоретически-образованныхъ судостроительныхъ техниковъ, которыхъ у насъ пока совершенно не имѣется.“

30. Устройство холодильника для сохраненія легко портящихся товаровъ и введеніе срочнаго пароходства.

5 іюня за № 1924 Рижская городская торговая коммисія препроводила Биржевому Комитету слѣдующую бумагу:

„Въ Рижское Городское Управление поступило предложеніе Лифляндскаго губернатора о внесеніи на обсужденіе Думы возбужденнаго г-номъ Министромъ Финансовъ вопроса о постройкѣ и эксплуатаціи въ г. Ригѣ товарнаго склада съ холодильникомъ для храненія легкопортящихся товаровъ (молока, яицъ, масла, мяса и пр.), вывозимыхъ изъ Сибири черезъ Рижскій портъ въ Англію.

Принимая во вниманіе, что предполагаемую г-номъ Министромъ Финансовъ мѣрою направленія вывоза извѣстныхъ Сибирскихъ товаровъ чрезъ Рижскій портъ, безъ сомнѣнія послѣдуетъ оживленіе мѣстнаго торговаго сообщенія и что отъ означенной мѣры можно ожидать болѣе или менѣе значительное развитіе мѣстныхъ торговыхъ сношеній, Торговая Коммисія, на обсужденіе которой дѣло пока передано, въ общемъ относится симпатично къ предложеніямъ г-на Министра Финансовъ.

До вступленія однако въ обсужденіе подробностей дѣла, Торговая Коммисія считаетъ необходимымъ познаться съ мнѣніемъ Рижскаго Биржевого Комитета по сему дѣлу.

Препроводя вслѣдствіе сего при семъ въ Рижскій Биржевой Комитетъ копію съ предложенія Лифляндскаго губернатора отъ 22 мая с. г. за № 296, Торговая Коммисія имѣетъ честь покориѣнше просить Биржевой Комитетъ сообщить сей Коммисіи свое заключеніе по возбужденному вопросу и присовокупить, не признаетъ-ли онъ удобнымъ приступить къ болѣе подробному обсужденію дѣла сообща съ Торговою Коммисіею чрезъ посредство делегатовъ изъ своей среды.“

Упомянутое выше предложеніе Лифляндскаго губернатора гласитъ такъ:

„Г-нъ Министръ Финансовъ, предложеніемъ отъ 12 мая н. г. за № $\frac{19223}{1621}$; увѣдомилъ меня о слѣдующемъ:

Въ цѣляхъ развитія вывоза нашихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ на заграничные рынки, Министерствомъ Финансовъ въ послѣднее время былъ возбужденъ вопросъ объ устройствѣ и содержаніи срочныхъ пароходныхъ сообщений между русскими Балтійскими портами и Англією.

Выработанныя по сему предмету особою Коммисією, изъ членовъ отъ подлежащихъ вѣдомствъ и свѣдующихъ лицъ отъ сельскихъ хозяевъ, пароходныхъ предпріятій и экспортеровъ, условія были сообщены, для конкуренціи, пароходнымъ предпріятіямъ, заявившимъ о своемъ желаніи принять на себя содержаніе упомянутыхъ морскихъ сообщений. Вслѣдствіе сего, въ Министерство Финансовъ поступило нѣсколько предложеній, существенно различающихся между собою въ отношеніи субсидіи, испрашиваемой за содержаніе срочныхъ рейсовъ отъ казны. Но за спмъ Рижскій торговый домъ „Гельмсингъ и Гриммъ“, участвовавшій въ конкурсѣ на содержаніе упомянутыхъ сообщений, обратился съ ходатайствомъ о предоставленіи ему содержанія въ теченіе десяти лѣтъ еженедѣльныхъ срочныхъ сообщений между Ригю и Лондономъ, для вывоза скоропортящихся продуктовъ сельскаго хозяйства, на условіяхъ выработанныхъ Министерствомъ Финансовъ, безъ всякой при томъ правительственной субсидіи, съ тѣмъ, чтобы въ теченіе означеннаго срока договорныхъ отношеній, Правительствомъ не было выдаваемо субсидіи другимъ предпріятіямъ за содержаніе рейсовъ пзъ какого либо русскаго порта на Балтійскомъ морѣ въ порты Нѣмецкаго моря и Ламанша.

Означенное ходатайство торговаго дома „Гельмсингъ и Гриммъ“ было доведено до свѣдѣнія Августѣйшаго Предсѣдателя Совѣта по дѣламъ торговаго мореплаванія, причемъ Его Императорскому Высочеству Великому Князю Александру Михайловичу угодно было телеграфировать: „Радуюсь нормальному разрѣшенію вопроса и нахожу, что слѣдуетъ дать гарантію.“

При ближайшей затѣмъ разработкѣ условій содержанія морскихъ сообщений, выяснилось, что сообщенія эти могли бы принести ожидаемую отъ нихъ пользу лишь при одновременномъ установленіи движенія къ Рижскому порту ускоренныхъ поѣздовъ съ вагонами-ледниками, въ которыхъ производилась бы доставка сельско-хозяйственныхъ продуктовъ къ порту. Въ соотвѣтствіи съ спмъ фирма „Гельмсингъ и Гриммъ“ просила о томъ, чтобы открытіе срочныхъ сообщений было для нея обязательнымъ не ранѣе установленія упомянутыхъ ускоренныхъ поѣздовъ, при условіи предувѣдомленія о семъ за 6 мѣсяцевъ.

Министерство Путей Сообщенія, съ своей стороны, отнеслось съ полнымъ сочувствіемъ къ этому дѣлу и увѣдомило Г-на Министра Финансовъ, что, начиная съ лѣта 1901 года, отправляемые съ Сибирской желѣзной дороги въ Ригу скоропортящіеся продукты сельскаго хозяйства будутъ перевозимы въ вагонахъ-ледникахъ съ ускорен-

ными, согласованными товарными поездами, которые будут прибывать въ Ригу къ срокамъ, установленнымъ по соглашенію съ пароходствомъ.

Затѣмъ настоящее дѣло Г-нъ Министръ Финансовъ имѣлъ счастье всеподданнѣйше подвергнуть на Высочайшее Его Императорскаго Величества благовозрѣніе и Государь Императоръ въ 28-ой день апрѣля 1900 года Высочайше соизволилъ на предоставленіе Министру Финансовъ :

1) заключить съ Рижскою торговою фирмою „Гельмсингъ и Гриммъ“ договоръ по содержанію означенною фирмою въ теченіе десятилѣтняго срока, безъ всякой правительственной субсидіи, скорыхъ срочныхъ пароходныхъ сообщений между Ригою и Лондономъ для вывоза скоропортящихся продуктовъ сельскаго хозяйства, на условіяхъ, выработанныхъ Министерствомъ Финансовъ; и

2) включить въ означенный договоръ обязательство о томъ, что въ теченіе десятилѣтняго срока договорныхъ отношеній фирмы „Гельмсингъ и Гриммъ“ къ Правительству, не будетъ назначаемо другимъ предпріятіямъ никакихъ субсидій отъ Правительства за содержаніе срочныхъ рейсовъ между русскими портами Балтійскаго моря и портами Нѣмецкаго моря и Ламанша.

Во исполненіе приведеннаго Высочайшаго повелѣнія Министерствомъ Финансовъ 3-го сего мая заключенъ съ торговымъ домомъ „Гельмсингъ и Гриммъ“, прилагаемый при семъ въ копіи договоръ по содержанію означеннымъ торговымъ домомъ срочныхъ пароходныхъ сообщений между Ригою и Лондономъ.

Такимъ образомъ, въ настоящее время вопросъ о перевозкѣ скоропортящихся продуктовъ сельскаго хозяйства можно считать поставленнымъ на правильныя основанія, такъ какъ доставка ихъ съ мѣстъ производства на рынки сбыта будетъ производиться при соблюденіи необходимой скорости и срочности въ особо приспособленныхъ для сего пароходахъ и поѣздахъ. Но съ другой стороны, необходимо имѣть въ виду, что, вслѣдствіе значительнаго колебанія цѣнъ на эти продукты (масло, яйца, сыръ, мясо и др.) даже на такомъ крупномъ рынкѣ, какъ Лондонскій, наши экспортеры и сельскіе хозяева могутъ быть поставлены въ весьма невыгодное положеніе, если они будутъ вынуждены отправлять свои грузы въ Лондонъ немедленно по прибытіи въ Ригу и продавать ихъ въ Лондонѣ по пониженнымъ цѣнамъ, въ явный себѣ убытокъ. На это обстоятельство указывалось со стороны свѣдующихъ лицъ въ Комисіи при Министерствѣ Финансовъ, причемъ, въ видахъ предупрежденія упомянутыхъ выше нежелательныхъ послѣдствій, проектировалось устройство въ портѣ отправления изъ Россіи спеціальнаго склада холодильника, гдѣ, въ теченіе нѣкотораго времени, могли бы храниться скоропортящіеся продукты, въ томъ случаѣ, если немедленный вывозъ ихъ въ Лондонъ представлялся бы по современнымъ условіямъ рынка не-

выгоднымъ. Министерство Путей Сообщенія также признаетъ существенно необходимымъ устройство такого склада въ Рижскомъ портѣ, но при этомъ не находитъ возможнымъ, чтобы сооруженіе его было поручено желѣзнодорожному управленію. Фирма „Гельмзингъ и Гриммъ“ затрудняется принять на себя осуществленіе этой стороны дѣла, такъ какъ, будучи, по характеру ея дѣятельности, исключительно транспортнымъ предпріятіемъ, она не располагаетъ для сего необходимыми техническими силами и средствами и, кромѣ того, она не имѣетъ возможности, при предстоящихъ значительныхъ расходахъ на оборудованіе линіи быстроходными паровыми судами, дѣлать дальнѣйшія денежные затраты на устройство склада холодильника.

При такихъ условіяхъ и признавая устройство упомянутаго склада настоятельно необходимымъ, въ дѣляхъ возможно лучшей постановки нашего экспорта сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, обѣщающаго въ недалекомъ будущемъ развиться до самыхъ широкихъ размѣровъ, г-нъ Министръ Финансовъ съ своей стороны остановился на мысли о передачѣ сооруженія и эксплуатаціи этого склада Рижскому Городскому Общественному Управленію, въ завѣдываніи котораго находятся аналогичныя хозяйственныя предпріятія г. Риги, и которое, безъ всякаго сомнѣнія, обладаетъ всѣми необходимыми техническими и матеріальными средствами для вполнѣ усиленнаго устройства и оборудованія склада.

Сообщая о семъ, г-нъ Министръ просилъ меня войти по настоящему дѣлу въ сношеніе съ Рижскимъ Городскимъ Общественнымъ Управленіемъ, для ближайшаго выясненія вопроса о томъ, признаетъ ли оно для себя возможнымъ принять на себя устройство склада-холодильника въ Рижскомъ портѣ и на какихъ именно основаніяхъ.“

При дальнѣйшей выработкѣ условій оказалось, что названное сообщеніе только тогда можетъ принести ожидаемую пользу, когда будетъ одновременно введено сообщеніе къ Рижскому порту ускоренныхъ поѣздовъ съ вагонами-ледниками, въ которыхъ сельско-хозяйственные продукты могутъ быть доставляемы къ порту.

Вслѣдствіе вышеприведеннаго отношенія торговой комисіи Биржевой Комитетъ просилъ генеральнаго консула Гельмзинга принять участіе въ засѣданіяхъ торговой комисіи въ качествѣ представителя Биржевого Комитета. 28 іюня состоялось въ торговой комисіи засѣданіе для обсужденія вопроса объ устройствѣ холодильника. На этомъ засѣданіи, на основаніи статистическихъ данныхъ, и изложеній приглашенныхъ экспертовъ, опредѣлены размѣры имѣющаго быть построеннымъ холодильника и рѣшено просить фирму Фельзеръ и Ко. представить смѣту на устройство холодильника. Поставить его предполагалось пока на Андреевскомъ полуостровѣ ниже элеватора.

1 августа за № 3164 Рижская Городская Управа обратилась къ Биржевому Комитету съ слѣдующимъ отношеніемъ:

„Городская Торговая Коммисія, при отношеніи отъ 5 іюня 1900 г. за № 1924 препроводила въ Рижскій Биржевой Комитетъ копію съ предложенія Лифляндскаго Губернатора отъ 22 мая с. г. за № 296 по возбужденному Министромъ Финансовъ вопросу о сооруженіи въ г. Ригѣ склада-холодильника для храненія вывозимыхъ чрезъ Рижскій портъ скоропортящихся товаровъ, при чемъ Коммисія просила Биржевой Комитетъ о сообщеніи ей взглядовъ Комитета на этотъ вопросъ. Засимъ вопросъ этотъ обсуждепъ Торговою Коммисіею при участіи одного представителя Биржевого Комитета, но отзыва Комитета по упомянутому вопросу въ Городское Управленіе не поступило.

Между тѣмъ И. д. Лифляндскаго Губернатора предложеніемъ отъ 14 минувшаго іюля за № 378 предложилъ Рижскому Городскому Головѣ войти, по соглашенію съ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ и при участіи представителей торговаго дома Гельмсингъ и Гриммъ, въ соображеніе по означенному вопросу и соображенія по этому дѣлу внести въ самомъ непродолжительномъ времени въ Городскую Думу.

Вслѣдствіе сего Рижская Городская Управа имѣетъ честь покорнѣйше просить Рижскій Биржевой Комитетъ не отказать въ сообщеніи ей своего заключенія по вопросу о сооруженіи склада-холодильника, въ скорѣйшемъ, по возможности, времени“.

На это отношеніе Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 7 августа за № 826, что онъ затрудняется дать заключеніе по вопросу о постройкѣ въ Ригѣ холодильника для храненія скоро портящихся грузовъ, такъ какъ съ одной стороны ему совершенно незнакомы всѣ подробности также какъ и техническая сторона сего дѣла, а съ другой стороны Министерство Финансовъ, возбудивши этотъ вопросъ, не дало никакихъ указаній о желательности отзыва Биржевого Комитета. Въ общемъ Биржевой Комитетъ можетъ лишь заявить, что если прямой ускоренный вывозъ скоропортящихся товаровъ будетъ совершаться черезъ Ригу, то устройство такой линіи имѣло бы для города Риги и ея торговли безъ сомнѣнія громадное значеніе, при чемъ устройство холодильника въ Ригѣ для склада скоро портящихся товаровъ до прибытія соотвѣствующихъ пароходовъ или до наступленія благопріятныхъ условій вывоза представляется безусловною необходимостью.

Въ виду новаго отношенія Рижской Городской Управы, къ которому были приложены протоколь торговои коммисіи и собранныя послѣдней справки о приблизительной стоимости подобнаго устройства, Биржевой Комитетъ передалъ этотъ вопросъ на разсмотрѣніе своей делегаціи по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

На основаніи заключенія названной делегаціи Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 23 сентября за № 966 Рижской Городской Управѣ:

„На отношеніе отъ 16 августа с. г. за № 3375 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь увѣдомить, что по его мнѣнію на первомъ планѣ заинтересовано Правительство, т. е. или Министерство Финансовъ

или Министерство Путей Сообщенія въ устройствѣ въ Ригѣ склада-холодильника. Въ проектированномъ ускоренномъ прямомъ вывозѣ скоропортящихся грузовъ дѣйствуютъ собственно два фактора: желѣзная дорога въ перевозкѣ товара отъ мѣста производства до порта и пароходное предпріятіе въ перевозкѣ товара отъ вывознаго порта до порта назначенія. Обязанности или задачи пароходнаго предпріятія безъ сомнѣнія начинаются лишь съ момента поступленія товара на пароходъ; до этого момента имѣть отвѣчать за храненіе и хорошее состояніе товара и заботиться о таковыхъ желѣзная дорога или учрежденіе, заключившее договоръ съ пароходнымъ предпріятіемъ, въ данномъ случаѣ Министерство Финансовъ. Лишь складъ-холодильникъ является конечною станціею желѣзно-дорожной линіи отъ мѣста производства до порта.

Затѣмъ, какъ полагаетъ Биржевой Комитетъ, заинтересовано въ сооруженіи и содержаніи склада-холодильника Городское Управленіе. Съ сравнительно небольшимъ увеличеніемъ расходовъ могъ бы быть построенъ складъ-холодильникъ такихъ размѣровъ, что таковой могъ бы служить и другимъ болѣе общимъ цѣлямъ, чѣмъ только вывозу скоропортящихся товаровъ. Въ этомъ отношеніи складъ-холодильникъ будетъ удовлетворять общешуцаемой потребности и таковымъ охотно и постоянно пользовались бы, такъ какъ у городской скотойбойни не имѣется холодильника, мѣстные мясоторговцы, какъ и другіе торговцы съѣстными припасами. Кромѣ того безсомнѣнно значительная часть скоропортящихся товаровъ, какъ-то масла, дичи, птицы и т. п., привозимыхъ скорыми поѣздами въ большомъ количествѣ въ Ригу, поступила бы на мѣстный рынокъ для мѣстнаго потребленія и тѣмъ повліяла бы на значительное удешевленіе мѣстныхъ цѣнъ на съѣстные припасы, поднявшихся въ послѣднее время до вызывающихъ серьезныя опасенія размѣровъ. Затѣмъ твердо можно разсчитывать на то, что многіе товары, которые понынѣ направлялись въ другіе порты, будутъ переходить въ Ригу, коль скоро въ послѣднемъ порту будетъ сооруженъ холодильникъ. Нельзя также упускать изъ вида, что отъ увеличивающагося наплыва товаровъ, при томъ еще сравнительно высокоцѣнныхъ товаровъ, какъ скоропортящіеся продукты сельскаго хозяйства, непосредственно будутъ увеличиваться городскіе доходы, между тѣмъ какъ и косвеннымъ путемъ, городъ будетъ выплывать отъ увеличивающагося благодаря правильному сообщенію скорыхъ пароходовъ пассажирскаго сообщенія.

Конечно Биржевой Комитетъ не можетъ отрицать, что устройство ускореннаго прямого вывоза скоропортящихся товаровъ, для которыхъ складъ-холодильникъ является непремѣннымъ условіемъ, будетъ имѣть также извѣстное значеніе для общей торговли, а вслѣдствіе сего для мѣстнаго купечества въ видѣ оживленія и развитія привозной и вы-

возной торговли, правильнаго предоставленія торговцамъ корабельныхъ грузовыхъ помѣщеній и т. д.

На основаніи всего вышеизложеннаго Биржевой Комитетъ имѣеть честь высказать свое заключеніе въ томъ смыслѣ, что Рижской Городской Управѣ слѣдовало бы безотлагательно обратиться въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о сооруженіи склада-холодильника въ Ригѣ или объ отпускѣ надлежащихъ средствъ на сооруженіе такового, при чемъ Городская Управа имѣла бы заявить свое согласіе на эксплуатацію холодильника на свои средства; такъ какъ, однако, о доходности холодильника, по крайней мѣрѣ на первое время, не можетъ быть и рѣчи, то Биржевой Комитетъ былъ бы согласенъ исходатайствовать отъ Рижскаго купечества разрѣшеніе на принятіе на свои средства на извѣстное число лѣтъ половину расходовъ по эксплуатаціи холодильника, руководствовать которою надлежало бы Городскому Управленію. Въ случаѣ если Министерство Финансовъ рѣшительно откажется отъ сооруженія холодильника или отпуска надлежащихъ средствъ, Биржевой Комитетъ предоставляетъ себѣ еще войти въ свое время въ обсужденіе вопроса о томъ, вообще и въ какомъ размѣрѣ онъ могъ бы принять участіе также въ расходахъ по сооруженію холодильника.“

11 октября за № 4072 Городская Управа увѣдомила Биржевой Комитетъ, что ею получено предложеніе Лондонской фирмы „Братъевъ Вестли“ (Westley Broth.), которымъ эта фирма изъявляетъ готовность устроить требуемый Министерствомъ Финансовъ холодильникъ подъ условіемъ, чтобы ей былъ данъ для этой цѣли участо къ земли величиной пока въ 450 □ саж. на Андреевскомъ полуостровѣ, подлѣ машиннаго дома элеватора; при этомъ Управа просила Комитетъ, въ виду желательности предварительнаго обсужденія вопроса о возможности уступки участка въ названномъ мѣстѣ совместно представителями Рижскаго Биржевого Комитета и Городской Управы, избрать въ дополненіе къ назначеннымъ ею для этой цѣли изъ своей среды четверемъ представителямъ, и съ своей стороны четырехъ лицъ, какъ представителей купечества.

Во исполненіе этой просьбы Биржевымъ Комитетомъ избраны были М. ф. Гейманъ, вице-консулъ Ларсонъ, Х. Дрисгаузъ и Юганъ Гензель (фирмы К. Хальгрень). На основаніи обсужденій названной коммисіи, Городской Управой было рѣшено предоставить фирмѣ „Westley Broth.“ на время, пока холодильникъ служитъ своимъ цѣлямъ, на Андреевскомъ полуостровѣ, ниже элеватора, участокъ земли въ 450 □ саж., который можетъ въ случаѣ надобности быть увеличенъ еще на 250 □ саж. за ежегодную плату въ 100 руб. для устройства на немъ холодильника.

31. Березинская система и верхняя Двина.

а. Ежегодный ремонт Березинской системы.

На запросъ Биржевого Комитета Ковенскій Округъ путей сообщения сообщилъ отношеніемъ отъ 18 декабря 1900 г. за № 11502, что слѣдующія работы произведены или начаты въ теченіи 1900 г.:

- 1) Постройка подъемнаго моста на Сергучевскомъ каналѣ (окончена весной 1900 г.);
- 2) Перестройка надводныхъ частей водослива № 2 на Сергучевскомъ каналѣ;
- 3) Перестройка надводной части шлюза № IV на соединительномъ каналѣ;
- 4) Перестройка нижнихъ воротъ шлюза № V на соединительномъ каналѣ (смѣты на работы приведенныя подъ №№ 2, 3 и 4 утверждены, работы большею частью еще не окончены);
- 5) Перестройка верхнихъ и нижнихъ воротъ шлюза № IX на Веребскомъ каналѣ;
- 6) Перестройка надводной части шлюза № XI на первомъ Лепельскомъ каналѣ;
- 7) Устройство заплывей протяженіемъ 100 пог. саж. на Лепельскомъ озерѣ между мысомъ „Сосновый Рогъ“ и островомъ Дударь для образованія убужища во время бурь на озерѣ плотамъ;
- 8) Продолженіе устройства питомниковъ въ чертѣ бичевниковъ р. Уллы;
- 9) Перестройка полушлюза № XII въ шлюзъ на второмъ Лепельскомъ каналѣ;
- 10) Забивка шпунтового ряда на протяженіи 15 саж. для огражденія подошвы дамбы второго Лепельскаго канала отъ подмыва со стороны р. Уллы;
- 11) Перестройка надводной части шлюза № XI на Лепельскомъ каналѣ;
- 12) Укрѣпленіе откоса правой дамбы на второй веретѣ Веребскаго канала со стороны р. Берешты протяженіемъ 22 пог. саж. фашиной горизонтальной кладкой и одерновкой;
- 13) Укрѣпленіе откосовъ Бечевыхъ дамбъ ниже шлюза № I на сороковой веретѣ Сергучевскаго канала на протяженіи 115 саж. горизонтальной фашиной кладкой;
- 14) Углубленіе землечерпательной машиной дна на Сергучевскомъ каналѣ ниже шлюза № I.

Въ 1901 году предположены къ производству слѣдующія работы:

- 1) Возвышеніе обѣихъ дамбъ Сергучевскаго канала выше шлюза № 1.
- 2) Удлиненіе лѣвой дамбы Сергучевской плотины.
- 3) Повышеніе обѣихъ дамбъ соединительнаго канала выше шлюза № IV на протяженіи до 378 саж. съ укрѣпленіемъ откосовъ плетневыми заборами и одерновкою.
- 4) Капитальный ремонтъ новой части шлюза № V на соединительномъ каналѣ.
- 5) Повышеніе обѣихъ дамбъ соединительнаго канала ниже шлюза № VII на протяженіи до 500 саж. съ укрѣпленіемъ откосовъ плетневыми заборами и одерновкой.
- 6) Продолженіе устройства питомниковъ въ чертѣ бичевниковъ р. Уллы.
- 7) Постройка Огзишской плотины въ протокѣ, соединяющемъ бассейнъ озера Огзино съ р. Улой съ цѣлью сбереженія фарсовой воды Лепельскаго озера и перестройка съ тою же цѣлью Боровенской плотины въ протокѣ

соединяющемъ р. Уллу съ бассейнами озеръ Боровно, Нюлля и Глубокаго, 8) Постройка въ Деривационномъ каналѣ шлюза и вододерж. плотины. 9) Улучшеніе условій судоходства на верхней Двинѣ и ея притокахъ.

Въ 1900 г. произведены слѣдующія работы: 1) Очистка р. Двины отъ камней. 2) Устройство 250 причальныхъ столбовъ по обоимъ берегамъ р. Двины на протяженіи $5\frac{1}{2}$ верстѣ въ предѣлахъ Витебска. 3) Разчистка р. Двины отъ наиболѣе вредныхъ и опасныхъ для судоходства и плотоходства подводныхъ и надводныхъ камней (смѣты на работы, указанные подъ №№ 2 и 3 уже утверждены, работы же по большей части еще не окончены). 4) Разчищались мели: на р. Эссѣ на 9 верстѣ близъ хутора Кузьмина на протяженіи 50 пог. саж.; на р. Уллѣ на 17 верстѣ у урочища „Прорвы“ на протяженіи 52 саж.; на 18 верстѣ въ урочищѣ „Лесоватой“ на протяженіи 158 саж., на 19 верстѣ выше дер. Кулеши на протяженіи 97 саж., на 20 верстѣ противъ деревни Кулеши на протяженіи 50 саж. 5) Укрѣпленъ правый берегъ р. Уллы на 20 верстѣ противъ деревни Кулеши на протяженіи 16 пог. саж. горизонтальной фашинной кладкой. 6) Укрѣплена пристань на Кепельскомъ озерѣ.

Въ 1901 г. предполагены къ производству слѣдующія работы: 1) Забивка шпунтовыхъ линій у подошвы вымощеннаго крупнымъ камнемъ легкаго устоя подъемнаго моста на р. Уллѣ на протяженіи 16 пог. саж. и ремонтъ устоевъ и быковъ этого моста. 2) Укрѣпленіе праваго берега р. Уллы на 95 саж. и лѣваго на 45 саж. на 16 и 17 верстѣ р. Уллы фашинной кладкой и засадкой ивнякамъ. 3) Укрѣпленіе лѣваго берега р. Уллы въ с. Коптевичахъ на протяженіи 240 саж. фашинной кладкой. 4) Укрѣпленіе лѣваго берега р. Двины у м. Бешенковичи на протяженіи 119,8 пог. саж. 5) Продолженіе очистки р. Двины отъ камней. 6) Загражденіе каменной запрудой праваго рукава р. Двины при им. Миловиды ниже г. Велижа для направленія теченія въ лѣвый рукавъ съ цѣлю углубленія послѣдняго и устраненія препятствій пароходству.

III. Телеграфная часть.

32. Рига-Большерааскій телеграфъ.

Послано:

I. Неоплоченныхъ депешъ:

1) О входящихъ судахъ	1,895
2) О выходящихъ судахъ	1,900
3) Различныхъ депешъ за счетъ Биржевого Комитета	2,168
	<u>5,963</u>

II. Оплоченныхъ депешъ 9,596

Всего 15,559

Если сравнить дѣятельность телеграфа за 1899 и 1900 г. г., то оказывается :

	Неоплоченныхъ деп.	Оплаченныхъ деп.	Всего
въ 1900 г.	5,963	9,596	15,559
„ 1899 „	5,799	9,331	15,130
за 1900 г.	+164	+265	+429

Денежный отчетъ представляется въ слѣдующемъ видѣ :

Приходъ :

за 9596 частныхъ денешъ	руб. 3,751 25
„ абоннементъ на 63 судовые списка „	529 —
„ 185 коній съ телеграммъ	„ 55 50
	<u>руб. 4,335 75</u>

Расходъ :

на наемъ помѣщенія и поземельный налогъ	руб. 230 —
„ контроль и другіе расходы Биржевого Комитета	„ 200 —
„ жалованія	„ 1,344 —
„ 112 проходн. телеграммъ „	89 70
„ канцелярскіе расходы	„ 116 40
„ различные расходы	„ 36 25
	<u>руб. 2,016 35</u>
Чистаго дохода	руб. 2,319 40

33. Телеграфное сообщеніе съ Домеснесъ.

Хотя Биржевой Комитетъ, какъ видно изъ отчета за 1899 г. (торговый архивъ 1900 г. стр. 87 и слѣд.) согласился на уплату требуемыхъ отъ него начальникомъ почтово-телеграфнаго округа добавочныхъ 750 руб. къ условленной суммѣ на перестройку стараго маяка въ Домеснесѣ лишь подъ условіемъ, чтобы начальникъ телеграфной станціи въ Домеснесѣ Грюнвальдъ далъ росписку въ томъ, что онъ обязуется окончить перестройку до наступленія осени и не смотря на то, что начальникъ округа утвердилъ принятіе г-номъ Грюнвальдомъ на себя этого обязательства, тѣмъ не менѣе начальникъ округа просилъ Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 30 мая 1900 г. за № 11649 при пересылкѣ отчета телеграфиста Грюнвальда о разрѣшеніи еще 200 рублей для полного окончанія работъ и расчета съ поставщиками. Въ приложенномъ отчетѣ Грюнвальдъ сообщалъ между прочимъ, что при благопріятной погодѣ перестройка маяка будетъ совершенно окончена къ 1 іюня 1900 г., но что для покрытія всѣхъ расходовъ, какъ то на оплату купленныхъ, но еще не оплаченныхъ матеріаловъ, также какъ и оплату теперешнихъ рабочихъ слѣдъ

недостаетъ приблизительно 200 руб. Хотя онъ въ прошломъ году при полученіи аванса въ 750 руб. обязался окончить за эту сумму всѣ работы, но его неопытность въ строительномъ дѣлѣ, особенно-же перестройка стараго разрушающагося маяка совсѣмъ его спутали; смѣта его оказалась совершенно неправильной; а именно позднею осенью при постоянныхъ сильныхъ вѣтрахъ и дождяхъ прибавилось много непредвидѣнныхъ работъ, о которыхъ онъ до тѣхъ поръ совсѣмъ не думалъ, но исполненіе которыхъ явилось безусловно необходимымъ; кромѣ того вся произведенная осенью окраска должна была быть возобновлена.

На основаніи заключенія своей делегаціи по телеграфнымъ дѣламъ, Биржевой Комитетъ отвѣтилъ начальнику округа 27 іюня за № 701:

„Вслѣдствіе отношенія отъ 3 мая с. г. за № 11,649 Рижскій Биржевой Комитетъ не можетъ не высказать свое удивленіе по поводу того, что начальникъ телеграфнаго отдѣленія Домеснескаго, Грюнвальдъ, хотя онъ, съ вѣдома и согласія Вашего Превосходительства, первоначально заявилъ, что онъ произведетъ всю перестройку стараго Домеснескаго маяка за условленную плату, а затѣмъ совершенно неожиданно и неправильно въ прошлое лѣто потребовалъ отъ Биржевого Комитета дальнѣйшей доплаты въ 750 руб. и получилъ таковую, при чемъ выдалъ росписку 24 іюля 1899 въ томъ, что онъ принимаетъ на себя полную отвѣтственность за совершенное окончаніе перестройки до наступленія осени на эту доплаченную сумму, — тѣмъ не менѣе не только не окончилъ перестройки по сіе время, по нынѣ даже требуетъ еще новой доплаты въ 200 рублей.

Хотя Биржевой Комитетъ къ никакимъ дальнѣйшимъ платежамъ не обязанъ, онъ тѣмъ не менѣе желая дѣлать все отъ него зависящее для доведенія до конца начатой разъ перестройки, согласенъ тогда представить въ распоряженіе Вашего Превосходительства еще и послѣднюю приплату въ 200 рублей для безусловно совершеннаго окончанія перестройки, когда засвидѣтельствованная копія съ формальнаго акта о передачѣ перестроеннаго маяка казнѣ будетъ въ рукахъ Биржевого Комитета.“

7 августа за № 17553 г. начальникъ округа переслалъ протоколъ произведеннаго имъ лично 3 августа осмотра перестройки маяка и высказалъ въ своемъ отношеніи, что это строеніе, представлявшее два года тому назадъ совершенную развалину, получило теперь чрезвычайно нарядную внѣшность и соотвѣтствуетъ всѣмъ требованіямъ вполне удобнаго жилого помѣщенія, такъ что впредь телеграфное сношеніе Биржевого Комитета съ Домеснесъ, въ отношеніи скорости обмѣна телеграммъ можетъ считаться вполне обеспеченнымъ. Этому сношенію въ значительной степени еще способствуетъ то обстоятельство, что въ этомъ году вслѣдствіе его ходатайства проведена новая телеграфная

линія между Ригой и Туккумомъ, такъ что Рига имѣетъ всегда свободный путь къ Домеснесу.

Содержаніе упомянутаго протокола слѣдующее :

„1900 года августа 3 дня, прибылъ въ Домеснесъ, приступилъ, въ присутствіе завѣдывающего отдѣленіемъ Гринвальда, къ осмотру и освидѣтельствуванію вновь переустроенной старой Домеснеской башни для помѣщенія семафорно-телеграфной станціи, при чемъ нашли нижеслѣдующее ;

При входѣ въ башню пристроена новая каменная передняя съ 3 дверями и 2 окнами. Въ I этажѣ устроена кладовая съ 3 новыми оконными рамами, новыми переплетами и желѣзными рѣшетками и 2 дверями. Полъ залитый цементомъ. Новая полукруглая лѣстница ведетъ къ II этажу.

Въ II этажѣ устроена аппаратная комната съ 4 большими окнами, двойными переплетами и внутренними ставнями. Въ комнатѣ новая голландская печь. Новая полукруглая лѣстница ведетъ къ III этажу. Въ III этажѣ устроена канцелярская комната съ 4 большими окнами, двойными переплетами и внутренними ставнями. Въ комнатѣ новая голландская печь. Новая полукруглая лѣстница ведетъ къ IV этажу.

Лѣстницы во всѣхъ трехъ этажахъ отдѣлены глухою стѣною отъ помѣщеній.

Во II, III и IV этажахъ двойные полы.

Въ IV и V этажахъ стѣны, стропилы и лѣстницы исправлены, а полы возобновлены; тамъ же и новыя окна устроены съ двойными переплетами. Надъ V этажемъ всѣ стропилы новыя съ желѣзными укрѣпленіями для сигнальной мачты, и на самомъ верху устроена новая сигнальная будка съ 4 окнами, двойными переплетами, 2 дверями и перилами вокругъ будки. Полъ двойной, сигнальная мачта, длиною 48 футовъ, укрѣплена 4 стальными вантами. Вообще сигнальная будка, мачта и перила укрѣплены желѣзными углами и стойками такъ, что безопасно во всякое время можно работать сигналами. Всѣ стѣны, полы помѣщенія, окна, двери, сигнальная будка внутри и снаружи, перила, мачта и деревянная часть маяка окрашены маслянными красками. Деревянная часть маяка снаружи обита вновь дюймовыми досками. Каменная часть маяка снаружи исправлена и вновь окрашена извѣстью. Всѣ работы исполнены весьма добросовѣстно и приспособленія для пріема и передачи семафорныхъ телеграммъ сдѣланы на столько цѣле-сообразно, что объѣмъ корреспонденціи производится съ большимъ успѣхомъ“.

Перестройка обошлась Биржевому Комитету въ общей сложности въ 2150 руб.

Въ сентябрѣ 1899 начальникъ телеграфнаго отдѣленія въ Домеснесѣ Грюнвальдъ былъ произведенъ въ высшій разрядъ и причисленъ къ Либавской телеграфной конторѣ, но по своей просьбѣ и въ интересахъ

службы оставленъ начальникомъ округа въ Домеснесѣ. Грюнвальдъ обратился тогда, указывая на недостаточность своего содержанія и возрастающіе расходы по содержанію семьи, къ Биржевому Комитету съ просьбой объ увеличеніи платимаго ему симъ послѣднимъ вознагражденія. Делегация Биржевого Комитета поддержала это ходатайство и изложила въ своемъ заключеніи слѣдующаго содержанія общій ходъ развитія сообщеній изъ Домеснеса:

„Послѣ того, какъ годами (съ начала 40 годовъ) смотритель баака въ Домеснесѣ Перльманъ посылалъ письменныя сообщенія Биржевому Комитету о состояніи льда въ Домеснесѣ, Комитету удалось наконецъ добиться устройства телеграфа въ Домеснесѣ. За внесенныя имъ приблизительно 1360 руб. на обработку, переносъ и установку телеграфныхъ столбовъ на линіи Домеснесъ-Виндава, Биржевому Комитету было разрѣшено получать изъ Домеснеса бесплатно метеорологическія телеграммы. Позднѣе Биржевому Комитету по его просьбѣ разрѣшено было предписаніемъ телеграфнаго департамента отъ 27 сентября 1869 г. за № 8278 (открытіе телеграфнаго отдѣленія отъ 30 октября 1869 № 2306) получать бесплатно слѣдующія телеграммы: „о состояніи льда (безъ ограниченія числа депешъ) о состояніи погоды (одна телеграмма въ 20 словъ ежедневно)“. О производствѣ наблюдений и отправкѣ телеграммъ состоялось черезъ посредство телеграфной агентуры Лангвнца, соглашеніе съ Перльманомъ за вознагражденіе въ 100 руб. въ годъ. По требованію Перльмана вознагражденіе это увеличено въ 1876 г. до 200 рублей.

Въ 1873 году Главнымъ Гидрографическимъ Управленіемъ былъ поставленъ семафоръ для обмѣна сигналовъ съ проходящими торговыми судами, но т. к. смотритель маяка не умѣлъ обращаться съ сигнальной книгой, то онъ оставался до 1876 г. безъ употребленія. Жалоба въ Гидрографическое Управленіе не имѣла успѣха, а также и пересылка подозрительной трубы и сигнальной книги Перльману ни къ чему не повели. Въ 1882 г. Перльманъ отказался отъ названныхъ способовъ сношеній съ проходящими судами. Тогда Биржевой Комитетъ обратился 15 января 1883 г. съ представленіемъ въ Главное Гидрографическое Управленіе объ учрежденіи телеграфной станціи и семафора на островѣ впереди Домеснеса.

Достигнуто было однако только то, что директоръ балтійскихъ маяковъ дозволилъ отношеніемъ отъ 10 февраля 1885 г. за № 200, чтобъ съ находящагося на островѣ семафора подавались сигналы съ торговыхъ судовъ къ имѣющему быть поставленному на материкѣ семафору, для каковой цѣли сторожу маяка и телеграфисту передано по экземпляру общаго списка судовъ и сигнальной книги. Биржевой Комитетъ обязывался при этомъ (22 октября 1885 № 476) принимать и оплачивать получающіяся безъ адреса телеграммы.

19 ноября 1885 г. за № 2024 директоръ маяковъ увѣдомилъ Биржевой Комитетъ, что имъ предписано начальнику телеграфной станціи въ Домеснесъ посылать Комитету телеграммы о состояніи льда, взаѣмъ чего онъ просилъ посылать телеграммы о состояніи льда изъ Риги въ Домеснесъ. За этотъ трудъ Биржевой Комитетъ назначилъ въ февралѣ 1886 г. телеграфисту Грюнвальду 15 руб. въ мѣсяць вознагражденія.

Въ виду оставленія Перльмапомъ должности онъ былъ освобожденъ отъ исполненія обязанности по доставкѣ телеграфныхъ сообщеній, а таковая обязанность передана за дополнительное вознагражденіе въ 100 руб. (всего слѣдовательно съ прежними 280 руб. въ годъ) 7 января 1888 г. телеграфисту Грюнвальду.

Передача судовыхъ сигналовъ персоналомъ спасательной станціи на Блокъ-Островъ была прекращена въ 1894 г., затѣмъ по настоянію Биржевого Комитета въ 1895 году снова возобновлена съ оговоркой „по возможности“ и безъ обязательства экипажа, подчиняться предписаніямъ телеграфиста. Представленное вслѣдствіе этого ходатайство Грюнвальда объ увеличеніи вознагражденія было въ 1895 г. отклонено.

Въ настоящее время имѣется новое ходатайство телеграфиста Грюнвальда отъ 28 ноября 1899 г., въ которомъ онъ снова проситъ объ увеличеніи содержанія, ссылаясь на свою долготѣную службу и излагая въ приложенной къ прошенію бумагѣ, что въ случаѣ отказа на его просьбу онъ будетъ вынужденъ оставить свою должность въ Домеснесѣ, такъ какъ его настоящіе доходы не позволяютъ ему имѣть двойное хозяйство, т. е. содержать жену и дѣтей, ради воспитанія послѣднихъ отдѣльно въ городѣ. Грюнвальдъ просилъ поэтому о прибавкѣ жалованья въ 400 руб. въ годъ, что составило бы для Биржевого Комитета вмѣсто 280—680 руб. Остальные доходы г. Грюнвальда составляютъ :

331 руб. 20 коп. отъ казны,

250—350 „ — „ отъ частныхъ лицъ,

изъ которыхъ слѣдуетъ вычесть около 100 руб., которые Грюнвальдъ обязанъ раздавать отъ себя въ видѣ наградъ.

Поднять былъ вопросъ о томъ, будетъ-ли новый чиновникъ, назначенный правительствомъ на мѣсто Грюнвальда въ состояніи такъ же удовлетворительно исполнять его обязанности. Указанія опыта съ Перльманомъ доказали, что обращеніе съ сигнальной книгой совсѣмъ не легко, къ тому-же новому чиновнику не доставало-бы специальныхъ познаній, которыя г. Грюнвальдъ усвоилъ себѣ въ теченіи своей 14-лѣтней дѣятельности относительно судовъ, сигналовъ и положенія льда. Изъ всѣхъ опросовъ лицъ, имѣющихъ отношеніе къ судоходству выяснилось, что было бы крайне нежелательнымъ, еслибы

Грюнвальдъ оставилъ свой постъ, т. к. представляется сомнительнымъ, будетъ-ли пайденъ для него подходящій замѣститель.

На вопросъ о томъ, не слѣдуетъ-ли прежде всего, на мѣсто Биржевого Комитета, привлечь нагрузчиковъ судовъ т. е. подлежащія фирмы къ уплатѣ добавочнаго содержанія, делегация должна отвѣтить отрицательно, такъ какъ во-первыхъ платы частныхъ лицъ и теперь уже составляютъ 250—350 руб.; во вторыхъ извѣстія о проходящихъ судахъ, несчастіяхъ съ судами и состоянн льда служатъ на пользу не только отдѣльныхъ фирмъ, но и всей совокупности торговли — представитель которой есть Биржевой Комитетъ — и наконецъ здѣшнія грузинія суда фирмы платятъ уже за каждую отдѣльную телеграмму о проходящихъ судахъ, несчастныхъ случаяхъ и пр., между тѣмъ какъ подобныя сообщенія въ другихъ портахъ передаются безвозмездно. Примѣромъ служитъ Ливерпуль, гдѣ о всѣхъ проходящихъ Голландъ судахъ сообщается бесплатно.

Делегация считаетъ при подобныхъ обстоятельствахъ нужнымъ просить Биржевой Комитетъ, согласиться на прибавку г. Грюнвальду для удержанія его на мѣстѣ; если прибавка въ 400 руб. кажется слишкомъ большой, то по крайней мѣрѣ 300 руб. въ годъ.“

Биржевой Комитетъ разрѣшилъ прибавку въ 300 руб. въ годъ, начиная съ 1 января 1900 г. подъ условіемъ, чтобы 1) Грюнвальдъ обязался не отказывать Биржевому Комитету въ новыхъ услугахъ, еслибъ обстоятельства этого потребовали, и 2) увеличенное вознагражденіе выплачивалось лишь послѣ того, какъ Грюнвальдъ формально передастъ казнѣ, согласно заключенному въ свое время условію, оконченную перестройку стараго маяка и актъ передачи будетъ находиться въ владѣнн Биржевого Комитета.

34. Телеграфное отдѣленіе въ Биржѣ.

Послѣ того какъ всѣ старанія Биржевого Комитета объ устройствѣ постоянной телеграфной станціи въ зданн биржи (торговый архивъ 1898 г. стр. 85 и 1899 г. стр. 77) остались безуспѣшными, Биржевой Комитетъ обратился, на основанн предварительныхъ личныхъ переговоровъ, съ слѣдующимъ представленіемъ отъ 13 апрѣля 1900 г. за № 439 въ Департаментъ Торговли и Промышленности:

„Уже съ давнихъ поръ среди Рижскаго купечества то обстоятельство возбуждало общее и вполне основательное неудовольствіе, что во всемъ внутреннемъ городѣ и Ст.-Петербургскомъ форштадтѣ Риги, т. е. въ тѣхъ частяхъ города, въ которыхъ сосредоточиваются всѣ правительственныя и общественныя учрежденія, банки, конторы и болѣе значительныя торговые дома, для приѣма телеграммъ имѣется лишь одна телеграфная станція — центральная телеграфная контора —

которая съ двумя только приѣмными кассами, одной для внутренней, другой для иностранной корреспонденціи, устроена на столько неудобно для публики, что, въ особенности пополудни, податели телеграммъ часто должны ждать по цѣлымъ часамъ. Неудобство это вполне признано какъ мѣстнымъ Телеграфнымъ Управленіемъ, такъ и г-омъ Начальникомъ Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ во время пребыванія его въ Ригѣ. Хотя на время биржевыхъ собраній — ежедневно отъ 10 до 11^{1/2} ч. утра — на биржѣ открыто особое телеграфное отдѣленіе, которое обслуживаетъ одинъ телеграфный чиновникъ, но оно лишь въ незначительной мѣрѣ можетъ устранить весьма чувствительное неудобство, такъ какъ оно съ одной стороны доступно лишь сравнительно ограниченному кругу лицъ — только посѣтителямъ биржи — а съ другой стороны именно по закрытіи биржи особенно выступаетъ потребность въ отправленіи телеграммъ.

Биржевой Комитетъ, вполне признавая основательность жалобъ купечества на затрудненія въ телеграфномъ сообщеніи, уже начиная съ 1897 г. энергично старается устранить недостатки, но, не смотря на предложенное имъ пособіе, до сихъ поръ не имѣлъ никакого успѣха. Хотя онъ предложилъ бесплатный отводъ надлежащаго помѣщенія съ отопленіемъ и освѣщеніемъ, хотя онъ предложилъ, пока въ видѣ опыта на одинъ годъ, средства на содержаніе двухъ телеграфныхъ чиновъ въ размѣрѣ 900 руб., но все, чего онъ достигъ, было то, что Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ согласилось на открытіе телеграфнаго отдѣленія въ биржѣ съ тѣмъ, чтобы подаваемые въ этомъ отдѣленіи телеграммы передавались въ Центральную Контору не по телеграфу, а черезъ разсылныхъ, содержаніе которыхъ также требовалось изъ средствъ Биржевого Комитета. Съ подобнымъ-же способомъ передачи телеграммъ Биржевой Комитетъ однако съ своей стороны согласиться не можетъ, а долженъ считать таковой не только не улучшеніемъ, но даже ухудшеніемъ нынѣшняго положенія. Немыслимо, чтобы изъ отдѣленія каждая телеграмма отдѣльно посылалась въ центральную контору, а безъ сомнѣнія будутъ ждать, пока накопилось известное количество телеграммъ, которое будетъ послано вмѣстѣ въ центральную контору, а изъ нея уже будетъ отправлено послѣ телеграммъ, непосредственно подаваемыхъ.

Хотя въ проектированномъ новомъ почтово-телеграфномъ зданіи вѣроятно черезъ нѣсколько лѣтъ будутъ устроены большія помѣщенія, большее количество приѣмныхъ кассъ и лучшія удобства для подачи телеграммъ, по тѣмъ не менѣе нельзя ожидать отъ одного этого соответствующій значенію Риги способъ подачи телеграммъ, такъ какъ предназначенное для этого новаго зданія мѣсто еще болѣе отдалено, чѣмъ нынѣшняя центральная контора, отъ настоящаго дѣловаго центра города, находящагося именно при биржѣ.

Наконецъ Биржевой Комитетъ не лишнимъ считаетъ указать на то, что онъ на улучшение телеграфнаго сообщенія Риги приносилъ уже значительныя жертвы, лежанія собственно виѣ предѣловъ его задачъ; такъ Биржевой Комитетъ еще въ настоящее время отпустилъ всѣ необходимыя средства въ размѣрѣ 1900 руб. на перестройку стараго Домеснескаго маяка и на перенесеніе туда телеграфной станціи, а равно 5000 руб. на устройство прямого телеграфнаго сообщенія Риги съ Домеснесомъ черезъ Сасмакенъ.

На основаніи всего вышензложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ почтительнѣйше просить Департаментъ Торговли и Мануфактуръ, не отказать обратить на интересы торговли и промышленности Риги по помянутому важному для нихъ вопросу благосклонное вниманіе и оказать свое содѣйствіе къ тому, чтобы въ центрѣ г. Риги вблизи биржи устроено было особое телеграфное отдѣленіе съ дневною службою для пріема внутреннихъ и международныхъ телеграммъ.“

Министерство Финансовъ принялось очень энергично за это дѣло, которое наконецъ было приведено къ желаемому концу. Отношеніемъ отъ 2 іюня 1900 г. за № 11896 начальникъ Рижскаго почтово-телеграфнаго округа сообщилъ Биржевому Комитету, что въ виду вновь поднятаго Министерствомъ Финансовъ ходатайства Рижскаго Биржевого Комитета объ открытіи полной дневной дѣятельности въ телеграфномъ отдѣленіи въ Рижской биржѣ подѣ условіемъ, что Биржевой Комитетъ будетъ давать безвозмездно помещеніе съ отопленіемъ и освѣщеніемъ, также какъ 900 руб. на содержаніе служебнаго персонала — Главнымъ Управляющимъ почтъ и телеграфовъ ему предписано, открыть въ означенномъ отдѣленіи пріемъ и выдачу внутреннихъ и иностранныхъ телеграммъ въ продолженіи непрерывныхъ 12 часовъ и для исполненія службы въ этомъ отдѣленіи назначить двухъ лицъ по вольному найму въ теченіи 15 мѣсяцевъ на данную Биржевымъ Комитетомъ сумму (900 руб.) съ жалованьемъ по 30 рублей въ мѣсяць каждому.

Биржевой Комитетъ передалъ 900 руб. Окружному Управленію, перестроилъ соответственнымъ образомъ прежнюю телеграфную комнату и снабдилъ ее отдѣльнымъ входомъ со двора. Дѣятельность новаго телеграфнаго отдѣленія для пріема и передачи внутреннихъ и международныхъ телеграммъ открыта 1 октября, при чемъ постановлено, что въ дни биржевыхъ собраній отдѣленіе съ 10 до 11½ час. утра закрыто для публики и открыто лишь для посѣтителей биржи.

IV. Почтовая часть.

35. Льготы при пересылкѣ почтовыхъ пакетовъ (collis postaux).

Послѣ того какъ ходатайство Биржевого Комитета о примѣненіи введенныхъ въ международныя сообщенія облегченій при пересылкѣ

пакетовъ по почтѣ и къ внутреннимъ сообщеніямъ (сравни. Торговый архивъ 1899 г. стр. 80 и слѣд.) было лишь отчасти принято во вниманіе, Биржевой Комитетъ рѣшилъ выждать дѣйствіе циркулярнаго распоряженія Министра Внутр. Дѣлъ отъ 19 января 1899 и въ случаѣ нужды вернуться къ помянутому вопросу.

Въ мартѣ 1900 г. подана была Биржевому Комитету многими мѣстными промышленниками и торговыми домами записка, въ которой излагалось, что заключенное между Россіей и государствами международнаго почтоваго союза соглашеніе относительно пересылки почтовыхъ пакетовъ, *collis postaux*, существенно повредило русской розничной торговлѣ и что послѣдняя не нашла достаточной защиты своимъ интересамъ въ льготахъ, прпсвоенныхъ пересылкѣ почтовыхъ пакетовъ внутри Государства упомянутымъ циркуляромъ отъ 19 января 1899 г. Вслѣдствіе этого Биржевой Комитетъ вошелъ съ слѣдующимъ представленіемъ отъ 10 августа за № 835 въ Отдѣлъ торговли учрежденій Министерства Финансовъ по дѣламъ торговли и промышленности:

„Представленіемъ отъ 13 іюня 1898 г. за № 481 Рижскій Биржевой Комитетъ обратился въ Департаментъ Торговли и Мануфактуръ съ просьбою исходатайствованія введенія для внутреннихъ почтовыхъ посылокъ системы единичныхъ тарифныхъ ставокъ, прпмѣнимыхъ въ международномъ сообщеніи съ 20 декабря 1898 г. или 1 января 1899 г. При этомъ Биржевой Комитетъ просилъ, чтобы ставки во внутреннемъ сообщеніи по возможности были бы ниже, но ни въ какомъ случаѣ выше международной ставки.

Благодаря теплому заступничеству Министерства Финансовъ ходатайство Комитета было удовлетворено и предписаніемъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ отъ 19 января 1899 г. послѣдовало регулированіе внутренняго сообщенія почтовыхъ пакетовъ съ уменьшенными единичными ставками по системѣ поясной. Но при этомъ во внутреннемъ сообщеніи для пользующихся льготой почтовыхъ пакетовъ предѣльный вѣсъ былъ ограниченъ на 7 фунтовъ = 2,90 килогр.

Хотя купечество съ одной стороны встрѣтило этотъ довольно существенный успѣхъ во внутреннемъ сообщеніи съ живѣйшею благодарностью, но съ другой стороны оно тогда уже заявило опасенія въ томъ, что наша внутренняя детальная торговля отъ этого преобразованія не получитъ той защиты противъ иностранной конкуренціи, пользующейся преимуществомъ вслѣдствіе международной конвенціи съ государствами почтоваго союза, которой она въ правѣ ожидать.

Въ то время Биржевой Комитетъ затруднялся передать эти опасенія Департаменту Торговли и Мануфактуръ, желая прежде

всего ожидать опытовъ болѣе продолжительнаго времени о практическомъ значеніи означеннаго предписанія Министерства Внутреннихъ Дѣлъ отъ 19 января 1899.

Нынѣ, по истеченіи болѣе года дѣйствія сего предписанія Биржевой Комитетъ, на основаніи вполне достовѣрныхъ данныхъ, не можетъ не убѣдиться въ томъ, что къ сожалѣнію эти опасенія совершенно сбылись.

Въ доказательство сего Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ привести подлежащія данныя за послѣдніе 3 года :

изъ за границы привезено было черезъ Рижскую Таможню :

въ 1897 г.	7,541	почтовый пакетъ	
„ 1898 г., послѣ того какъ съ іюля вступилъ въ дѣйствіе пониженный тарифъ для посылокъ изъ Германіи и Австріи	12,213	„	„
„ 1899 г.	20,084	„	„

Число отправленныхъ изъ Риги почтовыхъ пакетовъ напротивъ, по введеніи въ дѣйствіе льготнаго тарифа для почтовыхъ пакетовъ вѣсомъ до 7 фунтовъ, увеличилось лишь весьма незначительно, а именно отправлено было изъ Риги въ другія мѣстности Имперіи :

въ 1897 году . . .	56,500	почтовыхъ пакетовъ
„ 1898 „ . . .	57,227	„ „
„ 1899 „ . . .	61,228	„ „

По этимъ даннымъ оказывается, что облегченія, доставленныя заграничному сообщенію черезъ льготную ставку за 12 фунт. 20 золотн. = 5 киллогр. не состоятъ ни въ какомъ соотвѣтствіи къ незначительному пониженію вѣсоваго сбора, введенному во внутреннемъ сообщеніи чрезъ оградненіе предѣльнаго вѣса почтовыхъ пакетовъ на 7 фунтовъ = 2,90 киллогр. Этимъ-же оградненіемъ крайне затрудняется возможность конкуренціи нашей отечественной промышленности, преимущественно-же нашей книжной торговли, нашего садоводства и др., съ заграничными, и наносится чувствительный ущербъ нашей отечественной торговлѣ.“

На основаніи всего вышеизложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь почтительнѣйше просить, вопросъ этотъ удостоить благосклоннаго вниманія и не отказать ходатайствовать о томъ, чтобы нынѣ дѣйствующій во внутреннемъ почтовомъ сообщеніи тарифъ на 7 фунтовъ распространенъ былъ на почтовые пакеты вѣсомъ до 12 фунтовъ 20 золотниковъ = 5 киллогр.“

Рѣшенія по этому представленію до конца настоящаго годоваго отчета Биржевымъ Комитетомъ получено не было.

V. Желѣзнодорожная часть.

36. Отдѣлъ Рижскаго Биржевого Комитета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

По Отдѣлу къ концу 1900 г. имѣлось 58 абонентовъ (противъ 51 въ 1899 г.), въ томъ числѣ 25 мѣстныхъ и 3 иногородныхъ торговцевъ и 28 мѣстныхъ и 2 иногородныхъ промышленныхъ предпріятій.

Доходы Отдѣла составили:

	1900		1899		1898	
Съ годовыхъ абонентовъ . . . (Подписныя и доплаты)	3,818	70	3,660	—	3,317	—
Съ абонентовъ: за провѣрку накладныхъ	122	50	95	—	180	—
Съ постороннихъ лицъ . . .	823	46	892	58	877	73
	4,764	66	4,647	58	4,374	73

Въ теченіе 1900 г. Отдѣломъ производились слѣдующія работы въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ:

		Для	Для	Всего.
		абонен- товъ.	неабонен- товъ.	
1) справки о тарифныхъ ставкахъ и размѣрѣ провозной платы . . .	1900	10,292	1,314	11,606
	1899	7,084	1,412	8,496
	1898	8,717	1,127	9,844
2) увѣдомленіе о переборахъ, под- лежащихъ возврату съ желѣзно- дорожныхъ станцій, а равно объ объявленныхъ къ продажѣ невос- требованныхъ грузахъ	1900	326	1	327
	1899	137	—	137
	1898	122	5	127
3) провѣрка накладныхъ	1900	9,860	344	10,204
	1899	8,214	563	8,777
	1898	8,284	384	8,668
4) заявленія о претензіяхъ безъ по- лученія присужденныхъ суммъ . . .	1900	1,435	139	1,574
	1899	1,084	272	1,356
	1899	892	219	1,111
5) заявленіе претензій съ полу- ченіемъ присужденныхъ суммъ . . .	1900	23	40	63
	1899	12	25	37
	1898	15	39	54

		Для абонен- товъ.	Для неабонен- товъ.	Всего.
6) разъясненія и справки по по- становленіямъ общаго устава рос- сійскихъ жел. дорогъ и т. п.	1900	72	15	87
	1899	102	15	117
	1898	70	18	88
	1900	11	2	13
7) составленіе разныхъ прошеній .	1899	14	4	18
	1898	9	9	18

По переданнымъ Отдѣлу для полученія денегъ

63 претензіямъ, относившимся къ 210 отпра- вамъ, заявлены были требованія о возвратѣ .	10,581 руб. 89 коп.
Изъ этой суммы поступило	5,040 „ 31 „
Еще не послѣдовало рѣшенія по претензіямъ на сумму	4,646 „ 03 „
Отказано въ претензіяхъ на сумму	895 „ 55 „

Изъ нерѣшенныхъ еще въ концѣ 1899 г. претензій на сумму 36 руб. 12 коп. изъ 1898 г. и 527 руб. 49 коп. изъ 1899 г., всего на сумму 563 руб. 61 коп. (см. торговый архивъ изд. 1900 г. стр. 99) удовлетворены были желѣзною дорогою на сумму 492 руб. 60 коп., а отказано было въ удовлетвореніи на сумму 71 руб. 1 коп.

При разработкѣ вопросовъ, обсуждаемыхъ на тарифныхъ сѣздахъ, въ особенности на сѣздѣ по разсмотрѣнію хлѣбныхъ тарифовъ, Отдѣломъ производились расчеты значительнаго числа тарифныхъ ставокъ.

Изъ настоящаго отчета о дѣятельности Отдѣла усматривается, что она въ сравненіи съ предыдущими годами значительно увеличилась относительно выдачи справокъ о размѣрѣ провозной платы и провѣрки накладныхъ. Если тѣмъ не менѣе доходы Отдѣла не увеличились существенно противъ 1899 года, то это объясняется тѣмъ, что вслѣдствіе увеличенія числа абонентовъ работы для неабонентовъ, а тѣмъ и доходы съ нихъ уменьшились.

Въ 103 циркулярахъ Отдѣлъ въ 1900 г. доставлялъ своимъ абонентамъ 292 извѣстія по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Въ Отдѣлъ поступило въ отчетномъ году 1079 бумагъ, число исходящихъ донесеній и отношеній 422.

Завѣдывающій дѣлами Отдѣла Ю. Э. Фризендорфъ, въ качествѣ представителя Рижскаго Биржевого Комитета, въ 1900 г. участвовалъ въ слѣдующихъ сѣздахъ и совѣщаніяхъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ :

- 1) въ совѣщаніи по разсмотрѣнію хлѣбныхъ тарифовъ, состоявшемся отъ 18. по 22. Сентября въ Департаментѣ желѣзно-

- дорожныхъ дѣлъ подь предсѣдательствомъ директора Департамента Е. К. Циглера фонъ-Шафгаузенъ ;
- 2) во всѣхъ общихъ тарифныхъ сѣздахъ представителей россійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ С.-Петербургѣ, а именно въ 59 въ Январѣ, 60 въ Февралѣ и Мартѣ, 61 въ Апрѣлѣ, 62 въ Маѣ и Юнѣ, 63 въ Октябрѣ, 64 въ Ноябрьѣ и 65 въ Декабрѣ ;
 - 3) въ XI. общемъ сѣздѣ представителей сѣверо-заморскаго международнаго сообщенія въ Антверпенѣ отъ 12/25 по 14/27 Юня ;
 - 4) въ экстренномъ сѣздѣ представителей желѣзныхъ дорогъ, участвующихъ въ международныхъ сухопутныхъ и заморскихъ сообщеніяхъ, 12 Мая въ С.-Петербургѣ ;
 - 5) въ LXXVIII., LXXIX. и LXXXI. общихъ конвенціонныхъ сѣздахъ представителей россійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ Мартѣ, Маѣ и Октябрѣ въ С.-Петербургѣ, и
 - 6) въ отдѣльныхъ засѣданіяхъ XI. общаго сѣзда представителей кавказско-закаспійскаго сообщенія въ С.-Петербургѣ отъ 28 Апрѣля по 27 Мая.

Делегація Биржевого Комитета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ осчетномъ году имѣла 7 засѣданій для обсужденія вопросовъ о примѣненіи тарифовъ къ товарамъ и объ общихъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ дѣлахъ.

Кромѣ того 20. Мая подь предсѣдательствомъ предсѣдателя делегаціи состоялось совѣщаніе экспортеровъ яницъ о скорѣйшемъ принятіи отправокъ со станціи Рига I.

37. Сѣзды по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

А.

Рѣшенія вопроса о пересмотрѣ правилъ для грузовыхъ документовъ, о чемъ доложено было въ торговомъ архивѣ изд. 1898 г. на стр. 95—98, и въ 1900 г. еще не послѣдовало.

Б.

Совѣщанія для разсмотрѣнія хлѣбныхъ товаровъ.

Совѣщаніе это состоялось отъ 18 по 22 сентября въ Министерствѣ Финансовъ въ присутствіи товарища Министра Финансовъ тайнаго совѣтника В. И. Ковалевскаго, подь предсѣдательствомъ директора Департамента Е. К. Циглера фонъ-Шафгаузена. Такъ какъ въ приглашеніи указано было на возможность допущенія лишь по одному представителю отъ каждаго Биржевого Комитета, то Рижскій Биржевой Комитетъ назначилъ своимъ представителемъ Ю. Э. Фризендорфа, завѣдывающаго желѣзнодорожнымъ отдѣломъ Комитета. Кромѣ представителей правительственныхъ учрежденій, и желѣзныхъ дорогъ, а

равно особо приглашенныхъ лицъ участвовали также представители сельскаго хозяйства (8 районовъ), мукомольной промышленности (8 районовъ) и 18 Биржевыхъ Комитетовъ.

Совѣщанію предложенъ былъ вопросъ о томъ, на сколько существующіе тарифы на хлѣбные грузы отвѣчаютъ потребностямъ и на сколько тарифы эти подлежатъ измѣненію.

Изъ нижеприведенныхъ результатовъ голосованія по предложеннымъ предсѣдательствующимъ вопросамъ, усматриваются взгляды совѣщанія на нынѣ дѣйствующіе тарифы.

По вопросу о томъ, слѣдуетъ ли установить два различные тарифа, одинъ на перевозку хлѣба во внутреннемъ сообщеніи Имперіи, а другой по вывозному сообщенію, высказались за одну общую схему 6 представителей сельскаго хозяйства, 4 представителя мукомольной промышленности, 6 представителей биржевыхъ комитетовъ и 5 представителей желѣзныхъ дорогъ, всего 24 лица.

За различные тарифы высказались 17 представителей сельскаго хозяйства, 3 представителя неремолочной промышленности, 6 представителей биржевыхъ комитетовъ и 4 представителя желѣзныхъ дорогъ, всего 30 лицъ.

При этомъ изъ представителей, высказавшихъ за одну тарифную схему, всѣ, за исключеніемъ 2 представителей сельскаго хозяйства и 5 представителей желѣзныхъ дорогъ, желали пониженія дѣйствующихъ тарифовъ, большинство же пониженія лишь на короткихъ разстояніяхъ; 5 представителей желали даже повышенія тарифовъ на разстояніи свыше 1200 верстъ.

За одну схему и за общее пониженіе дѣйствующихъ тарифныхъ ставокъ высказались представители биржевыхъ комитетовъ Либавскаго, Одесскаго, Ревельскаго, Рижскаго, Ростовскаго и С.-Петербургскаго, при чемъ представитель Одесскаго комитета желалъ пониженія тарифовъ на разстояніяхъ отъ 500—1200 верстъ.

Изъ 30 представителей, подавшихъ свой голосъ за различные тарифы по внутреннему и вывозному сообщеніямъ, относительно внутренняго сообщенія большинство высказалось за пониженіе на короткихъ разстояніяхъ, за оставленіе въ дѣйствиіи нынѣшнихъ тарифовъ на среднихъ разстояніяхъ и за повышеніе на дальнихъ разстояніяхъ, относительно же вывозныхъ тарифовъ большинство этой группы высказалось за сохраненіе дѣйствующихъ тарифовъ на разстояніяхъ до 1200 верстъ и за пониженіе на болѣе далекомъ разстояніи.

Относительно тарифовъ на муку 6 представителей сельскаго хозяйства, 2 представителя мукомольной промышленности, представитель Варшавскаго Биржевого Комитета и 4 представителя желѣзныхъ дорогъ, слѣдовательно 23 представителя, высказались за установленіе за высніе сорта муки и высшихъ тарифовъ чѣмъ за хлѣбъ въ зернѣ, между тѣмъ какъ 10 представителей сельскаго хозяйства, 6 представителей

мукомольной промышленности, 9 представителей биржевых комитетовъ и 4 представителя желѣзныхъ дорогъ, всего 29 представителей, желали одинаковыхъ тарифовъ. По вопросу о тарифировкѣ низшихъ сортовъ муки всего 38 представителей высказались за одинаковые съ хлѣбными тарифы, а 13 представителей желали высшихъ тарифовъ.

Относительно тарифовъ на отруби и на сѣмяныя выжимки предсѣдательствующій поставилъ вопросъ, желательно-ли по внутреннему сообщенію дальнѣйшее пониженіе; 29 представителей высказались за сохраненіе дѣйствующихъ тарифовъ, между тѣмъ какъ 22 представителя желали дальнѣйшаго пониженія. При обсужденіи послѣдняго тарифа представители биржевыхъ комитетовъ балтійскихъ портовъ просили, ни въ какомъ случаѣ не повышать вывозныхъ тарифовъ на сѣмяныя выжимки.

При обсужденіи вопроса о тарифахъ на масличныя сѣмена представители Либавскаго, Ревельскаго и Рижскаго биржевыхъ комитетовъ сдѣлали предложеніе о пониженіи дѣйствующихъ тарифовъ до нормы хлѣбныхъ тарифовъ. На подлежащій вопросъ предсѣдательствующаго лишь 7 представителей сельскаго хозяйства и представители Биржевыхъ Комитетовъ Либавскаго, Одесскаго, Ревельскаго и Рижскаго поддержали уравненіе вывозныхъ тарифовъ на масличныя сѣмена дѣйствующихъ во внутреннемъ сообщеніи. Нѣкоторые представители желали повышенія тарифовъ на масличныя сѣмена во внутреннемъ сообщеніи.

Представители Биржевыхъ Комитетовъ Либавскаго, Ревельскаго, Рижскаго и С.-Петербургскаго, по ходу преній, сочли себя вынужденными, подать въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ ходатайство слѣдующаго содержания:

„Въ виду невыясненнаго въ совѣщаніи окончательно вопроса о томъ, будетъ ли примѣняться на перевозку хлѣбныхъ грузовъ одна общая схема, или же въ вывозномъ и внутреннемъ сообщеніяхъ будутъ установлены различныя тарифы, представители Петербургскаго, Ревельскаго, Рижскаго и Либавскаго Биржевыхъ Комитетовъ имѣютъ честь заявить, что въ случаѣ принятія двухъ различныхъ схемъ, они ходатайствуютъ, чтобы на перевозку хлѣба, отправляемаго въ Балтійскіе порты, былъ установленъ вывозной тарифъ т. е. лосо-портъ.

Въ противномъ случаѣ т. е. если за перевозку хлѣбныхъ грузовъ, прибывающихъ въ портъ, будетъ взыматься плата по болѣе высокому внутреннему тарифу, при чемъ грузохозяевамъ тарифная разница будетъ возвращена лишь послѣ фактическаго вывоза хлѣба за границу, названные представители позволяютъ себѣ обратить вниманіе Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ на то обстоятельство, что для хлѣбной торговли являются такія осложненія, которыя непременно вызовутъ за собою различныя неудобства, въ свою очередь долженствующія затруднить и самый вывозъ хлѣба за границу.

Затрудненія эти, главнымъ образомъ, будутъ состоять въ слѣдующемъ: 1) при храненіи хлѣба въ портахъ до его вывоза, который нерѣдко производится лишь черезъ довольно продолжительное время (6—7 мѣсяцевъ), значительный капиталъ хлѣботорговца будетъ изъятъ изъ свободнаго оборота, ни принося ему въ то же время никакихъ процентовъ.

2) Такъ какъ хлѣбъ подвозится къ портамъ не только по желѣзнымъ дорогамъ, но и гужемъ, а также и водой, сами желѣзные дороги, обязанныя производить возвратъ тарифной разницы, не будутъ въ состояніи установить такой порядокъ, который давалъ бы имъ возможность удостовѣриться, что вывезенный за границу хлѣбъ дѣйствительно прибылъ въ портъ по представляемой накладной.

3) Тѣ формальности, которыми будетъ обусловленъ возвратъ тарифной разницы, въ видахъ обезпеченія желѣзныхъ дорогъ отъ возможныхъ злоупотребленій, вызовутъ крайне нежелательныя усложненія для хлѣбной торговли, такъ какъ придется затрачивать значительное время при расчетахъ съ дорогами, организовать особый способъ расчета съ продавцами и проч.

Въ виду изложенныхъ соображеній названные представители ходатайствуютъ о примѣненіи вывозной схемы ко всѣмъ хлѣбнымъ грузамъ, прибывающимъ въ порты Лосо.

По вопросу объ уничтоженіи перелома въ Челябинскѣ, къ сдѣланному въ совѣщаніи заявленію представители вышеуказанныхъ Биржевыхъ Комитетовъ считаютъ необходимымъ присовокупить слѣдующее:

Сибирская пшеница въ 1897 и 1898 гг. поступала на рынки Балтійскихъ портовъ въ значительномъ количествѣ; въ настоящее время привозъ значительно уменьшился, и притомъ перевозка стала совершаться смѣшаннымъ путемъ. Это обстоятельство доказываетъ, что не смотря на такое неудобство доставка все таки продолжается, что служитъ достаточнымъ фактомъ, что сибирскій хлѣбъ не можетъ довольствоваться единственнымъ выходомъ черезъ Архангельскъ, тѣмъ болѣе, что этотъ путь открытъ лишь незначительную часть года. Обращаемъ вниманіе на то, что, если у насъ привозъ сибирскаго хлѣба упаде, то безспорно главная причина этого есть существующій переломъ въ Челябинскѣ.

Принимая во вниманіе, что экспортная хлѣбная торговля въ Балтійскихъ портахъ нуждается въ сибирской пшеницѣ, что въ свою очередь совпадаетъ и съ интересами сибирскихъ землевладѣльцевъ, для которыхъ кромѣ выхода черезъ Архангельскъ необходимо имѣть и другіе, что послужитъ къ повышенію цѣны на мѣстахъ производства, какъ равно и въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ перевозить хлѣбные грузы на такихъ разстояніяхъ, представители вышеуказанныхъ Биржевыхъ Комитетовъ ходатайствуютъ объ уничтоженіи упомянутаго перелома.

При этомъ названные представители позволяютъ себѣ обратить вниманіе Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ на то, что уже и теперь, при существующихъ нынѣ цѣнахъ, трудно сибирской пшеницѣ конкурировать съ аргентинскою и американскою.“

На совѣщаніи не послѣдовало постановленій по отдѣльнымъ вопросамъ, а также не сообщено Биржевому Комитету до сихъ поръ объ ожидаемыхъ новыхъ тарифахъ.

Но по нижепомѣщеннымъ докладамъ официозной „Торгово-промышленной Газеты“ о рассмотрѣніи сего вопроса въ Тарифномъ Комитетѣ Министерства Финансовъ нельзя ожидать существенныхъ измѣненій въ дѣйствующихъ тарифахъ.

В.

Общіе тарифныя сѣзды.

Въ 7 общихъ тарифныхъ сѣздахъ, состоявшихся въ С.-Петербургѣ въ 1900 года, участвовалъ г-нъ Фризендорфъ въ качествѣ представителя Рижскаго Биржевого Комитета. На этихъ сѣздахъ обсуждалось 295 вопросовъ, относящихся къ пониженію тарифныхъ ставокъ, декларациямъ о тарифировкѣ, дополненію номенклатуры товаровъ и т. п.

Такъ какъ предложенный уже на 1898 г. (см. Торговый Архивъ изд. 1898 г. стр. 108 и 110) общій пересмотръ тарифа желѣзныхъ дорогъ I и II группы отложенъ на неопредѣленное время, то Департаментомъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ порученъ былъ общимъ тарифнымъ сѣздамъ пересмотръ тарифовъ на отдѣльные товары, перевозимые въ большемъ количествѣ, какъ то на алебастровыя, гипсовыя и цементныя издѣлія, на цементъ, гарніусъ, сѣно и солому, спиртъ и торфъ.

Рижскими фирмами внесены были на тарифныя сѣзды три предложенія, изъ коихъ двое — объ уменьшеніи тарифа на металлическій фельпсъ и о совмѣстной нагрузкѣ яичныхъ желтковъ и бѣлковъ при исчисленіи тарифа на повагонную отправку — были разрѣшены, между тѣмъ какъ третье предложеніе о пониженіи тарифа на горькую соль было отклонено.

Въ отчетномъ году вновь разрѣшенъ былъ приостановленный возвратъ тарифной разницы между вывознымъ тарифомъ на минеральныя масла и тарифомъ на сырую нефть для выдѣлываемаго въ Ригѣ и вывозимаго изъ Риги количества минеральнаго масла.

Наконецъ установлено было дальнѣйшее пониженіе платы по наложеннымъ платежамъ, при чемъ оставленъ былъ въ дѣйствиіи сборъ въ размѣрѣ $\frac{1}{2}$ коп. съ рубля за суммы до 200 рублей и въ $\frac{1}{4}$ коп. за суммы до 1000 рублей, а за наложенные платежи отъ 1000 до 2000 рублей установленъ былъ сборъ въ 2 руб. 50 коп. съ отправкѣ и въ $\frac{1}{8}$ коп. съ рубля за суммы свыше 2000 рублей.

Г.

Съѣзды представителей сѣверо-заморскаго междуна-роднаго сообщенія желѣзныхъ дорогъ.

Отъ 12/25 до 14/27 юня въ Антверпенѣ состоялся XI съѣздъ представителей по означенному сообщеніи, въ которомъ участвовали г-нъ Фризендорфъ въ качествѣ представителя Рижскаго Биржевого Комитета. Обсуждалось 12 конвенціонныхъ и 12 тарифныхъ вопросовъ. Результатами совѣщаній большею частью явились дополненія подлежащаго тарифа, о чемъ упомянуто будетъ въ настоящемъ отчетѣ при измѣненіяхъ тарифовъ.

При этомъ слѣдуетъ указать на то, что одно изъ парходныхъ обществъ, стремясь къ болѣе выгодной тарифировкѣ извѣстныхъ товаровъ, внесло на съѣздъ предложеніе, чтобы разрѣшенныя во внутреннемъ русскомъ сообщеніи болѣе низкія ставки для перевозки этихъ товаровъ въ неупакованномъ видѣ примѣнялись въ заморскомъ сообщеніи къ тѣмъ-же товарамъ также въ упакованномъ видѣ; противъ этого предложенія возражалъ г-нъ Фризендорфъ.

На 12 мая завѣдывающій дѣлами международныхъ сообщеній, дѣйств. ст. сов. Перль, созвалъ въ С.-Петербургѣ экстренный съѣздъ всѣхъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, участвующихъ въ прямыхъ, сухопутныхъ и заморскихъ международныхъ сообщеніяхъ, при чемъ приглашены были также представители биржевыхъ комитетовъ, такъ какъ, между прочими вопросами, подлежалъ обсужденію также вопросъ о новомъ изданіи тарифа по прямому международному (сухопутному) сообщенію; относительно этого новаго изданія высказано было желаніе о возможно существенномъ сокращеніи формы нынѣ дѣйствующаго одинаковаго тарифа. Дальнѣйшее обсужденіе сего вопроса происходило на съѣздахъ, состоявшихся въ концѣ года за границею при участіи однихъ только представителей желѣзныхъ дорогъ.

Д.

Общіе конвенціонные съѣзды.

Въ 1900 г. въ С.-Петербургѣ состоялись 5 общихъ конвенціонныхъ съѣздовъ (LXXVI—LXXXI). Г-нъ Фризендорфъ принялъ участіе въ засѣданіяхъ LXXVIII, LXXIX и LXXXI съѣздовъ, на которыхъ обсуждались вопросы общаго интереса. Изъ нихъ заслуживаютъ вниманія слѣдующіе вопросы:

1) вопросъ о томъ, не замедляется ли перевозка льна, конопля и шерсти нагрузкою ихъ на платформахъ вслѣдствіе перемѣны брезентовъ на станціяхъ и не могли-ли бы быть передаваемы брезенты съ одной дороги на другую; вопросъ этотъ разрѣшенъ былъ въ томъ смыслѣ, что нагрузка означенныхъ товаровъ на платформы не вы-

зываетъ особаго замедленія и что нельзя установить обязательнаго перехода брезентовъ отъ одной дороги на другую (LXXVIII съѣздъ);

2) вопросъ о томъ, могутъ-ли узкоколейныя подвозныя пути быть допущены какъ транзитныя дороги во внутреннемъ сообщеніи, болыпшествомъ присутствующихъ былъ разрѣшенъ въ отрицательномъ смыслѣ и въ послѣдствіи также отклоненъ Министромъ Путей Сообщенія (LXXVIII съѣздъ);

3) LXXXI съѣздъ, открывавшійся 12 октября, вслѣдствіе другихъ съѣздовъ, такъ часто прерывался, что совѣщанія на немъ до конца года еще не были окончены; о вошедшихъ въ программу сего съѣзда вопросахъ, имѣющихъ общее значеніе для торговли и промышленности, будетъ упомянуто въ отчетѣ за 1901 годъ.

Е.

Съѣзды прямого Кавказо-Закаспійскаго сообщенія.

Представители сего сообщенія собрались на 3 съѣздахъ (X, XI и XII).

Изъ числа обсужденныхъ на этихъ съѣздахъ вопросовъ заслуживаетъ вниманія: пересмотръ тарифовъ на перевозку хлопка и мануфактурныхъ издѣлій въ сообщеніи съ средне-азіатскими и закавказскими станціями.

Результатомъ сего пересмотра были: повышеніе тарифа на мануфактурныя издѣлія и оставленіе въ дѣйствиіи тарифа на хлопокъ.

38. Желѣзнодорожныя тарифы въ 1900 г.

Общія замѣчанія къ тарифамъ на перевозку грузовъ большой и малой скорости и на перевозку пассажировъ.

Въ 1900 г. введены были въ дѣйствиіе слѣдующіе тарифы:

1) новый тарифъ на перевозку каменнаго угля, антрацита, кокса, торфа и брикетовъ, съ 1 Октября,

2) новый тарифъ на перевозку керосина и нѣкоторыхъ другихъ нефтяныхъ грузовъ, съ 1 Ноября,

3) новый тарифъ на перевозку нефтяныхъ остатковъ, нефти сырой и нѣкоторыхъ другихъ грузовъ, съ 1 Ноября.

Основанія новыхъ тарифовъ показаны въ дальнѣйшихъ частяхъ настоящаго отчета.

Вновь были изданы:

1) тарифъ на перевозку грузовъ въ южныхъ заморскихъ международныхъ сообщеніяхъ, съ 1 Февраля,

2) тарифъ на перевозку рыбныхъ грузовъ, съ 1 Марта,

3) тарифъ на перевозку дерева, лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ, съ 1. Мая,

4) тарифъ на перевозку желѣза, жести, стали, чугуна не въ дѣлѣ, рельсовъ, рельсовыхъ скрѣпленій и нѣкоторыхъ другихъ грузовъ, съ 1. Юня,

5) тарифъ на перевозку крупнаго рогатаго скота съ 1. Юля.

Въ вышеупомянутые тарифы включены всѣ послѣдованія по день ихъ введенія въ дѣйствіе измѣненія и дополненія.

Мѣстные тарифы Закавказскихъ, равно и Средне-Азіатской желѣзныхъ дорогъ отмѣнились, первый съ 1. Апрѣля, а послѣдній съ 1. Ноября. Плата за перевозку грузовъ по этимъ дорогамъ съ выше-означенныхъ сроковъ, за исключеніемъ нѣкоторыхъ случаевъ, исчисляется по тарифу желѣзныхъ дорогъ I и II группъ. Равнымъ образомъ съ 1. Ноября былъ измѣненъ тарифъ на перевозку грузовъ въ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи. Изъ измѣненій этого тарифа наиболѣе важнымъ представляется, что плата за перевозку мануфактурныхъ товаровъ до станцій Средне-Азіатской и Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ повысилась.

Относительно пассажирскихъ тарифовъ нужно упомянуть, что просьба Комитета объ установленіи прямыхъ обыкновенныхъ билетовъ и обратныхъ билетовъ по пониженнымъ цѣнамъ отъ Риги до Лондона, равно и до станцій, включенныхъ въ тарифъ Русско-Австро-Итальянско-Французскаго, черезъ Вѣну, прямого сообщенія (см. торг. архивъ 1900 г. ст. 98) не удовлетворена.

Тарифъ на перевозку пассажировъ во внутреннемъ сообщеніи Имперіи измѣненъ въ томъ отношеніи, что цѣны обыкновенныхъ билетовъ въ пригородномъ сообщеніи были понижены, цѣны-же годичныхъ, сезонныхъ и мѣсячныхъ билетовъ не измѣнились и пониженные цѣны обратныхъ и абонементныхъ билетовъ повысились до размѣра цѣнъ обыкновенныхъ билетовъ, причемъ продажа обратныхъ и абонементныхъ билетовъ болѣе не производится въ теченіе цѣлаго года, но лишь въ теченіе лѣтняго сезона.

Тарифы на перевозку грузовъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ и грузовъ большой скорости остались неизмѣненными.

39. Тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ въ 1900 г. существенно не измѣнился; укажемъ лишь на слѣдующія измѣненія:

1) За время съ 15 Марта по 15 Ноября за перевозку хлѣбныхъ грузовъ полными вагонами взималась та же плата, какъ въ соответствующемъ періодѣ предыдущаго года. Тарифъ этотъ, однако, не

былъ установленъ за навигаціонный періодъ одного 1900 года, но впредь до отмѣны какъ ежегодный тарифъ съ дѣйствіемъ съ 15 марта по 15 ноября.

2) Желѣзнымъ дорогамъ было предписано, получателямъ хлѣбныхъ грузовъ, слѣдующихъ по желѣзнымъ дорогамъ съ остановкою или завозомъ въ склады для храненія, выдать только одну послѣднюю накладную по слѣдованію груза отъ послѣдняго по пути склада до станціи назначенія.

3) Съ 4 марта назначенные въ Кенигсбергъ хлѣбные грузы могутъ быть адресованы не только на станціи Кенигсбергъ Прусскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ или Восточно-Прусской Южной желѣзной дороги, но и на станціи Кенигсбергъ-Прегельбангофъ и Кенигсбергъ-Пристань.

4) Управление желѣзныхъ дорогъ постановило, что при пріемѣ хлѣбныхъ грузовъ въ тарѣ къ перевозкѣ на узкоколейныхъ желѣзныхъ путяхъ для дальнѣйшаго ихъ слѣдованія по дорогамъ широкой колеи въ ссыпную — станція отправленія узкоколейнаго пути, указавъ въ соотвѣтствующей графѣ накладной и ея дубликата общій вѣсъ груза съ тарою, обязана прописать въ этихъ документахъ въ горизонтальныхъ графахъ наименованія и вѣса груза: „Вѣсъ показанъ съ тарою. Вѣсъ безъ тары будетъ указанъ въ накладной послѣ перегрузки товара въ вагонъ широкой колеи.“ Затѣмъ, по прибытіи груза на станцію перегрузки, станція эта обязана внести въ накладную въ графу, вѣса по опредѣленію дороги отправленія, какъ чистый вѣсъ груза, такъ и вѣсъ тары, причемъ вѣсъ тары удостоверяется положеніемъ штемпеля вѣсовщика. При этомъ плата за провозъ мѣшковъ по узкоколейному пути заносится въ накладную особою статьею „за провозъ мѣшковъ“ или издержками до отправленія. Плата эта исчисляется по тарифу на перевозимый хлѣбный грузъ за разницу вѣса этого груза, опредѣленнаго на станціи узкоколейнаго пути въ тарѣ и на станціи перегрузки безъ тары, причемъ если послѣдній вѣсъ окажется ниже 750 пудовъ, то для учета принимается 750 пуд.

За обратную перевозку по узкоколейному пути мѣшковъ плата взимается по установленнымъ тарифамъ на мѣшки, а при наличіи пониженнаго тарифа на перевозку порожнихъ мѣшковъ какъ обратной тары — по сему послѣднему тарифу.

40. Пересмотръ хлѣбныхъ тарифовъ.

Результаты общаго съѣзда по пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ обсуждались въ Тарифномъ Комитетѣ, который пришелъ при этомъ къ тому убѣжденію, что для коренной перемѣны дѣйствующаго хлѣбнаго тарифа не имѣется достаточныхъ основаній и что нужно оставить его въ силѣ, сдѣлавъ лишь въ немъ незначительныя исправленія.

Заключенія Тарифнаго Комитета по этому вопросу могутъ быть резюмированы слѣдующимъ образомъ :

1) Оставить безъ измѣненія дѣйствующіе тарифы на перевозку хлѣба въ зернѣ, масличныхъ сѣмянъ и отрубей съ тѣмъ лишь исправленіемъ, чтобы тарифъ на зерновой хлѣбъ не опускался ниже $\frac{1}{80}$ коп. съ пуда и версты, а тарифъ на масличные сѣмена — ниже $\frac{1}{75}$ коп. Соответственно этому провозныя платы на перечисленные хлѣбные грузы, въ сравненіи съ нынѣ дѣйствующими, не будутъ различаться до растояній въ 2,700 верстъ, и лишь для дальнѣйшихъ дадутъ нѣкоторое весьма незначительное повышеніе, которое, впрочемъ, является пока чисто теоретическимъ, такъ какъ хлѣбныхъ грузовъ въ настоящее время на такія разстоянія много не перевозятъ.

2) Сохранить для перевозки хлѣбныхъ грузовъ, отправляемыхъ изъ Сибири въ Европейскую Россію, нынѣ дѣйствующій переломъ тарифной формулы въ Челябинскѣ, но отмѣнить переломъ формулы въ Иркутскѣ для грузовъ, отправляемыхъ въ Забайкалье. вмѣстѣ съ тѣмъ установить для хлѣбныхъ грузовъ, отправляемыхъ изъ Сибири въ Архангельскъ черезъ Котласъ, исключительный пониженный тарифъ съ такимъ расчетомъ, чтобы провозная плата совокупно съ накладными расходами до Лондона была въ направленіи черезъ Архангельскъ дешевле, чѣмъ въ направленіи черезъ С.-Петербургъ, на 3 — 4 коп. Новыя ставки преимущественно устанавливаются какъ для перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ въ прямомъ сообщеніи непосредственно до Архангельска, такъ и для перевозокъ только до Котласа. Въ зависимости отъ введенія исключительнаго тарифа до Архангельска — нынѣ дѣйствующій для перевозки хлѣба изъ Сибири прямой тарифъ такъ называемаго камско-балтійскаго сообщенія по окончаніи навигаціи 1901 года отмѣняется.

3) Тарифъ на муку высшихъ сортовъ, а именно — пшеничную всякую и ржаную, пеклеванную и сѣяную, а также на крупу всякую, при перевозкѣ ихъ во внутреннемъ сообщеніи, считая въ томъ числѣ и перевозку до портовыхъ и пограничныхъ станцій на мѣстное потребленіе, повысить въ сравненіи съ тарифомъ на зерновой хлѣбъ приблизительно на 10% съ тѣмъ однако, чтобы прибавка не превышала 2,8 коп. съ пуда и версты. Что касается тарифа на перевозку муки на вывозъ, то онъ остается въ томъ же размѣрѣ, какъ и въ настоящее время.

4) Перемолочныхъ и завозныхъ тарифовъ для внутреннихъ перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ, а также пониженныхъ сезонныхъ тарифовъ не устанавливать.

5) Новые тарифы ввести въ дѣйствіе съ 1 апрѣля 1901 г., за исключеніемъ пониженнаго тарифа для сибирскаго хлѣба на Котласъ, который желательно ввести съ 1 января 1901 г.

Такимъ образомъ новый пересмотръ тарифовъ не далъ существенныхъ измѣненій въ строѣ нынѣ дѣйствующихъ тарифовъ, за исключеніемъ небольшого повышенія ставокъ на высшіе сорта муки во внутреннемъ сообщеніи.

За симъ „Торгово-Промышленная Газета“ сообщила:

„Сообщеніе наше о тѣхъ заключеніяхъ, къ которымъ пришелъ тарифный комитетъ по вопросу о дѣйствующихъ хлѣбныхъ тарифахъ, породило нѣкоторое недоразумѣніе. Такъ, относительно установленія пониженнаго тарифа для перевозки хлѣба, идущаго изъ Сибири по направленію на Архангельскъ, ставится вопросъ, почему вести расчетъ непременно къ тому, чтобы сибирскій хлѣбъ явился въ Лондонѣ и оказался тамъ на 3—4 коп. дешевле остальнаго русскаго хлѣба. А о повышеніи тарифа на муку высказывается, что такое повышеніе увеличитъ шансы крупныхъ мельницъ въ борьбѣ ихъ съ мелкими, а это ни съ какой стороны, конечно, не представляется желательнымъ. Въ виду этого считаемъ нелишнимъ наше первое сообщеніе въ этихъ двухъ пунктахъ дополнить.

Почему нужно архангельскому направленію дать нѣкоторое преимущество передъ направленіемъ въ балтійскіе порты? — Конечно, не для того, чтобы такимъ образомъ удешевить хлѣбъ въ Лондонѣ, а единственно для того, чтобы отвлеченіемъ сибирскаго хлѣба на архангельское направленіе ослабить вліяніе этого хлѣба на балтійскіе порты и отраженно — на внутренніе рынки. По сибирской желѣзной дорогѣ прошло хлѣба: въ 1897 году около 15 милл. пуд., въ 1898 г. — болѣе 20 милл. пуд., а въ 1899 г. — 19,600 тыс. пуд., причемъ изъ этого количества пошло за границу въ первый годъ 11,700 тыс., во второй — 9,300 тыс. и въ третій — 4,500 тыс. пуд. Что можетъ дать Сибирь внослѣдствіи, еще приходится гадать, но уже одно то, что вся масса переселенцевъ пичѣмъ другимъ пока, кромѣ земледѣлія, заниматься тамъ не можетъ, внушаетъ опасеніе, что сибирскій хлѣбъ можетъ сильно давить на сельское хозяйство внутреннихъ губерній. Это опасеніе заставило уже поднять тарифъ на перевозку хлѣба изъ Сибири на внутренніе рынки — такъ называемый переломъ дифференціала въ Челябинскѣ. Это же заставляеть искать другой выходъ для Сибири, кромѣ балтійскихъ портовъ. Извѣстно, что желѣзная дорога отъ Перми до Котласской пристани строилась главнымъ образомъ съ цѣлью создать для сибирскаго хлѣба выходъ на иностранные рынки черезъ Архангельскъ. Смыслъ этого тотъ, что въ такомъ случаѣ хлѣбъ этотъ не будетъ оказывать никакого вліянія на внутренніе рынки, вліяніе же на иностранные рынки также будетъ весьма ограниченнымъ, такъ какъ хлѣбъ черезъ Архангельскъ явится на лондонскій рынокъ съ извѣстнымъ опозданіемъ, т. е. тогда, когда главнѣйшія хлѣбныя сдѣлки уже завершены. Но именно потому, что этотъ путь, во-первыхъ,

новъ и еще не организованъ, а во вѣроятныхъ менѣе удобенъ, чѣмъ старый путь черезъ балтійскіе порты, и необходимо оказать отиравателямъ известное поощреніе. Являясь на лондонскій рынокъ съ хлѣбомъ на нѣсколько копѣекъ дешевле, чѣмъ другіе конкуренты, сибирскій отираватель, конечно, продастъ по установившейся въ данное время цѣнѣ (слишкомъ незначительно количество сибирскаго хлѣба, чтобы онъ самъ могъ вліять на цѣну), но при этомъ получить нѣсколько копѣекъ лишней прибыли. При такихъ условіяхъ будетъ расчетъ работать надъ организаціей новаго экспорта. Если же не устанавливать этой разницы, новый путь не могъ бы получить развитія, отъ чего вышелъ бы вредъ и для Сибири, и для внутреннихъ сельско-хозяйственныхъ районовъ.

Что касается затѣмъ тарифа на муку, то повышеніе его принимается именно какъ противовѣсъ развитія крупныхъ капиталистическихъ мельницъ. Надо замѣтить, что до 1893 года тарифъ на муку былъ выше тарифа на зерновой хлѣбъ и только при пересмотрѣ 1893 года тарифы были сравнены на томъ основаніи, что сельскими хозяевами, принимавшими участіе въ совѣщаніи, признавалось, что такимъ поощреніемъ можно вызвать необходимое развитіе мукомольнаго дѣла въ Россіи. Однако, уже въ совѣщаніи 1896 года послышались со стороны сельскихъ хозяевъ энергическіе протесты противъ этой одинаковости тарифовъ. Указывалось на то, что данная для муки льгота дѣйствительно развила мукомольное дѣло, но создались такія крупныя мельницы, которыя являются скорѣе банкирскимъ, а не сельско-хозяйственнымъ предпріятіемъ. Эти мельницы, между прочимъ, убили мелкія мельницы, имѣвшія характеръ чисто сельско-хозяйственный, и тѣмъ причинили сельскому хозяйству вредъ. Правда, не всѣ сельскіе хозяева раздѣляли это мнѣніе — иные этого вреда не признавали; тѣмъ не менѣе при голосованіи за повышеніе тарифа на муку высказались 54 участника совѣщанія, а за оставленіе одинаковаго тарифа — только 36 участниковъ. Такъ было въ 1896 году, но въ то время тарифныя учрежденія, не признавая желательнымъ уже черезъ три года отмѣнять установленную льготу, тарифа на муку не подняли.

Въ совѣщаніи 1900 года снова послышались нападки на данную мукомольную льготу, снова указывалось на вредъ, который наносятъ крупныя мельницы сельскому хозяйству и предлагалось тарифъ на муку повысить. При голосованіи 16 хозяевъ высказались за повышеніе и 10 — противъ него. Находя, что во всякомъ случаѣ за семилѣтній срокъ мукомольное дѣло достаточно воспользовалось предоставленной ему льготой, тарифный комитетъ призналъ возможнымъ впредь уже не придерживаться ея и удовлетворить желаніе сельскихъ хозяевъ объ установленіи на муку повышеннаго тарифа. При этомъ повышеніе предположено въ размѣрѣ весьма скромномъ: 2,8 коп. на пудъ пред-

ставляетъ собою максимумъ, который имѣетъ чисто-теоретическое значеніе, такъ какъ вообще мука перевозится не на тѣхъ значительныхъ разстояніяхъ (свыше 2,000 верстъ), на какихъ получается это повышеніе; въ среднемъ повышеніе отразится копѣйкой или полутора на пудъ, и если сопоставить это съ разницей въ цѣнѣ на зерновой хлѣбъ и высшіе сорта муки, то очевидно, что такое повышеніе провозной платы въ абсолютномъ смыслѣ не важно, но какъ повышеніе сравнительное (съ платой за перевозку зерна) оно даетъ нѣкоторое преимущество мельницамъ, работающимъ на мѣстахъ и потребленія, т. е. мельницамъ не очень крупнымъ. Такимъ образомъ, повышеніе тарифа на муку скорѣе всего не увеличиваетъ, а уменьшаетъ шансы крупныхъ мельницъ.“

41. Тарифъ желѣзныхъ дорогъ I и II группъ.

Къ тарифу желѣзныхъ дорогъ I и II группъ въ 1900 году послѣдовали два дополненія. Изъ числа измѣненій сего тарифа наиболѣе важными представляются слѣдующія.

Въ тарифъ вновь были включены слѣдующіе предметы :

Нефтяной гудропъ, битые графитовые горшки, веревки хлопчатобумажныя, анисовый отбросъ, мука кокосовая, ошейники, трубы желѣзныя съ мѣдными наконечниками, аппараты тяговые, угольники для вагоновъ, шпатель известковый, кварцъ молотый, литофонъ, обрѣзки роговые, плетенье проволочное для изгородей, литое и нешлифованное стекло для крышъ, половъ, стѣнъ и потолковъ, стеклянный полый кирпичъ, особо непоименованныя стеклянныя издѣлія, старыя рваныя резиновыя экипажныя шины, тряпье шерстяное, тернъ и терновка, кухни походныя воинскія, асфальтовыя плитки, бидана и германъ, выжимки виноградныя, шкивы деревянные, части семафоровъ, керамокристалъ, лабрадоръ необдѣланный и обдѣланный, впитерить, обрѣзки шерстяныя, обрѣзки джутовые, полотняныя, холщевыя и хлопчатобумажныя не длинѣе 4-хъ вершковъ по кромкѣ, пули стрѣляныя, покрытыя сплавомъ изъ разныхъ металловъ, саисъ, винныя ягоды, свѣжія и шерстяная стрижка.

Провозная плата была понижена для слѣдующихъ предметовъ, а именно для магаронъ полными вагонами, пикулей въ бочкахъ и боченкахъ, улей пшелиныхъ и ихъ частей, молотаго магнетита въ мѣшкахъ и бочкахъ полными вагонами со станцій Самаро-Златоустовской, Пермь-Тюменскаго участка Пермской и Сибирской желѣзныхъ дорогъ, равно и въ кускахъ полными вагонами въ павозку со всѣхъ станцій Россійской желѣзнодорожной сѣти, только полными вагонами со станцій Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, грубообдѣланной гнutoй мебели

въ разобранномъ видѣ безъ всякой упаковки полными вагонами, рѣшетъ деревянныхъ, какъ обратной тары, кира и нефтягили полными вагонами отъ станціи Баку, виноградныхъ русскихъ со станціей Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, водъ минеральныхъ со станціей Боржомъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ и со станціей Минераловодской вѣтви Владикавказской желѣзной дороги, безмѣновъ, вѣсовъ торговыхъ съ коромыслами, коромыселъ для вѣсовъ и частей вѣсовъ, гробовъ съ покойниками, дзельгвы, дерева кипариснаго со станціей Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, косяковъ колесныхъ полными вагонами, лучины для спичекъ полными вагонами до портовъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей и станціей западной сухопутной границы для вывоза за границу, продыравленнаго желѣза листоваго, сортоваго и фасоннаго, кости простой, мануфактурнаго товара до станціей Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, валонен со станціей Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ за исключеніемъ Батума и Потти, уксусной кислоты въ бочкахъ при перевозкѣ партіями не менѣе 305 и 610 пудовъ, лагрицы, натра уксуснокислаго, охры неприготовленной въ кускахъ полными вагонами, мѣди красной не въ дѣлѣ со станціей Долларъ, Евлахъ и Шамхоръ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, ногъ, губъ, ушей и желудковъ бычьихъ и воловьихъ и ливера полными вагонами, кожаныхъ обдирокъ и кожевенной клеевой стружки полными вагонами, изгаря цинковой и жидкой древесной массы и спирта въ бочкахъ полными вагонами.

За перевозку парусовъ и палатокъ, уксусной кислоты при попутной перевозкѣ и эмальированныхъ чугунныхъ издѣлій въ упакованномъ видѣ плата повысилась. За перевозку земляныхъ орѣховъ повагонный тарифъ отмѣнился, а для попутной перевозки сего предмета установленъ былъ дифференціалъ, согласно которому плата за провозъ на короткихъ разстояніяхъ повысилась, а на большихъ разстояніяхъ понизилась. Для бумаги и картона былъ точнѣе обозначенъ родъ упаковки, отъ которой зависитъ примѣненіе подлежащаго класснаго тарифа. Плата за перевозку торфа съ 1900 г. не исчисляется болѣе по тарифу желѣзныхъ дорогъ I и II группъ, а по тарифу на перевозку каменнаго угля и пр. Примѣненіе установленныхъ для перевозки туковъ землеудобрительныхъ тарифныхъ ставокъ и для известковаго порошка было поставлено въ зависимость отъ предъявленія свидѣтельства, удостоверяющаго употребленіе сего предмета для удобренія.

Далѣе было разрѣшено отправлять сборными отправками при примѣненіи повагоннаго тарифа: 1) яйца и желтки яичные и 2) волосъ верблюжий и волосъ рогатаго скота и лошадей.

Наконецъ нужно упомянуть, что дифференціалы за №№ 1, 33, 37 и 38 измѣнились.

42. Сѣверное заморское международное сообщеніе.

а. Ввозное сообщеніе.

Изъ числа измѣненій тарифа на перевозку грузовъ въ сѣверномъ заморскомъ сообщеніи какъ наиболѣе важными являются слѣдующія :

Съ 1 февраля было установлено прямое сообщеніе отъ Рейнскихъ пристаней Кельна, Дюссельдорфа, Прудингена, Дуйсбурга и Эмдена въ Россію черезъ Ригу, Ревель и Новый Портъ. Доставка грузовъ по водяному пути въ этомъ сообщеніи производится пароходнымъ обществомъ „Нептунъ“ въ Бременѣ.

Съ того-же срока измѣнились наименованія нѣкоторыхъ грузовъ въ виду согласованія номенклатуры этого тарифа съ номенклатурою тарифа желѣзныхъ дорогъ I и II группъ.

Съ 19 іюля провозная плата была понижена для макаронъ полными вагонами, пикулей въ бочкахъ и боченкахъ и бумаги и картони безъ всякой укупорки въ кипахъ, перевязанныхъ веревками. Въ тарифъ были включены предметы: литофонъ, плетеные проволочное для изгородей, литое и нешлифованное стекло для крышъ, половъ, стѣвъ и потолковъ, стеклянный полый кирпичъ и особо непоименованныя стекляшныя издѣлія.

б. Вывозное сообщеніе.

1) 1 февраля было установлено, что случайные пароходы подъ русскимъ флагомъ не имѣютъ права перевозить сахарные грузы въ прямомъ сообщеніи съ русскаго вывознаго порта до Финляндіи; такое ограниченіе, однако, отмѣнено 1 сентября.

Съ того-же числа разныя станціи Сибирской, Курско-Харьково-Севастопольской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ были включены въ тарифъ какъ станціи отправленія масла, сыра, маргарина и битыхъ птицы и дичи.

Съ 3 марта Финляндское Акціонерное Пароходное Общество отказалось отъ участія въ прямомъ сѣверномъ заморскомъ сообщеніи.

Съ 19 іюля были включены въ тарифъ разныя станціи для отправленія сахара, масла, сыра и маргарина черезъ Балтійскіе порты.

Съ того-же дня были понижены мѣстные расходы при вывозѣ масла, сыра и маргарина черезъ Ригу, а именно съ 0,75 и 6,25 коп. за пудъ до 3 коп. за пудъ.

Съ 1. сентября вступили въ силу новыя прямыя провозныя ставки при вывозѣ сахара-рафинада и сахара-песка отъ разныхъ русскихъ желѣзнодорожныхъ станцій. Въ то-же время былъ введенъ въ дѣйствиіе и общій тарифъ на перевозку сахара-рафинада и сахара-песка, подлежащій примѣненію при отправленіи сахара отъ всѣхъ станцій Имперіи для транзитной перевозки черезъ порты и станціи сухопутной

границы въ томъ случаѣ, если сахарные грузы хранились въ этихъ портахъ или станціяхъ не болѣе шести мѣсяцевъ до вывоза ихъ за границу или въ Финляндію.

43. Нововведенные и измѣненные тарифы.

а. Тарифъ на перевозку каменнаго угля, антрацита, кокса, торфа и брикетовъ.

Новый тарифъ на перевозку вышеозначенныхъ грузовъ, съ дѣйствіемъ съ 1. октября, былъ опубликованъ за № 6701 въ Сборникъ Тарифовъ.

Не смотря на то, что общія постановленія относительно перевозки грузовъ и исчисленія провозной платы по новому тарифу не измѣнились и размѣры платы за провозъ каменнаго угля, антрацита, каменноугольнаго кокса и каменноугольныхъ брикетовъ остались тѣ-же самыя, какъ въ прежнемъ тарифѣ, новый тарифъ, однако, не мало расширился тѣмъ, что въ таковой были включены предметы „торфъ, торфяные брикеты и торфяной коксъ“.

Плата за попутную перевозку пововключенныхъ товаровъ исчисляется по $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты, провозная плата-же для таковыхъ товаровъ полными вагонами не менѣе 610 пудовъ исчисляется по слѣдующей схемѣ, а именно :

отъ	1	до	100	верстѣ	по	$\frac{1}{80}$	коп. съ пуда и версты,
„	101	„	150	„	къ платѣ за 100 верстѣ прибавляется по	$\frac{1}{200}$	коп. съ пуда и версты,
„	151	„	300	„	по	$\frac{1}{100}$	коп. съ пуда и версты,
„	301	„	500	„	къ платѣ за 300 верстѣ прибавляется по	$\frac{1}{200}$	коп. съ пуда и версты,
					свыше 500 верстѣ по	$\frac{1}{125}$	коп. съ пуда и версты.

б. Тарифы на перевозку нефти сырой и нефтяныхъ остатковъ, равно и на перевозку керосина и другихъ нефтяныхъ продуктовъ.

Новые тарифы на перевозку вышеозначенныхъ грузовъ, введенные въ дѣйствіе съ 1 ноября, были опубликованы за № 6708 и 6711 въ Сборникъ Тарифовъ. Изъ числа измѣненій новыхъ тарифовъ противъ прежнихъ пужно упомянуть, что провозныя платы за эти грузы въ цистернахъ частныхъ отправителей повысились, причемъ, однако, повышение для нефти и нефтяныхъ остатковъ составляетъ не болѣе 0,002 коп. съ пуда и версты, и для нефтяныхъ продуктовъ не болѣе 0,00185 коп. съ пуда и версты. Кромѣ того была повышена плата за провозъ нефтяныхъ продуктовъ на разстояніяхъ болѣе 2000 верстѣ. Далѣе было установлено, что плата за простой цистернъ подъемной

силы болѣе 750 пудовъ подлежитъ взиманію въ повышенномъ отъ 25 до 100% размѣрѣ въ зависимости отъ подъемной силы цистерны.

Нужно еще упомянуть, что съ 1 сентября были введены въ дѣйствіе вывозные тарифы на перевозку нефтяныхъ продуктовъ со станцій Баку, Сураханы, Петровскъ и Грозный черезъ порты Балтійскаго моря, въ томъ числѣ и черезъ Ригу, и черезъ станціи западной сухопутной границы и что въ случаѣ вывоза за границу нефтяныхъ продуктовъ, выработанныхъ въ Ригѣ изъ перевезенной отъ Царицына, Камышина, Саратова и Нижняго сырой нефти, возвращается разница между тарифами на перевозку съ этихъ станцій сырой нефти и на перевозку нефтяныхъ продуктовъ въ вывозномъ сообщеніи. Вывозный тарифъ и правила примѣненія его относительно возвращенія разницы провозныхъ платъ были включены въ новыя тарифныя изданія.

44. Разныя распоряженія о перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

а. О порядкѣ исчисленія сроковъ бесплатнаго храненія грузовъ на станціяхъ назначенія.

Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ было предписано, что сроки бесплатнаго храненія грузовъ на станціяхъ назначенія должны быть исчисляемы на основаніи статьи 81 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ со времени прибытія груза, обозначеннаго штемпелемъ на накладной, а именно для прибывшихъ до полудня — съ полудня того дня, въ который грузъ прибылъ, и для грузовъ, прибывшихъ послѣ полудня — съ полудня слѣдующаго за обозначеннымъ въ штемпелѣ днемъ прибытія, одинаково какъ для грузовъ, выгружаемыхъ средствами дороги, такъ равно и для грузовъ, подлежащихъ выгрузкѣ средствами получателей.

Если-же грузъ, подлежащій выгрузкѣ средствами дороги, не будетъ выгруженъ въ означенные сроки, то льготный срокъ храненія долженъ считаться со времени выгрузки. Исчисленіе указаннымъ порядкомъ платы за храненіе грузовъ, выгружаемыхъ средствами получателей, можетъ имѣть мѣсто лишь при условіи, что таковые грузы были поданы подъ выгрузку: въ случаѣ прибытія ихъ до полудня текущаго дня — къ полудню или немедленно послѣ полудня этого дня, и въ случаѣ прибытія послѣ полудня, — до полудня слѣдующаго дня. Въ случаѣ, если такіе сроки подачи не будутъ соблюдены по винѣ дороги, то срокъ бесплатнаго храненія долженъ быть исчисляемъ со времени подачи вагона подъ выгрузку.

Въ тоже время Управленіе желѣзныхъ дорогъ разъяснило, что предусмотрѣнный статьею 81 Общаго Устава двѣнадцати часовый

срокъ бесплатнаго храненія грузовъ въ вагонахъ, выгрузка которыхъ должна быть произведена средствами получателей, относится исключительно къ храненію грузовъ въ самыхъ вагонахъ.

б. Кромѣ вышеозначеннаго предписанія въ 1900 г. послѣдовали еще слѣдующія болѣе важныя постановленія.

1) Съ 26 января Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дорогѣ разрѣшено было, на станціяхъ участка Севелино-Красный Холмъ взимать сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ тѣхъ поданныхъ къ отправленію грузовъ, которые, согласно § 34 тарифа желѣзныхъ дорогъ I и II группъ, подлежатъ уплатѣ этого сбора.

2) Съ 15 февраля Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дорогѣ разрѣшено было, на станціяхъ Нерль, Старково и Гавриловскій Посадъ Юрьево-Тейковской вѣтви взимать упомянутый сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. за пудъ.

3) Съ 16 февраля введены были въ дѣйствіе новыя правила для перевозки кальцій-карбида, согласно которымъ товаръ этотъ долженъ быть предъявленъ къ перевозкѣ исключительно въ герметически запаянныхъ сосудахъ (боченкахъ, ящикахъ и т. пр.) изъ листоватога желѣза достаточной толщины, причемъ сосуды эти должны быть упакованы въ деревянные ящики или бочки, имѣющіе на видномъ мѣстѣ надпись „Кальцій-карбидъ“. Означенные ящики или бочки перевозятся лишь въ крытыхъ вагонахъ.

4) Съ 23 февраля желѣзнымъ дорогамъ было предписано возвратить экспортерамъ нефтяныхъ продуктовъ тарифную разницу между провозными платами для внутреннихъ и вывозныхъ сообщеній не позже трехъ мѣсяцевъ со дня предъявленія требуемыхъ для сего документовъ. За неуплату въ установленный срокъ причитающихся экспортеру денегъ желѣзная дорога уплачиваетъ пеню въ размѣрѣ $\frac{1}{600}$ ‰ съ суммы, подлежащей возврату, за каждый день просрочки.

5) Съ 1 апрѣля станціи Джизагъ, Черняево, Ходжентъ, Кокандъ, Сѣрово, Андижанъ, Ташкентъ и Маргеланъ Средне-Азіатской желѣзной дороги включены были въ прямыя Кавказско-Закаспійское и Черноморско-Кавказско-Волжско-Закаспійское сообщенія.

6) Съ 1 апрѣля на станціяхъ Московско-Савелевской вѣтви Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги взимается упомянутый въ пунктѣ 1 сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда.

7) Министръ Путей Сообщенія, циркуляромъ отъ 18/24 февраля за № 8878, постановилъ, что повагонными отправками должны быть признаны, сверхъ партій груза, оплачиваемыхъ по повагонному тарифу, также и тѣ изъ оплачиваемыхъ по попутному тарифу партій, конми вагонъ нагружается до полной его вмѣстимости или до полной его

подъемной силы. Сроки доставки за таковые грузы поэтому исчисляются какъ за новагонныя отправки.

8) Съ 1 мая на станціяхъ участка Тифлисъ-Карсъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ взимается упомянутый въ пунктѣ 1 сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда.

9) Съ 13 мая перевозка порожней посуды изъ подъ молочныхъ продуктовъ на станцію отправленія производится бесплатно по составленному отправителемъ посуды накладнымъ большой скорости, оплаченнымъ 10-копѣчнымъ гербовымъ сборомъ. Дубликаты этихъ накладныхъ пересылаются станціею отправленія порожней посуды вмѣстѣ съ накладными, со взиманіемъ за таковую пересылку установленнаго почтоваго сбора.

10) Объявленіемъ въ Сборникѣ Тарифовъ за № 1156 отъ 13 мая правила о срокахъ доставки грузовъ были дополнены тѣмъ, что въ прямыхъ смѣшанныхъ желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ или гужевыхъ сообщеніяхъ сроки доставки грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ исчисляются за сплошное протяженіе желѣзнодорожной перевозки, считая желѣзныя дороги, входящія въ прямое сообщеніе, непрерывно между собою связанными. Сроки на передачу груза съ желѣзной дороги на пароходъ или на подвозъ для гужевой перевозки и обратно исчисляются, какъ если-бы таковыя передачи производились съ одной желѣзной дороги на другую.

11) Управление желѣзныхъ дорогъ, циркуляромъ отъ 31 мая (3 іюня) за № 25525, предписало, что, при разногласіи въ желѣзнодорожныхъ документахъ обозначенія станціи назначенія, желѣзныя дороги не имѣютъ права на взиманіе платы за храненіе съ товарополучателя.

12) Въ Сборникѣ Тарифовъ отъ 28 іюня за № 1169 были опубликованы новыя правила перевозки грузовъ въ навалку, согласно которымъ въ списокъ этихъ грузовъ включены были: ледъ, выжимки сѣмяныя, графитъ въ кускахъ, разныя издѣлія изъ дерева и желѣза, камышь, битая дичь, сѣно и солома прессованныя и соломенные колпаки и чехлы для бутылокъ и посуды.

13) Съ 1 августа на всѣхъ станціяхъ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги взимается упомянутый въ пунктѣ 1 сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда.

14) Общественному Управленію гор. Ахтырки было разрѣшено взимать сборъ съ грузовъ, привозимыхъ въ городъ и вывозимыхъ изъ него по Харьковско-Николаевской желѣзной дорогѣ. Размѣръ этого сбора былъ опредѣленъ отъ $\frac{1}{4}$ до 1 коп. съ пуда груза, смотря по роду товара; отъ платежа сбора однако были освобождены нѣкоторые грузы.

15) Съ 15 октября Забайкальской желѣзной дорогѣ было разрѣшено, на станціяхъ участковъ Иркутскъ-Байкаль и Мысовая-Срѣтенскъ взимать упомянутый въ пунктѣ 1 сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда.

16) Съ 4 ноября Средне-Азіатской желѣзной дорогѣ было разрѣшено, на станціяхъ участка Самаркандъ-Андижанъ и вѣтвей до Ташкента и Маргелана взимать упомянутый въ пунктѣ 1 сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда.

17) Съ 1 декабря на станціи Рославль Рнго-Орловской желѣзной дороги въ пользу города Рославля взимается сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда съ грузовъ, привозимыхъ въ городъ и вывозимыхъ изъ него. Отъ платежа сбора освобождены: всѣ транзитные грузы, не пользующіеся городскими путями, пассажирскій багажъ и товары, перевозимые въ пассажирскихъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ по багажнымъ квитанціямъ, дрова, лѣсные строительные матеріалы, каменный уголь, коксъ, нефть, нефтяные остатки, кирпичъ, кромѣ огнеупорнаго, песокъ, земля, камень не въ дѣлѣ, глина, руда и землеудобрительные тукп. Для грузовъ, проводная плата которыхъ исчисляется по штукѣ, какъ за животныя, телѣги, сани и пр., сборъ взимается отъ 3 до 45 коп. за штуку.

18) Съ 13 декабря Юго-Восточнымъ желѣзнымъ дорогамъ разрѣшено было, на станціяхъ Восточно-Донецкой линіи взимать упомянутый въ пунктѣ 1 сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда.

45. Развитие желѣзнодорожной сѣти открытіемъ сообщенія на новыхъ дорогахъ и участкахъ, равно и строящимся и концессионированными дорогами.

Въ 1900 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 Верхнеудинска до Читы Забайкальской желѣзной дороги — 520 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 3 января. Правильное движеніе на Забайкальской желѣзной дорогѣ, имѣющей протяженіе въ 1096 верстъ, было открыто 1 іюля.

2) Отъ Чіатуры до Даркветы Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ — 6 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ 15 іюня.

3) Отъ Александрополя до Карса Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ — 72 версты съ правильнымъ движеніемъ съ 10 сентября.

4) Отъ Владиславки до Керчи Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги — 85 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ 3 ноября.

5) Отъ Китайскаго разъѣзда до Онопа Кайдоловской вѣтви Забайкальской желѣзной дороги — 126 верстѣ съ временнымъ движеніемъ съ 20 ноября.

6) Отъ Бердауша до Бакала Самаро-Златоустовской желѣзной дороги — 27 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ 20 декабря.

По сему изъ построенныхъ казною линій были переданы правильному движенію 1286 верстѣ и временному движенію 126 верстѣ.

б. Изъ построенныхъ частными желѣзнодорожными обществами линій были открыты:

1) Обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги линіи: отъ Павелеца до Бирюлева съ соединительною вѣтвью до Царицына Московско-Курской желѣзной дороги — 225 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ 19 января;

отъ Бирюлева до Москвы — 16 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ 1 сентября;

отъ Венева до Каширы — 41 верста съ правильнымъ движеніемъ съ 5 ноября.

2) Обществомъ Владикавказской желѣзной дороги линіи:

отъ Петровска до Дербента — 122 версты съ правильнымъ движеніемъ съ 5 апрѣля;

отъ Дербента до Баладжарей — 217 верстѣ съ временнымъ движеніемъ съ 5 апрѣля;

отъ Екатеринодара до Кавказской — 128 верстѣ съ временнымъ движеніемъ съ 1 августа.

3) Обществомъ Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги линіи:

отъ Москвы до Кузнецова — 83 версты съ временнымъ движеніемъ съ 12 февраля; и

отъ Кузнецова до Савелова — 37 верстѣ съ временнымъ движеніемъ съ 30 августа.

4) Обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ линіи:

отъ Попаспой до Никитовки — 48 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ 29 апрѣля;

отъ Ковалева до Кривомузгинской — 322 версты съ правильнымъ движеніемъ съ 17 іюня;

отъ Крестной до Хрустальной — 18 верстѣ съ временнымъ движеніемъ съ 24 іюня, правильное движеніе на этой линіи было открыто 7 ноября;

отъ Графской до Рамона — 16 верстѣ съ временнымъ движеніемъ съ 26 октября;

отъ Щетова до Антрацита съ развѣтвленіемъ до Желѣза — 10 верстѣ съ правильнымъ движеніемъ съ 7 ноября.

5) Обществом Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги линіи:

отъ Крейцбурга до Себежа — 166 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 27 іюля;

отъ Дна до Великихъ Луковъ — 193 версты съ временнымъ движеніемъ съ того-же дня;

отъ Себежа до Пустошки — 56 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 9 сентября; и

отъ Пустошки до Ржева — 302 версты съ временнымъ движеніемъ съ 18 ноября.

6) Обществомъ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги линіи:

отъ Дарницы до Гребенки — 134 версты съ временнымъ движеніемъ съ 25 сентября;

отъ Лубновъ до Сайгадака — 91 верста съ временнымъ движеніемъ съ того-же дня;

отъ Лубновъ до Гребенки — 39 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 1 Октября и

отъ Сайгадака до Лысаковъ — 17 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 3 декабря.

7) Обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги линія:

отъ Сызрани до Батраковъ — 15 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ 11 ноября.

По этому частными желѣзнодорожными обществами были переданы 817 верстъ правильному движенію и 1379 верстъ временному движенію.

в. Подъѣздные пути были открыты:

1) Участокъ отъ Тумы до Дубровскаго Тумско-Владимірскаго подъѣзднаго пути — 24 версты съ временнымъ движеніемъ съ 29 января.

2) Новозыбковскій подъѣздный путь до Семеновки — 57 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 3 февраля.

3) Стародубскій подъѣздный путь — 33 версты съ правильнымъ движеніемъ съ 4 февраля.

4) Свѣнцианско-Понежевскій подъѣздный путь — 137 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ 16 февраля.

5) Либаво-Газенпотскій подъѣздный путь — 45 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ 4 апрѣля.

6) Участокъ отъ Семеновки до Костобобра Новозыбковскаго подъѣзднаго пути — 18 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 22 іюня.

7) Феллинъ-Ревельскій подъѣздный путь — 142 версты съ временнымъ движеніемъ съ 25 іюня.

8) Калиновка-Гайворонскій подъѣздный путь — 205 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ 20 іюля.

9) Участокъ отъ Бердичева до Калиновки Житомирскаго подъѣзднаго пути — 68 верстъ съ правильнымъ движеніемъ съ того-же дня.

10) Вѣтви Холоневская-Семги и Гуменный-Винница Житомирскаго и Калиновка-Гайворонскаго подъѣздныхъ путей — 53¹/₂ версты съ правильнымъ движеніемъ съ того-же дня.

11) Участокъ отъ Дубровскаго до Гуси Тумско-Владимірскаго подъѣзднаго пути — 30 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 1 октября.

12) Вѣтвь отъ Алленкюля до Вейсенштейна Феллинъ-Ревельскаго подъѣзднаго пути — 13 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 8 октября.

13) Участокъ отъ Костобобра до Новгорода-Сѣверска Новозыбковскаго подъѣзднаго пути — 39 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 25 октября.

14) Участокъ отъ Петербургской Заставы до Яблонны Яблонна-Ваверскаго подъѣзднаго пути — 13 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 14 ноября.

15) Участокъ отъ Гуси до Владиміра Тумско-Владимірскаго подъѣзднаго пути — 57 верстъ съ временнымъ движеніемъ съ 22 ноября.

По этому обществамъ подъѣздныхъ путей были переданы 336 верстъ правильному движенію и 598 верстъ временному движенію.

По открытіи вышеприведенныхъ желѣзнодорожныхъ линій общее протяженіе Россійской желѣзнодорожной сѣти составляло свыше 52,800 верстъ, включая финляндскія желѣзныя дороги.

Правительствомъ было разрѣшено частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ сооружеііе слѣдующихъ линій :

1) Обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ сооружеііе :

а. линіи отъ Никитовки до станціи Очеретино Екатерининской желѣзной дороги и вѣтви отъ Заруднаго до каменноугольныхъ копей Краевскаго, Епифанова, Пименова, Маргова и пр., въ протяженіи 51 версты,

б. линіи отъ станціи Юрьевка до имѣнія Селезневки, въ протяженіи 10 верстъ,

в. линіи отъ станціи Графская до рѣки Воронежъ.

2) Обществу Московско-Казанской желѣзной дороги сооружеііе линіи отъ города Арзамаса до Нижняго-Новгорода.

3) Обществу Московско - Виндаво - Рыбинской желѣзной дороги сооружеііе концессіонированной линіи Витебскъ-Дно до С.-Петербурга.

4) Обществу Варшавско-Вѣпской желѣзной дороги сооружеііе линіи отъ Варшавы до Калиша.

5) Обществу Герби-Ченстоховской желѣзной дороги сооружеііе линіи отъ мѣстечка Герби до города Ченстохова.

6) Графу Любенскому сооружеііе линіи отъ станціи Христиновка Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ до мѣстечка Ржищева на Днѣпру.

За счет казны было разрушено сооружение слѣдующихъ линій:

- 1) Южно-Маньджурской вѣтви Китайской Восточной желѣзной дороги;
- 2) линіи отъ станціи Садки Екатерининской желѣзной дороги до селенія Нижне-Крынского;
- 3) линіи отъ станціи Волновахи Екатерининской желѣзной дороги или сѣвернѣе ея до конечной станціи Ингулецкой вѣтви этой дороги, равно и линіи до станціи Долгинцево;
- 4) линіи отъ Богодуховской вѣтви Екатерининской желѣзной дороги въ направленіе на Алексѣевское антрацитовое мѣсторожденіе до пункта, расположеннаго недалеко отъ станціи Дебальцево;
- 5) линіи отъ указанной магистрали до Макѣевскихъ каменно-угольныхъ копей.

46. Открытіе станціи.

- 1) 1 января Либаво-Роменской желѣзной дорогою была открыта станція Татарка;
- 2) того-же числа Закавказскія желѣзныя дороги открыли станцію Джуматы для товарнаго сообщенія;
- 3) 1 февраля обращенный въ полустанцію разъѣзд Соколы Прп. вислинскимп желѣзными дорогами былъ открытъ для прямого товарнаго сообщенія;
- 4) того-же числа Курско-Харьково-Севастопольская желѣзная дорога открыла разъѣзд Балерево для приѣма и выдачи грузовъ;
- 5) 1 марта Полѣвскія желѣзныя дороги передали обращенный въ полустанцію разъѣзд Нолужье прямому товарному сообщенію;
- 6) того-же числа Екатерининская желѣзная дорога открыла станцію Горяново;
- 7) того-же числа станція Керчь была открыта Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дорогою;
- 8) 1 апрѣля Либаво-Роменская желѣзная дорога открыла полустанцію Хальчъ для общаго товарнаго сообщенія;
- 9) 1 мая на Балтійской и Псково-Рижской желѣзныхъ дорогахъ между станціями Валкъ и Стакельнъ была открыта станція Суалежъ для приѣма и выдачи грузовъ;
- 10) 15 мая на участкѣ Москва-Савелево Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги временно была открыта станція Яхрома;
- 11) 1 августа Сибирская желѣзная дорога открыла станцію Чпкъ для общаго товарнаго сообщенія;
- 12) 1 сентября Либаво-Роменская желѣзная дорога передала полустанцію Камка общему товарному сообщенію;

13) 10 сентября на той-же самой дорогѣ были открыты полустанціи Чесноковка и Костюковка;

14) 20 октября разъѣздъ Вальдгофъ Перновскаго подъѣзднаго пути былъ открытъ для товарнаго сообщенія;

15) 1 ноября Юго-Восточныя желѣзныя дороги открыли разъѣздъ Рубежное для приѣма и выдачи грузовъ;

16) 2 декабря Уссурийская желѣзная дорога открыла полустанцію Хилковъ;

17) 15 декабря Закавказскія желѣзныя дороги открыли полустанцію Чаква для товарнаго сообщенія.

Кромѣ вышеприведенныхъ станцій въ 1900 г. были открыты еще слѣдующія городскія станціи и желѣзнодорожныя транспортныя конторы, а именно:

1) Московско - Ярославско - Архангельской желѣзною дорогою въ городахъ Архангельскѣ, Кпшешмѣ и Иваново-Вознесенскѣ городскія станціи;

2) Московско - Нижегородской желѣзной дорогою въ Нижнемъ-Новгородѣ городская станція;

3) Курско - Харьково - Севастопольской желѣзной дорогою въ Феодосіи городская станція;

4) Сибирскою желѣзною дорогою въ городѣ Барнаулѣ транспортная контора и вмѣстѣ съ этимъ прямое сообщеніе по желѣзнодорожному и водному путямъ черезъ станцію Обь до станціи Барнаулъ.

47. Закрытіе станцій.

1) 1 февраля былъ закрытъ разъѣздъ Немолодва Полѣскихъ желѣзныхъ дорогъ.

2) 2 февраля Московско-Кіево-Воронежская желѣзная дорога закрыла разъѣздъ № 9 на участкѣ Москва-Брянскъ для приѣма и выдачи грузовъ.

3) 11 ноября станція Знаменка Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ была закрыта для товарнаго сообщенія, почему назначенныя для Знаменки грузы впредь должны быть адресованы на станцію Знаменка Харьково-Николаевской желѣзной дороги.

Кромѣ того были закрыты: городскія станціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Сорокахъ и Елисаветградѣ, Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Ташкентѣ, Самаркандѣ, Ходжентѣ, Кокандѣ, Намаганѣ и Андижанѣ, равно транспортныя конторы Сибирской желѣзной дороги въ Архангельскѣ, Агинскѣ, Боготолѣ, Красноярскѣ, Мариинскѣ, Оби и Черемонникахъ.

48. Переименованіе станцій.

Въ 1900 г. были переименованы слѣдующія станціи:

1) 1 мая станція Мещевскъ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги въ Кудринскую и станціи Клязьма, Гатьянино и Москва-Савеловская Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги въ Выползово, Кузнецово и Москву-Бутырскую;

2) 3 мая станція Боково-Хрусталинская Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Криндачевку;

3) 10 мая станція Новозыбковъ-Сѣверскій Новозыбковского подъѣзднаго пути въ Новозыбковъ-Карховку;

4) 15 іюня станція Аму-Дарья Средне-Азіатской желѣзной дороги въ Чарджуй;

5) 1 іюля станція Соколы Привислипскихъ желѣзныхъ дорогъ въ Крушево и станція Арсеньевка Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги въ Артагово;

6) 1 сентября станціи Севериновка и Гайсинъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Матейково и Губникъ;

7) 1 ноября разъѣздъ Ободный южной сѣти подъѣздныхъ рельсовыхъ путей въ Фердинандовку.

Кромѣ того были переименованы городскія станціи Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Астрахань — въ транспортныя конторы, равно и транспортныя конторы Харьковско-Николаевской дороги въ Николаевъ, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Кременецъ, казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Харьковъ и Сибирской желѣзной дороги въ Томскъ — въ городскія станціи, причемъ, однако, переименованныя городскія станціи и транспортныя конторы производятъ тѣ-же самыя операціи, какъ ранѣе.

49. Открытіе хлѣбныхъ складовъ общаго пользованія.

Въ 1900 г. объявлены были складами общаго пользованія:

1) 15 сентября временно закрытый складъ при пассажирской станціи Елецъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ;

2) 7 октября расположенные на станціи Москва Рязано-Уральской желѣзной дороги хлѣбные склады этой дороги.

50. Представители Министерства Финансовъ въ совѣтахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ Рижскій Биржевой Комитетъ поступило слѣдующее отношеніе Отдѣла Торговли учреждений Министерства Финансовъ по части торговли и промышленности отъ 8 ноября 1900 г. за № 2050:

„Съ 1 іюня 1898 года при управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ образованы, подъ предсѣдательствомъ начальниковъ дорогъ, Совѣты управленій, въ составъ коихъ введены особыя члены отъ Министерства Финансовъ. На этихъ членовъ, согласно наказу г-на Министра Финансовъ, возложены, между прочимъ: изученіе въ отношеніи экономическомъ района, обслуживаемаго дорогою, содѣйствіе къ установленію на дорогѣ разнаго рода мѣропріятій, касающихся къ удобству мѣстной промышленности и торговли, и тому подобныя обязанности.

Такимъ образомъ члены отъ Министерства Финансовъ, имѣя близкое отношеніе къ коммерческой сторонѣ желѣзнодорожной дѣятельности, обнимающей вопросы тарифныя, по веденію на дорогахъ операций комиссіонно-ссудныхъ, по учрежденію различныхъ вспомогательныхъ устройствъ, какъ-то: городскихъ станцій, транспортных конторъ, элеваторовъ и др., могли-бы принести существенную пользу лицамъ, обращающимся къ нимъ за совѣтомъ, указаніями или содѣйствіемъ по осуществленію подобныхъ мѣропріятій, служа живой связью между представителями мѣстныхъ интересовъ въ области торговли и промышленности и подлежащими центральными учрежденіями Министерства Финансовъ.

Но малое знакомство лицъ и учрежденій, наиболѣе въ томъ заинтересованныхъ, съ функціями членовъ отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, является причиною того, что означенныя должностныя лица не въ состояніи съ достаточною полнотою быть освѣдомлены о возникающихъ мѣстныхъ нуждахъ промышленности и торговли, и потому полезная дѣятельность ихъ не можетъ проявиться въ надлежащей мѣрѣ.

Въ виду сего и согласно съ выраженнымъ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ желаніемъ, Отдѣлъ торговли имѣетъ честь просить Биржевой Комитетъ, указать возможно большому числу лицъ изъ среды торговой и промышленной на желательность, въ ихъ-же интересахъ, обращенія къ упомянутымъ выше чинамъ Министерства Финансовъ за разъясненіями и содѣйствіемъ по различнымъ вопросамъ, имѣющимъ ближайшее отношеніе къ коммерческой дѣятельности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

При семъ прилагается, для свѣдѣнія, списокъ членовъ отъ Министерства Финансовъ въ Совѣтахъ Управленій желѣзныхъ дорогъ, съ обозначеніемъ ихъ мѣстожителства.

Членами Совѣта отъ Министерства Финансовъ на исходящихъ на Ригу желѣзныхъ дорогахъ назначены: 1) на Балтійской и Песково-Рижской желѣзной дорогѣ статскій совѣтникъ князь Алексѣй Борсевичъ Мещерскій въ С.-Петербурѣ и 2) на Риги-Орловской желѣзной дорогѣ коллежскій ассесоръ Иванъ Александровичъ Грековъ въ Ригѣ.

На подлежащій запросъ П. А. Грековъ увѣдомилъ Биржевой Комитетъ, что онъ будетъ принимать постороннихъ лицъ, обращающихся къ нему по дѣламъ службы, по вторникамъ и пятницамъ отъ 1 до 3 часовъ дня въ помѣщеніи Управленія дороги.

Такъ какъ вообще охраненіе интересовъ торговли и промышленности принадлежитъ Министерству Финансовъ, то нельзя не встрѣчать съ благодарностью этой мѣры, благодаря которой желанія по коммерческимъ желѣзнодорожнымъ вопросамъ могутъ быть представляемы представителю сего Министерства, которой всегда имѣетъ возможность, на самомъ мѣстѣ справляться о каждомъ предложеніи и, въ случаѣ надобности, поддерживать таковое своимъ авторитетомъ.

51. Риго-Орловская желѣзная дорога.

а. Переустройство товарныхъ и пассажирскихъ станцій, въ особенности сооруженіе центральной товарной станціи.

Но полученнымъ Биржевымъ Комитетомъ свѣдѣніямъ въ отчетномъ году насыпано подъ сооруженіе центральной товарной станціи на городскомъ выгонѣ всего около 30,000 куб. саж. гранта, такъ что общее количество произведенныхъ по сіе время насыпей составляетъ около 80,000 куб. саж. По насыпной площади уже уложены нѣкоторые рельсовые пути, кромѣ того, напротивъ завода Вольфшмидта, устроены два товарные пакгауза, одинъ длиною 125 саж., другой длиною 123 саж., при послѣднемъ устроена каменная пристройка подъ временную контору; ширина каждаго пакгауза 7 саж. Пакгаузы эти имѣютъ служить при усиленномъ подвозѣ экспортныхъ товаровъ, въ особенности льна и яицъ. Накопецъ на городскомъ выгонѣ сооружена казарма для рабочихъ въ 6¹/₂ саж. длины и 4 саж. ширины.

О сношеніяхъ по сооруженію экспортной гавани, принадлежащей къ центральной товарной станціи, доложено выше въ главѣ „новыя сооруженія“ отдѣла „портовыхъ сооруженія“.

б. Сношенія съ Управленіями Риго-Орловской и Балтійской желѣзныхъ дорогъ по разнымъ дѣламъ.

І. Загроможденіе станціи Рига І.

Вслѣдствіе постаповленія Управленія Риго-Орловской желѣзной дороги отъ 28 декабря 1899 г. о сокращеніи на половину срока безплатнаго храненія товаровъ и повышеніи въ двойномъ размѣрѣ платы за храненіе товаровъ (см. Торговый Архивъ 1900 г. стр. 114), —

Биржевой Комитетъ обратился со слѣдующимъ отношеніемъ отъ 17 января 1901 г. за № 41 къ начальнику Риго-Орловской желѣзной дороги:

„По поводу постановленія Управленія Риго-Орловской желѣзной дороги отъ 21 декабря 1899 г., коимъ съ 28 декабря 1899 г. до дальнѣйшихъ мѣропріятій уменьшается срокъ бесплатнаго храненія и удваивается плата за неприятые товары относительно всѣхъ прибывающихъ на товарной станціи Рига I товаровъ, Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣе просить Ваше Превосходительство, не признаете-ли возможнымъ, снова отмѣнить эти постановленія. Хотя въ серединѣ декабря замедленный вслѣдствіе сильныхъ морозовъ приходъ пароходовъ и вызванныя симъ неблагопріятныя условія нагрузки товаровъ служили причиною несвоевременнаго принятія получателями товаровъ со станціи, но теперь — по закрытіи навигаціи въ Рижскомъ порту, которое лишаетъ получателей возможности направлять грузы со станціи прямо на суда и понуждаетъ ихъ помѣщать свои товары либо въ частныхъ амбарахъ либо отправлять таковыя въ Либаву или Виндаву — не предвидится переполненія желѣзнодорожныхъ амбаровъ и нельзя опасаться, чтобы товары слишкомъ долго оставались на складѣ, такъ что обременяющая торговлю мѣра безъ опасенія вторичнаго загроможденія станціи могла-бы быть отмѣнена Вашимъ Превосходительствомъ.“

Ходатайство это удовлетворено было начальникомъ Риго-Орловской желѣзной дороги, который къ сообщенію объ этомъ 13 января за № 567 присовокупилъ еще:

„Что Управление дороги къ сожалѣнію вынуждено прибѣгать къ такого рода стѣснительнымъ для торговли мѣрамъ единственно лишь благодаря тому обстоятельству, что Рижскіе торговцы не желаютъ войти въ положеніе дороги и принять съ своей стороны какія-либо мѣры къ болѣе успѣшному вывозу грузовъ со станціи во время усиленнаго прибытія таковыхъ въ Ригу, до тѣхъ поръ пока администрація дороги не приметъ соотвѣтствующихъ стѣсненному положенію станціи репрессивныхъ мѣръ.“

17 мая дошло до свѣдѣнія Биржевого Комитета, что Управление Риго-Орловской желѣзной дороги сдѣлало распоряженіе о томъ, чтобы въ продолженіи пяти дней съ подлежащихъ станціи не отправлялось никакихъ яйцъ въ Ригу; еще въ тотъ-же день за № 558 Биржевой Комитетъ просилъ сократить этотъ срокъ, указывая при томъ на ту опасность, что въ случаѣ накопленіе отправокъ яйцъ на станціяхъ отправленія таковыя будутъ поступать въ Ригу разомъ въ значительно усиленномъ количествѣ и тѣмъ могутъ вызывать опять новое, можетъ быть еще болѣе сильное загроможденіе станціи. Еще въ тотъ-же день за № 3709 начальникъ Риго-Орловской желѣзной дороги увѣдомилъ Комитетъ, что его ходатайство удовлетворено, при чемъ онъ просилъ Комитетъ, и съ

своей стороны принять всѣ мѣры къ наивозможно скорѣйшему пріему и вывозу товаро-получателями всѣхъ прибывающихъ грузовъ со станціи Рига I.

Такъ какъ Управленіе Риги-Орловской желѣзной дороги съ 19 мая опять сократило срокъ бесплатнаго храненія льна и яиць на станціи Рига I до 24 часовъ, то Биржевой Комитетъ созвалъ на 20 мая собраніе экспортеровъ яиць для обсужденія мѣръ къ скорѣйшему вывозу со станціи отправокъ яиць, часто загромождающихъ, по заявленію Управленія дороги, какъ пакгаузы, такъ и самую станцію.

Вслѣдствіе сокращенія срока храненія льна и яиць съ 19 мая и постановленія помянутаго собранія экспортеровъ Биржевой Комитетъ обратился со слѣдующими двумя отношеніями къ начальнику Риги-Орловской желѣзной дороги, а именно :

I отъ 20 мая за № 572 :

„Въ виду сокращенія срока бесплатнаго храненія прибывающихъ на станціи Рига I отправокъ льна и яиць оказываетъ крайне желательнымъ, чтобы получателямъ была-бы предоставлена возможность выкупить грузы и послѣ 6-ти часовъ вечера, чтобы получать отправки на другое утро изъ пакгаузовъ уже при самомъ открытіи послѣднихъ.

Кромѣ того еще сильно стѣсняетъ получателей то обстоятельство, что увѣдомленіе о прибытіи грузовъ, которые, согласно штемпелю на накладныхъ, прибыли послѣ полудня, доставляется имъ очень часто лишь на слѣдующій день и позже 9 час. утра, вслѣдствіе чего грузы не могутъ быть приняты на столько благовременно, чтобы ихъ нагружать на отходящія большею частью до полудня пароходы и такимъ образомъ, разъ пароходъ ушелъ, получатель долженъ грузъ оставлять на станціи и платить за храненіе, вызванное вовсе не по его винѣ.

На основаніи вышеизложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство :

1) разрѣшить, чтобы, пока срокъ бесплатнаго храненія экспортныхъ грузовъ (какъ ленъ и яйца) останется сокращеннымъ, станціонная касса Рига I держалась-бы открытой до восьми часовъ вечера и

2) приказать, чтобы о прибывшихъ послѣ полудня грузахъ адресаты извѣщались еще въ день прибытія груза и во всякомъ случаѣ не позже 9 часовъ слѣдующаго утра“

и II отъ 23 мая за № 579 :

„Вслѣдствіе отношенія отъ 17 сего мая за № 3709 Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь выразить Вашему Превосходительству свою искреннюю благодарность за благосклонно разрѣшенное сокращеніе срока непринятія яиць вмѣсто пяти до трехъ только дней и при этомъ сообщить, что Комитетъ поставилъ въ извѣстность Рижскихъ экспортеровъ яиць о настоящемъ желаніи Вашего Превосходительства, чтобы прибывшіе на станціи Рига I грузы съ воз-

можною скоростью принимались получателями, на что упомянутые экспортеры изъявили свою готовность.

При этомъ Комитетъ, однако, долженъ замѣтить, что, по его мнѣнію, чрезмѣрно продолжительное храненіе экспортныхъ грузовъ, а именно яицъ, на станціи Рига I, не имѣло мѣста, такъ какъ средній срокъ храненія яицъ на этой станціи, какъ это долженъ былъ подтвердить самъ начальникъ названной станціи, не превышалъ 3 дней не включая праздниковъ.

Поводомъ образовавшагося въ теченіе недѣли съ 7 до 13 мая загроможденія станціи Рига I послужило до извѣстной степени то обстоятельство, что поступившіе на эту станцію грузы, за неимѣніемъ достаточныхъ рабочихъ силъ, не могли быть своевременно выгружены. Часто также несвоевременный приѣмъ товаровъ вызывается по независимымъ отъ экспортеровъ причинамъ тѣмъ, что прибывающіе въ мѣстный портъ съ каменнымъ углемъ пароходы не могутъ быть съ достаточною скоростью выгружаемы въ Мюльграбенѣ потому, что Риги-Орловскою желѣзною дорогою подается крайне ограниченное, совсѣмъ недостаточное количество вагоновъ для выгрузки судовъ, а замедленіе въ выгрузкѣ пароходовъ понятно влечетъ за собою замедленіе въ отходѣ таковыхъ пароходовъ изъ порта и вмѣстѣ съ тѣмъ причиняетъ замедленный приѣмъ поступающихъ по желѣзной дорогѣ для этихъ пароходовъ экспортныхъ грузовъ.

Къ сему Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь еще присовокупить, что болѣе скорое исполненіе связанныхъ съ приѣмомъ грузовъ формальностей замедляется также ограниченнымъ временемъ, въ теченіе котораго касса станціи Рига I открыта, такъ какъ всѣ грузы, выгружаемые послѣ пяти часовъ пополудни въ пакгаузы, вслѣдствіе закрытія кассы въ 6 часовъ вечера могутъ быть выкуплены лишь на слѣдующее утро съ восьми часовъ, что было-бы устранено оставленіемъ кассы открытою до 8 часовъ вечера; въ такомъ случаѣ выкуны документовъ можетъ послѣдовать въ тотъ-же вечеръ, а грузы могутъ быть отвезены на другое утро съ 6 часовъ.

Сообщая о вышензложенномъ Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство объ устраненіи упомянутыхъ неудобствъ.“

На отношеніе за № 572 начальникъ Риги-Орловской желѣзной дороги 23 мая за № 3861 отозвался слѣдующимъ образомъ :

„На отношеніе отъ 20 сего мая за № 572 имѣю честь увѣдомить Рижскій Биржевой Комитетъ, что при всемъ моемъ желаніи идти на встрѣчу интересамъ грузополучателей станціи Рига I, я нахожу возможнымъ удовлетворить лишь часть просьбы, изложенной въ вышеуказанномъ отношеніи, касающуюся увѣдомленія адресатовъ о прибывшихъ послѣ полудня грузахъ въ тотъ-же день и не позже 9 час. утра слѣдующаго дня. Въ этомъ смыслѣ мною сдѣлано распоряженіе,

хотя мѣ хорошо извѣстно, что разсылка повѣстокъ о прибывшихъ грузахъ до сего времени производилась вполне удовлетворительно.

Что-же касается до высказаннаго въ прошеніи желанія о томъ, чтобы касса прибытія оставалась открытою до 8 часовъ вечера, то помимо сомнительности въ цѣлесообразности данной мѣры въ интересахъ скорѣйшаго приѣма получателями груза, выкупаемаго, какъ показала практика, исключительно въ утренніе предобѣденные часы, — продолженіе дѣйствія кассы до 8 часовъ вечера вызвало бы непосильный трудъ агентовъ товарной конторы, и безъ того слишкомъ занятыхъ работой, благодаря усиленному прибытію грузовъ въ Ригу. Надо имѣть въ виду также, что послѣ закрытія кассы для публики, служащіе въ товарной конторѣ остаются обыкновенно еще въ теченіи 2-хъ часовъ для окончанія отчета по денежнымъ операціямъ, провѣрки кассы и документовъ.

Къ этому считаю нужнымъ присовокупить, что сдѣланный по просьбѣ грузополучателей Управленіемъ дороги опытъ открытія товарной станціи въ праздничный день 18 мая не имѣлъ успѣха, ибо вывозка груза ограничилась всего лишь 3-мя вагонами.

Въ заключеніе вновь имѣю честь покорнѣе просить Биржевой Комитетъ о принятіи мѣръ къ скорѣйшему освобожденію складочныхъ помѣщеній, занятыхъ не востребовавшими яйцами, что крайне необходимо въ виду предстоящихъ 3-хъ праздничныхъ дней и возможности крайняго переполненія этимъ грузомъ пакгаузовъ, а равно имѣя въ виду усилившееся движеніе на Ригу хлѣбныхъ грузовъ.“

26 мая состоялось совѣщаніе предсѣдателя Фепгера и другихъ лицъ съ начальникомъ Риги-Орловской желѣзной дороги о томъ, какимъ путемъ предупредить накопленію яицъ на станціи Рига I. Пришли къ тому соглашенію, чтобы ежедневно утромъ прибывающіе поѣзда съ 60—80 вагонами яицъ передавались на рельсовый путь на Андреевскомъ полуостровѣ вправо отъ мостиковъ, гдѣ получатели могутъ принимать свои товары непосредственно съ вагона безъ всякой приплаты, вечеромъ-же всѣ вагоны будутъ возвращаться на станцію и выгружаемы въ пакгаузы. Отъ намѣренія, выгружать яйца въ элеваторъ на храненіе, отказались въ виду того, что въ погребахъ элеватора возможно помѣститъ не болѣе 17 вагоновъ, а выгрузка въ погреба сопряжена съ значительными затрудненіями. Для перегрузки яицъ съ вагоновъ на подвозы пришлось удалить связи изъ забора, расположеннаго между рельсовымъ путемъ и мостиками; на это Городская Управа заявила свое согласіе.

Вслѣдствіе этого совѣщанія Биржевой Комитетъ вошелъ къ начальнику Риги-Орловской желѣзной дороги со слѣдующимъ отношеніемъ отъ 27 мая за № 596:

„Ссылаясь на вчерашніе переговоры Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь сообщить Вашему Превосходительству, что на состо-

явшемся 27 мая собраніи представители фирмъ по торговлѣ яйцами Гельмсингъ и Гриммъ, Гагенъ и Сольдаин, Эдгаръ Лира и Ко., Гергардъ и Гей, Густавъ Беккеръ и Исидоръ Беккеръ и Ко. заявили свое согласіе съ введеніемъ обсужденнаго съ Вашимъ Превосходительствомъ порядка, а именно, чтобы, начиная со вторника 30 мая с. г., въ видѣ опыта, впредь до дальнѣйшаго известное количество прибывшихъ съ яйцами вагоновъ немедленно по прибытіи передавались на Андреевскій полуостровъ съ тѣмъ, чтобы получатели, по желанію, могли принимать свой товаръ непосредственно съ вагона, а не выгруженные до вечера того-же дня вагоны возвращены были на станцію Рига I для выгрузки въ пакгаузы. Согласно заявленію Вашего Превосходительства за эти манупуляціи со стороны желѣзной дороги не взымаются никакихъ другихъ сборовъ, кромѣ взимаемыхъ на станціи Рига I. При выдачѣ подлинной накладной товарополучатели извѣщаются товарною кассою станціи Рига I о мѣстонахожденіи вагона. Биржевой Комитетъ почтительнѣйше проситъ Ваше Превосходительство не отказать въ зависящемъ распоряженіи о приведеніи въ исполненіе вышеизложеннаго порядка.“

Впослѣдствіи вагоны съ яйцами въ самомъ дѣлѣ передавались къ элеватору, но передача эта не производилась въ болѣе обширныхъ размѣрахъ, такъ какъ уже начиная съ 20 іюня на станціи Рига I опять былъ выставленъ нормальный срокъ бесплатнаго храненія товаровъ.

Но все повторяющіеся случаи сокращенія срока бесплатнаго храненія и повышенія платы за храненіе, а также убѣжденіе, что имѣющіяся въ распоряженіи станціи Рига I складочныя помѣщенія крайне недостаточны, побудили Биржевой Комитетъ представить Министру Путей Сообщенія 6 іюня за № 616 слѣдующее ходатайство:

„Уже въ продолженіи цѣлаго ряда лѣтъ весной и осенью при прибытіи по желѣзной дорогѣ въ Ригу болѣе обширныхъ количествъ грузовъ товарная станція Рига I загромождается, такъ что мѣстное Управленіе дороги вынуждено задержать часть предназначенныхъ для вывоза черезъ Ригу товаровъ или на мѣстѣ отправленія или на пути, сократить срокъ бесплатнаго храненія товаровъ и повысить плату за храненіе. Особенно часто и сильно появлялись эти загроможденія станціи съ тѣхъ поръ, какъ привозъ яицъ, вслѣдствіе отправленія ихъ въ скорыхъ поѣздахъ, сталъ чрезвычайно увеличиваться. Принятые Управленіемъ дороги временныя мѣры противъ этихъ загроможденій, а именно приостановка приема яицъ для отправленія, повышеніе платы за храненіе и сокращеніе срока бесплатнаго храненія, оказались совершенно безуспѣшными и лишь способными значительно вредить торговлѣ, возбуждая мало по малу въ торговцахъ убѣжденіе, что Рижскій портъ не является удобнымъ мѣстомъ для вывоза яицъ, такъ какъ товарополучатели здѣсь подвергаются не только вполне неужи-

данному увеличенію мѣстныхъ накладныхъ расходовъ, которыхъ при расчетахъ своихъ не могли предвидѣть, но и неисчислимымъ убыткамъ отъ задержки столь чуткаго товара, какъ яйца: обстоятельства эти легко могутъ подрывать свойственный пока еще русской торговлѣ яйцами характеръ правильного дѣла и придать ей характеръ спекуляціонный.

По убѣжденію Биржевого Комитета причина часто повторяющихся загроможденій станціи Рига на первомъ ряду заключается въ недостатокѣ на станціи мѣстъ для храненія товаровъ. Купечество, съ своей стороны, дѣлаетъ все возможное. Для вывоза привозимыхъ въ Ригу яицъ установлено 10 различныхъ линій, содержащихъ еженедѣльные правильные рейсы въ разные порты континента и Великой Британіи, которые вполне удовлетворяютъ потребностямъ этихъ направлений. Изъ товарной статистики станціи Рига I усматривается, что всякая отправка яицъ лежитъ въ Ригѣ среднимъ числомъ только 3 дня. Такъ какъ ежедневно прибываютъ отъ 80 до 100 вагоновъ яицъ, то на станціи Рига I должны были-бы быть помѣщенія для храненія 300 вагоновъ яицъ. Но въ таковыхъ помѣщеніяхъ является крайній недостатокъ. Въ примѣръ Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ указать на то, что во всѣхъ сараяхъ въ совокупности среднимъ числомъ по сіе время размѣщалось не болѣе 175 вагоновъ яицъ и часть этого количества даже хранилась на платформахъ, крытой только навѣсомъ, подвергаясь всѣмъ вліяніямъ погоды.

Въ послѣднее десятилѣтіе цѣнность вывоза товаровъ изъ Рижскаго порта поднялась отъ 55,635,975 руб. въ 1889 году до 68,796,100 руб. въ 1899 году: въ тотъ-же періодъ чрезвычайно увеличилось количество вывоза именно такихъ товаровъ, которые въ особенности нуждаются въ помѣщеніяхъ для храненія, какъ то:

ленъ . .	съ 2,649,435 пуд. въ 1889 г. до 6,301,741 пуд. въ 1899 г.
выжимки „	1,080,513 „ „ „ „ „ 4,074,671 „ „ „ „
яйца . .	„ 321,631 „ „ „ „ „ 2,045,976 „ „ „ „

При этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что увеличеніе это совершенно постоянное, такъ что нельзя не предполагать, что увеличеніе это и впредь будетъ совершаться въ такой-же мѣрѣ.

Этому развитію товарнаго движенія по желѣзной дорогѣ въ Ригу однако не соответствуетъ развитіе станціонныхъ сооружений, въ особенности складочныхъ помѣщеній на станціи. Въ это-же десятилѣтіе, насколько извѣстно Биржевому Комитету, построены на станціи Рига I только 4 сарая, а именно сарай № 9 на мѣсто сгорѣвшаго въ 1897 году, сарай, отданный въ наемъ на весь годъ торговому дому К. Гальгренъ и посему не имѣющій значенія желѣзнодорожнаго амбара, такъ какъ безъ такового торговый домъ этотъ долженъ былъ-бы отвозить свои товары въ другіе, принадлежащіе ему амбары, и наконецъ некрытые сарай № 12 и на плацѣ № 6, вмѣстимостью прибили-

зительно только въ 60 и 30 вагоновъ. Слѣдовательно для складки прибывшаго съ 1889 г. большого количества товаровъ имѣють значеніе лишь два открытые сараи.

Если-же принять въ соображеніе, что съ 1892 года — именно со времени увеличивающагося вывоза яицъ — вывозъ хлѣба вслѣдствіе разныхъ неурожаевъ значительно сократился, и что тѣмъ не менѣе имѣющіеся сараи далеко не достаточны, то нельзя не серьезно опасаться, что катастрофа, можетъ быть, предстоить даже еще въ этомъ году, когда и привозъ хлѣба въ Ригу опять станетъ подниматься до прежнихъ размѣровъ.

На основаніи всего вышензложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ почтительнѣйше просить Ваше Сіятельство, не отказать въ благосклонномъ покровительствѣ Рижской торговлѣ въ настоящемъ ея трудномъ положеніи, вызванномъ недостаткомъ складочныхъ помѣщеній, разрѣшая Управленію Ригго-Орловской желѣзной дороги по возможности немедленно надлежащія средства на постройку временныхъ легкихъ складочныхъ помѣщеній, могущихъ предупреждать грозящему полному застою дѣйствій станціи Рига I, а равно по возможности ускоря сооруженіе центральной товарной станціи на городскомъ выгонѣ.“

Прямого отвѣта на это ходатайство Биржевой Комитетъ не получилъ, но успѣхомъ такового до извѣстной степени является то обстоятельство, что, по предписанію Министра Путей Сообщенія, на городскомъ выгонѣ построены были два товарные амбара, которые, при болѣе сильномъ наплывѣ товаровъ, будутъ служить для складки яицъ и льна. Устройствомъ этихъ амбаровъ на ближайшую будущность возможно будетъ предотвратить загроможденіе станціи Рига I и устранить недостатокъ, тяжело ощущаемый торговцами.

II. Оповѣщеніе купечества о проходящихъ черезъ станціи Двинскъ и Псковъ товарныхъ вагонахъ, слѣдующихъ въ Ригу.

Вслѣдствіе предложенія коммисіи своей по хлѣбной торговлѣ Биржевой Комитетъ 10 ноября та №№ 1149 и 1150 обратился къ начальникамъ Ригго-Орловской и Балтійской желѣзныхъ дорогъ со слѣдующими отношеніями тождественнаго содержанія:

„Вашему Превосходительству не безизвѣстно, что хлѣбные грузы, перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ въ большинствѣ случаевъ отправляются съ наложеннымъ платежомъ такимъ образомъ, что отправитель по представленіи дубликата накладной получаетъ ссуду на свой товаръ отъ кредитнаго учрежденія, въ которомъ дубликатъ обыкновенно остается до прибытія товара на мѣстѣ назначенія. Лишь по прибытіи товара получатель вноситъ въ кредитное учрежденіе

выданную подъ дубликатъ накладной ссуду, который ему при этомъ выдается; лишь по представленіи дубликата въ кассѣ товарной станціи получатель товара можетъ приступить къ уплатѣ провозной платы и къ полученію товара. О прибытіи же товара получатель можетъ узнать только чрезъ просмотръ вывѣшиваемыхъ на станціи Рига списковъ прибывшимъ товарамъ или черезъ посылаемые къ нему извѣщенія товарной станціи.

Но до полученія свѣдѣній о прибытіи товара, до выкупа дубликата накладной въ кредитномъ учрежденіи и до взноса провозной платы въ станціонную кассу, въ которой, въ особенности пополудни, всегда бываетъ большой наплывъ публики, проходитъ много драгоценнаго времени, такъ что могутъ быть приняты выгруженные въ пакгаузы товары весьма рѣдко въ первый день по прибытіи, а передаваемые къ такъ называемымъ краснымъ амбарамъ товары лишь съ трудомъ въ установленный срокъ. Въ виду сего представляется желательнымъ найти исхода, доставляющаго возможность скорѣйшаго выкупа и полученія товаровъ.

Въ Либавѣ такового исхода достигли тѣмъ путемъ, что о всѣхъ назначенныхъ для Либавы товарахъ, перевозимыхъ полными вагонами, при проходѣ черезъ станціи Радзивиличи или Ригу, станціи эти телеграммами извѣщаютъ станцію Либаву, которая передаетъ телеграммы эти Либавскому Биржевому Комитету. Этимъ путемъ товарополучателямъ доставляется возможность дѣлать всѣ приготовленія къ немедленному полученію товара съ желѣзной дороги.

Въ виду вышеизложеннаго Рижскій Комитетъ имѣетъ честь покорнѣе просить Ваше Превосходительство не признаете-ли возможнымъ вести подобный порядокъ и для назначенныхъ на Ригу товаровъ, съ тѣмъ чтобы о всѣхъ товарахъ, перевозимыхъ полными вагонами, станціи Двинскъ и Псковъ о проходѣ этихъ товаровъ извѣщали телеграммами станцію Ригу I, которая имѣла-бы немедленно передать Рижскому Биржевому Комитету списокъ прошедшимъ черезъ Двинскъ и Псковъ вагонамъ, въ которомъ слѣдовало-бы обозначить только станцію отправления и номера отправокъ. Биржевой Комитетъ уже будетъ заботиться объ извѣщеніи интересентовъ чрезъ выставленіе этихъ списковъ на биржѣ.

Не подлежитъ сомнѣнію, что подобный порядокъ соотвѣтствовалъ бы интересамъ всѣхъ сторонъ и не въ меньшей мѣрѣ интересамъ самой желѣзной дороги, составляя дѣйствительное средство для ускоренія выкупа и пріема прибывшихъ товаровъ. Тѣмъ болѣе Биржевой Комитетъ предаетъ себѣ надеждѣ на удовлетвореніе настоящаго своего ходатайства.“

Дальнѣйшія сношенія по сему дѣлу поручены были дѣлопроизводителю желѣзнодорожнаго отдѣла Ю. Фризендорфу.

Между тѣмъ какъ Управление Балтійской желѣзной дороги, высказавъ уже въ словесныхъ сношеніяхъ свою готовность, въ отношеніи отъ 16 января 1901 г. за № 751 заявила свое согласіе безъ всякихъ дальнѣйшихъ условій, начиная съ 1 февраля, доставлять ежедневно эти свѣдѣнія на особыхъ бланкахъ начальнику пассажирской станціи для выдачи разсылному Биржевому Комитету, Управление Риги-Орловской желѣзной дороги встрѣтило еще затрудненія, объясняя въ отношеніи отъ 23 декабря 1900 г. за № 21673, что сообщеніе ежедневныхъ свѣдѣній о всѣхъ полногрузныхъ вагонахъ, слѣдующихъ по назначенію въ Ригу, можетъ быть исполнено только письменно, но отнюдь не по телеграфу, при чемъ эта обязанность не можетъ быть возложена на наличный штатъ служащихъ, за ограниченностью таковаго, и потому вызоветъ необходимость содержать въ Двинскѣ для этой цѣли особаго агента. Въ виду сего доставленіе названныхъ свѣдѣній возможно лишь въ томъ случаѣ, если Биржевой Комитетъ изъявитъ согласіе принять на себя расходы по содержанію упомянутаго агента въ размѣрѣ 40 руб. въ мѣсяцъ или же на распределеніе этой суммы въ вознагражденіе за излишній трудъ между двумя имѣющимися въ наличности агентами. Указанныя письменныя свѣдѣнія могутъ доставляться въ Ригу на бланкахъ въ особыхъ конвертахъ съ каждымъ прибывающимъ въ Ригу пассажирскимъ поѣздомъ, при чемъ за полученіемъ пакетовъ Биржевой Комитетъ долженъ посылать на станцію Ригу своего человѣка къ приходу поѣзда. Бланки и конверты должны изготовляться средствами Биржевого Комитета. Въ случаѣ согласія на изложенныя условія Управление дороги просило объ увѣдомленіи объ этомъ, а для выработки подробностей въ организаціи дѣла (сроковъ внесенія денегъ, наиболѣе удобной формы свѣдѣній и проч.) командировать представителя въ контору службы движенія (Маріинская ул., базаръ Берга).

Биржевой Комитетъ 23 января 1901 г. за № 57 отвѣтилъ на это, что онъ согласенъ съ доставленіемъ пока письменныхъ, вмѣсто телеграфныхъ свѣдѣній и готовъ ежедневно посылать одного изъ служащихъ своихъ на станцію Рига I для полученія этихъ свѣдѣній, а равно принять на свои средства изготовленіе подлежащихъ бланковъ и конвертовъ. Что-же касается до требуемаго Управленіемъ дороги для служащихъ вознагражденія въ размѣрѣ 40 рублей въ мѣсяцъ за составленіе этихъ свѣдѣній, то Биржевой Комитетъ, къ сожалѣнію своему, не признаетъ возможнымъ платить столь крупную сумму и покорнѣе проситъ, отказаться отъ этого требованія, тѣмъ болѣе, что Управление Балтійской и Псково-Рижской желѣзной дороги доставляетъ тѣже свѣдѣнія со станціи Псковъ бесплатно. Принимая однако во вниманіе, что для станціи Двинскъ работа по составленію упомянутыхъ свѣдѣній существенно обширѣе, чѣмъ для станціи Псковъ, Биржевой Комитетъ охотно готовъ, предоставлять въ распоряженіе

Управленія дороги ежегодно 100 рублей на наградныя подлежащимъ служащимъ. За симъ Управленіе Риго-Орловской желѣзной дороги 31 января 1901 г. за № 2043 изъявило свое согласіе, въ видѣ опыта, на условія, предложенныя Комитетомъ, но при этомъ оставляетъ за собою право, въ случаѣ, если отпускаемая сумма окажется мала, просить Комитетъ объ увеличеніи этой суммы или отказаться отъ доставленія требуемыхъ свѣдѣній.

52. Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога.

При выдачѣ концессіи на сооруженіе линіи Москва-Крейцбургъ-Виндава на Правленіе общества Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. возложена была обязанность, сперва соединить участки Тукумъ-Виндава и Крейцбургъ-Москва съ существующими желѣзнодорожными линіями, а затѣмъ, по требованіи Правительства, устроить прямое сообщеніе между Крейцбургомъ и Тукумомъ. На участкѣ Тукумъ-Виндава открыто было сообщеніе уже въ Ноябрь 1899 г., а на участкѣ Крейцбургъ-Ржевъ, какъ и на участкѣ Ново-Сокольники-Дно, соединяющемъ линіи Псковъ-Бологое и Крейцбургъ-Москва, временное движеніе открыто было до конца отчетнаго года. Нынѣ воспослѣдовало требованіе Правительства объ устройствѣ соединенія Крейцбурга съ Тукумомъ, но вопросъ о направленіи этой линіи окончательно еще не рѣшенъ.

Хотя прямое и кратчайшее соединеніе Крейцбургъ-Тукумъ было-бы направленіе черезъ ст. Олай (Митавской ж. д.), но на этой линіи такія затрудненія отъ условій мѣстности, что Правленіе общества Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. вынуждено было, отказываясь отъ этого направленія, принять во вниманіе два другія направленія, а именно одно черезъ Митаву, а другое — по лѣвому берегу Двины черезъ Ригу (Торенсбергъ) съ примыканіемъ къ Риго-Тукумской дорогѣ у ст. Зассепгофъ. Въ послѣднемъ случаѣ общество Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. предполагало сооруженіе въ Ригѣ самостоятельной товарной станціи съ вѣтвью къ рѣкѣ на лѣвомъ берегу вблизи настоящей станціи Торенсбергъ. Этому проекту правленіе общества даетъ безусловное предпочтеніе передъ направленіемъ черезъ Митаву. Разстояніе въ обоихъ направленіяхъ почти одинаковое, можетъ быть немного короче черезъ Ригу.

Понятно, что заинтересованные круги, какъ Митавы, такъ и Риги дѣятельно хлопотали въ пользу того или другого направленія.

Когда Биржевой Комитетъ по дошедшимъ до него слухамъ узналъ, что проектъ проведенія соединительной дороги Крейцбургъ-Тукумъ черезъ Митаву съ обходомъ Риги Министерствомъ Финансовъ будетъ внесенъ въ Государственный Совѣтъ въ

ближайшемъ времени, Рижское Городское Управленіе и Рижскій Биржевой Комитетъ отправили въ Министерство Финансовъ особую депутацію, состоящую изъ товарища городского головы фонъ Беттихера, вице-предсѣдателя Биржевого Комитета фонъ Геймана и секретаря фонъ Рейбница, которая должна была просить о передачѣ вопроса соединенія станцій Крейцбургъ-Тукумъ еще на разсмотрѣніе особой комиссіи съ допущеніемъ также представителей обоихъ учреждений. Депутація была принята 9 мая Министромъ Финансовъ статсъ-секретаремъ Ю. С. Витте, который однако заявилъ, что въ данный моментъ по этому вопросу ничего нельзя дѣлать.

По обсуждаемому также въ газетахъ вопросу проведенія дороги черезъ Митаву или Ригу органъ Биржевого Комитета „Вѣстникъ Рижской биржи“ въ № 174 отъ 4 августа 1900 г. опубликовалъ слѣдующую статью :

„Въ отпечатанномъ въ „Двинской газетѣ“ письмѣ Митава обозначена единственнымъ и вѣрнымъ пунктомъ, въ которомъ Московско-Виндаво-Рыбинская дорога въ Курляндской губерніи имѣла пересѣчь Риго-Орловскую дорогу, какъ будто, по мнѣнію автора, вообще не имѣется другой возможности желѣзнодорожнаго сообщенія Крейцбурга съ Тукумомъ, нежели посредствомъ пересѣченія Курляндской губерніи на томъ или другомъ пунктѣ Митавской дороги.

Но есть еще другая возможность, а именно устройство сего сообщенія посредствомъ примыканія самостоятельной линіи на лѣвомъ берегу Двины въ Торенсбергѣ къ Зассенгофскому участку дороги и въ этомъ пунктѣ къ Тукумской дорогѣ. Устраиваемое такимъ образомъ прямое сообщеніе между вышеназванными пунктами черезъ Митаву, кромѣ того имѣло-бы то преимущество, что вывозные товары могли-бы въ Ригѣ со станціи Торенсбергъ быть нагружаемы непосредственно на суда или же отправляемы черезъ Тукумъ въ Виндаву или черезъ Митаву въ Либаву. Слѣдовательно Московско-Виндаво-Рыбинская желѣзная дорога располагала-бы тремя портами, черезъ которые возможно было-бы производить товарное сообщеніе какъ съ внутренними частями, такъ и съ дальнимъ востокомъ Имперіи.

Дальнѣйшее преимущество сообщенія Крейцбургъ-Торенсбергъ-лѣвый берегъ Двины заключалось-бы въ томъ, что уже немедленно по окончаніи участка Крейцбургъ-Торенсбергъ Общество Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. располагало-бы желѣзнодорожною линіею въ Либаву хотя съ немного большимъ разстояніемъ чѣмъ при проведеніи этой соединительной линіи черезъ Митаву; вслѣдствіе сего, имѣя исходъ въ портъ и примыкая къ другимъ линіямъ, ведущимъ въ два другіе порта, Московско-Виндаво-Рыбинская дорога была-бы въ состояніи даже при сильномъ вывозѣ хлѣба преодолевать всѣ транс-

порты и не была-бы вынуждена построить и удлинить узкоколейную дорогу для перевозки товаровъ въ Либаву.

Но важнѣе всего то преимущество, что при проведеніи дороги черезъ Торенсбергъ Рыбинскому Обществу въ Рижской торговлѣ и въ Рижскомъ порту доставались-бы два вполнѣ вырабатывавшіеся уже сотрудника, которыхъ не придется воспитывать какъ Виндаву, на что потребуется еще довольно много лѣтъ.

Вблизи Торенсберга и Зассенгофа, на лѣвомъ берегу Двины, расположено болѣе 50 заводовъ, въ томъ числѣ весьма значительные; для всѣхъ ихъ новая желѣзная дорога, ведущая во внутреннія части Имперіи и снабженная съ пристанями и станціонными сооруженіями на берегу Двины была-бы очень полезна; но, по нашему мнѣнію, таковыя сооружения имѣли-бы также существенное значеніе для Риги-Орловской желѣзной дороги, которая освобождалась-бы отъ той части таваровъ, перевозимой только на короткомъ протяженіи отъ Риги до Крейцбурга, и которая вслѣдствіе сего получила большую провозоспособность для тѣхъ транспортовъ, которые она имѣетъ перевозить въ сообщеніи съ своими болѣе отдаленными передаточными станціями.

Является вполнѣ певѣроятнымъ, чтобы въ Виндавѣ возникла конкуренція всѣмъ возникшимъ въ послѣдніе годы въ Ригѣ промышленнымъ заведеніямъ и чтобы въ Виндавѣ развивалось столь-же оживленное судоходство, какъ въ Ригѣ; по сему и Виндава не будетъ имѣть столь значительной вывозной торговли, каковую создала себѣ и безъ сомнѣнія сумѣетъ удержать за собою Рига.

Желѣзнодорожная линія Москва-Крейцбургъ-лѣвый берегъ Двины-Торенсбергъ-Тукумъ-Виндава, которая, какъ выше уже упомянуто, не длинѣе чѣмъ линія Москва-Крейцбургъ-Митава-Виндава, можетъ, не хуже послѣдней, служить естественнымъ исходомъ Сибирскихъ дорогъ въ сообщеніи съ западомъ и кромѣ того доставляла-бы вывозной торговлѣ еще ту выгоду, что зимою находящіяся уже на пути товары, смотря по условіямъ торговли и судоходства, могли-бы быть остановлены и нагружены на суда въ Ригѣ, вслѣдствіе чего существенно понижались бы провозные расходы экспортеровъ.

По видимому въ интересахъ не только Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, но и всей международной торговли Россіи въ западныхъ ея портахъ, чтобы желѣзнодорожная линія Москва-Виндава, начиная съ Крейцбурга, проходила по лѣвому берегу Двины черезъ Торенсбергъ и затѣмъ по Риги-Тукумской дорогѣ, которая въ такомъ случаѣ перешла-бы къ упомянутому Обществу и была-бы приведена въ состояніе, соотвѣтствующее проходящимъ по ней товарному и мѣстному пассажирскому сообщеніямъ.

Что-же касается пересѣченія Курляндской губерніи и производимаго тѣмъ примыканія плодородныхъ областей этой губерніи къ

ведущей въ вывозный портъ желѣзнодорожной линіи, то нельзя не указать на то, что сооруженіе желѣзнодорожной линіи Рига-Ковно и Вильно или Вилейка уже проектировано, что изысканія по этой линіи уже произведены и что уже подано по принадлежности прошеніе о разрѣшеніи сооруженія этой дороги. Этими-же линіями приводятся именно самые плодородные уѣзды губерній Курляндской и Ковенской въ прямое, кратчайшее сообщеніе съ ближайшимъ къ нимъ Рижскимъ портомъ.

Нельзя не выразить желаніе, чтобы Общество Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги достигнуло разрѣшенія на сооруженіе желѣзнодорожнаго сообщенія Крейцбурга съ Тукумомъ по лѣвому берегу Двины черезъ Торенсбергъ и Зассенгофъ.“

VI. Таможенная часть.

53. Складочный сборъ за складенные въ таможенномъ районѣ товары.

По состоявшемся въ 1899 г. (см. торговой архивъ изд. 1899 г. стр. 169 и сл.) преобразованіи такъ называемаго складочнаго сбора Рижскій торговый домъ Гельмсингъ и Гриммъ 7 декабря 1899 г. подалъ въ Биржевой Комитетъ слѣдующее ходатайство, въ которомъ обращено было вниманіе на рѣзкость постановленія о взиманіи складочнаго сбора съ привозныхъ товаровъ, особенно обременительнаго для получателей кирпича и желѣза.

„То постановленіе, чтобы срокъ за складываніе товаровъ взимался только за полные мѣсяцы, считая съ истеченія двухъ недѣль по складкѣ товара, безъ сомнѣнія было весьма успѣшною мѣрою понужденія получателей къ ускоренному принятію товаровъ. При транспортахъ, прибывающихъ въ небольшихъ партіяхъ, перевѣшиванія которыхъ и очистка отъ пошлины легко исполнимы въ теченіе двухъ недѣль, избѣжаніе складочнаго сбора зависитъ почти всецѣло отъ доброй воли получателей; иначе-же при прибывающихъ большими партіями транспортахъ кирпичей и желѣза. Одна уже выгрузка кирпичей со дня складки перваго кирпича требуетъ отъ 4 до 8 дней, смотря по общему количеству; при противной погодѣ и перерывѣ праздниками на выгрузку 600 тоннъ употреблялось даже до 10 дней; въ самомъ благопріятномъ случаѣ очистка отъ пошлины совершается черезъ 2, даже 4 дня, если не опять наступятъ перерывы вслѣдствіе праздниковъ или противной погоды. Но въ случаѣ требованія таможеню перевѣшиванія всей партіи, на эти манипуляціи уходятъ не менѣе 5 дней, такъ что тогда уже за цѣлый мѣсяць придется

платить складочный сборъ за всю партію. Переложить эти расходы на отправителей или на получателей во внутреннихъ частяхъ Имперіи значило бы существенно уронить значеніе Риги какъ спедиціоннаго мѣста. Слѣдовательно мы должны или принимать эти расходы на нашъ счетъ или-же направлять транспорты подобныхъ партійныхъ товаровъ въ обставленные болѣе благопріятно сосѣдніе порты Либаву или Ревель.

По изложеннымъ причинамъ позволяемъ себѣ просить Биржевой Комитетъ не отказать въ зависящемъ распоряженіи о томъ, чтобы для подобныхъ партійныхъ товаровъ льготный срокъ складыванія продолженъ былъ на 8 дней или же чтобы складочный сборъ исчислялся по частямъ за сутки. Но такъ какъ таможенный районъ въ этомъ году значительно расширеть и по этому нѣтъ опасности переполненія его, какъ въ первые годы, то Биржевой Комитетъ, можетъ быть, признаетъ возможнымъ установить складочный сборъ опять на прежнемъ основаніи исчисления по суткамъ.“

Въ дополненіе сего торговый домъ Гельмсингъ и Гриммъ 7 января 1900 г. представилъ слѣдующее второе ходатайство :

„Въ виду того обстоятельства, что дѣйствующій въ настоящее время двухнедѣльный льготный срокъ складыванія товаровъ установленъ съ тѣмъ, чтобы товарополучатели имѣли возможность, исполняя всѣ таможенныя обрядности, не подвергаясь складочному сбору въ пользу города за необходимое на исполненіе этихъ обрядностей время, — является вполне логичнымъ установить льготный срокъ съ такимъ расчетомъ, что получатели фактически въ состояніи исполнять эти обрядности. Назначенныя на то двѣ недѣли были-бы вполне достаточны, если-бы онѣ считались съ момента окончанія выгрузки, но въ самомъ дѣлѣ начало льготнаго срока складыванія исчисляется съ момента прихода судна, такъ что очень можетъ быть, что товары, которые по какимъ то причинамъ выгружаются лишь 14 дней послѣ прихода парохода, подлежатъ уплатѣ сбора уже въ моментъ выгрузки. Хотя подобные случаи довольно рѣдки, но практика послѣднихъ лѣтъ доказала, что очень многіе пароходы были разгружены лишь на 10 или 12 день послѣ ихъ прихода; это особенно часто бываетъ при выгрузкѣ партійныхъ товаровъ, какъ кирпичей, желѣза и т. п. Въ оставшіеся за симъ свободные отъ сбора 2 или 4 дня болшею частью почти невозможно исполнять всѣ таможенныя обрядности, перевѣшиваніе и т. д., какъ бы товарополучатель ни желалъ, принимать товары съ возможною скоростью.

Въ видѣ сего нижеподписавшаяся фирма позволяетъ себѣ просить объ измѣненіи способа взиманія городского складочнаго сбора въ томъ отношеніи, чтобы двухнедѣльный льготный срокъ складыванія исчислялся лишь съ момента окончанной разгрузки парохода. Способъ этотъ, не представляя собою техническихъ затрудненій,

былъ-бы справедливѣе прежняго, такъ какъ подразумѣваемая подъ складочнымъ сборомъ пеня фактически имѣла-бы характеръ таковой, между тѣмъ какъ она въ настоящее время является не основательнымъ взысканіемъ за промедленный пріемъ товара, происшедшій не по винѣ товарополучателя“.

По тщательномъ обсужденіи этихъ ходатайствъ соединенными комиссіями по дѣламъ привозной торговли и таможеннымъ, Биржевой Комитетъ 15 января 1900 г. за № 51 обратился въ Городскую Управу со слѣдующимъ отношеніемъ :

„Крайняя тѣснота въ таможенномъ районѣ въ свое время привела къ той мѣрѣ, что на выгрузку и очистку привозныхъ товаровъ отъ пошлины въ таможенномъ районѣ установленъ былъ двухнедѣльный срокъ льготнаго складыванія товаровъ, считая съ момента начала выгрузки, а что по истеченіи сего срока взимается особый сборъ, исчисляемый за полные мѣсяцы. При данныхъ обстоятельствахъ мѣра эта признана была основательною и дѣйствительною въ видахъ предупрежденія переполненія таможеннаго района и промедленія и приостановленія выгрузки товаровъ. Помянутымъ льготнымъ срокомъ предполагалось съ одной стороны предоставлять товарополучателю возможность, исполнять всѣ таможенные по товарамъ обрядности безъ обремененія складочнымъ сборомъ, а съ другой стороны подвергать пени тѣхъ товарополучателей, которые оставляютъ свои товары въ таможенномъ районѣ въ ущербъ другихъ товарополучателей свыше срока, необходимаго для исполненія таможенныхъ обрядностей. Безсомнѣнно складочный сборъ всегда долженъ былъ имѣть лишь характеръ пени.

На долготѣней практикѣ однако оказалось, что при товарахъ, привозимыхъ большими партіями, установленнаго двухнедѣльнаго срока совершенно недостаточно для выгрузки и очистки отъ пошлины. Уже на одну выгрузку извѣстныхъ товаровъ, какъ то камней, желѣза и др., смотря по количеству, требуется отъ 4 до 8 дней, а при противной погодѣ, перерывѣ праздниками и т. д. до 10 дней на 600 тоннъ. Очистка отъ пошлины въ самомъ благопріятномъ случаѣ занимаетъ отъ 2 до 4 дней, если не опять наступятъ перерывы вслѣдствіе противной погоды, праздниковъ и т. п. Въ случаѣ же требованія таможеннаго перевѣшиванія всей партіи эта манипуляція требуетъ не менѣе 5 дней, такъ что не рѣдко бываетъ, что моментъ окончанія таможенныхъ обрядностей совпадаетъ съ моментомъ взиманія складочнаго сбора уже за полный мѣсяць. Въ такомъ случаѣ товарополучатель при всемъ своемъ желаніи, немедленно получить и отвести свой товаръ при первой возможности, безъ всякой вины подвергается высокой сравнительно пени. Подобная же пеня, независящая отъ воли и возможности товарополучателя, легко можетъ подрывать въ пользу сосѣднихъ

портовъ репутацію Рижскаго порта, какъ спедиціоннаго мѣста для внутреннихъ частей Имперіи.

Биржевой Комитетъ, считая устраненіе или по крайней мѣрѣ смягченіе сего неудобства безусловно необходимымъ, полагаетъ, что это наиболѣе справедливымъ и удобнымъ образомъ достигалось-бы тѣмъ, что начало льготнаго срока складыванія исчислялось съ момента окончанія разгрузки всего судна, а не съ момента пачала выгрузки. Опредѣленіе факта оконченной разгрузки не можетъ встрѣчать затрудненій, такъ какъ основаніемъ сего опредѣленія могъ-бы служить тотъ моментъ, въ который корабельный смотритель докладываетъ таможи объ окончаніи разгрузки, официально опредѣляя такимъ образомъ фактъ окончанія.

На основаніи всего вышензложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ въ интересахъ нашей привозной торговли, имѣетъ честь покорнѣйше просить Городскую Управу, не отказать въ зависящемъ распоряженіи о томъ, чтобы впредь относительно всѣхъ товаровъ, выгружаемыхъ въ таможенномъ раіонѣ, начало двухнедѣльнаго льготнаго срока складыванія считалось съ момента окончанія разгрузки подлежащаго судна.“

Городская Управа отозвалась на это 15 марта за № 1074, что въ уваженіе приведенныхъ въ отношеніи Биржевого Комитета обстоятельство, ею вмѣстѣ съ симъ сдѣлано распоряженіе объ исчисленіи впредь установленнаго льготнаго срока складыванія привозныхъ товаровъ на таможенной набережной отдѣльно для каждаго получателя съ момента окончанія выгрузки всѣхъ товаровъ, значащихся въ одномъ коносаментѣ. На предложенное-же Биржевымъ Комитетомъ исчисленіе означеннаго льготнаго срока со времени окончанія выгрузки всего судна Городская Управа не могла согласиться, такъ какъ при примѣненіи этого способа исчисленія, въ случаяхъ привоза на одномъ суднѣ нѣсколькихъ партій товаровъ, выгруженныя немедленно по приходѣ корабля партіи могли-бы пролежать на таможенной набережной свободными отъ штрафнаго сбора гораздо дольше установленныхъ двухъ недѣль, что способствовало-бы опять переполненію таможеннаго раіона товарами, и что по этому и въ видахъ равномѣрнаго примѣненія установленнаго двухнедѣльнаго льготнаго срока ко всѣмъ получателямъ товаровъ, представляется необходимымъ исчислить льготный срокъ отдѣльно для каждаго получателя съ момента окончанія выгрузки всѣхъ товаровъ значащихся въ одномъ коносаментѣ.

VII. Банковыя дѣла.

54. Допущеніе дивидендныхъ бумагъ къ котировкѣ на биржѣ.

На основаніи циркулярныхъ предписаній Департамента Торговли и Мануфактуръ отъ 25 октября 1895 г. за № 21648 и отъ 22 января

1899 г. за № 2536 Биржевой Комитетъ, по закрытой баллотировкѣ, въ 1900 г. ходатайствовалъ о допущеніи слѣдующихъ дивидендныхъ бумагъ къ котировкѣ на Рижской биржѣ: акцій и облигацій акціонернаго общества льняной и джутовой мануфактуръ, акцій общества Рижскаго судо- и машиностроительнаго завода „Ланге и сынъ“, общества завода для изготовленія напильниковъ и ремесленныхъ инструментовъ Отто Эрбе и общества химическаго завода Трампедахъ и Ко. Котировка всѣхъ названныхъ бумагъ допущена была Министромъ Финансовъ.

55. Заложимость дивидендныхъ бумагъ, не котируемыхъ на биржѣ.

По послѣдованіи со стороны Министра Финансовъ, согласно циркуляру Особенной Канцеляріи по кредитной части отъ 27 ноября 1899 г. за № 16584 (см. торговый архивъ изд. 1900 г. стр. 131), разрѣшенія принятія коммерческими банками въ залогъ такихъ бумагъ, которыя не котируются на биржахъ, но рекомендуются биржевыми комитетами, Рижскій Биржевой Комитетъ, на основаніи затребованныхъ имъ ближайшихъ свѣдѣній, 29 февраля 1900 г. за № 225 сдѣлалъ представленіе Особенной Канцеляріи по кредитной части о разрѣшеніи выдачи ссудъ въ размѣрѣ отъ 50 до 75⁰/₁₀₀ нарицательной стоимости подъ залогъ слѣдующихъ бумагъ: Компаніи Рижскихъ писчебумажныхъ фабрикъ, Рижскаго пароходнаго общества, Русско-Балтійскаго общества пароходства и машиностроительнаго акціонернаго общества Р. Г. Мантель.

27 марта 1900 г. за № 3721 Особенная Канцелярія по кредитной части увѣдомила Биржевой Комитетъ о томъ, что Министръ Финансовъ не встрѣтилъ препятствій къ разрѣшенію акціонернымъ коммерческимъ банкамъ, принимать въ залогъ перечисленныя въ представленіи Комитета цѣнныя бумаги, безъ введенія ихъ въ биржевую котировку.

56. Выдача ссудъ подъ залогъ негарантированныхъ дивидендныхъ бумагъ Рижскою Конторою Государственнаго Банка.

Вслѣдствіе предложенія нѣкоторыхъ членовъ Биржевого Комитета послѣдній поручилъ своему секретарю справиться въ центральныхъ учрежденіяхъ Государственнаго Банка о томъ, можно ли надѣяться на успѣхъ ходатайства о распространеніи на Рижскую Контору Государственнаго Банка предоставленнаго Петербургской, Московской, Варшавской и Кіевской Конторамъ права, выдавать ссуды на негарантированныя дивидендыя бумаги и облигаціи промышленныхъ предпріятій. Когда справки эти оказались довольно благоприятными, Биржевой Комитетъ, чрезъ управляющаго Рижскою Конторою, сдѣлалъ

слѣдующее представленіе отъ 27 іюня 1900 г. за № 703 управляющему Государственнымъ Банкомъ :

„Государственнымъ Банкомъ въ № 24 Вѣстника Финансовъ, Промышленности и Торговли отъ 11 іюня с. г. доведено до общаго свѣдѣнія, что Петербургской, Московской, Варшавской и Кіевской Конторамъ Государственнаго Банка временно предоставлено право, выдавать ссуды на срокъ и по текущему счету на негарантированныя дивидендныя бумаги и облигаціи промышленныхъ предпріятій.

Принимая во вниманіе, что Рижская промышленность въ послѣдніе годы настолько развивалась, что Рига принадлежитъ нынѣ безспорно къ первымъ промышленнымъ центрамъ Имперіи, что съ другой стороны общій недостатокъ денегъ отражается крайне чувствительно также на Рижской промышленности, Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ почтительнѣйше просить Ваше Превосходительство не отказать разрѣшить и Рижской Конторѣ Государственнаго Банка выдавать ссуды по негарантированнымъ дивиденднымъ бумагамъ и облигаціямъ промышленныхъ предпріятій. При этомъ Биржевой Комитетъ почтительнѣйше проситъ имѣть въ виду на первомъ ряду промышленныя предпріятія слѣдующаго характера, предоставляя ближайшее опредѣленіе предпріятій усмотрѣнію управляющаго Рижскою Конторою Государственнаго Банка: металло-обдѣлательныя и машиностроительныя фабрики и заводы, лѣсообдѣлательныя заводы, ткацкая, химическая, бумажная, кожевенная и резиновая промышленности, обработываніе растительныхъ и анимальныхъ веществъ, глинныя и стекляныя фабрики, цементныя и суперфосфатныя заводы.“

Управляющимъ Рижскою Конторою Государственнаго Банка 11 августа 1900 г. за № 52549 объявлено было Биржевому Комитету, что Государственный Банкъ, въ разрѣшеніе представленія Биржевого Комитета, предложеніемъ 7 августа за № 35607 поручилъ Рижской Конторѣ, представить списокъ акцій и облигацій промышленныхъ предпріятій, подъ кои, по мнѣнію Комитета, возможны выдача ссудъ и открытіе кредита по специальному текущему счету, отчетъ сихъ предпріятій за послѣдніе годы, свѣдѣнія о современныхъ цѣнахъ означенныхъ бумагъ, а также и предполагаемые Конторою размѣры ссудъ и кредитовъ подъ сіи бумаги въ $\frac{0}{0}$ $\frac{0}{0}$ съ номинальной стоимости отдѣльно за cadaго рода бумагъ.

57. Доставленіе банкамъ свѣдѣній о протестованныхъ векселяхъ.

Рижскій Биржевой Комитетъ 7 сентября 1900 года за № 913 обратился къ Министру Финансовъ со слѣдующимъ ходатайствомъ :

„По долготѣнной практикѣ публичныя нотаріусы г. Риги всегда періодически сообщали мѣстнымъ кредитнымъ учрежденіямъ, частнымъ банкамъ и просящимъ о томъ частнымъ лицамъ справки о протесто-

ванныхъ у нихъ векселяхъ, удовлетворяя этимъ весьма существенной потребности мѣстныхъ коммерческихъ круговъ.

Въ послѣднее время нѣкоторые мѣстные нотаріусы отказались отъ сообщенія этихъ справокъ, къ чему они по ст. 123 Положенія о нотаріальной части Св. Зак. Т. XVI, ч. 1 изд. 1892 г. даже обязаны. Но такъ какъ для мѣстныхъ общественныхъ кредитныхъ учреждений и частныхъ банковъ и торговцевъ весьма важно, получать своевременно свѣдѣнія о протестованныхъ векселяхъ и такимъ образомъ объ извѣстномъ ограниченіи кредитоспособности своихъ кліентовъ, а съ другой стороны публичные нотаріусы могутъ получить право па выдачу этихъ справокъ только путемъ измѣненія Положенія о нотаріальной части законодательнымъ порядкомъ, то Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ почтительнѣйше просить Ваше Высокопревосходительство, не признаете-ли возможнымъ разрѣшить, чтобы Рижская Контора Государственнаго Банка, получающая, на основаніи примѣчанія къ ст. 124 Положенія о нотаріальной части, отъ мѣстныхъ нотаріусовъ ежемѣсячно справки о протестованныхъ векселяхъ, сообщала эти справки также мѣстнымъ общественнымъ кредитнымъ учреждениямъ, частнымъ банкамъ и торговцамъ, по усмотрѣнію Конторы.“

Центральное Управление Государственнаго Банка объявила 29 сентября 1900 г. за № 93254/1139 Биржевому Комитету, что на основаніи 28 ст. устава Банка подобныя справки не могутъ быть сообщаемы постороннимъ лицамъ. Выдача подобныхъ справокъ о протестахъ векселей противорѣчила-бы и ст. 123 Положенія о нотаріальной части, безъ измѣненія коей въ законодательномъ порядкѣ ходатайство Комитета не можетъ быть уважено.

58. Рижскій Биржевой Банкъ.

а. Увеличеніе оборотнаго капитала Биржевого Банка.

По случаю доклада общему собранію биржевого общества 7 марта 1900 г. отчета Рижскаго Биржевого Банка за 1899 г. г-нь П. Старръ сдѣлалъ формальное предложеніе, ввести въ ближайшее общее собраніе вопросъ о переносѣ на основной капиталъ Банка сумму отъ 500—600,000 рублей съ запаснаго капитала, съ котораго, на основаніи постановленія общаго собранія отъ 18 мая 1899 г. (см. торговый архивъ изд. 1900 г. стр. 129), уже перенесена была сумма въ 1 милліонъ рублей па оборотный капиталъ Банка.

На подлежащій запросъ Правленіе Биржевого Банка отозвалось 1 апрѣля 1900 г. за № 77, что, по тщательномъ обсужденіи сего вопроса, оно полагаетъ, при нынѣшнемъ положеніи дѣлъ не дать этому вопросу дальнѣйшаго хода.

Биржевой Комитетъ внесъ за симъ предложеніе г-на П. Старра въ общее собраніе биржевого общества 18 апрѣля, которое отклонило такое съ значительнымъ большинствомъ голосовъ.

б. Открытіе въ Государственномъ Банкѣ кредита по текущему счету подъ обезпеченіе векселями.

Чтобы имѣть въ своемъ распоряженіи извѣстный запасъ наличныхъ суммъ на случай предъявленія къ кассѣ Банка неожиданныхъ чрезмѣрныхъ требованій кредита со стороны развивающейся промышленности и большого по временамъ экспорта изъ Риги, Правленіе Биржевого Банка, наводивъ предварительно чрезъ секретаря Комитета фонъ Рейбница справки въ Центральномъ Управленіи Государственного Банка, обратилось 17 октября 1900 года за № 170 чрезъ Рижскую Контору Государственного Банка къ Министру Финансовъ съ ходатайствомъ объ открытіи ему, подобно другимъ мѣстнымъ банкамъ, въ Рижской Конторѣ кредита по текущему счету подъ обезпеченіе векселями до размѣра 200,000 рублей.

Рижская Контора Государственного Банка увѣдомила 2 декабря 1900 г. за № 83666 Биржевой Банкъ, что Совѣтъ Государственного Банка на засѣданіи 24 ноября утвердилъ постановленіе Учетнаго Комитета Конторы, открыть Биржевому Банку кредитъ по специальному текущему счету подъ обезпеченіе векселями до размѣра 200,000 руб.

VIII. Дѣла, касающіяся амбаровъ и складовъ.

59. Биржевой амбаръ.

Биржевой амбаръ, отданный въ найму торговому дому А. Зельмеръ уже нѣсколько лѣтъ, оставлепъ за нею и на 1901 г. за наемную плату въ 2000 рублей въ годъ. По просьбѣ названной фирмы Биржевой Комитетъ разрѣшилъ отдѣлить въ нижнемъ этажѣ амбара посредствомъ стѣны небольшое помѣщеніе подъ контору.

60. Центральные ямбары 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 сняты, изъ Мюльграбенскихъ амбаровъ въ 1901 г. временно былъ отданъ лишь одинъ амбаръ.

Въ акціонерномъ капиталѣ въ размѣрѣ 264,000 руб. участвуетъ Биржевой Комитетъ съ 10,000 руб., а Биржевой Банкъ съ 87,500 руб.

За 1899 годъ былъ выданъ дивидендъ въ размѣрѣ 6 % на акцію. 28 февраля 1900 г. на общемъ собраніи акціонеровъ были выбраны въ директоры г. г. вице-консулъ Н. Фенгеръ, П. А. Шварцъ, В. Г. Шперлингъ, старшина В. Гартманъ и Х. Дрисгаузъ, въ замѣстители ихъ г. г. Г. фонъ Зенгбушъ, Е. Овандеръ и В. О. фонъ Зенгбушъ. Обязанности директора-распорядителя принялъ на себя, по выбору Правленія, г-нъ вице-консулъ Н. Фенгеръ.

61. Рижскій товарный складъ (Элеваторъ).

Получивъ отъ Рижской Городской Управы, послѣ неоднократныхъ повтореній своей просьбы, наконецъ въ отношеніи отъ 14 августа 1899 г. за № 3449 запрошенныя отношеніемъ отъ 17 октября 1897 г. за № 899 свѣдѣнія и объясненія о сооруженномъ на общія средства города и купечества элеваторѣ, Биржевой Комитетъ 5 ноября 1899 г. за № 1235 (см. торговый архивъ изд. 1900 г. стр. 139 и сл.) сообщилъ Управѣ свои возраженія и замѣчанія. Опять прошло болѣе года до полученія отвѣта. Въ отношеніи отъ 23 декабря 1900 г. за № 5651 Городская Управа объяснила:

„Вслѣдствіе отношенія отъ 5 ноября 1899 г. за № 1235 по дѣлу о расчетѣ по сооруженію элеватора и рельсоваго пути къ нему Рижская Городская Управа имѣетъ честь сообщить Рижскому Биржевому Комитету нижеслѣдующее:

1) Биржевой Комитетъ отказывается принять на себя половину расходовъ по устройству новыхъ строеній на недвижимости рабочаго дома, возведенныхъ вмѣсто сломанныхъ строеній на отчужденномъ для рельсоваго пути участкѣ означенной недвижимости, основывая свой отказъ на соглашеніи между нимъ и городомъ, по которому послѣдній обязался безвозмездно отвести подъ устройство элеватора и рельсоваго пути къ нему необходимую городскую территорію.

По этому соглашенію городъ дѣйствительно былъ обязанъ передать самый участокъ недвижимости рабочаго дома безвозмездно, но такая обязанность не могла относиться къ такимъ случаямъ, въ которыхъ безвозмездная передача участка состоялась лишь по исполненіи связанныхъ съ расходами особыхъ работъ, т. е. въ данномъ случаѣ по сломкѣ четырехъ построекъ, взамѣнъ которыхъ пришлось возвести новыя. Таковой обязанности нельзя вывести ни изъ буквального смысла, ни изъ существа упомянутаго соглашенія между городомъ и Биржевымъ Комитетомъ, а поэтому и согласіе Биржевого Комитета принять на себя лишь четверти означенныхъ расходовъ не оправдывается фактическимъ положеніемъ дѣла, ибо въ данномъ случаѣ Комитетъ могъ-бы только или совершенно отклонить участіе въ этихъ расходахъ или же принять на свой счетъ половину ихъ.

Новыя постройки на недвижимости рабочаго дома, по размѣрамъ своимъ, не больше прежнихъ строеній, находившихся, какъ извѣстно, въ хорошемъ состояннн, а если расходы по возведенію новыхъ зданій (5119 руб. 85 коп.) превышаютъ страховую оцѣнку старыхъ построекъ (3370 руб.), то это совершенно въ порядкѣ вещей.

Въ виду сего, Городская Управа проситъ Биржевой Комитетъ принять на свой счетъ половину страховой стоимости сломанныхъ зданій.

2) Биржевой Комитетъ отказывается отъ уплаты половины 1448 р. 6 коп. поземельнаго оброка, который былъ выданъ изъ городской кассы въ теченіе 6 лѣтъ съ 1894 по 1899 г. прямымъ собственникамъ поземельныхъ участковъ, приобрѣтенныхъ городомъ подъ рельсовый путь къ элеватору. Поземельный оброкъ, лежащій на приобрѣтенныхъ городомъ грунтахъ, не можетъ быть прекращенъ односторонно выдачею соотвѣтствующаго суммѣ оброка капитала, но лишь съ согласія обѣихъ сторонъ, т. е. прямаго собственника. Кромѣ того, выкупъ правъ прямой собственности можетъ оказаться и весьма невыгоднымъ и во всякомъ случаѣ обязанность города къ уплатѣ поземельнаго оброка за приобрѣтенные имъ участки не представляетъ ничего необыкновеннаго. Даже и Высочайшее повелѣніе объ отчужденіи потребовавшагося для рельсоваго пути участка Мандельберга не освобождаетъ приобрѣтателя отъ уплаты прежнему годовому поземельнаго оброка, какихъ же либо другихъ Высочайшихъ повелѣній по разсматриваемому дѣлу не послѣдовало.

Если Биржевой Комитетъ не желаетъ платить ежегодно падающую на него долю установленнаго оброка, то онъ могъ бы выдать городу единовременно соотвѣтствующій суммѣ оброка капиталъ (по разсчету 4%), въ каковомъ случаѣ городъ продолжалъ бы носить оброкъ одинъ. Что же касается оброка, уже уплаченнаго городомъ за время съ 1894 года, то половина таковой суммы подлежитъ безусловно возврату въ городскую кассу изъ средствъ Биржевого Комитета.

3) Что же касается расхода, произведеннаго Биржевымъ Комитетомъ въ маѣ мѣс. 1895 года за 21 вагонъ овса, то подлежащая сумма дѣйствительно подлежитъ возврату изъ городскихъ средствъ.

Такъ какъ разница между требованіемъ Городской Управы и предложеніемъ Биржевого Комитета относительно возмѣщенія расходовъ, происшедшихъ отъ снесенія нѣкоторыхъ строеній рабочаго дома, весьма незначительна, то единственнымъ спорнымъ пунктомъ остается еще вопросъ участія Биржевого Комитета въ оброчной платѣ за нѣкоторые поземельные участки, отчужденные подъ сооруженіе элеваторской вѣтви. Но весьма вѣроятно и это разногласіе, по которому сношенія во время окончанія сего отчета были еще въ ходу, будетъ приведено къ удовлетворительному рѣшенію.

Такъ какъ по § 29 правилъ для дѣйствія элеватора члены Правленія и ихъ замѣстители подлежатъ выбору черезъ 4 года и нынѣ истекъ срокъ выборовъ, то общее собраніе Рижскаго биржевого общества 18 августа 1900 г. избрало въ представители купечества гг. Ч. Дрисгауза и Ю. Мюллера, въ ихъ замѣстители А. Зельмера мл. и В. Штендера; Биржевой Комитетъ же назначилъ своимъ представителемъ вице-консула А. Ларсона и его замѣстителемъ Дж. Зиринга. Въ предсѣдатели Правленія, на мѣсто отказавшагося отъ этой должности Я. Эргарта, былъ избранъ членъ Городской Управы А. фонъ Блуменбахъ.

О результатахъ дѣятельности Рижскаго товарнаго склада въ 1900 г. позаимствуемъ изъ отчета Правленія слѣдующее :

Въ теченіе всего года пользовались элеваторомъ довольно равномерно, въ особенности въ маѣ и ноябрѣ мѣсяцахъ, а не какъ въ 1898 г. только въ первой половинѣ года, между тѣмъ какъ во второй половинѣ элеваторъ бездѣйствовалъ; что касается до товарнаго движенія, то въ этомъ отношеніи отчетный годъ оказался вторымъ со времени открытія элеватора.

Со включеніемъ подвезеннаго на подводахъ и лодкахъ хлѣба поступило въ элеваторъ 4028 вагоновъ, противъ 4035 вагоновъ въ 1898 г. и 812¹/₂ вагоновъ въ 1899 г., а именно :

поступило :

Ржи	1,905,114 пуд.
Пшеницы	830,860 „
Ячменя	58,495 „
Овса	202,886 „
	<u>Всего 2,997,355 пуд.</u>

выгружено :

Ржи	1,838,639 пуд.
Пшеницы	682,445 „
Ячменя	56,904 „
Овса	273,905 „
	<u>Всего 2,851,893 пуд.</u>

Слѣдовательно результаты движенія дѣлъ элеватора весьма благоприятны.

По отчету на 1899 г. оказался излишекъ доходовъ противъ расходовъ по эксплуатаціи въ 6229 руб. 10 коп., хотя расходы, вызванные весной черезъ полноводіе и осенью вслѣдствіе разныхъ ремонтныхъ работъ, были довольно значительны.

IX. Вывозная торговля.

62. Лѣсная торговля.

а. Сплавъ лѣса по Двинѣ.

Когда въ началѣ отчетнаго года всѣ признаки указали на весьма сильныя весепнія воды и обширный сплавъ лѣса, старшина Роб. Браунъ, въ качествѣ предсѣдателя комиссіи Биржевого Комитета по лѣсному торгу, по порученію Комитета, вошелъ въ сношенія съ Рижскою Городскою Управою, чтобы своевременно сообщая принять надлежащія предупредительныя мѣры; обѣими сторонами признана была необходимость, забивать въ этомъ году всѣ три свайныя загражденія. Вслѣдъ за симъ, 26 февраля 1900 г. за № 235, начальникъ работъ по устройству Рижскаго порта, на основаніи § 5 обязательныхъ постановленій объ организациі благоустройства лѣсной гавани, просилъ Биржевой Комитетъ увѣдомить его о томъ, какія распоряженія Комитетомъ по вопросу забивки средняго загражденія сдѣланы и кому поручена забивка свай. На основаніи состоявшагося соглашенія съ Городскою Управою Комитетъ 10 марта за № 278 просилъ начальника работъ по устройству Рижскаго порта, принять на себя распоряженія по устройству средняго загражденія въ Рижской лѣсной гавани и для этой цѣли предоставилъ въ его распоряженіе сумму въ 1000 рублей. Въ виду того однако, что свайныя загражденія устраиваются въ количествѣ кустовъ и свай въ каждомъ изъ нпхъ по дѣйствительной въ томъ надобности, а не по ранѣе опредѣленному количеству, а также принимая во вниманіе, что ожидаемый въ текущемъ году сплавъ плотовъ къ порту, по имѣющимся даннымъ, значительно превзойдетъ сплавъ минувшаго года, въ зависимости-же отъ размѣровъ сплава находится количество свай, потребныхъ для загражденій, — дѣйств. ст. сов. инженеръ Константиновъ въ отношеніи отъ 13 марта за № 292 отклонилъ помянутое предложеніе Биржевого Комитета, прося послѣдняго, на основаніи дѣйствующихъ обязательныхъ постановленій, измѣнить сдѣланное имъ по сему предмету распоряженіе въ томъ смыслѣ, что Комитетомъ будетъ уплачена Александру Штрауху, коему имъ, начальникомъ работъ, будетъ поручено устройство средняго свайнаго загражденія, причитающаяся ему сумма — въ половинномъ размѣрѣ — за произведенныя имъ по его требованію работы; размѣръ этой суммы опредѣлится лишь по исполненіи всей работы — по количеству забитыхъ свай, опредѣленіе-же стоимости забивки каждой отдѣльной свай находится въ полномъ распоряженіи Биржевого Комитета.

Вслѣдствіе сего Биржевой Комитетъ вошелъ въ соглашеніе съ Рижскою Городскою Управою о томъ, что послѣдняя распорядилась устройствомъ средняго загражденія изъ 31 куста, по 6 свай каждый, а Биржевой Комитетъ уплатилъ половину расходовъ въ 1320 рублей.

Относительно другихъ принятыхъ имъ мѣръ предосторожности противъ заломовъ дѣйств. ст. сов. Константиновъ сообщилъ портовому инженеру Биржевого Комитета, что, по его мнѣнію, всѣ предупредительныя мѣры, которыя своевременно будутъ приняты въ Рижскомъ порту, будутъ недостаточны, если сплавъ плотовъ на верхней Двинѣ не будетъ производиться систематически и осторожно, такъ что не болѣе 300 или 400 плотовъ въ сутки могутъ прибывать въ Рижскій портъ; въ виду сего онъ просилъ начальника Ковенскаго округа заботиться объ упорядоченіи сплава плотовъ по верхней Двинѣ; вмѣстѣ съ тѣмъ онъ просилъ также начальника Лепельскаго участка объ увѣдомленіи его о всѣхъ мѣрахъ, которыя въ настоящую весну имъ будутъ приняты въ предупрежденіе заломамъ; въ его вѣдѣніи состоитъ верхняя Двина до острова Даленъ и можно надѣяться, что онъ будетъ исполнять всѣ предписанія, изданныя въ послѣднихъ годахъ Министерствомъ Путей Сообщенія для регулированія отпуска плотовъ съ верхней Двины и ея притоковъ.

Благодаря всѣмъ этимъ мѣрамъ и условіямъ погоды и теченія рѣки сплавъ плотовъ совершался безъ болѣе значительныхъ перерывовъ и случаевъ, хотя по количеству сплава отчетнаго года былъ одинъ изъ самыхъ большихъ.

16 февраля 1900 г. за № 2 Лифляндскій Губернаторъ по Рижскому особому по портовымъ дѣламъ Присутствію обратился въ Биржевой Комитетъ со слѣдующимъ отношеніемъ:

„Капитанъ надъ Рижскимъ портомъ вошелъ ко мнѣ съ представленіемъ о томъ, что дополненіемъ къ § 28 изданныхъ 28 марта 1898 года обязательныхъ постановленій о сплавѣ лѣсныхъ матеріаловъ въ предѣлахъ Рижскаго порта, за пріемъ и проводъ плотовъ по лѣсной гавани къ мѣсту назначенія, выше желѣзнодорожнаго моста, и за постановку плотовъ на причалъ въ лѣсной гавани, выше желѣзнодорожнаго моста, опредѣлена такса платы лѣсопромышленниками якорщикамъ за бревна, мурлаты, брусья и шлипера по $4\frac{1}{2}$ коп. за штуку, при чемъ три шлипера считаются за одно бревно; между тѣмъ въ Рижскую гавань, кромѣ вышеозначенныхъ сортовъ лѣса, прибываютъ плоты съ дровами, жердями, пробсами, польсами и т. п., и такъ какъ плата за такого рода лѣсъ обязательными постановленіями не опредѣлена, то нынѣшними подрядчиками, по частнымъ соглашеніямъ съ лѣсопромышленниками, взималось по 3 руб. съ пленицы. Принимая во вниманіе, что относительно размѣра платы между лѣсопромышленниками и якорщиками въ будущемъ могутъ возникнуть недоразумѣнія, желательно было-бы, чтобы за сортъ лѣса, невключенный въ § 28 обязательныхъ постановленій, опредѣлена была такса платы съ пленицы, а для установленія таковой имъ, капитаномъ надъ портомъ, добыты слѣдующія данныя: 1) до 1899 г. за проводъ якорщиками этого сорта плотовъ въ предѣлахъ прежней лѣсной гавани, отъ станціи

Юнгфернгофъ, взималось, по частному соглашенію, отъ 1 руб. 50 коп. до 1 руб. 75 коп. съ пленицы; 2) икладомъ для дровъ служить пленица состоящая изъ 50 бревенъ, сверху коей дѣлается пакетъ до 3-хъ кубиковъ дровъ; примѣняясь къ существующей таксѣ якорщиковъ, считая по $4\frac{1}{2}$ коп. съ бревна, имъ-бы причиталось за пленицу 2 руб. 25 коп. и сверхъ того плата за 3 кубика дровъ; 3) жердей въ иленицѣ, длиною до 35 футъ, бываетъ около 150 штукъ; 4) длинныхъ пробсовъ (тонкія бревна), длиною до 35 футъ, бываетъ въ иленицѣ около 100 штукъ; 5) польсовъ, длиною 12 футъ и толщиною отъ 6 до 7 дюймовъ, бываетъ въ иленицѣ до 300 штукъ; 6) фарватеръ верхней части Двины отъ порога „Гладкій“ покрытъ камнями значительной величины и такъ какъ илоты съ дровами имѣютъ очень низкую осадку и сплавляются преимущественно въ половодѣ, то бывали неоднократно случаи, что илоты садились на эти камни и приходилось ихъ снимать по частямъ, расходъ по снятію сѣвшаго илота составлялъ 150 и свыше 200 руб. По иринятіи въ расчетъ, что за ириемъ и проводъ этого сорта лѣса на протяженіи $7\frac{1}{2}$ верстъ прежними якорщиками взималось отъ 1 руб. 50 коп. до 1 руб. 85 коп., а также расходовъ по снятію сѣвшихъ на мель плотовъ, онъ, капитанъ надъ портомъ, полагаетъ, что взимаемая за проводъ тѣхъ-же плотовъ плата на разстояніи свыше чѣмъ вдвое большею (19 верстъ) по 3 руб. съ пленицы не есть преувеличенная.

О чемъ увѣдомляя Биржевой Комитетъ, имѣю честь просить сообщить мнѣ по сему дѣлу свое заключеніе.“

На основаніи тщательнаго разсмотрѣнія сего вопроса комиссіею по лѣсному торгу Биржевой Комитетъ представилъ 4 марта за № 247 слѣдующее заключеніе:

„а) служащія подкладкою дровъ пленицы состоятъ изъ бревенъ совершенно низкаго качества (такъ называемыхъ сухалей), не имѣющихъ даже цѣнность дровъ; подобная пленица вмѣстѣ съ находящимися на ней 3 кубическими сажнями дровъ представляетъ всего стоимость приблизительно въ 75 рублей, между тѣмъ какъ пленица изъ бревенъ имѣетъ цѣнность прибол. въ 112 руб. За сплавъ послѣдней артель якорщиковъ получаетъ 2 руб. 25 коп. считая по $4\frac{1}{2}$ коп. съ бревна, 50 штукъ которыхъ составляетъ одну пленицу; въ виду сего предполагаемая плата въ 3 руб. за пленицу съ дровами является чрезмѣрною. Принимая во вниманіе, что служащія подкладкою для подобной пленицы бревна не имѣютъ значеніе товара, а лишь перевозочнаго средства, что дрова составляютъ важный предметъ потребленія народонаселенія, что наконецъ на одну пленицу приходятъ только 3 кубическія сажени дровъ, Биржевой Комитетъ полагаетъ, что размѣръ платы за одну пленицу въ 2 руб. 50 коп. былъ-бы вполне достаточенъ;

б) въ одной иленицѣ бываетъ около 150 жердей; но такъ какъ она, по стоимости своей, соотвѣтствуетъ лишь одной трети пленицы

бревень, содержащей 50 штук, то плата за сплавъ одной пленицы жердей не должна-бы превышать плату за сплавъ пленицы бревень;

в) тоже самое относится къ длиннымъ, тонкимъ бревнамъ, изъ которыхъ изготовляются пропсы; около 100 штукъ таковыхъ составляютъ одну пленицу, вслѣдствіе чего плата не должна превышать 2 руб. 25 коп. за пленицу;

г) съ платою, предполагаемую въ размѣрѣ 3 рублей за пленицу польсовъ, Биржевой Комитетъ считаетъ возможнымъ согласиться.“

За симъ, согласно постановленію Присутствія по портовымъ дѣламъ, Портовое Управление 26 мая за № 42 спросилъ, сколько можетъ быть уплочено, по наименьшей цѣнѣ, вольнымъ якорщикамъ за подрядъ по проводу лѣсныхъ плотовъ отъ желѣзнодорожнаго моста до Подераа, считая отдѣльно за каждую штуку бревень, мурлатовъ, брусевъ п шлиперовъ, а также отдѣльно за проводъ тѣхъ-же матеріаловъ отъ желѣзнодорожнаго моста до Штгитскаго озера.

На основаніи отзыва комиссіи по лѣсному торгу Биржевой Комитетъ отвѣтилъ 10 іюня за № 615, что, по его мнѣнію, за проводъ плотовъ ниже желѣзнодорожнаго моста слѣдовало-бы установить плату вольнымъ якорщикамъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

	до Подераа.	до Мюльграбена.	до Штгитскаго озера.
съ бревна . . .	2 ¹ / ₂ коп.	3 коп.	3 ¹ / ₂ коп.
„ бруса . . .	2 ¹ / ₂ „	3 „	2 ¹ / ₂ „
„ мурлата . . .	2 ¹ / ₂ „	3 „	3 ¹ / ₂ „
„ шлипера . . .	³ / ₄ „	1 „	1 ¹ / ₄ „

при чемъ два полшлипера считаются за 1 цѣлый шлиперъ.

63. Торговля хлѣбомъ, сѣменами и жмыхами.

а. Запрещеніе перевѣшиванія хлѣбныхъ грузовъ у красныхъ амбаровъ.

На ходатайство Рижскаго Биржевого Комитета о допущеніи перевѣшиванія хлѣбныхъ грузовъ у красныхъ амбаровъ (см. торг. архивъ 1900 г. стр. 118 и 119) начальникъ Риго - Орловской желѣзной дороги 24 января 1900 г. за № 1582 отозвался слѣдующимъ образомъ:

„Вслѣдствіе отношенія отъ 22 декабря пр. г. за № 1390 имѣю честь увѣдомить Биржевой Комитетъ, что, такъ какъ красные амбары находятся внѣ станціонной территоріи, то перевѣшиваніе грузовъ, при выгрузкѣ у сихъ амбаровъ, для дороги не обязательно.

Перевѣзка хлѣбныхъ грузовъ при выдачѣ ихъ у красныхъ амбаровъ, хотя и безъ особаго на то разрѣшенія со стороны Управленія дороги, допускалась Рижскою станціею до сего времени не какъ

общее правило, а какъ исключеніе въ тѣхъ лишь случаяхъ, когда станція располагала достаточными для этого средствами, имѣя временно свободные вѣсы и свободныя - же рабочія силы въ лицѣ вѣсовщиковъ, при чемъ число перевѣшиваемыхъ такимъ образомъ вагоновъ доходило лишь отъ 5 до 10 % общаго количества ежедневно подававшихся къ краснымъ амбарамъ вагоновъ съ хлѣбными грузами.

Такое временное и ничтожное сравнительно по количеству перевѣшивание вызывало однако пререканія между получателями и станціею, когда послѣдняя, во время усиленнаго прибытія грузовъ, лишена была возможности исполнить требованія получателей о перевѣшиваніи хлѣбныхъ грузовъ у красныхъ амбаровъ, а потому Управленіе дороги признало необходимымъ, сдѣлать распоряженіе о прекращеніи производства необязательной для него операціи перевѣшиванія грузовъ внѣ станціонной территоріи, тѣмъ болѣе что такая частичная перевѣска, удовлетворяя интересамъ одной стороны, клонилась - бы въ тоже время къ ущербу другой, ибо взвѣшиваніе требуется конечно не тѣхъ вагоновъ, въ которыхъ имѣется перегрузъ, а лишь тѣхъ, въ которыхъ предполагается по какимъ - либо соображеніямъ недостача.

Если получатели хлѣбныхъ грузовъ у красныхъ амбаровъ дѣйствительно заинтересованы въ принятіи грузовъ съ вѣса, то Управленіе дороги готово, съ своей стороны пойти на встрѣчу означенному желанію, но лишь при соблюденіи слѣдующихъ двухъ условій: во первыхъ перевѣскѣ должны подлежать всѣ безъ исключенія хлѣбные грузы, подаваемые къ краснымъ амбарамъ, и во вторыхъ за производство перевѣски долженъ быть унлачиваемъ получателями особый сборъ въ размѣрѣ 1 руб. съ вагона.

Въ случаѣ согласія на такія условія со стороны получателей, покорнѣе прошу Биржевой Комитетъ объ этомъ меня увѣдомить для выработки особыхъ на сей предметъ правилъ и представленія таковыхъ на утвержденіе въ Министерство Путей Сообщенія.

Что-же касается до указанія Биржевого Комитета, что получатели хлѣбныхъ грузовъ у красныхъ амбаровъ лишены будто - бы возможности, констатировать поврежденіе получаемыхъ ими грузовъ, то указаніе это не отвѣчаетъ дѣйствительности, ибо при снятіи пломбъ и вскрытіи вагоновъ у красныхъ амбаровъ присутствуютъ желѣзнодорожные агенты, и въ случаѣ обнаруженія при вскрытіи вагона поврежденія груза, таковыя вагоны вмѣстѣ съ грузомъ немедленно возвращаются на станцію для приведенія въ извѣстность убытковъ порядкомъ, указаннымъ въ ст. 88 Общ. Уст.

Въ заключеніе, по поводу предложенія Биржевого Комитета, что будто-бы прекращеніе перевѣски отъ 5 - 10 % подаваемыхъ къ краснымъ амбарамъ хлѣбныхъ грузовъ вызоветъ такія издержки со

стороны получателей, которыя не только затрудняют конкуренцію торговли города Рига съ другими портами, но и могут послужить причиною, что хлѣбные грузы будутъ отвлекаться отъ г. Риги и вывозиться черезъ другіе порты, считаю пужнымъ обратить вниманіе Биржевого Комитета на то, что за подачу вагоновъ въ Ригѣ къ краснымъ амбарамъ и до сего времени не взыскивается никакой платы, тогда какъ въ сосѣднемъ порту Либаво-Роменскою дорогою еще съ 1897 г. установлена плата за подачу вагоновъ къ частнымъ амбарамъ по 1 р. 20 коп. съ вагона, каковое обстоятельство, полагаю, едва-ли можетъ послужить въ ущербъ Рижской торговлѣ и Рижскому порту.“

Вслѣдствіе этого отказа и такъ какъ словесныя сношенія дѣлопроизводителя желѣзнодорожнаго отдѣла Биржевого Комитета, Фризендорфа, съ Управленіемъ дороги не привели къ никакому результату, а съ другой стороны наносимый хлѣбной торговлѣ черезъ запрещеніе перевѣшиванія хлѣбныхъ грузовъ ущербъ дѣлался все болѣе чувствительнымъ, то Биржевой Комитетъ 30 октября за № 1114 вторично обратился къ начальнику дороги со слѣдующимъ отношеніемъ :

„Вслѣдствіе послѣдовавшаго осенью 1899 г. постановленія о прекращеніи производившагося до того времени факультативнаго перевѣшиванія вагоновъ съ хлѣбными грузами, подаваемыхъ къ краснымъ амбарамъ, Рижскій Биржевой Комитетъ 22 декабря 1899 г. обратился къ Вашему Превосходительству съ просьбою объ отмѣнѣ сего постановленія и восстановленіи практиковавшагося издавна порядка. Въ отзывѣ Вашего Превосходительства отъ 24 января с. г. за № 1582 постановленіе это было ближе мотивировано, при чемъ указано было на готовность Управленія желѣзной дороги, при извѣстныхъ, ближе опредѣленныхъ условіяхъ, перевѣшивать всѣ вообще подаваемые къ краснымъ амбарамъ вагоны съ хлѣбными грузами.

Биржевой Комитетъ въ подробности обсудивъ какъ встрѣчаемыя Вашимъ Превосходительствомъ сомнѣнія въ удобопримѣимости прежняго порядка перевѣшиванія, такъ и предложенія по новому устройству такового порядка, къ сожалѣнію своему не въ состояніи ни согласиться съ указанными мотивами на отмѣну прежняго порядка, ни-же признать новыя предложенія примѣнимыми на практикѣ.

Основаніемъ отмѣны прежняго порядка приводится, что желѣзной дорогѣ причиняются, будто-бы, убытки отъ того, что предъявляется требованіе перевѣшиванія лишь такихъ вагоновъ, въ которыхъ предполагается убыль, между тѣмъ какъ перевѣшиванія такихъ вагоновъ, по которымъ такового предположенія не имѣется, никогда не требовалось.

Биржевой Комитетъ считаетъ почти невыносимымъ, чтобы товарополучатели вообще могли-бы имѣть какія нибудь основательныя предположенія относительно перевѣса или недостачи груза извѣстнаго вагона, такъ какъ вѣсъ груза въ каждомъ отдѣльномъ вагонѣ проверяется станціею отправленія, а оказывающаяся при выгрузкѣ недо-

стача происходила уже послѣ пріема груза станціею отправленія или во время продолжительнаго храненія груза по очереди на самой станціи или же во время перевозки по желѣзной дорогѣ вслѣдствіе разсыпки или естественной убыли. Напротивъ того можно предполагать, что товарополучатели ставятъ свои требованія и перевѣшиваніе вагоновъ до пріема груза въ зависимость отъ того обстоятельства, была ли перевозка товара правильная или-же неправильная вслѣдствіе продолжительнаго храненія по очереди или сверхобычной продолжительности перевозки по желѣзной дорогѣ. Но если-бы даже дѣйствительно было такъ, что товарополучатели требуютъ лишь перевѣшиванія тѣхъ вагоновъ, въ которыхъ предполагаютъ педовѣсъ, Биржевой Комитетъ тѣмъ не менѣе въ такомъ обстоятельствѣ не можетъ усматривать никакого момента, служащаго въ ущербъ желѣзной дороги, а напротивъ полагаетъ, что это является выгодною для желѣзной дороги, такъ какъ при такомъ порядкѣ безъ сомнѣнія товарополучателями принимается безъ перевѣшиванія большое число вагоновъ, въ грузѣ которыхъ дѣйствительно имѣлась, но не предполагалась, недостача, а слѣдовательно къ желѣзной дорогѣ по недостаткѣ груза этихъ вагоновъ не предъявляются претензіи. Кромѣ того положеніе желѣзной дороги, при сохраненіи прежняго порядка перевѣшиванія отнюдь не хуже чѣмъ относительно тѣхъ вагоновъ, которые выгружаются въ желѣзнодорожныхъ амбарахъ. Въ послѣднихъ товарополучатели какъ и прежде въ правѣ по своему усмотрѣнію принять вагоны безъ перевѣшиванія или требовать такового, при чемъ въ желѣзнодорожныхъ амбарахъ гораздо легче, чѣмъ при красныхъ амбарахъ, обсудить, имѣется-ли въ вагонѣ недостача или нѣтъ.

Если при факультативномъ перевѣшиваніи вагоновъ при красныхъ амбарахъ имѣется опасеніе, что вагоны съ перевѣсомъ пройдутъ непереѣшанными и желѣзная дорога отъ того понесетъ убытки, то, кажется, уже самой дорогѣ надлежитъ защищать себя противъ такихъ убытковъ болѣе частымъ перевѣшиваніемъ вагоновъ по своему почину, тѣмъ болѣе, что какъ выше уже изложено, грузъ на станціи отправленія полученъ въ вѣрномъ количествѣ и обнаруженный при выгрузкѣ въ Ригѣ перевѣсъ происходилъ по винѣ дороги до или во время перевозки.

Управленіе дороги основываетъ свое отклоненіе перевѣшиванія на томъ соображеніи, что желѣзнодорожные пути при красныхъ амбарахъ не принадлежатъ къ району станціи и что по сему оно не обязано производить перевѣшиваніе переданныхъ на эти пути вагоновъ. — Биржевой Комитетъ, не входя въ обсужденіе основательности такового соображенія, полагаетъ, что такое не вполне соответствуетъ смыслу закона, который, какъ надо полагать, тотъ, что товарополучатель во время перевозки груза обезпечивается отъ убытковъ и за предѣлы станціи. Пока перевѣшиваніе производится правильнымъ образомъ, кажется, довольно безразлично, въ какомъ именно мѣстѣ оно про-

изводится. Подача вагоновъ къ краснымъ амбарамъ совершается въ обоюдномъ интересѣ какъ товарополучателей, такъ и желѣзной дороги, такъ какъ первые въ состояніи, при красныхъ амбарахъ производить работы по выгрузкѣ болѣе удобно и, въ извѣстныхъ случаяхъ, болѣе дешево, а желѣзная дорога достигаетъ болѣе скорого пріема грузовъ, освобождая такимъ образомъ въ значительной степени свои слишкомъ тѣсныя стаціонныя помѣщенія. Вполнѣ естественно по сему, что Управленіе желѣзной дороги предоставляетъ тѣмъ товаровладѣльцамъ, которые получаютъ свои товары при красныхъ амбарахъ, по крайней мѣрѣ, тѣ-же права, коими пользуются лица, получающіе свои товары изъ желѣзнодорожныхъ амбаровъ. Пздавню принципъ этотъ соблюдался и отклоненіе отъ него является въ настоящее время тѣмъ болѣе опаснымъ, что недостаточность и неудобства помѣщеній товарной стаціи Рига I вслѣдствіе увеличенія сообщенія изъ года въ годъ дѣлаются болѣе чувствительными, а съ другой стороны затрудненіе пріема товаровъ при красныхъ амбарахъ не можетъ не имѣть своимъ послѣдствіемъ все увеличивающееся переполненіе желѣзнодорожныхъ амбаровъ. Биржевому Комитету извѣстно, что нѣкоторыя торгующія хлѣбомъ фирмы вслѣдствіе прекращенія перевѣшиванія хлѣбныхъ грузовъ уже очистили красные амбары и отказались отъ найма таковыхъ.

Кромѣ того Биржевой Комитетъ не можетъ не упомянуть о томъ, что мѣстные хлѣботорговцы тѣмъ менѣе въ состояніи переносить недобѣса въ желѣзнодорожной перевозкѣ, что они, уже помимо сего, находятся въ худшемъ положеніи въ сравненіи съ конкурирующими германскими портами Кенигсбергъ и Данцигъ, пользующимися гарантіею полнаго вѣса, показаннаго въ накладной.

Что касается до предложенія Вашего Превосходительства о перевѣшиваніи поданныхъ къ краснымъ амбарамъ вагоновъ подъ условіемъ, чтобы

1) перевѣскѣ подлежали всѣ безъ исключенія хлѣбные грузы, подаваемые къ краснымъ амбарамъ, и

2) за производство перевѣски долженъ быть уплачиваемъ получателями особый сборъ въ размѣрѣ 1 руб. съ вагона,

то Биржевой Комитетъ изъ этого усматриваетъ желаніе Вашего Превосходительства способствовать устраненію затруднительнаго и опаснаго положенія, созданнаго вышеупомянутымъ постаповленіемъ; но онъ считаетъ это предложеніе неисполнимымъ какъ относительно условія взиманія сбора, такъ и относительно послѣдствій предлагаемаго порядка.

Право взиманія сбора какъ обязательнаго для товарополучателя можетъ быть разрѣшено не иначе какъ только законодательнымъ путемъ, исходатайствованіе же такого разрѣшенія Биржевой Комитетъ считаетъ по крайней мѣрѣ сомнительнымъ, во всякомъ случаѣ требующимъ много времени, такъ что пришлось-бы откладывать

осуществленіе предложенія Вашего Превосходительства на нѣсколько лѣтъ. А какъ съ одной стороны условіе, отъ котораго зависитъ предложеніе Вашего Превосходительства, надо признать неисполнимымъ, то съ другой стороны послѣдствія поваго порядка, если-бы даже оказался исполнимымъ, по мнѣнію Биржевого Комитета врядъ-ли соотвѣствовали ожиданіямъ. Биржевой Комитетъ считаетъ невозможнымъ, производить перевѣшиваніе всѣхъ вагоновъ, подаваемыхъ къ краснымъ амбарамъ, въ то короткое время, которое назначено для выгрузки ихъ. Послѣдствіемъ было-бы происхожденіе застоевъ въ подачѣ и выгрузкѣ вагоновъ также при красныхъ амбарахъ, чѣмъ неучтожалось-бы то облегченіе въ сообщеніи, которое по нынѣ доставлялось красными амбарами.

На основаніи всего вышеизложеннаго Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ еще разъ покорнѣйше просить Ваше Превосходительство возстановить, въ интересахъ нашей торговли, существовавшій до осени прошлаго года порядокъ перевѣшиванія грузовъ при красныхъ амбарахъ и при томъ съ возможною скоростью, дабы ожидаемая въ короткое еще до закрытія навигаціи время большія количества хлѣбныхъ грузовъ могли-бы быть скоро получаемы съ дороги и нагружаемы на суда. Соотвѣтственно тѣснотѣ помѣщеній товарной станціи ограничены также въ нашемъ порту мѣста загрузки судовъ. Если послѣднія будутъ задерживаться черезъ медленную загрузку, слѣдующія суда должны ждать, а это опять будетъ отражаться на отвозку грузовъ съ товарной станціи Риги. Развитіе однако сообщенія чрезъ скорый пріемъ товаровъ съ желѣзной дороги и правильную экспедицію судовъ возможно лишь единодуннымъ взаимодействіемъ всѣхъ заинтересованныхъ сторонъ, среди которыхъ безъ сомнѣнія желѣзная дорога самая главная, съ избѣжаніемъ всѣхъ затрудняющихъ товарное сообщеніе формальностей, насколько таковыя не необходимы безусловно.

Биржевой Комитетъ имѣетъ твердую надежду на благосклонное и скорое разрѣшеніе Вашимъ Превосходительствомъ сего вторичнаго своего ходатайства.“

Но и это второе ходатайство Биржевого Комитета отклонено было начальникомъ Риги-Орловской желѣзной дороги слѣдующимъ отношеніемъ его отъ 26 ноября за № 27478:

„Вслѣдствіе отношенія отъ 30 октября за № 1114 имѣю честь сообщить Биржевому Комитету, что перевѣшиваніе товаровъ, выгруженныхъ средствами получателя вѣ станціонной территоріи, не обязательно для желѣзной дороги, вслѣдствіе чего Управленіе желѣзной дороги не признаетъ возможнымъ, производить это перевѣшиваніе бесплатно. Что-же касается до установленія извѣстной платы за исполненіе помянутой операціи, то таковая безсомнѣнно зависитъ отъ организаціи самыхъ работъ, которая однако возможна лишь при томъ условіи, что всѣ доставляемые къ краснымъ амбарамъ грузы обяза-

тельно должны подвергаться перевѣшиванію. Въ виду изложеннаго я съ своей стороны не нахожу возможнымъ, удовлетворить ходатайство Биржевого Комитета о допущеніи частичнаго перевѣшиванія грузовъ при красныхъ амбарахъ.“

Такъ какъ и Биржевой Комитетъ не призналъ возможнымъ, согласиться съ обязательнымъ перевѣшиваніемъ всѣхъ вообще доставляемыхъ къ краснымъ амбарамъ вагоновъ съ хлѣбнымъ грузомъ съ установленіемъ особой платы, то онъ рѣшился дальше преслѣдовать это дѣло и обратился къ содѣйствію члена Министерства Финансовъ въ совѣтъ Риги-Орловской желѣзной дороги, П. А. Грекова; сношенія съ послѣднимъ велись дѣлопроизводителемъ Желѣзнодорожнаго Отдѣла, Фризендорфомъ, и имѣли тотъ результатъ, что г-нъ Грековъ, сочувствуя введенію перевѣшиванія хлѣбныхъ грузовъ, сдѣлалъ представленіе о томъ въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ.

Рѣшенія же сего вопроса пока еще не послѣдовало.

б. Перерывы въ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Значительныя промедленія въ отправленіи хлѣбныхъ грузовъ со станцій Рязано-Уральской желѣзной дороги побудили Биржевой Комитетъ въ маѣ 1900 г., телеграммою просить Управленіе желѣзныхъ дорогъ о принятіи мѣръ къ устраненію этихъ залежей.

Въ октябрѣ 1900 г. разные хлѣботорговцы обратились въ Биржевой Комитетъ съ жалобой на то, что на станціяхъ Самаро-Златоустовской и въ особенности Рязано-Уральской желѣзныхъ дорогъ большія количества хлѣбныхъ грузовъ ожидаютъ отправленія; вслѣдствіе сего Биржевой Комитетъ 26 октября просилъ телеграммами Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія завѣщающаго распоряженія о томъ, чтобы, въ виду предстоящаго закрытія навигаціи въ Ригѣ, предназначеннымъ для Риги хлѣбнымъ грузамъ отдано было преимущество передъ другими отправленіемъ ихъ, въ случаѣ надобности, и обходнымъ путемъ.

Управленіе желѣзныхъ дорогъ увѣдомило 4 ноября Биржевой Комитетъ телеграммою черезъ начальника Риги-Орловской желѣзной дороги о томъ, что принимаются возможныя мѣры къ ускоренію вывозки хлѣба со станцій Самаро-Златоустовской и Рязано-Уральской желѣзныхъ дорогъ, но что до закрытія навигаціи всѣ грузы съ Златоустовской дороги не могутъ быть вывезены и что нельзя отдавать преимущества грузамъ, назначеннымъ въ Ригу, такъ какъ отправители на Либаву и Ревель находятся въ одинаковыхъ условіяхъ съ отправителями на Ригу.

Вслѣдствіе этой резолюціи Биржевой Комитетъ вторично обратился къ Министру Путей Сообщенія съ представленіемъ отъ 7 ноября 1900 г. за № 1139, въ которомъ изложилъ :

„На телеграмму свою на имя Вашего Сіятельства отъ 26 октября с. г. Рижскій Биржевой Комитетъ получилъ нынѣ черезъ начальника Риги-Орловской желѣзной дороги телеграмму Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 3 ноября съ резолюціею, что ходатайство Комитета объ отправленіи хлѣбныхъ грузовъ, лежащихъ на станціяхъ Самаро-Златоустовской и Рязано-Уральской желѣзныхъ дорогахъ, на Ригу съ преимуществомъ передъ другими грузами не можетъ быть удовлетворено, потому что, будто-бы, отправители на Либаву и Ревель находятся въ одинаковыхъ условіяхъ съ отправителями на Ригу. Резолюція эта однако не вполне соответствуетъ дѣйствительному положенію дѣлъ, такъ какъ Рижскій портъ замерзаетъ не позже конца декабря, между тѣмъ какъ въ Либавскомъ и Ревельскомъ портахъ навигація открыта въ теченіе всего года, слѣдовательно черезъ эти послѣдніе порты хлѣбные грузы еще могутъ быть вывозимы, когда навигація въ Рижскомъ порту уже совершенно закрыта.

Вслѣдствіе сего Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ повторить свое ходатайство отъ 26 октября почтительнѣйше прося Ваше Сіятельство не отказать въ благосклонномъ распоряженіи о томъ, чтобы предназначеннымъ для Риги хлѣбнымъ грузамъ при отправленіи со станцій Самаро-Златоустовской и Рязано-Уральской желѣзныхъ дорогъ отдавалось предпочтеніе передъ другими портами.“

Тожественное ходатайство отъ 7 ноября за № 1140 представлено было Министру Финансовъ.

По обомъ представленіямъ Биржевой Комитетъ получилъ отказъ, а именно 27 ноября за № 11289/2476 отъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ и 27 декабря за № 59284 отъ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

64. Вывозъ молочныхъ продуктовъ.

Отношеніемъ отъ 23 марта 1900 г. за № 450 редакція „Вѣстника Финансовъ, промышленности и торговли“ просила Биржевой Комитетъ о сообщеніи ей слѣдующихъ свѣдѣній:

- 1) размѣра фрахтовъ на молочные продукты отъ Риги до Лондона, Гулля, Копенгагена, Гамбурга и Штетина;
- 2) размѣра страховыхъ премій;
- 3) накладныхъ расходовъ въ Ригѣ при вывозѣ масла и другихъ молочныхъ продуктовъ за границу: а) разгрузка изъ вагоновъ желѣзныхъ дорогъ, б) нагрузка въ суда и в) прочіе расходы;

- 4) списка экспедиторныхъ конторъ ;
- 5) списка экспортныхъ фирмъ ;
- 6) списка пароходныхъ обществъ, занимающихся отправкою молочныхъ продуктовъ за границу, съ указаніемъ названія и числа пароходовъ, а равнымъ образомъ дней ихъ прохода ;
- 7) средней продолжительности плаванія пароходовъ отъ Рижскаго порта до cadaго изъ иностранныхъ ;
- 8) приблизительнаго времени открытія и закрытія навигаціи ;
- 9) прочихъ полезныхъ свѣдѣній, которыя могли-бы интересовать торговцевъ и хозяевъ, отправляющихъ молочные продукты черезъ Рижскій портъ.

На основаніи предоставленнаго въ его распоряженіе матеріала Биржевой Комитетъ 12 апрѣля за № 430 отвѣтилъ :

1) морскіе фрахты отъ Риги составляютъ до Лондона и Гулля 20 шилл. за тонну (въ 62 пуда), до Коленгагена — 20 кронъ за 1000 килогр. (въ 61 пудъ), до Гамбурга — 16 марокъ за 1000 килогр. (въ 61 пудъ), до Штетина 20 пфенн. за пудъ масла и 25 пфенн. за пудъ сыра ;

2) страховая премія составляетъ за время съ 1 апрѣля до 1 сентября $\frac{1}{4}\%$, постепенно повышаясь съ 1 сентября до 1 декабря до 1% ; но при гарантіи болѣе крупныхъ транспортовъ возможно достигнуть средней преміи въ $\frac{1}{3}\%$ за весь годъ ;

3) накладные расходы отъ вагона на станціи Рига I Риго-Орловской желѣзной дороги до корабля составляютъ 3 коп. за пудъ брутто, въ томъ числѣ 0,75 коп. городскихъ сборовъ, 1 коп. платы за перевозку, 0,75 коп. рабочей платы и 0,50 коп. комиссіонной платы ;

4) экспедиторныя конторы, занимающіяся вывозомъ скоропортящихся грузовъ, перечисленныя по количеству вывезенныхъ ими въ 1899 г. грузовъ, суть :

Гельмсингъ и Гриммъ, Эд. Р. Ланге, Гагенъ и Сольдани, Гергардъ и Гей, Эд. Лира и Ко., Россійское общество транспортпрованія кладей, Восточное общество ;

5) экспортныя фирмы масла суть :

Густавъ Беккеръ, общество „Самопомощь“, Балтійскій союзъ молочныхъ хозяевъ ;

6 и 7) пароходныя общества, занимающіяся отправкою молочныхъ продуктовъ суть слѣдующія :

Названіе общества	Портъ пазначенія	Время отхода отъ Риги	Продолжи- тельность прохода	Рижскій представитель
Томасъ Вильсонъ съ сынов. въ Гуллѣ . . .	Гуль	повторникамъ	6 дней	Гельмсингъ и Гриммъ
тотъ-же	Лондонъ	по субботамъ	5 ¹ / ₂ „	тѣже
Джемсъ Кормагъ и Ко. въ Лисѣ	Лисѣ	по средамъ	6 „	тѣже
Общество „Нептунъ“ въ Бременѣ	Гамбургъ	по четвергамъ	3 ¹ / ₂ „	тѣже
тоже	Кельнъ и друг. прирейнскія пристани	по четвергамъ	6 „	тѣже
Ф. Иверсъ въ Ште- тинѣ	Роттердамъ	по средамъ	5 ¹ / ₂ „	тѣже
Остзейское общество пароходства въ Ште- тинѣ	Штетинъ	кажд. вторую субботу	2 „	Г. Лерумъ
Руд. Хр. Грибель въ Штетинѣ	Штетинъ	кажд. вторую субботу	2 „	К. Бейтинъ
Риго-Любекское общ.	Любекъ	кажд. вторую субботу	2 ¹ / ₂ „	К. Бейтинъ
Соединенное общество пароход. въ Копен- гагенѣ	Антверпенъ, заходя иногда Копенгагенъ	разъ въ недѣлю.	6 „	П. Борн- гольтъ и Ко.

8) въ десятилѣтіе отъ 1889 до 1899 г. навигація 5 разъ оставалась открытою въ продолженіи всей зимы; въ остальные годы самое продолжительное закрытіе навигаціи было отъ 25 декабря до 19 апрѣля, самое короткое отъ 1 февраля до 17 марта; въ среднемъ закрытіе навигаціи въ Рижскомъ порту можно принять въ 36 дней.

9) кромѣ перечисленныхъ въ пунктахъ 6 и 7 пароходныхъ ливій, содержащихъ правильные рейсы, въ продолженіи навигаціоннаго періода отъ Риги весьма часто пароходы отпавляются и въ другіе иностранные порты, какъ въ особенности въ Дюнкирхенъ, Руанъ и др., но пароходы эти не совершаютъ правильные рейсы, а лишь въ зависимости отъ условій мѣстнаго рынка.“

Х. Привозная торговля.

65. Пристань для выгрузки каменнаго угля.

Въ маѣ мѣсяцѣ 1900 г. въ Биржевомъ Комитетѣ обсуждались сильныя жалобы импортеровъ на происходящія имъ вслѣдствіе не-

достатка пристаней затрудненія и убытки при привозѣ каменнаго угля. Прежнія пристани для выгрузки каменнаго угля на городской набережной п, послѣ расширения таможеннаго района, на Андреевской дамбѣ были устранены, гавань-же за дамбою АВ, вслѣдствіе сильнаго обмеленія весной 1900 г., стала недоступною для угольныхъ пароходовъ; наконецъ управляющій Таможнею еще, вслѣдствіе недостаточнаго числа досмотрщиковъ, запретилъ непосредственную выгрузку каменнаго угля въ Подерааской бухтѣ и сдѣлалъ распоряженіе о томъ, чтобы весь грузъ выгружался сперва на берегъ, а именно, такъ какъ на лѣвомъ берегу нѣтъ свободныхъ мѣстъ, на конномъ островѣ (фердегольмѣ), здѣсь очищался пошлиною и лишь за симъ отправлялся по мѣсту назначенія. Распоряженіемъ этимъ, вслѣдствіе потери времени и чрезвычайныхъ лишнихъ расходовъ, создано собственно для заводовладѣльцевъ на лѣвомъ берегу почти бѣдственное положеніе.

Биржевой Комитетъ 11 мая 1900 г. за № 536 обратился къ г-ну управляющему Таможнею съ просьбою, разрѣшить опять непосредственную выгрузку каменнаго угля съ кораблей въ Подерааской бухтѣ и для этой цѣли телеграммой ходатайствовать предъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ о надлежащемъ увеличеніи штата досмотрщиковъ.

Уже 15 мая за № 8544 г-нъ управляющій Таможнею отвѣтилъ, что начальникъ С.-Петербургскаго Таможеннаго Округа сдѣлалъ распоряженіе о прикомандированіи къ Рижской Таможнѣ досмотрщиковъ изъ другихъ таможенныхъ учрежденій и тогда возможно будетъ сохранить нынѣшній порядокъ выгрузки каменнаго угля въ Подерааской бухтѣ непосредственно съ кораблей.

Вмѣстѣ съ симъ, 15 мая 1900 г. за № 543, Биржевой Комитетъ обратился въ Рижскую Городскую Управу со слѣдующимъ предложеніемъ :

„Постепенно и сильно возрастающій привозъ каменнаго угля черезъ Рижскій портъ, который достигъ въ 1899 г. количества 32 милліоновъ пудовъ и, вслѣдствіе сильнаго развитія нашей промышленности, вѣроятно и впредь будетъ увеличиваться, настолько усилилъ ощущенный уже въ прежніе годы недостатокъ въ мѣстахъ для выгрузки каменнаго угля, что наша торговля этимъ товаромъ находится въ настоящее время въ крайне печальномъ положеніи, которое не можетъ не вести къ сильному упадку одной изъ важнѣйшихъ отраслей нашей торговли, если не будетъ оказана ей надлежащая помощь въ самое непродолжительное время. Озабочиваясь объ интересахъ нашей торговли и обсуждая положеніе нашихъ импортеровъ каменнаго угля, Биржевой Комитетъ обратилъ свое вниманіе на легко доступный для большихъ судовъ и сравнительно мало еще используемый Кипенгольмъ который, конечно по устройствѣ надлежащихъ дорогъ и деревяннаго моста черезъ малую Двину, является весьма удобнымъ для устройства

пристаней для выгрузки каменного угля на лѣвомъ берегу Двины. Биржевой Комитетъ покорнѣйше просить Рижскую Городскую Управу, не отказать ближе обсудить этотъ вопросъ и сообщить Биржевому Комитету съ возможною скоростью свой отзывъ по такому. "

Когда-же между тѣмъ Биржевой Комитетъ узналъ, что торговый домъ I. K. Эссенъ и Ко. изъ-за недостатка мѣстъ для выгрузки товаровъ подалъ ходатайство въ Рижскую Торговую Коммиссію, онъ просилъ послѣднюю о сообщеніи ему копій съ сего ходатайства и вмѣстѣ съ тѣмъ предложилъ, назначить особую коммиссію изъ представителей обохъ учреждений съ привлеченіемъ также импортеровъ каменного угля для отысканія мѣстъ для выгрузки каменного угля. Торговая Коммиссія согласилась съ этимъ предложеніемъ, а Биржевой Комитетъ назначилъ своими представителями г. г. старшину М. Панневица, Ю. Фогельзанга и К. I. Розенберга. Обѣзжая 21 іюня Рижскій портъ коммиссія осматривала всѣ соотвѣтствующія мѣста, при чемъ было дознано, что импортеры не находятъ никакой помощи въ предложеніи Биржевого Комитета, приспособить Кишенгольмъ для выгрузки каменного угля съ устройствомъ моста, такъ какъ мѣстность эта слишкомъ отдалена и перевозка грузовъ оттуда слишкомъ дорога.

Ходатайство I. K. Эссена слѣдующаго содержания:

„Вслѣдствіе сдѣланнаго намъ предложенія имѣемъ честь сообщить Торговой Коммиссіи въ нижеслѣдующемъ нѣкоторыя данныя о крайне чувствительномъ въ настоящее время недостаткѣ пристаней для выгрузки привозныхъ товаровъ, причемъ представляемъ составленную статистическимъ отдѣломъ Рижскаго Биржевого Комитета вѣдомость привезеннымъ въ послѣднее дѣсятилѣтіе въ Ригу товарамъ. Изъ этой вѣдомости усматривается, что общій привозъ съ 1895 года увеличился приблизительно вдвое, а въ послѣдніе три года 1897/1899 возросъ съ 36,3 до 57,2 милліоновъ пудовъ. Количество это распредѣляется такимъ образомъ, что выгружаемые внѣ таможеннаго раіона товары, со включеніемъ сельдей, съ 1897 г. поднялись съ 30,3 до 50,6 милліоновъ пудовъ, между тѣмъ какъ количество товаровъ, проходящихъ черезъ таможенный раіонъ, составило въ 1897 г. только 6,0, въ 1898 г. — 7,0, въ 1899 г. — 6,6 милліоновъ пудовъ, слѣдовательно въ послѣднемъ году оказывается даже уменьшеніе сего количества. Послѣдніе товары по значительной части — около 30 % — состоятъ изъ желѣза въ плитахъ и прутьяхъ, уменьшеннымъ привозомъ которыхъ, какъ видно, обусловливается именно общее уменьшеніе количества этой группы товаровъ. Нельзя не предвидѣть, что привозъ желѣза и стали въ плитахъ и прутьяхъ уменьшится и въ 1900 г., вѣроятно, на половину, въ виду все возрастающей производительности русскихъ заводовъ, которые съ успѣхомъ соперничаютъ съ иностранными заводами. Отношеніе количества товаровъ, проходящихъ черезъ таможенный раіонъ, къ инымъ това-

рамъ еще сильнѣе измѣняется, если принять въ расчетъ увеличивающійся привозъ такихъ товаровъ, какъ колониальные товары, вино и пр., которые хранятся въ пакгаузахъ и частныхъ складахъ подъ таможеннымъ надзоромъ. Слѣдовательно за послѣдній годъ можно предполагать лучше уменьшеніе, чѣмъ увеличеніе товарнаго движенія въ таможенномъ районѣ. — Въ сравненіи съ этими остальными привозными товарами относительно мѣстъ для выгрузки, находятся въ критическомъ положеніи. Количество этихъ товаровъ съ 1895 г., какъ видно, удвоилось, между тѣмъ, какъ мѣста при городѣ, въ особенности для выгрузки каменнаго угля, значительно уменьшились, такъ привозная торговля съ каменнымъ углемъ лишилось пристаней между понтоннымъ мостомъ и таможеннымъ райономъ, Андреевской дамбы и въ послѣднее время еще половины Клюверсгольма; а этимъ создано положеніе, которое представляется почти критическимъ, налагая крупные расходы на первомъ ряду на нашу развивающуюся торговлю (на импортеровъ) и влияя непосредственно также на вывозную торговлю лишнею задержкою судовъ. Для большей наглядности представляемъ при семъ копію съ письменныхъ сношеній съ торговымъ домомъ Гельмсингъ и Гриммъ. Наконецъ позволяемъ себѣ покорнѣйше просить удостоить вышеописанные недостатки благосклоннаго вниманія.

По дов. I. К. Ессена Ю. Ферманъ.

На наши запросы мы получили отъ торговаго дома Гельмсингъ и Гриммъ слѣдующіе отвѣты:

1) Почему пароходы, назначенные отъ Ньюестля въ Ригу для нагрузки, предпочитаютъ кружный путь черезъ Звинемюнде прямому въ Ригу, не смотря на двойные портовые сборы, болѣе далекое разстояніе и диспатшные расходы?

Отвѣтъ: Пароходы, имѣющіе быть нагружаемыми въ Ригѣ, конечно предпочитаютъ принять также грузъ въ Ригу и всегда поступали-бы такъ, если-бы могли рассчитывать на скорую отправку въ Ригѣ; но при той задержкѣ, которой подвергаются всѣ пароходы, приходящіе въ Ригу съ каменнымъ углемъ, оказывается болѣе выгоднымъ перевозить каменный уголь въ другой портъ, въ которомъ пароходъ можетъ рассчитывать на немедленное полученіе мѣста для выгрузки и на скорую отправку, между тѣмъ какъ онъ въ Ригѣ долженъ ждать нѣсколько дней и тогда лишь въ состояніи выгружать среднимъ числомъ 250 тоннъ въ сутки, т. е. всего отъ 7 до 8 дней, вмѣстѣ 1 или 2 дней въ Звинемюнде или 3 дней въ Кронштадтѣ; Вы вѣроятно замѣтили, что мы въ этомъ годѣ не отправили въ Ригу ни одного парохода каменнымъ углемъ и этого и впредь

дѣлать не намѣрены, пока намъ не дадутъ полной увѣренности въ томъ, что нашъ пароходъ немедленно по прибытіи получитъ мѣсто для выгрузки и будетъ имѣть возможность скорой выгрузки. Всѣ судовладельцы, отправлявшіе въ этомъ году пароходы съ каменнымъ углемъ въ Ригу, до того разочарованы вслѣдствіе задержки ихъ пароходовъ, что они отказываются отъ перевозки каменнаго угля въ Ригу. Рига потерпѣтъ значительный уронъ своей репутаціи и всѣ импортеры каменнаго угля въ Ригѣ будутъ уплачивать дороже за уголь, чѣмъ въ сосѣднихъ портахъ, только изъ-за высшихъ фрахтовъ, уплачиваемыхъ за перевозку въ Ригу.

2) Какого размѣра фрахты въ настоящее время отъ Ньюкестля въ Ригу и отъ Ньюкестля въ Звинемюнде и насколько фрахты въ Ригу уменьшились - бы въ случаѣ неуплаты вознагражденія за диспатшъ?

Отвѣтъ: Въ настоящее время фрахты за каменный уголь отъ Ньюкестля въ Ригу 6/6 и въ Звинемюнде 5/6. Мы не того мнѣнія, чтобы „dispatche money“ повліяло на размѣръ фрахтовъ, такъ какъ судовладельцы весьма довольны, имѣть свои пароходы скоро опять въ своемъ распоряженіи и предпочитаютъ принимать „dispatche money“ на свой счетъ, которое все таки никогда не покрываетъ расходы парохода вмѣстѣ съ ежедневною прибылью.

3) Какого лишняго фрахта въ настоящее время пароходъ долженъ достигать при одинаковой фрахтовой прибыли за каменный уголь отъ Ньюкестля въ Ригу въ сравненіи съ Ньюкестлемъ черезъ Звинемюнде съ балластомъ въ Ригу при томъ предположеніи, что въ Звинемюнде не взымается диспатшныхъ денегъ?

Отвѣтъ: Для разрѣшенія этого вопроса въ нижеслѣдующемъ мы приводимъ приблизительный расчетъ расходовъ нашего парохода „Ольга“ съ грузомъ 2100 тоннъ каменнаго угля отъ Ньюкестля въ Звинемюнде и отъ Ньюкестля въ Ригу, при чемъ въ основаніи расчета приняли фрахтъ въ 5/6 до Звинемюнде:

Грузъ 2100 тоннъ отъ Ньюкестля въ Звинемюнде 5/6	
Расходъ въ Ньюкестлѣ	685 руб.
„ „ Звинемюнде	1,413 „
„ каменнаго угля въ 71 тонну	375 „
Содержаніе экипажа за 10 дней	752 „
Диспатшные деньги	285 „
Прибыль въ 199 рублей въ сутки	1,990 „
	<u>5,500 руб.</u>

Грузъ 2100 тоннъ отъ Ньюкестля въ Ригу 7/2	
Расходы въ Ньюкестлѣ	685 руб.
„ „ Ригѣ	1,150 „
„ каменнаго угля въ 122 тонны	646 „
Содержаніе экипажа за 17 дней	1,275 „
Прибыль въ 199 рублей за сутки	3,383 „
	<u>7,139 руб.</u>

4) Въ случаѣ возможности такой же скорой выгрузки въ Ригѣ какъ въ Звинемюнде, былъ-ли фрахтъ въ Ригу такой-же или дешевле чѣмъ въ Звинемюнде?

Отвѣтъ: На пароходахъ, которые имѣютъ поводъ пріѣхать въ Ригу для принятія грузовъ, фрахтъ за каменный уголь былъ такой же какъ въ Звинемюнде, если-бы отправка парохода и удобства при выгрузкѣ въ обоихъ портахъ были одинаковы. Пароходы, которые не имѣютъ груза въ Ригу, при одинаковыхъ фрахтовыхъ ставкахъ, будутъ предпочитать Звинемюнде, потому что Рижскій портъ слишкомъ отдаленъ отъ пути.

5) Сколько дней въ среднемъ пароходъ употребляетъ въ Ригѣ со времени прибытія въ Больдераа до выгрузки груза въ 2000 тоннъ каменнаго угля?

Отвѣтъ: Товарополучатели обыкновенно выгружаютъ отъ 250 до 300 тоннъ въ сутки, что составляетъ для парохода вмѣстимостью около 2100 тоннъ 8 дней со включеніемъ воскресенья и потери времени въ Больдераа и на мѣстѣ выгрузки.

6) На сколько уменьшился-бы нынѣшній фрахтъ въ 6/6, если-бы вполне обезпечивалась-бы разгрузка парохода въ 4 дня, считая со дня прибытія?

Отвѣтъ: Въ случаѣ возможности отправленія парохода уже черезъ 4 дня, считая съ прибытія его въ Больдераа, судовладельцы довольствовались-бы съ уменьшеніемъ фрахта отъ 9 пенсовъ до 1 шиллинга за тонну.

7) Считаете-ли Вы возможнымъ, достигать въ среднемъ подобной скорости разгрузки при наличности надлежащихъ пристаней для выгрузки?

Отвѣтъ: Пароходъ въ 2000 тоннъ удобно можетъ выгружать по 200 тоннъ въ сутки съ люка, а это составляетъ 800 тоннъ въ сутки на 4 люка; доказательствомъ сего служитъ тотъ фактъ, что нашъ пароходъ „Ольга“ часто выгружался въ Звинемюнде въ 1¹/₂ дни и въ Кронштадтѣ въ 3 дня.

8) Какое вліяніе имѣла бы скорая разгрузка приходящихъ судовъ на фрахты за вывозные товары, т. е. понижались-ли бы фрахты и на сколько именно?

Отвѣтъ: Болѣе скорая разгрузка пароходовъ имѣла бы своимъ послѣдствіемъ, что пароходы будутъ прѣхать въ Ригу съ большою охотою; въ Ригѣ, какъ извѣстно, экспедиція вывозимыхъ грузовъ совершается очень хорошо и, если-бы возможно было рассчитывать на нѣкоторую болѣе скорую разгрузку пароходовъ, это безъ сомнѣнія благоприятно вліяло бы также на размѣръ фрахтовъ за вывозимые грузы.“

Относительно результатовъ совѣщаній вышеназванной комиссіи изъ представителей Городскаго Управленія и Биржевого Комитета старшина Панневицъ доложилъ, что принято было предложеніе К. І. Розенберга, снести сарай Московскаго пароходнаго общества „Волга“ и отвести эту площадь подъ выгрузку каменнаго угля; кромѣ того Городская Управа согласилась съ вымощеніемъ внутренней стороны дамбы АВ и съ отводомъ ея подъ складку каменнаго угля, камней, мѣла и др. товаровъ; наконецъ предполагается отвести подъ выгрузку этихъ товаровъ мѣсто у такъ называемаго „длиннаго ряда“ между обоими мостами.

66. Подъемные краны.

а. Устройство новыхъ крановъ.

15 января Биржевой Комитетъ просилъ Городскую Управу объ утвержденіи составленнаго портовымъ инженеромъ Пабстомъ проекта устраиваемаго на свайномъ ростверкѣ каменнаго фундамента. По воспослѣдованіи сего утвержденія въ отношеніи Городской Управы отъ 22 февраля за № 651 работы по устройству фундамента переданы были подрядчику по строительнымъ работамъ Ф. В. Гопфе за 3479 руб. 41 коп.

Лифляндскій губернаторъ 5 мая 1900 г. за № 3834 объявилъ Биржевому Комитету, что, по соглашенію Министерствъ Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ, признано возможнымъ разрѣшить Рижскому Биржевому Комитету, на представленіе его отъ 14 іюня 1899 г. за № 628 (см. торговый архивъ изд. 1900 г. стр. 196), израсходовать 200,000 рублей изъ запаснаго капитала $\frac{1}{6}\%$ сбора съ цѣнности приходящихъ черезъ Рижскій портъ товаровъ на оборудованіе Рижскаго порта подъемными кранами съ тѣмъ, чтобы, предварительное производства расходовъ, проекты предложенныхъ крановъ, съ указаніемъ мѣсть ихъ постановки, были представлены на разсмотрѣніе Министерства Путей Сообщенія.

Вслѣдствіе сего Биржевой Комитетъ отношеніемъ отъ 20 мая за № 575 обратился къ начальнику работъ по устройству Рижскаго порта съ просьбою о представленіи чертежей и описанія десятитоннаго крана Министерству и объ исподатайствованіи согласія на устройство этого крана. Согласіе это послѣдовало 5 іюня и чрезъ Управленіе водяныхъ и шосейныхъ сообщеній и торговыхъ портовъ.

Машиностроительный заводъ „Моръ и Федергафъ“ не успѣлъ исполнить поставки крана своевременно до 15 октября. Установка крана въ Ригѣ начала съ 8 ноября и продолжалась около мѣсяца. Но вслѣдствіе поздняго времени года не всѣ работы могли быть окончены, такъ что испытаніе и пріемъ крана должны быть отложены до весны будущаго года.

Рижская Городская Управа 12 іюня 1900 г. за № 2878 просила Биржевой Комитетъ, принять мѣры къ укладкѣ рельсоваго пути къ подъемному крану, такъ какъ до этого Городское Управленіе лишено возможности продолжать работы по вымощенію новой части таможеннаго раіона. Такъ какъ Управленіе Рнго-Орловской желѣзной дороги въ отношеніи своемъ отъ 20 іюля за № 8271 сообщила, что о принятіи расхода по укладкѣ сего пути за счетъ дороги оно сдѣлаетъ соответствующее представленіе въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, то Биржевой Комитетъ внесъ въ Управленіе сумму 1500 рублей, въ видѣ ссуды. За симъ послѣдовала укладка пути.

16 ноября Биржевой Комитетъ обратился въ общество Рижскихъ трамваевъ со слѣдующимъ запросомъ:

„Биржевой Комитетъ предполагаетъ установить на Двинской набережной извѣстное число новыхъ подъемныхъ крановъ. Пока въ текущемъ году на нижнемъ концѣ стѣны таможенной набережной долженъ быть поставленъ десятитонный кранъ, приводимый въ дѣйствіе какъ ручною силою, такъ и электричествомъ. Въ виду близости Вашей электрической станціи Биржевой Комитетъ проситъ Васъ увѣдомить его о томъ, на какихъ условіяхъ Вы согласились-бы произвести проводъ отъ станціи до крана и доставлять необходимую для дѣйствій крана электрическую энергію.“

Общество трамваевъ отвѣтило 30 декабря за № 2638, что, предварительно соглашенія о деталяхъ поставки, оно въ принципѣ согласно, доставлять электрическую энергію для подъемнаго крана на Двинской набережной за цѣну 20 коп. съ киловаттскаго часа за первые 300 часовъ, исчисляемыхъ въ теченіе года по каждому киловатту, а въ 10 коп. за каждый дальнѣйшій киловаттный часъ. Всю инсталляцію провода для передачи электрическаго тока отъ станціи до мѣста потребленія имѣетъ произвести Биржевой Комитетъ. Счетчикъ поставляется обществомъ на счетъ Биржевого Комитета и помѣщается въ электрической станціи. Увѣдомленія о доставленіи тока, гарантіи за минимальное потребленіе и т. д. составляютъ предметъ

особаго соглашенія. Соглашеніе совершается на 10 лѣтъ съ тѣмъ, чтобы, въ случаѣ устройства до истеченія сего срока городского электрическаго заведенія, Общество было обязано доставлять энергію за ту-же цѣну, какъ городское электрическое заведеніе.

Въ отношеніи отъ 23 января 1901 г. за № 59 Биржевой Комитетъ заявилъ свое согласіе съ этими условіями съ тѣмъ однако, чтобы принятое Обществомъ на себя обязательство, доставлять энергію за ту-же цѣну, какъ городское электрическое заведеніе, вошло въ силу лишь въ томъ случаѣ, что тѣмъ поставка энергіи будетъ дешевле. Кромѣ того Биржевой Комитетъ высказалъ желаніе, чтобы счетчикъ помѣщался въ самомъ кранѣ, а не въ электрической станціи.

Вмѣстѣ съ симъ за № 54 Биржевой Комитетъ обратился въ Городскую Управу съ просьбою, разрѣшить какъ Обществу трамваевъ доставлять надлежащую электрическую энергію для крана, такъ и Биржевому Комитету устроить воздушный проводъ отъ электрической станціи до расположеннаго на таможенной набережной крана.

б. Подъемные краны на Андреевской дамбѣ и въ Мюльграбенѣ.

Подъемный кранъ на Андреевской дамбѣ, по послѣдовавшемъ 27 марта 1897 г. возобновленіи контракта, находится въ арендномъ содержаніи Рижской отвѣтственной таможенной артели за плату въ размѣрѣ 1000 руб. въ годъ.

Мюльграбенскій подъемный кранъ въ отчетномъ году употребленъ въ 4 случаяхъ и выручилъ 200 руб.

При перестройкѣ больверка по обѣимъ сторонамъ Мюльграбенскаго крана фундаментъ долженъ былъ быть укрѣпленъ каменною кладкою.

XI. Фабричная часть.

67. Волненія среди рабочихъ.

Хотя въ истекшемъ году на фабрикахъ также распространялись прокламаціи революціоннаго характера и какъ этимъ, такъ и разными слухами тревожились мѣстные промышленники, но, благодаря своевременно принятымъ предупредительнымъ мѣрамъ и сравнительно выгодному положенію рабочихъ, годъ прошелъ вполне спокойно. Въ числѣ предполагаемыхъ административными властями мѣръ въ особенности одна, — а именно введеніе копныхъ городовыхъ на

фабрикахъ — возбудила возраженія промышленниковъ и заставила Биржевой Комитетъ 16 ноября за № 1157 обратиться къ Министру Финансовъ со слѣдующимъ ходатайствомъ :

„Нѣкоторые представители Рижской фабричной промышленности доложили Биржевому Комитету, что, какъ они узнали изъ достовѣрнаго источника, со стороны Министерства Внутреннихъ Дѣлъ предполагается преобразование фабричной полиціи такимъ образомъ, что на каждую фабрику съ числомъ рабочихъ выше 250 назначается по одному конному городовому на каждые 250 рабочихъ, при чемъ предполагается наложить часть расходовъ по содержанію этихъ городскихъ на мѣстную фабричную промышленность.

Биржевому Комитету проектъ этотъ представляется на столько нецѣлесообразнымъ и обременительнымъ для мѣстныхъ заводовъ, что онъ, какъ представитель мѣстной промышленности, считаетъ своимъ долгомъ, подвергнуть свои сомнѣнія благосклонному усмотрѣнію Вашего Высокопревосходительства.

Вообще Биржевой Комитетъ не можетъ усматривать никакой пользы въ особой фабричной полиціи, нижніе чины которой располагаются по отдѣльнымъ фабрикамъ. Небольшія стачки рабочихъ, происходящія иногда на фабрикахъ по различнымъ недоразумѣніямъ и разногласіямъ, устраняются большею частью и лучше всего путемъ непосредственныхъ сношеній между работодателемъ и рабочими, въ случаѣ надобности при содѣйствіи фабричной инспекціи. Вмѣшательство полиціи въ такія разногласія можетъ только отражаться крайне вредно, по такового врядъ-ли избѣгать при постоянномъ пребываніи чина полиціи на заводѣ. Въ случаѣ-же возникновенія большихъ стачекъ, принимающихъ характеръ рабочихъ безпорядковъ и вызываемыхъ почти безъ исключенія и подготовляемыхъ виѣшнею агитаціею, а равно распространяющихся одновременно на нѣкоторые заводы, полицейскіе чины, вслѣдствіе недостаточнаго количества и раздробленія своихъ силъ, будутъ совершенно безсильны, тѣмъ болѣе, что у расположенныхъ на отдѣльныхъ заводахъ полицейскихъ чиновъ будетъ не доставать непосредственной связи между собою и общей организаціи для единодушнаго образа дѣйствій. Къ сему присоединяется еще то обстоятельство, что постоянно пребывающіе на заводахъ полицейскіе чины, которые въ нормальное время не имѣютъ положительно никакихъ занятій, болѣе или менѣе будутъ уподобляться съ рабочими, вслѣдствіе чего, при возникновеніи безпорядковъ, они не будутъ имѣть никакого авторитета и вѣроятно и не будутъ имѣть надлежащей воли употреблять свой авторитетъ. На число рабочихъ приблизительно въ 50,000 человекъ въ Ригѣ приходило-бы всего приблизительно 100 конныхъ городскихъ, которые, будучи расположенны на заводахъ, отстающихъ по нѣсколько верстъ другъ отъ друга, при безпорядкахъ были совершенно безсильны. Дѣйствительную пользу въ

такихъ случаяхъ могли-бы приносить только кавалерійскія войска или казаки.

Съ другой стороны имѣютъ весьма существенное значеніе тѣ крупные расходы, которые вслѣдствіе введенія конныхъ городскихъ падали-бы на заводскую промышленность, уже безъ того страдающую отъ трудныхъ условій, если заводы будутъ понуждены участвовать въ содержаніи городского и лошади и отвести для нихъ надлежащія помѣщенія. Для завода среднихъ размѣровъ съ 1000 рабочими будетъ уже довольно трудно, отвести помѣщенія для 4 городскихъ и 4 лошадей, не говоря еще о денежномъ участіи въ расходахъ. Обремененіе это является тѣмъ болѣе неосновательнымъ, что промышленники считаютъ вмѣшательство полиціи мѣрою, отъ которой они для себя не ожидаютъ никакой пользы. Единственный случай безпорядковъ въ Ригѣ въ маѣ 1898 г., какъ доказано, не имѣлъ ничего общаго съ неудовольствіемъ рабочихъ или съ мѣстными условіями, а былъ вызванъ только виѣшнею агитаціею.

На основаніи всего вышеизложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь почтительнѣйше просить Ваше Высокопревосходительство не отказать въ благосклонномъ заступничествѣ за неосуществленіе проекта введенія конной полиціи на заводахъ въ Ригѣ.“

Рѣшенія по сему представленію Биржевой Комитетъ до окончанія сего отчета не получилъ, но съ другой стороны и ничего не слышно было о дальнѣйшихъ мѣрахъ по осуществленію сего проекта; по частнымъ справкамъ Биржевой Комитетъ узналъ, будто Министерство Финансовъ намѣревается подвергнуть этотъ вопросъ обсужденію въ особой комиссіи.

68. Подготовительныя работы по возобновленію торговыхъ договоровъ.

Когда въ октябрѣ 1899 г. предсѣдатель и секретарь Рижскаго Биржевого Комитета представились управляющему Отдѣломъ Торговли учрежденій Министерства Финансовъ по части торговли и промышленности дѣйств. ст. сов. В. П. Михневичу, послѣдній высказалъ свое сожалѣніе о томъ, что, тогда какъ въ Германіи, въ виду близкаго истеченія срока торговыхъ договоровъ, особыя общества и торговыя камеры развиваютъ живѣйшую дѣятельность, пока у насъ въ Россіи еще ничего не сдѣлано; Министерство Финансовъ было-бы весьма благодарно, если-бы представители торговли и промышленности сообщали ему о своихъ желаніяхъ и потребностяхъ, доставляя ему этимъ путемъ возможность, при возобновленіи торговыхъ договоровъ, заслужиться за интересы торговли и промышленности. Биржевой Комитетъ отнесся съ благодарностью и полною готовностью къ этому указанію и поручилъ

своей комиссіи по фабричной промышленности принять на себя исполненіе надлежащихъ подготовительныхъ работъ. Составивъ на нѣкоторыхъ засѣданіяхъ планъ работъ комиссія эта разослала въ декабрѣ 1900 г. приблизительно въ 400 фабрики Риги, Митавы и Лифляндской губерніи напечатанные вопросные листы, составленные такимъ образомъ, что въ таковыя входятъ всѣ требуемыя съ отдѣльной отрасли промышленности свѣдѣнія, заявленія и т. д. Поступившіе отвѣты предполагается распредѣлять по группамъ, по возможности узко разграниченнымъ, съ тѣмъ чтобы представители этихъ группъ провѣряли и обрабатывали матеріалъ, а за симъ уже представили свои отзывы чрезъ комиссію по фабричной промышленности въ Биржевой Комитетъ, который уже съ своей стороны представитъ результаты этихъ работъ Министерству Финансовъ. Исходя съ того убѣжденія, что тождественный образъ дѣйствія Биржевыхъ Комитетовъ Ревельскаго и Либавскаго приведетъ къ заступничеству интересовъ всей Балтійской промышленности и тѣмъ придастъ таковому больше силы, Рижскій Биржевой Комитетъ сообщилъ означеннымъ Биржевымъ Комитетамъ нѣсколько вопросныхъ листовъ.

69. Правила объ отчетности акціонерныхъ, паевыхъ и прочихъ предпріятій, обязанныхъ публичною отчетностью.

При предложеніи отъ 27 іюня 1899 г. за № 21367 Департаментъ Торговли и Мануфактуръ препроводилъ въ Биржевой Комитетъ проектъ правилъ объ отчетности акціонерныхъ, паевыхъ и прочихъ предпріятій, обязанныхъ публичною отчетностью, объясняя при томъ: „на основаніи ст. 103 положенія о государственномъ промысловомъ налогѣ, отчеты и балансы всѣхъ предпріятій, обязанныхъ публичною отчетностью (ст. 91 положенія), за исключеніемъ предпріятій, для коихъ по сему предмету изданы особыя узаконенія (какъ напр. для страховыхъ обществъ пункт. 14 ст. 11 и ст. 12 прил. къ ст. 363 (прим.) учр. Мин., св. зак. Т. 1 ч. 2 по прод. 1895 г.) составляются по формамъ, утверждаемымъ для отдѣльныхъ родовъ предпріятій Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Государственнымъ Контролеромъ и съ подлежащими вѣдомствами. Въ виду этого въ Департаментѣ Торговли и Мануфактуръ, при содѣйствіи нѣкоторыхъ специалистовъ по бухгалтеріи, выработанъ былъ предварительный проектъ правилъ объ отчетности преимущественно торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, обязанныхъ публичною отчетностью, съ приложеніемъ и самыхъ формъ отчетности. Проектъ означенныхъ правилъ и формъ, по обсужденіи его въ особомъ совѣщаніи, подъ предѣтельствомъ Директора Департамента Торговли и Мануфактуръ, при участіи представителей Государственнаго Контроля, Кредитной Канцеляріи и Государственнаго Банка, а также нѣкоторыхъ

директоровъ частныхъ кредитныхъ учреждений, фабричнозаводскихъ предпріятій и ученыхъ специалистовъ по бухгалтеріи, былъ нѣсколько измѣненъ и дополненъ и могъ бы быть представленъ на утвержденіе Министра Финансовъ, въ видѣ временныхъ правилъ.

Но имѣя въ виду особую важность какъ для интересовъ казны, такъ и для самыхъ отчетныхъ предпріятій въ установленіи такихъ правилъ и формъ ихъ отчетности, которыя внесли бы необходимую въ это дѣло полноту и ясность и содѣйствовали бы болѣе правильному учету подлежащей обложенію процентнымъ сборомъ прибыли, а въ то же время согласовались бы и съ интересами значительнаго большинства акціонеровъ и пайщиковъ, — признано было полезнымъ: исправленный проектъ правилъ объ отчетности акціонерныхъ, паевыхъ и прочихъ предпріятій, обязанныхъ публичною отчетностью, препроводить на предварительное разсмотрѣніе заинтересованныхъ вѣдомствъ, а также мѣстныхъ Казенныхъ Палатъ, Биржевыхъ Комитетовъ и Купеческихъ Управъ, и просить ихъ сообщить въ Департаментъ Торговли и Мануфактуръ заключеніе свое не позже 1 сентября настоящаго года.

Вслѣдствіе сего, Департаментъ, препровождая проектъ означенныхъ правилъ, имѣетъ честь покорнѣйше просить сообщить ему, не позже указаннаго выше срока, заключеніе свое по означенному проекту.“

Коммиссія по фабричной промышленности тщательно разсмотрѣла этотъ проектъ на нѣкоторыхъ засѣданіяхъ и на основаніи ея заключенія Биржевой Комитетъ донесъ 31 августа 1899 г. за № 978 Департаменту Торговли и Мануфактуръ, что, хотя устанавливаемая этими правилами отчетность довольно подробна, въ правилахъ не имѣется особенно обременительныхъ постановленій и введеніе ихъ не представляетъ особыхъ затрудненій.

Другія же учрежденія высказались довольно рѣзко относительно этихъ правилъ; такъ между прочимъ С.-Петербургское общество для содѣйствія улучшенію и развитію фабричнозаводской промышленности препроводило въ Биржевой Комитетъ копію съ весьма обширнаго заключенія своего.

Департаментомъ проектъ правилъ былъ совершенно пересоставленъ и новый проектъ сообщенъ Биржевому Комитету при предложеніи отъ 15 мая 1900 г. за № 593 съ увѣдомленіемъ, что для окончательнаго разсмотрѣнія этого проекта будетъ создано особое совѣщаніе.

Составленіе заключенія по сему проекту также поручено было коммисіи по фабричной промышленности, которая однако нашла, что обсужденіе столь сложнаго проекта, относящагося къ самымъ разнообразнымъ отраслямъ промышленности, въ многоголовномъ собраніи, въ которомъ не участвуютъ специалисты, весьма неудобно и по сему просила г-на К. Бенке, извѣстнаго своею опытностью бухгалтера акціонернаго общества „Проводникъ“, принять на себя составленіе заключенія.

70. Привлеченіе мѣстной промышленности къ поставкѣ предметовъ для городского водоснабженія.

Вслѣдствіе постановленія Городской Думы отъ 9 октября 1900 г., ходатайствовать предъ Министерствомъ Финансовъ о разрѣшеніи беспошлиннаго ввоза всѣхъ водопроводныхъ трубъ, машинъ, котловъ и прочихъ необходимыхъ для снабженія Риги грунтовой водою предметовъ, Рижскіе машиностроительные заводы обратились въ Биржевой Комитетъ съ ходатайствомъ заступать интересы мѣстной металлической промышленности, которымъ нанесенъ сильный ударъ помянутымъ постановленіемъ. Такъ какъ Комитету сообщено было, что помянутое постановление состоялось въ томъ предположеніи, будто мѣстная промышленность не въ состояніи производить поставку означенныхъ трубъ, машинъ и т. д., представителямъ-же металлической промышленности по нынѣ не представлялось возможности, отзываться по этому дѣлу, то Биржевой Комитетъ, по просьбѣ промышленниковъ, наводилъ надлежащія справки, при чемъ оказалось, что мѣстные машиностроительные заводы вполне въ состояніи исполнить всю потребную для Городского Управленія поставку трубъ всякихъ размѣровъ, машинъ, котловъ и т. п. въ надлежащемъ качествѣ, такъ и количествѣ, за исключеніемъ лишь немногихъ специальныхъ машинъ.

Вслѣдствіе сего Биржевой Комитетъ 10 ноября 1900 г. за № 1148 препроводилъ означенное ходатайство въ Городскую Управу съ просьбою, подвергнуть таковое благосклонному обсужденію и, пріостанавливая пока приведеніе въ исполненіе постановленія Городской Думы, принять мѣры къ передачѣ поставки трубъ, машинъ, котловъ и прочихъ предметовъ для снабженія Риги грунтовой водою мѣстнымъ металлическимъ заводомъ, если по ближайшимъ условіямъ это окажется возможнымъ.

До окончанія сего отчета Биржевымъ Комитетомъ не получено отвѣта на вышеприведенное отношеніе.

XII. Торговля должностями.

71. Пенсіи должностнымъ лицамъ и вознагражденіе за товары безъ браковки вывезенные.

Согласно указу Правительствующаго Сената отъ 16 февраля 1860 г., за № 5679, купечество, послѣ отмѣны обязательной браковки, обязано ежегодно опредѣлять 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 $1\frac{1}{4}$ коп. съ берковца пеньки
- 2) „ лиггеровъ $\frac{3}{4}$ „ „ „ льна
 „ „ $\frac{3}{4}$ „ „ „ пеньки и чески
 „ „ $1\frac{1}{2}$ „ „ „ табаку
- 3) Браковщики дубоваго лѣса по прежнему получаютъ $\frac{1}{3}$ съ настоящей за браковку платы 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 рублей пенсіи въ мѣсяць;

2) единственнымъ тремъ оставшимся членамъ цеха браковщиковъ дубоваго лѣса Р. Лихтверку, Г. Бокслафу и П. 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; браковщикъ Грюнвальдъ скончался въ октябрѣ 1898 г.; вдовѣ 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 М. Мхельсонъ, П. Карпъ и А. Шталь получаютъ каждый по 100 руб. пособія въ годъ; на мѣсто умершихъ въ 1899 г. Ізгана Минки и Г. Розе вступили лишившіеся своей трудоспособности члены сего цеха Іог. Грюнъ и Густавъ Цандерсонъ.

Общимъ собраніемъ Биржевого общества отъ 27 октября эти вознагражденія и пособія оставлены были въ дѣйствиіи также на 1901 годъ.

72. Биржевые маклера

въ отчетномъ году не давали повода къ какимъ бы то ни было сношеніямъ.

73. Рижская биржевая артель

въ отчетномъ году не давала повода къ особеннымъ сношеніямъ. Изъ представленнаго правленіемъ артели на основаніи устава отчета за 1899 г. усматривается, что доходы въ 1899 г. составляли 49,029 руб., расходы-же 45,378 руб., такъ что достигнута была чистая прибыль въ

3,651 руб. Капиталь обезпеченія къ 31 декабря 1899 г. составилъ 49,830 руб., въ томъ числѣ вкладные билеты Рижской Конторы Государственнаго Банка на 12,200 руб., которые хранятся въ Биржевомъ Комитетѣ специально въ обезпеченіе производимыхъ артелью въ Ригѣ операций; капиталъ членскихъ взносовъ состоитъ въ 12,000 руб., запасный капиталъ въ 809 руб.

74. Балтійская рабочая артель.

Лифляндскій Губернаторъ 17 февраля 1899 г. за № 1500 проводилъ на заключеніе Биржевого Комитета прошеніе и проектъ устава Балтійской рабочей артели. На основаніи отзыва комиссіи по дѣламъ биржевой артели Биржевой Комитетъ 19 Февраля 1900 г. за № 218 представилъ слѣдующее заключеніе:

„Кромѣ отвѣтственной таможенной артели, которой предоставлены исключительно всѣ работы при таможи, въ Ригѣ подъ названіемъ „Рижская биржевая артель“ уже существуетъ артель съ той-же цѣлю, которую намѣревается преслѣдовать проектированная новая „Балтійская рабочая артель“. Рижская биржевая артель дѣйствовала не безъ успѣха, однако до сихъ поръ не обращались къ ней за услугами въ такомъ размѣрѣ, что-бы она не могла съ легкостью удовлетворять всѣмъ требованіямъ. Поэтому до сихъ поръ не чувствовалось потребности въ другихъ артеляхъ.

Въ принципѣ же Биржевой Комитетъ ничего не имѣетъ противъ учрежденія новой артели, служащей интересамъ торговли и сообщенія, съ тѣми однако предположеніями, чтобы:

- 1) относительно основнаго капитала артель вполнѣ была обезпечена, и
- 2) управленіе и операціи ея такъ опредѣлялись уставомъ, что поручатели, ввѣряющіе свои интересы артели, были вполнѣ обезпечены.

Капиталь проектированной Балтійской рабочей артели въ 10,000 руб. оказывается слишкомъ недостаточнымъ для предоставленія желанныхъ и необходимыхъ гарантій. Капиталь настоящей Рижской Биржевой артели, согласно послѣднему его отчету, составляетъ 52,000 руб. и даже этотъ капиталъ является незначительнымъ, такъ что постепенное увеличеніе его весьма желательно. Пока проектированная артель не въ состояніи значительно повысить свой капиталъ, Биржевой Комитетъ не можетъ высказаться въ пользу утвержденія ея.

Какъ пзвѣстнo Биржевому Комитету, въ Департаментѣ Торговли и Мануфактуръ въ настоящее время составляется нормальный уставъ для всякаго рода артелей, которымъ впослѣдствіи должны будутъ руководствоваться всѣ уставы артелей. Въ ожиданіи пзданія этого нормальнаго устава Биржевой Комитетъ полагаетъ пока отказаться отъ разсмотрѣнія проекта устава Балтійской рабочей артели, тѣмъ

болѣе, что уже по поводу недостаточнаго капитала не можетъ быть рѣчи объ утвержденіи новой артели.“

За сѣмъ Департаментъ Торговли и Мануфактуръ при предложеніи отъ 5 мая 1900 г. за № 18652 сообщилъ Биржевому Комитету какъ вышепомянутое прошеніе, такъ и заключеніе Лифляндскаго губернатора, объясняя при томъ:

„Какъ видно изъ устава, основанія, на коихъ учреждается проектируемая артель, сходны съ устройствомъ существующей нынѣ въ г. Ригѣ биржевой артели, равнымъ образомъ кругъ дѣятельности артели заключается въ производствѣ всякаго рода работъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ товаровъ и службъ по порученію частныхъ лицъ и казенныхъ управленій, и въ этомъ отношеніи вполнѣ совпадаетъ съ свойственными биржевымъ артелямъ операціями.

Въ виду сего и принимая во вниманіе, что въ проектѣ не содержится постановленія о томъ, что Балтійская артель находится въ вѣдѣніи Рижскаго Биржевого Комитета, Департаментъ Торговли и Мануфактуръ имѣетъ честь препроводить при сѣмъ въ Биржевой Комитетъ отношеніе Лифляндскаго губернатора за № 1864 и проектъ устава, покорнѣйше прося Комитетъ, дать свое по существу проекта заключеніе, а также увѣдомить, является-ли соотвѣтственнымъ допущеніе Балтійской рабочей артели не на общихъ установленныхъ для биржевыхъ артелей основаніяхъ и безъ подчиненія ея контролю Биржевого Комитета.“

Биржевой Комитетъ отвѣтилъ за сѣмъ 15 Декабря за № 275:

„Во исполненіе предложенія Департамента Торговли и Мануфактуръ отъ 5 мая с. г. за № 18652 Рижскій Биржевой Комитетъ, возвращая при сѣмъ отношеніе Лифляндскаго губернатора отъ 23 марта с. г. за № 1864 и проектъ устава Валтійской рабочей артели, имѣетъ честь донести, что въ отношеніе г-на губернатора вкралась нѣкоторыя недоразумѣнія. Рижская Биржевая артель, уставъ которой временно допущенъ къ дѣйствию г-номъ Товарищемъ Министра Финансовъ 30 января 1897 г., пикакихъ работъ при Рижской таможенѣ производить не въ правѣ, а таковыя предоставлены исключительно Рижской таможенной отвѣтственной артели, между тѣмъ какъ Рижская Биржевая артель производитъ работы на Риге-Орловской желѣзной дорогѣ и для частныхъ лицъ и учреждений.

Что касается собственно до ходатайства Балтійской рабочей артели съ утвержденіемъ ея устава, то Биржевой Комитетъ имѣетъ честь донести, что онъ не видитъ никакихъ препятствій противъ утвержденія сего устава и допущенія къ дѣйствию новой артели, такъ какъ этимъ создается полезная и здоровая конкуренція. Капиталъ проектированной артели въ 10000 руб. однако является слишкомъ незначительнымъ и недостаточнымъ для предоставленія необходимыхъ гарантій и обезпеченій. Капиталъ Рижской биржевой артели, согласно

послѣднему ея отчету, составляетъ 52,000 рублей и даже этотъ капиталу надо считать недостаточнымъ, такъ что постепенное, его увеличеніе весьма желательно.

Какъ извѣстно Рижскому Биржевому Комитету, въ Министерствѣ Финансовъ составляется нормальный уставъ для всякаго рода артелей, конмъ въ послѣдствіи должны будутъ руководствоваться всѣ артели. Въ виду сего Биржевой Комитетъ полагаетъ пока отказаться отъ разсмотрѣнія отдѣльныхъ статей настоящаго проекта. Къ подчиненію новой рабочей артели вѣдѣнію Биржевого Комитета, послѣдній не находитъ основанія, тѣмъ менѣе, что, какъ показываетъ опытъ съ существующею Рижскою биржевою артелью, производство фактическаго контроля надъ дѣйствіями и операціями артели крайне трудно исполнимо, да даже почти не осуществимо.“

ХІІІ. Торговое законодательство.

75. Отмѣна коммерческихъ судовъ.

Предложеніемъ отъ 21 Іюня 1899 г. за № 21067 Департаментъ Торговли и Мануфактуръ затребовалъ отъ Биржевого Комитета заключеніе по вопросу объ отмѣнѣ коммерческихъ судовъ. Въ этомъ предложеніи изложено :

„Высочайше учрежденной при Министерствѣ Юстиціи Коммиссіей по пересмотру Судебныхъ Уставовъ предположено, между прочимъ, въ видахъ объединенія судебныхъ установленій, упразднить существующіе коммерческіе суды и разрѣшеніе дѣлъ, возникающихъ по торговлѣ, передать въ вѣдѣніе общихъ судебныхъ мѣстъ. Между тѣмъ въ Министерство Финансовъ неоднократно поступали заявленія отъ нѣкоторыхъ биржевыхъ комитетовъ и представителей торговли и промышленности о желательности не только сохраненія существующихъ коммерческихъ судовъ, но и учрежденія въ наиболѣе значительныхъ по торговымъ оборотамъ городахъ особыхъ судовъ для разрѣшенія коммерческихъ дѣлъ.

Озабочиваясь всестороннимъ выясненіемъ условій дѣятельности коммерческихъ судовъ и рѣшеніемъ вопроса о наиболѣе соотвѣтственной постановкѣ торговой юрисдикціи, примѣнительно къ особенностямъ коммерческихъ сдѣлокъ, Департаментъ Торговли и Мануфактуръ имѣетъ честь покорнѣе просить Рижскій Биржевой Комитетъ доставить подробныя соображенія о томъ, насколько проектируемая Министерствомъ Юстиціи мѣра можетъ быть признана вообще желательною и отвѣчающею интересамъ купческаго сословія и какія надлежало бы принять, въ интересахъ правильнаго разрѣшенія торговыхъ

дѣль, измѣненія въ дѣйствующемъ порядкѣ судопроизводства въ случаѣ, если вопросъ объ упраздненіи коммерческихъ судовъ и передачѣ дѣль коммерческаго свойства въ вѣдѣніе общихъ судебныхъ мѣстъ получить окончательное осуществленіе.“

Представленное за симъ 26 января 1900 г. за № 104 заключеніе было слѣдующаго содержанія :

„Вслѣдствіе отношенія отъ 21 іюня прошлаго года, за № 21067, Биржевой Комитетъ имѣетъ честь увѣдомить, что, по его мнѣнію, въ интересахъ торговли и торговаго сословія необходимо противорѣчить намѣренію особой по пересмотру судебныхъ учреждений Комиссій: закрыть коммерческіе суды и передать разрѣшеніе споровъ по торговымъ дѣламъ общимъ судамъ. Надлежало бы не только не закрыть существующихъ коммерческихъ судовъ, но и распространить ихъ на наиболѣе значительныя по торговлѣ и промышленности мѣстности, въ которыхъ ихъ еще нѣтъ, особенно же на Прибалтійскій край. Въ этомъ смыслѣ Биржевой Комитетъ уже прежде неоднократно высказывался, когда представлялся къ тому случаю, такъ напр. въ Высочайше назначенной въ 1849 г. въ Ригѣ Комиссіи по пересмотру торговыхъ учреждений въ Прибалтійскихъ губерніяхъ, а также въ поданныхъ въ 1866 и 1886 г. г. господамъ Министрамъ Юстиціи и Финансовъ докладныхъ запискахъ. На этой точкѣ зрѣнія Биржевой Комитетъ стоитъ и нынѣ.

Увеличивающееся развитіе торговли и въ юридическомъ отношеніи вызываетъ все новыя потребности, которыя, будучи признаны основательными, удовлетворяются путемъ обычнаго права, по сему и нашъ торговый уставъ ясно признаетъ дѣйствительность торговыхъ обычаевъ. Вообще не мыслимо такое уложеніе торговыхъ законовъ, которое могло бы предвидѣть всѣ возможныя, встрѣчающіяся въ торговыхъ оборотахъ юридическія отношенія; въ немъ всегда будутъ оказываться весьма существенныя пробѣлы, которые приходится пополнять обычнымъ правомъ, т. е. обычаемъ. Слѣдуя дѣйствительно появившейся потребности, въ свое время издано русское изданіе обычаевъ Рижской биржи. Для пониманія, толкованія и примѣненія — же этихъ обычаевъ наиболѣе компетентно само торговое сословіе, изъ потребностей и практическаго опыта и дѣятельности котораго вытекали и развивались обычай. Недостаточно одного опредѣленія и законодательнаго утвержденія обычая. Обычай, смотря по потребностямъ и формамъ торговли, находится въ постоянномъ переобразованіи и развитіи и знать его совершенно могутъ лишь тѣ лица, которыя сами торгуютъ и знаютъ, какъ и почему произошелъ обычай, тѣ, которыя бесомыслино и совершенно знаютъ купеческую жизнь и всѣ подробности и особенности ея, а также купеческій языкъ и слогъ, тѣ только могутъ судить по собственному опыту, чего добывались стороны при

ихъ сношеніяхъ и соглашеніяхъ и въ чемъ именно въ этихъ послѣднихъ заключается суть дѣла.

Здѣшнія судебныя учрежденія признали необходимость содѣйствія обычнаго права и самаго купца въ разрѣшеніяхъ торговыхъ дѣлъ, въ виду чего Биржевой Комитетъ постоянно приглашается къ объясненію и подтвержденію торговыхъ обычаевъ и къ назначенію купеческихъ экспертовъ.

Высочайше назначенная въ 1871 г. при Министерствѣ Юстиціи Коммиссія подъ предѣдательствомъ сенатора Фриша признала, что приглашеніе экспертовъ изъ торговаго сословія не можетъ удовлетворить цѣли, такъ какъ къ большинствѣ случаевъ нельзя довольствоваться однимъ заключеніемъ по данному вопросу со стороны свѣдующихъ лицъ, потому что юридическіе вопросы и вопросы о фактѣ не всегда дѣлимы и только отъ коллегіальнаго при равныхъ правахъ дѣйствія юристовъ и коммерческихъ судей, особенно въ сложныхъ и запутанныхъ случаяхъ, можно ожидать подробнаго и яснаго пониманія самаго существа дѣла.

Экспертъ долженъ отвѣчать лишь на предложенные ему вопросы и, часто не зная сущности дѣла въ общемъ, высказать свое мнѣніе только о тѣхъ его деталяхъ, въ коихъ оно требуется. Коммерческій судья напротивъ, который разрѣшаетъ дѣло, знаетъ происхожденіе и всѣ основы тяжбы и, владея всѣмъ матеріаломъ, можетъ судить въ общемъ, а не по представленнымъ ему деталямъ. И если коммерческій судъ въ особенныхъ случаяхъ долженъ будетъ требовать спеціальнаго мнѣнія, то судъ, состоящій частью изъ практическихъ торговыхъ лицъ, не только будетъ въ состояніи лучше примѣнять мнѣніе, но и дать лучшую постановку вопросамъ, предлагаемымъ экспертамъ и предлагать имъ болѣе удобные пояснительные вопросы, чѣмъ должностной судья.

Хотя во вниманіе всего вышеизложеннаго, а равно того обстоятельства, что въ Россійской Имперіи существуютъ коммерческіе суды, которые, на сколько извѣстно Рижскому Биржевому Комитету, дѣйствуютъ къ полному удовольствію купечества, Биржевой Комитетъ не можетъ не высказаться рѣшительно за сохраненіе коммерческихъ судовъ и за распространеніе ихъ и на Ригу, принадлежащую относительно торговыхъ оборотовъ, промышленнаго развитія и развитія торговыхъ обычаевъ къ самымъ выдающимся мѣстамъ Россіи, но тѣмъ не менѣе онъ долженъ просить, чтобы преобразование это не исполнилось ранѣе, чѣмъ младшее поколѣніе, воспитанное уже въ училищахъ съ русскимъ языкомъ преподаванія, приобрѣло достаточное коммерческое уразумѣніе и опытность, чтобы быть въ состояніи занимать отвѣтственную должность судьи въ коммерческомъ судѣ.“

76. Проект V книги новаго русскаго гражданскаго права „объ обязательствахъ“.

По напечатаніи въ февралѣ 1900 г. перевода означеннаго проекта (см. торговый архивъ изд. 1900 г. стр. 249) учреждена была комиссія мѣстныхъ юристовъ, подъ предсѣдательствомъ присяжнаго повѣреннаго А. Кельбрандта, для составленія заключенія по сему проекту; обработкою отдѣльныхъ главъ проекта занимались г. г. В. фонъ Цвингманъ, д-ръ Р. фонъ Бюнгнеръ и В. Фрезе. Въ началѣ января 1901 г. обширное заключеніе было напечатано и подлежитъ разсмотрѣнію сперва Биржевого Комитета, а затѣмъ Комитета совмѣстно съ членами означенной комиссіи.

77. Обложеніе гербовымъ сборомъ торговой корреспонденціи.

Представленіе, съ которымъ Биржевой Комитетъ 13 октября 1899 г. за № 1135 (см. торговый архивъ изд. 1899 г. стр. 250 и сл.) обратился въ Департаментъ Торговли и Мануфактуръ по поводу проектированнаго въ повомъ уставѣ о гербовомъ сборѣ обложенія этимъ сборомъ торговой корреспонденціи, не имѣло желаннаго успѣха. Высочайше утвержденнымъ 10 іюня 1900 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта (см. собраніе узаконеній и распоряженій Правительства отъ 14 іюля 1900 г. за № 80) утвержденъ былъ новый уставъ о гербовомъ сборѣ, по ст. ст. 57, 58 и 59 котораго облагаются пропорціональнымъ сборомъ вся торговая корреспонденція и всѣ торговыя сдѣлки именно тѣмъ способомъ, противъ котораго Биржевой Комитетъ возражалъ въ свое время. Новый законъ имѣетъ вступить въ дѣйствіе 1 Марта 1901 г.

78. Преобразование Департамента Торговли и Мануфактуръ.

Предполагаемое уже давно преобразованіе Департамента Торговли и Мануфактуръ послѣдовало Высочайше утвержденнымъ 5 іюня 1900 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, опубликованнымъ въ № 70 Собранія узаконеній и распоряженій Правительства 1900 г. Согласно этому закону для завѣдыванія дѣлами торговли и промышленности въ составѣ Министерства Финансовъ образуются четыре отдѣла: торговли, промышленности, торговаго мореплаванія и учебный. Для объединенія дѣятельности этихъ отдѣловъ и общаго руководства ими учреждается должность третьяго товарища Министра Финансовъ, при которомъ состоитъ особая канцелярія. Кромѣ общихъ правъ и обязанностей Товарищу Министра присвоиваются еще нѣкоторыя другія, какъ то принимать мѣры для общаго направленія дѣятельности указанныхъ

отдѣловъ и руководить разработкою въ нихъ законодательныхъ предположеній и общихъ мѣропріятій по части торговли и промышленности и т. д. Во главѣ каждаго отдѣла состоитъ управляющій, подчиненный непосредственно Товарищу Министра Финансовъ. Помощники управляющихъ отдѣлами торговли, промышленности и торговаго мореплаванія раздѣляютъ съ ними труды по завѣдыванію отдѣлами и замѣняютъ ихъ въ случаѣ болѣзни или отсутствія. Такимъ образомъ отдѣлы эти составляютъ промежуточныя инстанціи между департаментами и отдѣленіями, чѣмъ достигается правильное распредѣленіе работы, а равно доставляется Товарищу Министра возможность, посвящать себя преимущественно законодательнымъ дѣламъ и дѣламъ общаго значенія. Управляющій отдѣломъ промышленности состоитъ также членомъ Главнаго по фабричнымъ и горнозаводскимъ дѣламъ Присутствія, управляющій отдѣломъ торговаго мореплаванія членомъ Совѣта по дѣламъ торговаго мореплаванія, управляющій учебнымъ отдѣломъ — членомъ Совѣта по учебнымъ дѣламъ. Отдѣлъ торговли завѣдуетъ дѣлами о внутренней торговлѣ: о ярмаркахъ, биржахъ и прочихъ торговыхъ учрежденіяхъ, о правахъ купеческаго сословія, о торговыхъ товариществахъ и акціонерныхъ компаніяхъ, о мѣрахъ и вѣсахъ, о государственномъ промысловомъ налогѣ, о сборахъ взимаемыхъ съ торговли и промысловъ, о внѣшнихъ торговыхъ сношеніяхъ и др. При этомъ отдѣлѣ состоитъ особое по промысловому налогу присутствіе. Отдѣлъ промышленности завѣдуетъ дѣлами объ устройствѣ и содержаніи промышленныхъ заведеній, о надзорѣ за благоустройствомъ на фабрикахъ и заводахъ, о таможенномъ тарифѣ, о художественно-промышленныхъ выставкахъ, о пробирной части, объ огражденіи правъ промышленной собственности и другими дѣлами, относящимися до промышленности. Отдѣлъ торговаго мореплаванія завѣдуетъ дѣлами о торговомъ мореходствѣ, а учебный отдѣлъ коммерческими, художественно-промышленными и прочими учебными заведеніями, состоящими въ вѣдѣніи Министерства Финансовъ.

Назначены были за сямъ третьимъ Товарищемъ Министра Финансовъ Директоръ Департамента Торговли Мануфактуръ тайн. сов. В. И. Ковалевскій, а управляющими отдѣлами торговли В. П. Михлевичъ, промышленности — Н. П. Ланговой, торговаго мореплаванія — А. Н. Кошкевичъ и учебнымъ — Н. А. Аноновъ.

XIV. 79. Торговые обычаи Рижской биржи.

Вслѣдствіе спора, возникшаго по случаю очистки парохода, одна изъ сторонъ обратилась въ Биржевой Комитетъ съ тяжбою и съ просьбою о соотвѣтствующемъ дополненіи биржевыхъ обычаевъ. По

взаимному соглашенію комиссіи Комитета по лѣсному торгу и торговымъ обычаямъ признали тяжбу основательною и дополненіе § 154 торговыхъ обычаевъ необходимымъ, вслѣдствіе чего Биржевой Комитетъ внесъ надлежащее предложеніе въ общее собраніе биржевого общества 18 апрѣля 1900 г. Общее собраніе, одобряя предложеніе Комитета, постановило, дополнить примѣчаніе § 154 торговыхъ обычаевъ слѣдующимъ образомъ :

„Очистка судна или парохода всегда принадлежитъ тому нагрзчику, который нагружаетъ самое большое количество, по ни въ какомъ случаѣ торговцамъ или корабельнымъ маклерамъ, которые, для пополненія корабельнаго груза, достали и сосредоточивали въ своихъ рукахъ извѣстное число небольшихъ партій, не будучи фактически нагрзчиками таковыхъ. Торговцы или корабельные маклера, не нагружающіе товаровъ фактически на свой счетъ, не могутъ быть признаны нагрзчиками.“

XV. 80. Купеческое общество.

Въ прочитанномъ на общемъ собраніи 7 февраля 1901 г. отчетѣ о дѣятельности общества въ истекшемъ 1900 г. предсѣдатель общества, старшина Р. Браунъ, изложилъ, что, къ сожалѣнію, и результаты истекшаго года мало утѣшительны, да что даже на одной весьма важной отрасли дѣятельности общества обнаружались печальный застой и непонятное равнодушіе членовъ — а именно на вечерахъ диспутовъ; это тѣмъ болѣе прискорбно, что эти вечера созданы именно съ тѣмъ, чтобы путемъ личнаго обмѣныванія мнѣніями и знаніями доставлять членамъ общества поощреніе и поученіе. Насколько стремленія общества, его цѣли и задачи цѣнятся и виѣ общества, неоднократно выражалось предоставленіемъ ему щедрыхъ пожертвованій. И въ истекшемъ году досталось ему пожертваніе въ 1000 рублей со стороны цементнаго завода и маслобойни К. Х. Шмидтъ по случаю 25 годовщины существованія этого общества. Пожертваніе это составляетъ дальнѣйшій камень на страстно желаемое, но пока еще довольно далекое къ осуществленію сооруженіе собственнаго дома.

Число членовъ опять уменьшилось въ теченіе года на 29; оно состоитъ изъ 787 дѣйствительныхъ и 2 почетныхъ членовъ. Какъ обыкновенно, такъ и въ прошломъ году происходили въ составѣ членовъ большія перемѣны, многіе выбыли, новые члены вступили въ общество.

Имущественное положеніе общества, благодаря пособію отъ Биржевого Комитета и приплатѣ изъ завѣщанія Леоп. Нейшеллера, немного поднялось въ истекшемъ году. Капиталь общества въ концѣ предъидущаго года составлялъ 28,150 руб. 35 коп.; достигли въ отчетномъ

году чистой прибыли въ 96 руб. 96 коп., такъ что въ настоящее время капиталъ составляетъ 28.247 руб. 31 коп. Строительный капиталъ, составившій 8001 руб. 43 коп., увеличился чрезъ начисленіе процентовъ и чрезъ вышепомянутое пожертвованіе до 9401 руб. 50 коп.

Значительно улучшилось участіе въ образовательныхъ курсахъ общества. На 204 урока записалось 135 учениковъ (противъ 144 учениковъ на 217 уроковъ въ предъидущемъ году); участіе это распредѣляется слѣдующимъ образомъ по отдѣльнымъ предметамъ:

по нѣмецкому языку	21	урокъ	противъ	22	въ	1899	г.
„ русскому „	22	„	„	22	„	1899	„
„ англійскому „	28	„	„	30	„	1899	„
„ французскому языку	14	„	„	26	„	1899	„
„ бухгалтеріи	56	„	„	66	„	1899	„
„ купеческому счетоводству	26	„	„	25	„	1899	„
„ нѣмецкой корреспонденціи	29	„	„	26	„	1899	„
„ вексельному, торговому и морскому правамъ	8	„	„	—	„	1899	„

Успѣхи учащихъ большею частью были довольно удовлетворительны, какъ доказано состоявшимися въ концѣ ученія испытаніями. Семи ученикамъ, отличавшимся особеннымъ усердіемъ и хорошими успѣхами, выданы были преміи изъ средствъ завѣщанія Леоп. Нейшеллера; преміи состояли изъ конверзаціоннаго лексикона Брокгауза и словарей Молé и Кальтшмидта.

Въ истекшемъ году состоялось 6 вечеровъ диспутовъ и 6 вечеровъ лекцій, которые однако распредѣлялись неравномѣрно по обѣимъ половинамъ года; между тѣмъ какъ въ первой половинѣ года состоялось 5 вечеровъ диспутовъ и 3 вечера лекцій, во второй половинѣ были 1 вечеръ диспутовъ и 3 вечера лекцій. Особеннаго интереса удостоились изъ лекцій, коими открывались вечера диспутовъ, слѣдующія: д-ръ О. Луцъ „о примѣненіи органической химіи“, д-ръ Геденштремъ „о сибирской желѣзной дорогѣ и ея значеніи для торговли“, доцентъ А. Шимацкій „о способахъ и успѣхахъ красильной и набивной промышленности“, Г. фонъ-Менде „о торговыхъ кризахъ“. Вечера диспутовъ посѣщались отъ 13 до 88 лицами. Вечера лекцій были слѣдующія: старшій учитель Меттигъ 8, 15 и 22 марта „о газѣ и ея сношеніяхъ съ Лифляндіей“, д-ръ Бокé „о романтической школѣ въ Германіи“ и старшій учитель Г. Дидрихсъ 13 декабря „объ Оливерѣ Кромвелѣ, протекторѣ Англій.“

Коммиссія по доставленію мѣстъ, подъ предсѣдательствомъ г-на Ө. Альбрехта дѣйствовала довольно успѣшно; замѣщалось 13 вакансій на должности прикащиковъ, противъ 25 въ 1899 г. Подано было 30 заявленій на полученіе должности, противъ 53 въ 1899 г.; изъ этихъ 17 были безъ должности, между тѣмъ какъ 13 состояли еще на службѣ.

Доставлены были должности 34 лицам (противъ 40 въ предъидущемъ году). Съ другой стороны поступило 55 заявленій о вакантныхъ должностяхъ (противъ 51 въ 1899 г.), въ томъ числѣ 30 для прикащиковъ и 25 для учениковъ; изъ нихъ замѣщалось 34 должности.

Библіотека общества въ истекшемъ году хорошо развивалась и доставляла многимъ членамъ хорошую умственную пищу и развлеченіе. Составъ библіотеки увеличился на 187 сочиненій въ 227 томахъ, такъ что общее число томовъ составляетъ 4293, въ томъ числѣ:

на нѣмецкомъ языкѣ	2242	сочиненія	въ	3156	томахъ
„ англійскомъ „	223	„ „	„ „	439	„
„ французск. „	219	„ „	„ „	239	„
„ русскомъ „	52	„ „	„ „	153	„
„ итальянскомъ					
и испанскомъ „	5	„ „	„ „	5	„
научнаго содержанія	176	„ „	„ „	301	„
всего 2917 сочиненій въ 4293 томахъ.					

Сюда принадлежать еще 312 томовъ собранныхъ и переплетенныхъ, журналовъ и 198 томовъ лексиконовъ, справочныхъ книгъ и др., расположенныхъ въ читальнѣ для употребленія на самомъ мѣстѣ.

Увеселительная коммиссія устраивала въ теченіе года 3 музыкально-драматическіе вечера, въ которыхъ участвовали артисты вмѣстѣ съ любителями.

XVI. Биржевыя дѣла.

81. Введеніе русскаго языка въ дѣлопроизводство Биржевого Комитета и Биржевого Банка.

Департаментъ Торговли и Мануфактуръ 20 Мая 1900 г. за № 20174 увѣдомилъ Биржевой Комитетъ о слѣдующемъ къ свѣдѣнію и руководству:

„Вслѣдствіе возбужденнаго Лифляндскимъ Губернаторомъ вопроса о введеніи русскаго языка въ дѣлопроизводство Рижскаго Биржевого Комитета и состоящаго при немъ Банка господинъ Министръ Финансовъ, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ дѣлъ, призналъ обязательнымъ для означенныхъ учреждений употребленіе русскаго языка въ перепискѣ съ административными и судебными мѣстами, а также частными лицами и обществами, отъ коихъ запросы поступаютъ на русскомъ языкѣ, а равно при составленіи протоколовъ и журналовъ засѣданій Биржевого Комитета. Что же касается сношеній Рижскаго Биржевого Комитета и Банка съ частными лицами и иностранными фирмами, обращающимися къ нимъ на нѣмецкомъ

языкъ, то къ употребленію въ сего рода перепискѣ нѣмецкаго языка со стороны Миинистерства Финансовъ препятствій не встрѣчается.“

Биржевой Комитетъ донесъ за симъ 31 мая за № 300, что онъ сдѣлалъ распоряженіе о составленіи протоколовъ и журналовъ засѣданій Биржевого Комитета на русскомъ языкѣ, а равно что онъ копію съ сего предложенія передалъ правленію Биржевого Банка для надлежащаго исполненія. Вся переписка Биржевого Комитета съ административными и судебными властями, съ частными лицами и обществами, отъ коихъ запросы поступають на русскомъ языкѣ, и по нынѣ уже совершалась на русскомъ языкѣ.

82. Пенсіонная касса служащихъ по Рижскимъ Биржевымъ Банку и Комитету.

Измѣненіе устава кассы.

По учрежденіи уже въ 1870 году — по постановленію общаго собранія Рижскаго Биржевого общества отъ 5 марта 1870 г. — пенсіонной кассы для служащихъ Биржевого Банка, по постановленію общаго собранія Биржевого общества отъ 12 декабря 1886 г., одновременно съ пересмотромъ устава пенсіонной кассы, включены были въ послѣднюю также служащіе Биржевого Комитета. То обстоятельство, что такимъ образомъ въ двухъ размахъ — въ 1870 и 1886 г. г. — одновременно вступило въ кассу большее число служащихъ отчасти уже пожилыхъ лѣтъ, а равно, что какъ при учрежденіи, такъ и при расширеніи кассы не производилось взноса болѣе значительнаго капитала, такъ наконецъ и то обстоятельство, что учрежденная на подобныхъ основаніяхъ пенсіонная касса служащихъ Ригго-Динабургской и Динабурго-Витебской желѣзныхъ дорогъ оказалась несостоятельною, — возбудило въ Биржевомъ Комитетѣ опасенія, что и пенсіонная касса служащихъ Биржевыхъ Банка и Комитета, при настоящихъ условіяхъ дѣятельности и при настоящемъ размѣрѣ взносовъ Биржевого Банка и членовъ кассы, не будетъ въ состояніи, вполнѣ удовлетворять всѣмъ могущимъ быть предъявляемыми къ ней требованіямъ.

Вслѣдствіе сего Биржевой Комитетъ въ маѣ 1899 г. обратился къ тайн. сов. д-ру Г. Питшу въ Берлинѣ, пользующемуся репутаціею авторитета по страховой и пенсіонной части, съ просьбою, по подробномъ разсмотрѣніи составить заключеніе о положеніи пенсіонной кассы и указать на тѣ мѣры, которыя необходимы къ обезпеченію кассы для удовлетворенія всѣхъ предъявляемыхъ къ ней требованій, не прибѣгая внезапно къ большимъ приплатамъ со стороны Биржевого Банка.

Тайн. сов. д-ръ Питшъ, съ которымъ условлено было вознагражденіе въ 1500 марокъ, прислалъ 30 января 1900 г. Биржевому Комитету весьма обширное, но ясное и убѣдительное заключеніе, которое, по напечатаніи, сообщено было членамъ Биржевого Комитета и Биржевого Банка. Въ нѣкоторыхъ засѣданіяхъ Комитета съ представителями Биржевого Банка заключеніе это разсматривалось именно съ той точки зрѣнія, во первыхъ что надо дѣлать, что - бы поставить кассу въ нормальное положеніе, достаточное для удовлетворенія всѣмъ требованіямъ, а во вторыхъ, какія измѣненія должны быть произведены въ уставѣ кассы относительно приѣма новыхъ членовъ, чтобы не подрывать снова надлежащаго равновѣсія. Но до принятія извѣстныхъ мѣръ въ этомъ направленіи Биржевой Комитетъ 2 марта 1900 за № 228 просилъ д-ра Питша о сообщеніи ему дальнѣйшаго заключенія о томъ, какія приплаты необходимы со стороны Банка или купечества, если принять въ соображеніе, что Биржевой Банкъ въ послѣдніе годы фактически производилъ не установленной уставомъ приплаты въ 6000 руб. въ годъ, по среднимъ числомъ въ 13,500 рублей, т. е. прибл. въ 13 % суммы содержанія всѣхъ служащихъ, а равно, что относительно настоящихъ членовъ кассы уставъ будетъ измѣненъ въ томъ смыслѣ, что, независимо отъ назначенія пенсіи вслѣдствіе неспособности къ труду, для полученія пенсіи по тридцатилѣтней службѣ будетъ установленъ предѣльный возрастъ не менѣе 60 лѣтъ. Относительно второй точки зрѣнія Биржевой Комитетъ спросилъ, въ чемъ слѣдовало-бы измѣнить уставъ въ отношеніи къ нововступающимъ членамъ кассы и съ какимъ расчетомъ опредѣлить приплату Биржевого Банка, если будутъ назначены для новопоступающихъ членовъ шестидесятилѣтній возрастъ для полученія пенсіи послѣ тридцатилѣтней службы, годовой взносъ отъ 3—4% жалованья, высшая норма выдаваемой пенсіи въ 2000 рублей и наконецъ вычеты со всѣхъ денежныхъ выдачъ служащимъ (какъ то наградныхъ, процентнаго вознагражденія, жалованья сверхъ пенсіонной нормы и т. п.)

Д-ръ Г. Питшъ представилъ 2 апрѣля 1900 г. свое заключеніе и по этимъ вопросамъ, которое также было напечатано.

На основаніи этихъ заключеній Биржевой Комитетъ внесъ слѣдующее предложеніе въ общее собраніе Биржевого общества отъ 2 мая 1900 г.:

1) увеличить пока на 5 лѣтъ приплату Биржевого Банка до 30 % подлежащаго пенсіи жалованья, такъ что общая приплата будетъ составлять около 31,000 рублей въ годъ;

2) назначить право на полученіе полной пенсіи лишь въ случаѣ неспособности къ труду или послѣ тридцатилѣтней службы въ томъ случаѣ, что служащій достигъ возраста не менѣе 60 лѣтъ;

3) ново поступающимъ членамъ предоставить право на получение полной пенсїи, независимо отъ неспособности къ труду, только въ случаѣ достиженія ими возраста не менѣе шестидесяти лѣтъ и исполненія тридцатилѣтней службы; взносы ново поступающихъ членовъ увеличить до 4 % подлежащаго пенсїи жалованья и высшую норму пенсїи назначить въ 2000 рублей въ годъ.

Предложеніе это единогласно одобрено было общимъ собраніемъ.

Всѣ настоящіе члены пенсїонной кассы подпискою своею заявили свое согласіе съ измѣненіями устава, насколько таковыя относятся къ ихъ правамъ.

XVII. Учебная часть.

83. Рижскій Политехническій Институтъ.

Рижскій Политехническій Институтъ, получающій съ купечества субсидію въ размѣрѣ 10,000 р. въ годъ, согласно отчету за 1899/1900 г. въ концѣ 1900 г. имѣлъ общее число 1753 студентовъ (противъ 1499 въ предыдущемъ году). По специальнымъ предметамъ студенты эти распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

архитекторовъ	133
инженеровъ	337
инженеровъ-механиковъ	407
химиковъ	382
сельскихъ хозяевъ	182
коммерсантовъ	312
	всего 1753

Выпускныя испытанія въ 1900 году выдержали всего 125 студентовъ, а именно:

	съ дипломомъ I разр.	II разр.
по архитектурному отдѣленію	1	—
„ инженерному „	5	2
„ механическому „	23	—
„ химическому „	32	—
„ сельско-хозяйственному отдѣлен.	10	1
„ коммерческому отдѣленію	39	12
	110	15
	125	

Для бібліотеки въ истекшемъ году приобрѣтено 853 новыхъ сочиненія въ 1537 томахъ, такъ что въ настоящее время бібліотека состоитъ изъ 16,075 сочиненій въ 42,421 томѣ.

Запасный и оборотный капиталъ Института	
составлялъ къ 1 сентября 1899 г.	426,183 р. 70 к.
Капиталь уменьшился въ 1899/1900 на г.	98,885 „ 09 „
За симъ капиталъ составляетъ къ 1 сентября 1900 г.	<u>327,298 р. 61 к.</u>

Стипендіи и льготыя мѣста назначились неимущимъ студентамъ изъ стипендіальныхъ фондовъ всего на сумму 4770 рублей, кромѣ того правительственныя стипендіи на сумму 2,500 руб. (за полугодіе).

84. Больдерааское народное училище.

Получающее на основаніи постановленія общаго собранія купечества отъ 6 ноября 1875 г. съ Биржевого Комитета субсидію въ размѣрѣ 500 руб. въ годъ, Больдерааское народное училище въ 1900 г. посѣщалось 66 дѣвочками, 31 мальчикомъ, всего 97 дѣтьми (противъ 134 въ предъидущемъ году).

На подианіе школьнаго дома и насыпку участка Биржевой Комитетъ отпустилъ пособіе въ 600 рублей и потребный грунтъ, добываемый землечерпательницами.

85. Ремесленное училище Рижскаго ремесленнаго общества.

Вслѣдствіе увѣдомленія о томъ, что промышленники Риги уже разрѣшили прежнее свое пособіе въ 1500 руб., Биржевой Комитетъ постановилъ, предложить ближайшему общему собранію также дальнѣйшее разрѣшеніе прежняго пособія въ 1500 руб. Правленіе же ремесленнаго общества въ отношеніи своемъ отъ 7 февраля за № 45 заявило, что оно поставлено въ крайне неловкое положеніе преступить черезъ предѣлы своего первоначальнаго ходатайства и просить объ увеличеніи прежняго пособія за 1900 г. на 1500 руб. и начиная съ 1901 г. на 2000 руб. въ годъ. Въ подтвержденіе этой просьбы правленіе объяснило, что въ послѣдніе годы поступило столько заявленій учениковъ о приѣмѣ, что оно постановило открыть параллельные классы, чтобы не отказать въ приѣмѣ слишкомъ большому числу учениковъ. Чтобы дать ученикамъ возможность посѣщать весь курсъ училища, осенью сего года долженъ быть открываемъ параллельный классъ при высшемъ, т. е. VII классѣ; этимъ же вызывается за полгодіе текущаго года лишній расходъ въ 600 рублей, а начиная съ будущаго года въ 1200 руб. въ годъ. Съ открытіемъ сего класса вся организація училища проведена до конца и тѣмъ доставлена ученикамъ возможность окончанія полнаго курса переходомъ изъ одного класса въ слѣдующій. Въ случаѣ отказа отъ учрежденія VII класса, пришлось бы уволить учениковъ, посѣщающихъ VI параллельный классъ, образованіе которыхъ

такимъ образомъ было-бы приостановлено въ существенный ущербъ дальнѣйшаго ихъ существованія. Дальнѣйшаго расширенія училища не предполагается, такъ какъ и въ отношеніи къ помѣщенію достигнуты уже крайніе предѣлы пріемоспособности училища. Общество имѣло приплатить изъ своихъ средствъ на содержаніе ремесленного училища въ 1899 г. — 1535 руб. и должно будетъ приплачивать въ 1900 г. — 2710 руб., въ 1901 г. 3301 руб., но расходы эти непосильны обществу и оно настолько подорвало-бы свое финансовое положеніе, что вообще дальнѣйшее существованіе какъ общества, такъ и ремесленного училища становилось - бы сомнительнымъ.

Биржевой Комитетъ передалъ это ходатайство на заключеніе комиссіи по мѣстной фабричной промышленности, которая высказалась въ томъ смыслѣ, что, въ виду важнаго значенія училища, служащаго по большей части въ пользу Рижской промышленности, слѣдуетъ увеличить прежнее пособіе на 1900 г. до 2700 руб., размѣръ же пособія на будущій годъ поставить въ зависимость какъ отъ дальнѣйшаго развитія ремесленного училища, такъ и отъ результатовъ текущаго года.

Предложеніе въ этомъ смыслѣ внесено было Биржевымъ Комитетомъ въ общее собраніе биржевого общества 25 февраля 1900 г., которое единогласно разрѣшило на 1900 г. пособіе въ 2700 руб.

Отношеніемъ отъ 10 ноября 1900 г. за № 24 правленіе ремесленного общества просило о разрѣшеніи на 1901 годъ пособія въ 3500 рублей. Согласно вновь затребованному заключенію комиссіи по фабричной промышленности Биржевой Комитетъ постановилъ, войти въ обсужденіе сего ходатайства лишь по полученіи отчета ремесленного общества за 1900 г., когда по даннымъ отчета возможно будетъ судить объ измѣнившемся благодаря увеличенному на 1900 г. пособію финансовомъ положеніи.

86. Частныя учебныя заведенія Германа и фонъ-Эльца.

Частное учебное заведеніе старшаго учителя Фр. Германа пользовалось съ 1892 г. пособіемъ въ видѣ гарантіи на содержаніе коммерческихъ классовъ до суммы 2000 руб. въ годъ, нынѣ Биржевой Комитетъ постановилъ, пока этого пособія болѣе не выдавать. Последняя часть пособія въ размѣръ 710 руб. выдана была въ февралѣ 1900 г. Въ октябрѣ 1900 г. г-нъ Германъ ходатайствовалъ о разрѣшеніи ему еще пособія для пятаго класса своего училища до тѣхъ поръ, пока не открытъ еще соотвѣтствующій классъ коммерческаго училища.

Равнымъ образомъ и содержатель средняго учебнаго заведенія Г. фонъ Эльцъ, получившій уже въ 1899 г. единовременное пособіе въ 2500 рублей, въ апрѣлѣ и въ октябрѣ 1900 г. ходатайствовалъ о разрѣшеніи ему пособія по 2500 рублей за 1900 и 1901 г. г., чтобы дать ему возможность продолжать содержаніе своего училища.

По приглашенію Биржевого Комитета, дать свое заключеніе по вопросу о выдачѣ нособій названнымъ училищамъ, Попечительный Совѣтъ Рижскаго Коммерческаго Училища отозвался въ томъ смыслѣ, что, хотя Биржевому Комитету отъ учрежденнаго имъ коммерческаго училища предстоятъ крупныя и постоянныя расходы и по сему надлежитъ съ крайнею предусмотрительностью приступить къ выдачѣ пособій другимъ училищамъ, не состоящимъ въ прямыхъ отношеніяхъ къ торговымъ интересамъ г. Риги, онъ тѣмъ не менѣе не можетъ не рекомендовать разрѣшеніе пособій училищамъ какъ Германа, такъ и фонъ Эльца. Когда Биржевой Комитетъ въ свое время разрѣшилъ пособія этимъ училищамъ онъ руководствовался тѣмъ соображеніемъ, дѣлать возможнымъ существованіе такихъ учебныхъ заведеній, въ которыхъ преимущественно Рижскіе купцы успѣшно могутъ помѣщать своихъ сыновей. Какъ усматривается изъ представленнаго фонъ Эльцомъ отчета, его училище довольно оживленно посѣщается сыновьями мѣстныхъ купцовъ; составъ учениковъ по ихъ происхожденію весьма удовлетворительный, духъ, господствующій въ училищѣ, очень хорошій, учителя, преподающіе при училищѣ, лучшіе въ городѣ. Если лишить училища пособія, оно должно быть закрыто, а въ такомъ случаѣ 140 учениковъ будутъ поставлены въ крайне трудное положеніе, такъ какъ городскія училища переполнены, коммерческое же училище еще не открыто. Еще въ значительно большей мѣрѣ Попечительный Совѣтъ долженъ рекомендовать училище Германа, которое, какъ реальное, состоящее торговыми классами своими въ непосредственныхъ сношеніяхъ къ торговлѣ, пользовалось уже въ продолженіи 8 лѣтъ пособіемъ, которое никогда не выплачивалось въ полномъ размѣрѣ. Обремененіе средствъ купечества чрезъ выдачу пособій обоимъ училищамъ не является особенно существеннымъ, въ виду того, что предназначенныя для коммерческаго училища средства расходуются въ постоянное время въ совершенно незначительномъ размѣрѣ и въ слѣдующіе года не будутъ затрачиваться полностью.

Въ Биржевомъ Комитетѣ дѣло это вызвало оживленныя пренія, результатомъ которыхъ было то, что большинствомъ голосовъ постановлено было, отклонить назначеніе пособія училищу фонъ Эльца, такъ какъ подобное назначеніе превосходитъ предѣлы правъ и задачъ Комитета по расходованію своихъ средствъ, а для учебнаго заведенія Германа предложить общему собранію Биржевого общества назначить пособіе на 2 года въ размѣрѣ по 2000 рублей въ годъ.

87. Семиклассное коммерческое училище Рижскаго Биржевого Комитета.

Хотя въ истекшемъ году окончены были важнѣйшія подготовительныя работы для открытія коммерческаго училища, но между тѣмъ прошло столько времени, что пришлось отложить предположенное на январь 1901 г. открытіе училища на августъ 1901 г. Отъ разныхъ желаній и надеждъ необходимо было отказаться во время этихъ подготовительныхъ работъ, возникали столь многія непредвидимыя затрудненія и препятствія, что требовалось полной увѣренности въ важности и большомъ значеніи цѣли, полного воодушевленія поставленной задачей, чтобы не сомнѣваться въ успѣшномъ развитіи предпріятія и въ соразмѣрности крупныхъ жертвъ къ достижимой цѣли. Но по преодолѣніи главнѣйшихъ затрудненій можно въ сущности признать, что достигнутое обеспечиваетъ ожидаемую полезную дѣятельность училища и открываетъ отрадные надежды на будущее. Въ отдѣльности подготовительныя работы развивались слѣдующимъ образомъ:

а. по организаціи коммерческаго училища.

Какъ изложено было въ торговомъ архивѣ изд. 1900 г. на стр. 265 и сл. въ утвержденномъ 3 августа 1899 г. г-номъ Министромъ Финансовъ уставѣ коммерческаго училища оказались столь существенныя отступленія отъ представленнаго проекта, что Биржевой Комитетъ счелъ себя вынужденнымъ обратиться съ вторичнымъ представленіемъ отъ 1 ноября 1899 г. за № 1217 къ директору Департамента Торговли и Мануфактуръ. Рѣшеніе послѣдовало въ отношеніи Департамента отъ 24 февраля 1900 г. за № 6178, коимъ сообщено было Биржевому Комитету, что Министръ Финансовъ изволилъ изъявить согласіе сдѣлать слѣдующія измѣненія въ помянутомъ уставѣ:

I. П. 15. § 25 устава и вторую часть п. 7 § 49 исключить.

II. §§ 9, 12, 20, 31, 46 съ примѣчаніемъ, 49 п. 7 съ примѣчаніемъ и 55 изложить слѣдующимъ образомъ.

§ 9. Въ училище принимаются дѣти всѣхъ сословій и вѣроисповѣданій. Въ случаѣ, если число выдержавшихъ будетъ превышать число имѣющихся свободныхъ вакансій, преимуществво отдается дѣтямъ мѣстныхъ купцовъ.

Примѣчаніе. Ученики іудейскаго исповѣданія принимаются въ училище въ количествѣ не болѣе 5% общаго числа учащихся.

§ 12. Прошенія о приѣмѣ въ училище подаются на имя директора; на обязанности послѣдняго лежитъ разсмотрѣніе сихъ прошеній, допущеніе лицъ, имѣющихъ на то право, къ вступительному

экзамену, а равно назначеніе сроковъ для подачи упомянутыхъ прошеній.

Къ прошеніямъ прилагаются свидѣтельства: метрическое о рожденіи, о званіи и медицинское о привитіи оспы, а равно и копія съ метрическаго свидѣтельства на простой бумагѣ.

Если поступающій обучался въ какомъ либо учебномъ заведеніи, то должно быть представлено свидѣтельство объ успѣхахъ и поведеніи, выданное изъ того заведенія.

§ 20. По окончаніи учебнаго года происходитъ публичный актъ, на которомъ читается отчетъ о состояніи и дѣятельности училища за учебный годъ и раздаются аттестаты окончившимъ курсъ.

На актѣ могутъ быть произносимы директоромъ, членами педагогическаго комитета и учениками рѣчи, предварительно одобренныя симъ комитетомъ.

§ 31. Въ помощь директору, если число учениковъ будетъ болѣе 200, назначается инспекторъ. На него возлагается исправленіе должности директора въ случаѣ отсутствія или болѣзни послѣднаго. На обязанности инспектора лежитъ также составленіе, съ утвержденія директора, росписанія преподаванія предметовъ по днямъ и часамъ на основаніи утвержденной таблицы недѣльныхъ уроковъ.

Примѣчаніе. При незамѣщеніи должности инспектора, обязанности директора, на случай его отсутствія или болѣзни, возлагаются на одного изъ штатныхъ преподавателей или надзирателей по избранію Попечительнаго Совѣта и съ утвержденія Министра Финансовъ.

§ 46. Ближайшій надзоръ за успѣхами и нравственностью учениковъ возлагается на надзирателей, избираемыхъ директоромъ изъ преподавателей или изъ лицъ, имѣющихъ право преподавать въ коммерческихъ училищахъ и утверждаемыхъ Департаментомъ Торговли и Мануфактуръ.

Примѣчаніе. Надзиратели обязаны преподавать какой либо предметъ, по не болѣе 15 часовъ въ недѣлю, посвящая остальное время надзору за учащимися.

§ 49. Къ обязанностямъ педагогическаго комитета относятся слѣдующія дѣла:

п. 7. Назначеніе повѣрочныхъ испытаній при переходѣ изъ класса въ классъ.

Примѣчаніе. Постановленія по предметамъ, указаннымъ въ п. п. 8, 11 и 13 представляются черезъ Попечительный Совѣтъ на утвержденіе Министра Финансовъ, а заключенія по п. п. 9 и 14 въ Департаментъ Торговли и Мануфактуръ.

§ 55. Директоръ, инспекторъ, преподаватели, надзиратели, лаборантъ, врачъ и письмоводитель получаютъ содержаніе не ниже

опредѣленнаго въ Высочайше утвержденномъ 15 Апрѣля 1896 года Положеніи о коммерческихъ учебныхъ заведеніяхъ и въ росписаніи должностей въ этихъ учебныхъ заведеніяхъ.

Примѣчаніе 1. За преподаваніе въ приготовительномъ классѣ, пѣнія и гимнастики полагается за каждый годовой урокъ не менѣе 60 рублей.

Примѣчаніе 2. Оклады содержанія служащимъ могутъ быть повышаемы, съ разрѣшенія Министерства Финансовъ, противъ размѣровъ, установленныхъ въ росписаніи должностей въ коммерческихъ учебныхъ заведеніяхъ; но назначенные на семъ основаніи дополнительные оклады не принимаются въ расчетъ при опредѣленіи размѣровъ пенсін.

Что-же касается прочихъ ходатайствъ, изложенныхъ въ упомянутомъ представленіи, то таковыя Его Высокопревосходительство не изволилъ признать возможнымъ удовлетворить.“

Слѣдовательно отклонены были ходатайства Биржевого Комитета объ освобожденіи учениковъ отъ ношенія мундира, объ отказѣ отъ командировки представителя правительства въ Попечительный Совѣтъ и о свободномъ выборѣ книгъ для ученической библіотеки.

Отъ включенія въ уставъ училища всѣхъ льготъ и преимуществъ по отбыванію воинской повинности, предоставленныхъ реальнымъ училищамъ и гимназіямъ, Биржевой Комитетъ уже съ самаго начала долженъ былъ отказаться, такъ какъ льготы эти могутъ быть присвоены коммерческимъ училищамъ лишь законодательнымъ порядкомъ. Хотя Министерствомъ Финансовъ уже внесено было въ Государственный Совѣтъ распространяющійся на всѣ вообще коммерческія учебныя заведенія законопроектъ, но тѣмъ не менѣе Биржевой Комитетъ полагалъ, до принятія сего проекта Государственнымъ Совѣтомъ воздерживаться отъ дальнѣйшаго оффиціального продолженія подготовительныхъ работъ.

Но чтобы не напрасно терять единственное удобное время Биржевой Комитетъ уже въ апрѣлѣ поручилъ избранному въ директоры коммерческаго училища дѣйств. стат. сов. Э. Фризендорфу, посѣщать за границу выдающіяся коммерческія училища для изученія и использованія для Рижскаго коммерческаго училища новѣйшихъ усовершенствованій по научной, педагогической и гигиенической частямъ. Отчетъ директора Фризендорфа объ этомъ путешествіи приобщенъ къ настоящему отчету въ видѣ особаго приложения.

Когда же частнымъ путемъ Биржевой Комитетъ узналъ о послѣдовавшемъ одобреніи Государственнымъ Совѣтомъ вышеупомянутаго законопроекта, онъ, во избѣжаніе дальнѣйшей проволочки, 3 іюня 1900 г. за № 615 сдѣлалъ Департаменту Торговли и Ману-

фактуръ представленіе объ исходатайствованіи утвержденія избранныхъ общими собраніями Биржевого общества 10 марта и 18 Апрелья 1900 г. членовъ Попечительнаго Совѣта, а именно предсѣдателя старшины Роб. Браупа, членовъ — М. фонъ Геймана, Ч. Дрисгауза, Б. Ефтановича, Фр. Лорха и Фр. И. Лауренца, замѣстителей членовъ — Юлія Мюллера и В. Реймерса. Вмѣстѣ съ тѣмъ Попечительный Совѣтъ открылъ свою дѣятельность и уже отъ своего имени 10 іюня за № 1 представилъ директора коммерческаго училища дѣйств. ст. сов. Фризецдорфа на утвержденіе.

Между тѣмъ какъ всѣ члены и ихъ замѣстители утверждены были Министромъ Финансовъ (старшина Роб. Браупъ въ должности предсѣдателя Высочайшимъ приказомъ отъ 27. августа 1900 г. за № 66) Отдѣлъ Учебный учрежденій Министерства Финансовъ по части торговли и промышленности въ отношеніи отъ 15 іюля за № 25136 отклонилъ представленіе Ч. Дрисгауза, какъ иностраннаго подданнаго. Отклоненіе это побудило Биржевой Комитетъ къ вторичному представленію отъ 27 іюля за № 796 на имя тайн. сов. В. И. Ковалевскаго Представленіе это слѣдующаго содержанія :

„Предложеніемъ отъ 15 іюля с. г. за № 25136 Учебный Отдѣлъ при Министерствѣ Финансовъ объявилъ Рижскому Биржевому Комитету о томъ, что представленный Биржевымъ Комитетомъ 2 іюня с. г. за № 615 на должность члена Попечительнаго Совѣта Рижскаго Коммерческаго Училища Карлъ Дрисгаузъ не можетъ быть утвержденъ въ этой должности, такъ какъ онъ состоитъ въ иностранномъ подданствѣ.

Пользуясь однако объявленнымъ Вашимъ Предвосходительствомъ секретарю сего Комитета любезнымъ разрѣшеніемъ, представить вторичное ходатайство Комитета объ утвержденіи г-на Дрисгауза, Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ почтительнѣйше подвергнуть слѣдующія соображенія свои благосклонному усмотрѣнію Вашего Превосходительства.

Такъ какъ ни въ законѣ не имѣется никакихъ указаній ни въ многократныхъ словесныхъ сношеніяхъ объ учрежденіи Рижскаго Коммерческаго училища не указывалось на то, что иностранные подданные не могутъ быть членами Попечительнаго Совѣта, такъ какъ, напротивъ даже, слова ст. 13 Положенія о коммерческихъ учебныхъ заведеніяхъ 15 апрѣля 1896 г. „тѣмъ изъ сихъ лицъ, которыя не имѣютъ права на вступленіе въ государственную службу и. т. д.“ допускаютъ до извѣстной степени вывести заключеніе о допустимости иностранныхъ подданныхъ къ этой должности, — то Биржевой Комитетъ занесъ въ списокъ кандидатовъ также г-на Дрисгауза, который за симъ общимъ собраніемъ Рижскаго биржевого общества отъ 10 марта 1900 г. единогласно и былъ избранъ въ члены Попе-

чительнаго Совѣта и тѣмъ удостоивался особаго довѣрія Рижскаго купечества.

Биржевой Комитетъ счелъ себя тѣмъ болѣе въ правѣ, не обратитъ вниманія на подданство г-на Дрисгауза, что Попечительному Совѣту коммерческаго училища принадлежатъ почти только функціи хозяйственнаго характера, мѣжду тѣмъ какъ къ составу Биржевого Комитета, которому присвоены также извѣстныя функціи государственнаго характера, по § 15 устава, долженъ принадлежать по крайней мѣрѣ одинъ изъ торгующихъ иностранцевъ.

Кромѣ того Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ указать на то, что Рижское купечество имѣетъ замѣщать по общественной службѣ столь большое число должностей, требующихъ съ одной стороны чрезвычайныхъ жертвъ времени и труда, съ другой-же стороны выдающихся качествъ ума и характера и пониманія задачъ и существа общественной службы, что подборъ способныхъ и пользующихся надлежащимъ довѣріемъ лицъ изъ года въ годъ дѣлается все труднѣе и можетъ быть произведенъ лишь съ большимъ трудомъ. Вслучаѣ исключенія отъ общественной службы по дѣламъ мѣстныхъ торговли и промышленности всѣхъ иностранныхъ подданныхъ, то Биржевой Комитетъ или мѣстное купечество поставлены были въ безусловную необходимость, весьма значительно сокращать прежнюю свою дѣятельность, которая часто правительствомъ удостоивалась лестныхъ отзывовъ. Но по сіе время Рижскимъ купечествомъ всегда руководило стремленіе, по возможности больше привлекать русскихъ подданныхъ къ общественной службѣ по выборамъ.

Что касается собственно личности г-на Карла Дрисгауза, уже болѣе 24 лѣтъ имѣющаго постоянное мѣстопребываніе въ Ригѣ и постоянно производящаго здѣсь торговлю, то Биржевой Комитетъ долгомъ своимъ считаетъ, объяснить, что г-нъ Дрисгаузъ принадлежитъ безспорно къ самымъ выдающимся во всѣхъ отношеніяхъ, уважаемымъ и полезнымъ членамъ мѣстнаго купечества и что Биржевой Комитетъ считаетъ именно его сотрудничество въ дѣлахъ коммерческаго училища особенно желательнымъ и даже почти незаменимымъ.

На основаніи всего вышеизложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ почтительнѣйше просить Ваше Превосходительство, не отказать и въ настоящемъ случаѣ въ столь часто уже испытанномъ особенномъ благоволеніи и исходатайствовать утвержденіе г-на Карла Дрисгауза въ должности члена Попечительнаго Совѣта Рижскаго коммерческаго училища.

За симъ, согласно предложенію Отдѣла Учебнаго отъ 24 августа за № 1063, послѣдовало утвержденіе Ч. Дрисгауза, въ пользу котораго высказался также и д. Лифляндскаго Губернатора. Вскорѣ затѣмъ, согласно предложенію Отдѣла Учебнаго отъ 2 сентября за № 40 и

дѣйств. ст. сов. Фризендорфъ утвержденъ былъ въ должности директора временно Управляющимъ Министерствомъ Финансовъ, по преодолѣннн и въ этомъ дѣлѣ нѣкоторыхъ затрудненнй.

Между тѣмъ вышепомянутый законопроектъ о дополненнн Положеннн о коммерческихъ учебныхъ заведенннхъ отъ 15 апрѣля 1896 г. былъ одобренъ Государственнымъ Совѣтомъ и Высочайше утвержденъ 10 ннн 1900 г. По ст. 52 сего закона окончнвшнмъ въ коммерческихъ училищахъ курсъ шестаго класса (не считая прнготовительнаго) предоставляются по отбыванню вошской повинности права окончнвшихъ курсъ въ заведенннхъ перваго разряда, окончнвшнмъ курсъ третьаго класса (не считая прнготовительнаго) — права окончнвшихъ курсъ въ заведенннхъ втораго разряда, а не окончнвшихъ курсъ третьаго класса — права окончнвшихъ курсъ въ заведенннхъ третьаго разряда. Такимъ образомъ этотъ вопросъ первостепенной важности для успѣшнаго развитнн коммерческаго училища разрѣшенъ былъ вполне удовлетворительно.

По прнбытнн директора Фризендорфа въ Рнгу въ концѣ августа 1900 г. и по вступленнн его въ исправленне своихъ обязанностей энергично приступлено было къ прямымъ подготовительнымъ работамъ, которыя прежде всего должны были состоять въ отысканнн подходящаго помѣщеннн для училища. Объ этомъ въ подробности доложено будетъ ннже.

За снмъ надлежало установить окончательную редакцнн устава училища, которая оказалась необходимою вслѣдствне разрѣшенныхъ Мннстромъ Финансовъ 24 февраля 1900 г. измѣненнй, а равно нѣкоторыхъ постановленнй Высочайше утвержденнаго 10 ннн 1900 г. мнннн Государственнаго Совѣта. Проектъ окончательной редакцнн 8 ноября 1900 г. за № 9 былъ представленъ въ Отдѣлъ Учебный, который вытребовалъ секретаря Комитета къ объясненнямъ по нѣкоторымъ вопросамъ. За снмъ уставъ окончательно былъ утвержденъ Мннстромъ Финансовъ 29 декабря 1900 г. съ нѣкоторыми измѣненнямн, которыя, помимо чисто формальнаго измѣненнн нѣкоторыхъ названнй, заключались въ выборѣ предсѣдателя Попечительнаго Совѣта послѣдннмъ, а не Биржевымъ Комитетомъ, въ выборѣ членовъ Совѣта, въ выборѣ инспектора черезъ директора, а не черезъ Попечительный Совѣтъ, въ опредѣленнн 6, вмѣсто 12, обязательныхъ уроковъ для преподавателей специальныхъ предметовъ, въ предоставленнн окончнвшнмъ курсъ VI класса права на первый классный чинъ и т. п. Уставъ напечатанъ на нѣмецкомъ и русскомъ языкахъ.

Составленная директоромъ Фризендорфомъ учебная временная программа, по разсмотрѣннн и одобреннн Попечительнымъ Совѣтомъ, представлена была Отдѣлу Учебному въ январѣ 1901 г. По утвержденнн его приступлено будетъ къ выбору учителей, а затѣмъ въ августѣ 1901 г. послѣдуетъ открытне коммерческаго училища съ одннмъ прнготовительнымъ и тремя нормальными классами.

б. Пріисканіе помѣщенія для училища.

Въ отчетѣ за 1899 г. (см. торговый архивъ изд. 1900 г. стр. 273 и сл.) доложено было о сношеніяхъ Биржевого Комитета съ Министерствомъ Финансовъ и Городскою Управою для достиженія разрѣшенія, соорудить зданіе коммерческаго училища на эспланадной площади. Министерство Финансовъ горячо заступилось за отдачу этой площади въ Министерствахъ Внутреннихъ Дѣлъ и Военномъ. Бывшій Лифляндскій Губернаторъ, относившійся сперва весьма отклончиво къ этому вопросу, впослѣдствіи, по полученіи отъ Городской Управы болѣе подробныхъ плановъ застройки эспланады и замѣны ея, какъ мѣста для военныхъ учений, совершенно измѣнилъ свое мнѣніе и также поддержалъ ходатайство Биржевого Комитета. Преосвященный Епископъ Рижскій и Митавскій высказался также въ пользу застройки эспланады и выдалъ Биржевому Комитету, по его просьбѣ, удостовѣреніе о своемъ согласіи. Министерство Военное затребовало заключенія по сему вопросу отъ командующаго войсками Виленскаго военного округа, который съ своей стороны назначилъ особую комиссію въ Ригѣ, состоящую, подъ предсѣдательствомъ командира 20-го армейскаго корпуса изъ разныхъ высшихъ военныхъ чиновъ и представителей Губернскаго Правленія и Рижской Городской Управы. Комиссія категорически высказалась противъ отдачи эспланады, при чемъ городской голова остался при особомъ мнѣніи. Тутъ денутація Биржевого Комитета, состоящая изъ предсѣдателя его вице-консула Фенгера и вице-предсѣдателя М. фонъ Геймана отправилась въ С.-Петербургъ и подала Министру Внутреннихъ Дѣлъ 22 марта за № 339 прошеніе слѣдующаго содержанія:

„Узнавъ, что возбужденный прошеніями Рижскаго Городскаго Управленія и сего Комитета вопросъ частной застройки городского эспланада нынѣ разсматривается Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ, Рижскій Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ обратиться къ Вашему Высокопревосходительству съ почтительнѣйшею просьбою, не отказать удостоить ходатайство Комитета о разрѣшеніи сооруженія на эспланадѣ зданія коммерческаго училища благосклоннаго содѣйствія.

Слѣдуя данному г-помъ Министромъ Финансовъ поощренію Рижское биржевое общество постановило, съ большими жертвами денежныхъ средствъ и трудовъ учредить семиклассное коммерческое училище и построить для таковаго особое зданіе. Уставъ названнаго училища утвержденъ г-помъ Министромъ Финансовъ 3 августа 1899 г. Пріисканіе же надлежащаго грунта подъ коммерческое училище встрѣчаетъ почти непреодолимые затрудненія. Вполнѣ сочувствующее съ предпріятіемъ Биржевого Комитета Городское Управленіе не владѣетъ болѣе свободными земельными участками, а частныхъ грунтовъ въ удобномъ

мѣстѣ или вовсе не имѣется или же за таковыя требуется чрезмѣрныхъ цѣнъ.

Съ другой стороны городской эспланадѣ является во всѣхъ отношеніяхъ вполне удовлетворяющимъ всѣмъ требованіямъ. Застройка совершенно невозможнаго въ настоящемъ своемъ видѣ эспланада съ двумя или тремя общественными зданіями и устройство парка въ серединѣ эспланада и на обращенной къ Православному Храму части его — какъ это предположено Городскимъ Управленіемъ площади — отъ 8—9,000 квадр. сажень служили бы также Православному Собору достойною и хорошею окрестностью.

О вредномъ вліяніи частичной застройки эспланада на уменьшеніе публичныхъ свободныхъ площадей, по мнѣнію Биржевого Комитета, не можетъ быть рѣчи. Ему неизвѣстно другого города, который соразмѣрно своей величинѣ, такимъ образомъ изобилуетъ парковыми и садовыми заведеніями, какъ именно Рига, въ чемъ Ваше Высокопревосходительство, вѣроятно, изволили убѣдиться по случаю пребыванія Вашего въ Ригѣ. Тогда какъ на западной сторонѣ города протекаетъ широкая Двина съ широкими незастроенными набережными, подвергающимися вліянію всѣхъ свѣжихъ вѣтровъ, къ югу, востоку и сѣверу городъ окруженъ непрерывнымъ вѣнкомъ садовыхъ заведеній, какъ то: сады по обѣимъ сторонамъ городского канала, Верманскій паркъ, стрѣлковый садъ, царскій садъ и сады на бульварѣ Пушкина. Та потеря наконецъ, которую понесетъ военное вѣдомство, нынѣ производящее на эспланадѣ въ нѣкоторые дни недѣли ученія отдѣльныхъ войсковыхъ комапдъ, легко можетъ быть возмѣщена удобнымъ и выгоднымъ для военнаго вѣдомства образомъ, такъ какъ Городское Управленіе готово отвести военному вѣдомству и устроить вблизи подлежащихъ казармъ другую соотвѣтствующую площадь.

На основаніи всего вышеизложеннаго Рижскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь почтительнѣйше просить Ваше Высокопревосходительство, какъ по благосклонному снисхожденію къ интересамъ общепользнаго предпріятія Биржевого Комитета, такъ и въ видахъ общей пользы въ смыслѣ улучшенія города въ гигиеническомъ и эстетическомъ отношеніяхъ, не отказать почтить Вашимъ содѣйствіемъ и способствованіемъ передъ надлежащими властями старанія Биржевого Комитета о разрѣшеніи ему сооруженія коммерческаго училища на городскомъ эспланадѣ.

Почти сходное съ этимъ ходатайство, въ которомъ однако Комитетъ коснулся также заключенія коммисіи и особаго мнѣнія городского головы, представлено было также Министру Военному.

Въ нижеслѣдующемъ передается вышеупомянутое особое мнѣніе городского головы, хотя оно не состоитъ въ непосредственной связи съ дѣятельностью Биржевого Комитета, но въ немъ весьма подробно и наглядно изложено положеніе дѣла :

„Съ заключеніемъ комиссіи, назначенной распоряженіемъ командира 20-го армейскаго корпуса для обсужденія вопроса о застройкѣ общественными зданіями части эспланадной площади въ г. Ригѣ, я, нижеподписавшійся, не могу согласиться въ видѣ того, что изложенныя въ 6 пунктахъ соображенія, въ силу коихъ комиссія высказалась въ пользу сохраненія означенной площади въ нынѣшнемъ ея видѣ, по моему мнѣнію, основаны на ошибочныхъ предположеніяхъ. Въ подтвержденіе этого моего заявленія считаю своимъ долгомъ объяснить къ отдѣльнымъ пунктамъ слѣдующее :

Къ пункту 1-му соображеній: Высказанныя комиссіею въ этомъ пунктѣ опасенія по моему мнѣнію неосновательны, такъ какъ, сверхъ предназначенныхъ къ застройкѣ въ будущемъ площадей стараго параднаго и коннаго рынка, войска могутъ пользоваться для своихъ занятій еще другими городскими площадями, какъ-то: площадью у красныхъ амбаровъ и т. п. артиллерійскою площадью на Коенгольмѣ, — на эспланадной площади предполагается оставить свободнымъ отъ построекъ и насажденій участокъ достаточной величины для производства небольшихъ смотровъ и парадовъ а также баталіонныхъ ученій и городское управленіе, кромѣ того, обязывается въ удобномъ и недалекомъ отъ артиллерійскихъ казармъ мѣстѣ отвести и устроить на свой счетъ для артиллерійскихъ ученій и другихъ надобностей Рижскаго гарнизона земельный участокъ значительно превышающій по своимъ размѣрамъ эспланадную площадь, заключающую въ себѣ лишь 16.262 кв. саж.

Къ пункту 2-му: И для успѣшности пріема лошадей, поставляемыхъ населеніемъ въ случаѣ мобилизаціи арміи, сохраненіе эспланадной площади въ нынѣшнемъ ея видѣ не имѣетъ никакого значенія даже по застройкѣ старой народной площади и коннаго рынка, такъ какъ для дѣйствій пріемныхъ комиссій могутъ быть указаны другія мѣста, напримѣръ участокъ соотвѣтствующей величины на городскомъ выгонѣ по Рыцарской улицѣ.

Къ пункту 3-му: относительно расположенія и размѣровъ земельного участка предлагаемаго городскимъ управленіемъ къ отводу вмѣсто части эспланадной площади, а равно расположенія этого участка отъ казарменныхъ помѣщеній, указываю на объясненія мои къ п. 5-му.

Къ пункту 4-му: Какъ мною уже указано въ объясненіи къ п. 1-му, городскимъ управленіемъ предлагается отвести вмѣсто эспланадной площади новую большихъ размѣровъ площадь для сборовъ и ученій болѣе крупныхъ войсковыхъ частей и артиллеріи и оставить на эспланадной площади для ученій, сборовъ и парадовъ менѣе значительныхъ отрядовъ свободный участокъ въ нѣсколько тысячъ кв. саженой, расположеніе котораго примѣрно показано на приложенномъ къ сему планѣ эспланадной площади и который на этомъ планѣ обнимаетъ около 3000 кв. саженой, но

въ случаѣ надобности, можетъ быть значительно увеличенъ и получить любой видъ, напримѣръ видъ прямоугольнаго четырехугольника.

Къ пункту 5-му : Земельный участокъ, предлагаемый Городскимъ Управленіемъ для нуждъ войскъ въ случаѣ изыятія изъ ихъ пользованія частнаэспланадной площади, обозначенный на приложенномъ къ сему плану желтою краскою, имѣетъ въ длину*) 210 саж., а въ ширину 106 саж., заключаетъ въ себѣ 22,260 кв. саж. и расположенъ по Петербургскому шоссе въ разстояніи не болѣе 1 версты и 420 саж. отъ отъ Александровскихъ воротъ.

Разстояніе отъ Артиллерійскихъ казармъ до этого участка составляетъ	2 в. 400 саж.
Разстояніе отъ артиллерійскихъ казармъ до эспланадной площади составляетъ также	2 „ 400 „
Разстояніе отъ казармъ Вяземскаго полка до новаго участка составляетъ	3 „ — „
Разстояніе отъ казармъ Вяземскаго полка до эспланадной площади	2 „ 350 „
Разстояніе отъ казармъ Изборскаго полка до новаго участка составляетъ	5 „ 140 „
Разстояніе отъ казармъ Изборскаго полка до эспланады	3 „ 300 „

Предлагаемый новый участокъ находится въ сухой и песчаной мѣстности и будетъ предоставленъ войскамъ городскимъ управленіемъ въ вполнѣ очищенномъ отъ деревьевъ и корней и хорошо планированномъ видѣ, такъ что на немъ не будетъ больше ни деревьевъ, ни почвенныхъ возвышеній или низменныхъ мѣстъ, нынѣ замѣченныхъ депутатами комиссіи, и участокъ будетъ вполнѣ пригоденъ для всякаго рода войсковыхъ учений. Разумѣется, что войска не могутъ быть лишены пользованія всею эспланадною площадью до приведенія новаго участка въ надлежащій видъ.

Что же касается указаній комиссіи на затрудненія, могущія произойти вслѣдствіе значительнаго удаленія предлагаемой новой площади, отъ центра города и войсковыхъ казармъ, то позволяю себѣ замѣтить, что разстояніе отъ артиллерійскихъ казармъ до новой площади не дальше разстоянія между этими казармами и эспланадною площадью (2 версты 400 саж.); что разстояніе новой площади отъ казармъ Вяземскаго полка превышаетъ разстояніе между этими казармами и эспланадною площадью только на 150 саж., что предлагаемый участокъ расположенъ не далеко отъ желѣзнодорожной станціи (Александровскія ворота), что къ нему имѣется вполнѣ удобное сообщеніе по Петербургскому шоссе и что городское населеніе по лѣвой сторонѣ шоссе простирается далеко за означеннымъ участкомъ до озера Штинтъ, такъ что участокъ этотъ вовсе не находится въ

*) Всѣ заключающіяся въ этомъ пунктѣ цифровыя свѣдѣнія сообщены присяжнымъ городскимъ землеброямъ.

какой то глуши и въ недалекомъ будущемъ будетъ находиться внутри городского населенія. Къ тому съ дальнѣйшимъ развитіемъ города и находящіяся пока еще въ центральной части города казарменные помѣщенія непременно будутъ перенесены на окраины города, гдѣ имѣется больше простора, чѣмъ постоянно и уменьшится значеніе эспланадной площади для войска.

Къ п. 6. Обращаясь за симъ къ заявленію представителя гражданскаго вѣдомства, я долженъ замѣтить, что тутъ произошло какое то крупное недоразумѣніе, ибо городскимъ управленіемъ вовсе не предполагается сплошная застройка эспланадной площади, но оно намѣрено превратить площадь въ общественный паркъ, съ устройствомъ въ немъ двухъ пли трехъ общественныхъ зданій. Что при такомъ видоизмѣненіи означенной площади, представляющей собою въ настоящее время песчаную изброженную колесами пустыню, отъ которой въ сухое время поднимаются облака пыли, гигиеническія условія города могутъ только улучшиться и что эспланадная площадь въ такомъ случаѣ будетъ мѣстомъ болѣе достойнымъ для сооруженія памятниковъ Государей, въ томъ, по моему мнѣнію, не можетъ быть сомнѣнія.

Изъ вышенриведеннаго усматривается, что главное препятствіе, встрѣчаемое коммпсією къ уступкѣ городу Ригѣ эспланадной площади для устройства нѣсколькихъ общественныхъ зданій, т. е. неимѣніе другой площади для конныхъ ученій батарей 29 артиллерійской бригады, устраняется предложеніемъ Городскаго Управленія устроить на свой счетъ и предоставить въ пользованіе войскъ вполнѣ пригодный для артиллерійскихъ конныхъ ученій земельный участокъ, расположенный не дальше отъ артиллерійскихъ казармъ, чѣмъ эспланадная площадь и что по этому не имѣетъ основанія для сохраненія въ лучшей бульварной части города и у самаго православнаго собора песчаной пустынной площади для артиллерійскихъ ученій. На основаніи сихъ соображеній полагаю, что перенесеніе ученій артиллеріи и вообще ученій и сборовъ крупныхъ войсковыхъ частей отъ эспланадной площади на предлагаемый Городскимъ Управленіемъ участокъ по Петербургскому шоссе не только возможно и желательно въ видахъ осуществленія проекта устройства на эспланадной площади нѣсколькихъ общественныхъ зданій, но что эта мѣра въ виду расположенія этой площади въ лучшей бульварной части города и нахожденія на ней благолѣпнаго православнаго собора, представляется необходимою для улучшенія гигиеническихъ условій города и приведенія означенной площади въ соотвѣтствующій ея окрестностямъ приличный видъ.“

Когда Биржевой Комитетъ узналъ, что по этому вопросу затребовано также заключеніе Главнаго Инженернаго Управленія, составленіе котораго поручено начальнику инженеровъ Впленаго

Военнаго Округа, генералу Неплюеву, къ сему послѣднему въ іюлѣ 1900 г. былъ откомандированъ секретарь Биржевого Комитета, М. фонъ Рейбницъ, который въ двухъ совѣщаніяхъ далъ надлежащія объясненія и представилъ соотвѣтствующіе планы. Не смотря на сдѣланныя обѣщанія благосклоннаго отношенія къ сему вопросу заключеніе генерала Неплюева, какъ оказалось въ послѣдствіи, рѣзко высказалось противъ отдачи эспланады. Тѣмъ, кажется, послѣдняя надежда на полученіе разрѣшенія застройки эспланады исчезла и пришлось подыскать другую площадь подъ сооруженіе коммерческаго училища.

Въ виду сего Биржевой Комитетъ 10 октября за № 1029 обратился въ Городскую Управу со слѣдующимъ отношеніемъ :

„По утвержденіи нынѣ какъ устава Рижскаго коммерческаго училища въ окончательной формѣ, такъ и Попечительнаго Совѣта и директора училища исполнены всѣ предварительныя условія открытія училища. Въ виду сего Рижскій Биржевой Комитетъ нынѣ-же предполагаетъ приступить къ постройкѣ училищнаго дома, въ принципѣ уже разрѣшенной Рижскимъ купечествомъ. Первою задачею является при этомъ пріобрѣтеніе надлежащаго земельного участка достаточной величины въ возможно центральной мѣстности. По настоящему положенію дѣла Биржевой Комитетъ полагаетъ, что надлежитъ уже оставить надежду на достиженіе разрѣшенія на застройку эспланады. Предложенныя Городскою Управою въ отношеніи отъ 22 іюня 1898 г. за № 2647 поземельные участки на царскосадовой улицѣ и на городскомъ выгонѣ, по мнѣнію Биржевого Комитета, не удобны вслѣдствіе далекаго разстоянія ихъ отъ частей города, обитаемыхъ тѣми классами населенія, для которыхъ на первомъ ряду предназначено Рижское коммерческое училище. Частныхъ участковъ или вовсе нельзя достать въ достаточной величинѣ или только за чрезмѣрно высокую плату, которую Биржевой Комитетъ тѣмъ менѣе въ состояніи платить, что онъ уже долженъ тратить весьма крупный капиталъ на самое учрежденіе и содержаніе большаго училища т. е. на предпріятіе касающееся болѣе городскихъ, чѣмъ общеторговыхъ интересовъ. Кромѣ того Биржевой Комитетъ считаетъ себя въ полномъ правѣ, разчитывать при предпріятіи своемъ на существенное содѣйствіе Городскаго Управленія.

Единственный группъ, состоящій еще въ распоряженіи Городскаго Управленія и являющійся удобнымъ подъ коммерческое училище это-такъ называемая парадная площадь между Николаевской и Яковлевской улицами, которую какъ по объему, такъ и по мѣстоположенію своему нельзя не признать какъ будто предназначенною для будущаго зданія коммерческаго училища.

Въ виду сего Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣе просить Городскую Управу, не отказать въ отводѣ ему этой площади

приблизительно въ 1440 квадрат. саженъ подъ условіями, установленными въ отношеніи отъ 13 Августа 1899 г. за № 3423 для площади на эспланадѣ, и въ исходатайствованіи въ скорѣйшее по возможности время надлежащаго разрѣшенія Городской Думы.

Въ подтвержденіе своей просьбы Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ привести слѣдующія соображенія :

1) существующія въ городѣ среднія учебныя заведенія достигли крайнихъ предѣловъ своей приѣмоспособности и не допускаютъ дальнѣйшаго расширенія. Такъ, по дошедшимъ до Биржевого Комитета свѣдѣніямъ, въ текущемъ учебномъ году Городскому реальному училищу пришлось отказать въ приѣмъ приблизительно 300 мальчикамъ, т. е. такому числу, которое почти наполняло бы только что оконченное дополнительное зданіе училища. Переполнено также, какъ слышно, реальное училище Петра Великаго. Изъ существующихъ частныхъ учебныхъ заведеній въ настоящее время ни одно не пользуется какими бы то не было правами или льготами по отбыванію воинской повинности, по иоступленію въ государственную службу и по переходу въ высшія учебныя заведенія. Обезпеченіе же городского населенія достаточнымъ числомъ учебныхъ заведеній безсомнѣнно составляетъ одну изъ важнѣйшихъ задачъ городского управленія и въ настоящее время Рижское Городское Управленіе едва-ли могло-бы уклониться отъ учрежденія средняго учебнаго заведенія, если бы не учредилось коммерческое училище Рижскаго купечества. А такъ какъ Биржевой Комитетъ, состоящій лишь представителемъ общихъ интересовъ торговли, промышленности и судоходства, въ данномъ случаѣ съ большими жертвами и денегъ и трудовъ принимаетъ на себя городскую обязанность, то онъ считаетъ себя въ нравѣ ожидать и отъ Городского Управленія существеннаго содѣйствія, сопряженнаго также съ извѣстными жертвами.

2) Въ сознаніи вышепомянутой обязанности своей Городское Управленіе понынѣ всегда оказывало всѣмъ училищнымъ предпріятіямъ то содѣйствіе, котораго Биржевой Комитетъ нынѣ домогается для своего предпріятія. Такимъ образомъ Городское Управленіе безвозмездно отвело поземельные участки, расположенные въ самомъ центрѣ или вблизи центра города, какъ для стараго, такъ и для дополнительнаго зданія политехническаго училища, для гимназіи Императора Николая, для реального училища Петра Великаго, для двѣвчяго ремесленнаго училища, да даже для латышскаго музея и русскаго театра. Биржевой Комитетъ однако полагаетъ, что его предпріятіе гораздо ближе Городскому Управленію, чѣмъ выше названныя предпріятія, такъ какъ коммерческое училище по уставу и плану своему предназначено на первомъ ряду для нуждъ тѣхъ классовъ городскихъ обывателей, которые болѣе другихъ принимаютъ

участіе какъ въ сборахъ и пошлинахъ въ пользу города, такъ равно и въ трудахъ Городского Управленія. Далѣе Биржевой Комитетъ не лишнимъ считаетъ указать на то, что городское управленіе и купечество во всякомъ отношеніи болѣе чѣмъ всѣ остальные мѣстныя учрежденія обязаны къ взаимному содѣйствію и что посему купечество въ правѣ рассчитывать по крайней мѣрѣ на таковое же содѣйствіе, каковымъ пользовались предпріятія, значительно болѣе чужія Городскому Управленію.

3) Въ случаѣ предоставленія парадной площади Биржевому Комитету подъ коммерческое училище, послѣднее заняло бы приблизительно только половину площади монументальнымъ зданіемъ, служащимъ украшеніемъ всей окрестности, между тѣмъ какъ на другой половинѣ были бы устроены площадь для гимнастическихъ упражненій и садъ, вслѣдствіе чего здѣсь сохранился бы полезный и важный резервуаръ свободнаго воздуха. Если же парадная площадь будетъ разбита и распродана, что ранѣе или позже по всей вѣроятности послѣдуетъ, вся окрестность и городъ вообще лишатся бы важной въ санитарномъ отношеніи площади.“

Городская Управа отвѣтила на это 25 ноября 1900 г. за № 4728 :

„Тщательно разсмотрѣвъ вопросъ о пріисканіи удобнаго участка земли подъ постройку проектируемаго Биржевымъ Комитетомъ къ открытію коммерческаго училища, Городская Управа пришла къ тому мнѣнію, что она не можетъ заступаться за отводъ для этой цѣли такъ наз. парадной площади, уже въ виду того, что эта площадь почти единственный незастроенный (въ гор. части) участокъ земли и что въ настоящее время еще нельзя предвидѣть, не понадобится ли эта площадь для нуждъ самаго города; но признавая, въ то-же время, значеніе и пользу, которую коммерческое училище Биржевого Комитета будетъ имѣть для города, Городская Управа, желая по возможности пойти въ этомъ дѣлѣ на встрѣчу Биржевому Комитету, постановила, не предрѣшая надлежащаго опредѣленія Думы по сему предмету, предложить Комитету подъ постройку проектируемаго учебнаго заведенія занять безвозмездно одинъ изъ нижеслѣдующихъ участковъ, на условіяхъ, еще ближе опредѣляемыхъ.

Въ первой очереди Управа постановила заступаться за отводъ участка по Царскосадовой улицѣ площадью въ 1307 □саж., на который указано уже въ отношеніи Городской Управы отъ 22 іюня 1899 г. за № 2647; въ случаѣ-же если этотъ участокъ будетъ признанъ по какимъ либо обстоятельствамъ неудобнымъ, Городская Управа согласилась бы заступаться за отводъ участка земли, расположеннаго по бульвару Пушкина и Петропавловской улицѣ, площадью 692 □саж., а въ случаѣ присоединенія къ нему угла, образуемаго названными улицами, — приблизительно 900 □саж.;

наконецъ, въ томъ случаѣ, если также и этотъ участокъ будетъ признанъ несоотвѣтствующимъ, Управа согласилась бы предложить Думѣ отвести подъ коммерческое училище Биржевого Комитета участокъ площадью 630 []саж. тоже по бульвару Пушкина, за зданіемъ 2-го городского театра, каковой участокъ могъ-бы быть расширенъ къ сѣверу-западу.“

По тщательномъ обсужденіи этихъ предложеній Попечительнымъ Совѣтомъ Биржевой Комитетъ рѣшился въ пользу площади за II городскимъ театромъ и сообщилъ объ этомъ Городской Управѣ въ слѣдующемъ отношеніи отъ 23 Января 1901 г. за № 55:

„Возвращая при семъ сообщенный ему при отношеніи отъ 25 ноября с. г. за № 4728 ситуационный планъ свободныхъ еще поземельныхъ участковъ на бульварѣ Пушкина, Рижскій Биржевой Комитетъ прежде всего считаетъ своимъ долгомъ, выразить свое особое удовольствіе и свою признательность за предупредительность Рижской Городской Управы, высказавшей нынѣ свое согласіе на безвозмездный отводъ площади подъ коммерческое училище.

Что касается до отдѣльныхъ площадей, предложенныхъ Городскою Управою, то Биржевой Комитетъ не признаетъ удобными площади, расположенныя на Царско-садовой улицѣ и между бульваромъ Пушкина и Петропавловскою улицею. Первая слишкомъ отдалена отъ частей города, въ которыхъ большею частью проживаютъ тѣ слои городского населенія, которыя на первомъ ряду имѣются въ виду для коммерческаго училища; затѣмъ, при непосредственной близости желѣзнодорожныхъ путей, ведущихъ къ Андреевскому полуострову и таможенному району, находящееся на этой площади училище слишкомъ подвергалось бы шуму отъ проходящихъ здѣсь и маневрирующихъ поѣздовъ. Вторая площадь по трехугольной формѣ своей съ длинною оконечностью является мало удобною для надлежащаго использованія; кромѣ того шумъ и дымъ отъ расположенной въ непосредственномъ сосѣдствѣ электрической центральной станціи бесомынно вредно будутъ вліять на дѣятельность училища.

Вполнѣ удобнымъ-же по мѣстоположенію и качеству представляется третій, предложенный Городскою Управою поземельный участокъ на бульварѣ Пушкина за зданіемъ 2-го городского театра. Къ сожалѣнію однако площадь эта въ настоящемъ размѣрѣ своемъ въ 630 квадр. саж. слишкомъ мала. Примѣрно Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ указать на городскую гимназію, которая занимаетъ прбл. 540 квадр. саж. подъ самое зданіе а всего вмѣстѣ съ дворами и садами около 1300 квадр. саж. и давно уже признана слишкомъ стѣсненною. Недостатокъ этотъ однако возможно было-бы устранить если-бы Городская Управа согласилась уступить подъ коммерческое училище также предполагаемый передъ дополнительнымъ зданіемъ политехническаго института скверъ съ тѣмъ, чтобы площадь въ

630 квадрат. саж. вся была застроена, а скверъ этотъ, обведенный желѣзнымъ рѣшетчатымъ заборомъ и имъ соединенный съ училищнымъ зданіемъ, служилъ бы мѣстомъ для гимнастики и рекреаціи учениковъ. Подъѣздную къ дополнительному зданію политехникума улицу въ такомъ случаѣ слѣдуетъ перенести на сѣверозападную сторону сквера, но чтобы въ исключительныхъ случаяхъ, при особыхъ торжествахъ, имѣть двойной подъѣздъ къ политехникуму, возможно было бы устроить въ заборѣ у самого зданія коммерческаго училища ворота, которыя обыкновенно содержались бы закрытыми. Въ случаѣ согласія Городской Управы на выраженные желанія Комитета вопросъ сооруженія собственнаго зданія для коммерческаго училища былъ-бы рѣшенъ весьма удачно.

На основаніи вышеизложеннаго Биржевой Комитетъ имѣетъ честь покорнѣйше просить Городскую Управу не отказать предложить, по возможности, ближайшему уже засѣданію Городской Думы, безвозмездно уступить Биржевому Комитету подъ сооруженіе зданія коммерческаго училища, по имѣющимъ быть опредѣляемыми еще ближайшимъ условіямъ, поземельный участокъ на бульварѣ Пушкина за зданіемъ 2-го городского театра вмѣстѣ съ расположеннымъ нередъ дополнительнымъ зданіемъ политехническаго института скверомъ, причемъ Биржевой Комитетъ обязуется скверъ этотъ никогда не застроить, а употреблять исключительно только какъ мѣсто для гимнастики и рекреаціи учениковъ и для этой цѣли обзавести его желѣзнымъ заборомъ. Въ случаѣ согласія на эту просьбу Биржевой Комитетъ покорнѣйше просить почтить его сообщеніемъ съ возможною скоростью ближайшихъ условій отвода помянутаго поземельнаго участка.

Наконецъ Биржевой Комитетъ долгомъ своимъ считаетъ обратить вниманіе на крайнюю слѣшность разрѣшенія вопроса о сооруженіи зданія для коммерческаго училища, такъ какъ пріобрѣтенное нынѣ временное помѣщеніе хватаетъ только на 3 года, а на сооруженіе училищнаго дома, по объясненію свѣдущихъ лицъ, потребуется не менѣе трехъ лѣтъ.“

До окончанія сего отчета не состоялось официальнаго рѣшенія вопроса, но въ словесныхъ сношеніяхъ обнаружилось, что Городской Голова относится сочувственно къ сему вопросу и что въ ближайшее время предполагается исходатайствовать соотвѣтствующее постановленіе Городской Думы.

Чрезвычайныя затрудненія встрѣчалъ Попечительный Совѣтъ по области, по которой онъ таковыхъ ожидалъ менѣе всего, а именно въ стараніяхъ подыскать временное наемное помѣщеніе для училища. Уже зимою 1899/1900 г. прежняя училищная коммиссія, и затѣмъ по утвержденіи своемъ, Попечительный Совѣтъ полною энергіею и всѣми средствами, многократными объявленіями, при помощи

маклеровъ и. т. п. старались достать удобное подъ коммерческое училище помѣщеніе. Но, наконецъ, Совѣтъ не могъ не прійти къ тому убѣжденію, что вообще исключена возможность найма помѣщенія, отвѣчающаго даже самымъ скромнымъ требованіямъ относительно пространства, свѣта и воздуха; даже въ строящихся еще домахъ не оказалось надлежащихъ помѣщеній или же владѣльцы отклонили всякія измѣненія или устройства, необходимыя для училища. При такихъ обстоятельствахъ Попечительный Совѣтъ остановился на мысли, на время до сооруженія разрѣшеннаго уже купечествомъ въ принципѣ училищнаго дома, купить домъ подъ временное помѣщеніе училища. Но не смотря на многочисленныя предложенія подборъ соотвѣтствующаго дома оказался крайне труднымъ и изъ всѣхъ предложенныхъ и осмотрѣнныхъ одинъ только домъ паслѣдниковъ Германа на Николаевской улицѣ за № 17 въ нѣкоторой степени соотвѣтствовалъ требованіямъ, которыя по неотраднымъ опытамъ со временемъ пришлось существенно понизить. Цѣна дома, занимающаго площадь въ 380 квадр. саж., была 175,000 руб. Попечительный Совѣтъ рѣшился пріобрѣсти этотъ домъ. Хотя условія покупки въ общемъ были довольно выгодны, но Биржевой Комитетъ, въ виду предстоящихъ ему большихъ расходовъ, затруднялся изъять изъ своего свободного распоряженія столь крупный капиталъ, а также боялся сопряженнаго съ покупкою риска, хлопотъ по управленію домомъ и т. п. и отклонилъ эту покупку. Новыя старанія, новыя поиски не привели къ никакимъ результатамъ. Тутъ коллежскій совѣтникъ Эмилиі фонъ-Клейнъ, въ виду патріотической, общепользной цѣли, предложилъ Биржевому Комитету принадлежащій ему домъ на Англиканской улицѣ за № 5 за покупную цѣну 55,000 руб. Какъ Попечительнымъ Совѣтомъ, такъ и Биржевымъ Комитетомъ домъ этотъ былъ признанъ удобнымъ во всѣхъ отношеніяхъ подъ временное помѣщеніе коммерческаго училища, такъ что Биржевой Комитетъ внесъ въ созванное на 27 октября 1900 г. общее собраніе Биржевого общества предложеніе о покупкѣ сего дома. На общемъ собраніи старшина Роб. Браунъ, въ качествѣ предсѣдателя Попечительнаго Совѣта, указалъ на существенныя преимущества и дешевыя покупныя условія предлагаемаго нынѣ дома фонъ-Клейна, который, занимая застроенную площадь въ 166 квадр. сажень и общую площадь въ 240 квадр. сажень, доставляетъ мѣсто для 6 классовъ, рекреационной залы, квартиры для директора, разныя постороннія помѣщенія и еще двѣ небольшія квартиры, которыя могутъ быть отдаваемы въ паймы. Домъ очень проченъ и въ исправномъ состояннн, ростверкъ, немного поврежденный, можетъ быть вполне отремонтированъ съ расходомъ приблизительно отъ 18 до 20,000 руб. Биржевой Комитетъ просилъ о разрѣшеннн покупки сего дома и назначеннн необходимаго на то кредита въ размѣрѣ до 60,000 руб.

Кредитъ этотъ разрѣшенъ былъ единогласно безъ всякихъ прещій, а за симъ, 23 Ноября 1900 г., заключенъ былъ нотаріальный купчій контрактъ слѣдующаго содержанія:

„Между коллежскимъ совѣтникомъ Эмилиемъ Генриховичемъ фонъ-Клейнъ, какъ продавцемъ съ одной стороны, и Рижскимъ биржевымъ обществомъ, въ лицѣ его законнаго представителя, Рижскаго Биржевого Комитета, какъ покупщикомъ, съ другой стороны, сего нижеписаннаго числа заключенъ и письменно составленъ нижеслѣдующій договоръ купли-продажи:

1.

Вышепоименованный продавецъ Эмилиі Генриховичъ фонъ-Клейнъ продаетъ, переуступаетъ и передаетъ укрѣпленную за нимъ 6 октября 1886 г. и 24 апрѣля 1887 г. недвижимость, расположенную въ I шотечномъ округѣ г. Риги за крѣп.-№ 43, по полицейскому распредѣленію въ 1-мъ кварталѣ 1-ой городской части за № 50а по Англиганской улицѣ (группа 8 № 12) и обнимающую, согласно утвержденного Рижскою Хозяйственною Комиссіею 28 мая 1887 г. плана городского землемѣра Штегмана 244 квадр. саж. со всѣми находящимися на ней строеніями, садомъ и прочими принадлежностями, со всѣми относящимися къ ней правами, въ состояніи свободномъ отъ всѣхъ обязательствъ и долговъ, въ семь договорѣ именно не указанныхъ, съ сохраненіемъ однако прямой собственности г. Риги и всѣхъ вообще реальныхъ повинностей и публичныхъ податей, Рижскому биржевому обществу въ его владѣніе и пользованіе на правахъ собственности за точно условленную и симъ обѣими сторонами по совѣсти показанную сумму въ 55,000 рублей.

2.

Означенную покупную сумму покупательъ уплачиваетъ сполна наличными деньгами при подписаніи сего контракта, такъ что подпись продавца подъ этимъ актомъ считается роспискою въ полученіи покупной суммы.

3.

Передача проданной недвижимости покупщику въ его владѣніе и пользованіе имѣетъ воспослѣдовать 1 мая 1901 г. До сего числа продавецъ вправе пользоваться доходами, но за то и обязанъ нести изъ своихъ средствъ всѣ лежащіе на проданной недвижимости повинности и налоги, такъ что контрагенты по этому поводу должны еще разсчитаться 1 мая 1901 г.

4.

Въ отношеніи управленія и пользоваія остающеюся до 1 мая 1901 г. въ его владѣніи недвижимостью продавецъ обязанъ соблюдать такую-же осмотрительность, какую онъ обыкновенно прилагаетъ въ своихъ собственныхъ дѣлахъ.

5.

Относительно всѣхъ правъ и претензій, которыя могутъ быть предъявлены къ проданной недвижимости или ея принадлежностямъ посторонними лицами, продавецъ принимаетъ на себя законную очистку.

6.

Всѣ пошлины и расходы, сопряженные съ составленіемъ и корроборациею сего контракта, несетъ одинъ покупатель изъ своихъ средствъ.

7.

Обѣ стороны симъ изъявляютъ, что строенія на этой недвижимости застрахованы отъ огня лишь въ Рижскомъ городскомъ для взаимнаго отъ огня страхованія обществѣ за 40,249 руб. 70 коп. и что эти строенія тѣмъ-же обществомъ оцѣнены въ ту же сумму.

8.

Продавецъ симъ изъявляетъ свое согласіе на корроборацию настоящаго договора купли продажи на проданной недвижимости и переводъ ея по крѣпостнымъ книгамъ на Рижское биржевое общество, для чего оба контрагенты уполномочиваютъ присяжнаго повѣреннаго Артура Робертовича Рейснера.“

Крѣпостнымъ актомъ отъ 30 декабря 1900 г. за № 11,085 право собственности на означенную недвижимость укрѣплено за Рижскимъ биржевымъ обществомъ.

XVIII. 88. Пожертвованія съ благотворительною цѣлью.

Въ виду вызваннаго чрезвычайно продолжительнымъ и суровымъ морозомъ бѣдственнаго положенія низшихъ слоевъ народонаселенія г. Риги Биржевымъ Комитетомъ производился сборъ пожертвовацій средп посѣщающаго биржу купечества, при чемъ въ короткое время собрано было около 2200 рублей. Сумма эта, пополненная приплатою Комитета изъ специальныхъ средствъ до 2500 рублей, употреблена была такимъ образомъ, что выданы были 500 руб. обществу для противодѣйствія нищенству для раздачи независимо отъ исповѣданія и національности, а по 100 рублей двадцати проповѣдникамъ для раздачи по ихъ приходамъ.

Изъ штрафныхъ суммъ, поступившихъ въ теченіе 1900 г. за опозданіе на биржу, сумма въ 1838 руб. употреблена на снабженіе мѣстныхъ бѣдныхъ дровами. Изъ этой суммы по 800 руб. переданы въ распоряженіе городской комиссіи для призрѣнія бѣдныхъ и общества для противодѣйствія нищенству, между тѣмъ какъ 138 руб. розданы разнымъ бѣднымъ и 100 руб. выдано одному прежнему

купцу, ставшему не способным къ труду по причинѣ престарѣлаго возраста.

На основаніи постановленія общаго собранія биржевого общества отъ 19 ноября 1899 г. вспомогательному обществу приказчиковъ выдается пособіе въ 1000 рублей въ годъ, пока въ продолженіи 5 лѣтъ.

Вспомогательное общество биржевыхъ маклеровъ, на основаніи постановленія общаго собранія биржевого общества отъ 16 февраля 1880 г., получаетъ пособіе въ 500 рублей въ годъ.

Кромѣ того Биржевой Комитетъ выдавалъ единовременныя пособія разнымъ мѣстнымъ благотворительнымъ учрежденіямъ и участвовалъ также въ сборѣ пожертвованій въ пользу раненныхъ и больныхъ войновъ въ дальнемъ востокѣ и фонда на учрежденіе музыкальной школы Императорскаго Россійскаго Музыкальнаго Общества.

XIX. Участіе въ выставкахъ.

89. Парижская всемирная выставка 1900 г.

На сдѣланный чрезъ Управление Государственными Имуществами въ ирибалтійскихъ губерніяхъ запросъ завѣдывающаго лѣснымъ отдѣломъ на парижской всемирной выставкѣ о томъ, какое предназначеніе Рижскій Биржевой Комитетъ предполагаетъ дать своимъ, выставляемымъ въ лѣсномъ отдѣлѣ экспонатамъ (коллекція разныхъ экспортовыхъ лѣсныхъ товаровъ), Комитетъ отвѣтилъ 18 сентября 1900 г. за № 841, что онъ согласенъ представить составленную имъ коллекцію экспортныхъ лѣсныхъ товаровъ въ распоряженіе завѣдывающаго лѣснымъ отдѣломъ на выставкѣ для передачи, по его усмотрѣнію, разнымъ ученнымъ учрежденіямъ и музеямъ.

XX. Торговая статистика, Биржевая газета, Промышленная газета и Торговый архивъ.

90. Торговая статистика.

Торгово-статистическое отдѣленіе Рижскаго Биржевого Комитета открыло отчетный годъ публикаціею такъ называемаго краткаго годового отчета о Рижской торговлѣ въ 1899 г., изображающаго торговое движеніе какъ табелями, такъ и въ описательномъ видѣ. Къ напечатанію отчета, обнимающаго около 128 печатныхъ страницъ было приступлено въ № 75 Вѣстника Рижской биржи отъ апрѣля

1900 г. Затѣмъ отчетъ этотъ былъ доставленъ заинтересованнымъ сторонамъ путемъ отдѣльныхъ оттисковъ, а также опубликованъ въ Рижскомъ торговомъ архивѣ, изданіе 1900 г., стр. 331 и сл.

Въ маѣ отчетнаго года вышла изъ печати II часть 33-го годового изданія матеріаловъ къ статистикѣ Рижской торговли, обнимающая торговое движеніе по желѣзнымъ дорогамъ въ 1898 г. Хотя всѣ табели своевременно были заготовлены, напечатаніе I части 34 годового изданія и матеріаловъ къ статистикѣ, относящейся къ товарному движенію по водянымъ путямъ въ 1899 г. значительно замедлилось вслѣдствіе того, что нельзя было приступить къ печатанію ранѣе, чѣмъ по приведеніи до конца переговоровъ комиссіи по дѣламъ торговой статистики по вопросу о печатаніи всѣхъ изданій торгово-статистическаго отдѣленія на нѣмецкомъ и русскомъ языкахъ. Вслѣдствіе постановленія, издавать впредь публикаціи также на русскомъ языкѣ, работа статистическаго отдѣленія на столько увеличилась, что пришлось назначить новую рабочую силу.

Наконецъ торгово-статистическимъ отдѣленіемъ, помимо многочисленныхъ, зачастую очень подробныхъ и объемистыхъ статистическихъ изложеній и справокъ, сообщаемыхъ въ теченіе отчетнаго года Биржевому Комитету, инымъ учрежденіямъ и частнымъ лицамъ, еще составлялись всѣ тѣ данныя, которые публикуются въ „Вѣстникѣ Рижской биржи,“ а именно :

- 1) ежедневно : выдержки изъ „Hamburger Börsenballe“ относительно паруснаго сообщенія Риги съ заграничными портами ;
- 2) еженедѣльно : обзоръ главнѣйшихъ товаровъ вывезенныхъ моремъ.
- 3) ежемѣсячно :
 - а. обзоръ всѣхъ вывезенныхъ моремъ товаровъ въ сравненіи съ предыдущимъ 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) каждыя три мѣсяца : обзоръ вывоза изъ Россіи пеньки и льна черезъ Вержболово 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.“

91. Вѣстникъ Рижской биржи.

Стремясь, все болѣе усовершенствовать и развивать „Вѣстникъ Рижской биржи“ на столько, чтобы удовлетворялись и самыя широкія требованія къ спеціальному изданію, Биржевой Комитетъ и въ отчетномъ году не щадилъ никакихъ трудовъ и жертвъ. Между прочимъ приглашены были новыя опытные корреспонденты и выписаны были разныя новыя спеціальныя изданія. Кромѣ того чрезъ увеличеніе той части газеты, которая обнимаетъ текстъ, существенно обогатился матеріалъ для чтенія. Уже въ 1899 г. путемъ иного распредѣленія публикуемыхъ таблицъ и прпмѣненія болѣе скатаго набора получено было лишнее мѣсто приблизительно на 55000 строконъ въ годъ. Но не смотря на вызванныя этимъ преобразованіемъ лишніе расходы Биржевой Комитетъ по нынѣ не повысилъ подписной цѣны газеты, которая за выходящую въ довольно обширномъ форматѣ газету была все еще таже какъ цѣлый рядъ лѣтъ тому назадъ за небольшую „Рижскую биржевую и торговую газету.“

Но такъ какъ, въ виду все возрастающаго матеріала, съ 1 января 1901 г. редакціонная часть газеты опять увеличена была на 50000 строконъ въ годъ чрезъ включеніе половины предназначенной для объявленій части, тѣмъ опять существенно увеличились расходы, то Биржевой Комитетъ рѣшилъ повысить подписную цѣну газеты въ Ригѣ съ 7 до 9 рублей въ годъ или съ $3\frac{1}{2}$ до 5 руб. за полугодіе, а при пересылкѣ по почтѣ съ 8 до 11 руб. за годъ или съ 4 до 6 руб. за полугодіе и при доставкѣ за границу съ 20 до 24 марокъ за годъ или съ 10 до 12 марокъ за полугодіе, дабы этимъ путемъ покрыть хоть незначительную часть чрезвычайно увеличивавшихся въ послѣдніе годы расходовъ по изданію газеты. Тѣмъ не менѣе Биржевой Комитетъ, какъ прежде, такъ и впредь долженъ будетъ приплачивать значительную сумму пзъ своихъ средствъ.

Отношеніемъ отъ 7 ноября 1900 г. за № 8115 Главное Управление по дѣламъ печати увѣдомило Биржевой Комитетъ о разрѣшеніи повышенія подписной платы.

92. Промышленная газета.

Промышленная газета, получающая отъ Биржевого Комитета, какъ представителя мѣстной промышленности, извѣстное пособіе, старалась за 1900 г., т. е. въ 25 году изданія, прежде всего служить интересамъ нашей фабричной промышленности, но кромѣ того напечатала и рядъ статей, небезынтересныхъ, какъ для нашей торговли вообще, такъ и для нашего порта въ особенности. Изъ нихъ заслу-

живають особаго вниманія: М. Ф. фонъ Галлеръ, горнозаводская промышленность Россіи въ 1897 г., Э. Бушъ, о введеніи метрической системы въ Россіи; А. Пабстъ, ледоходъ и половодіе Двины весною 1900 г.; Вилгельмъ Десъ, производство, привозъ и вывозъ химическихъ продуктовъ Россіи; М. Виттихъ, о развитіи фабричной промышленности въ Россіи; К. Иксбергъ, соединительный путь между Сибирской желѣзной дорогою и китайскою восточною желѣзной дорогою; развитіе Рижской городской черты съ 1880 по 1899 г. г.

93. Торговый архивъ.

27 годовое изданіе Рижскаго торговаго архива вышла въ 1900 г. двумя выпусками, содержащими годовой и денежный отчеты Биржевого Комитета за 1899 г., списокъ членовъ Биржевого общества и лицъ, занимавшихъ должности въ Биржевомъ Комитетѣ, годовой отчетъ о Рижской торговлѣ въ 1899 г., отчеты Рижскаго Биржевого банка и общества центральныхъ товарныхъ складовъ за 1899 г., списокъ всѣхъ судовъ, приписанныхъ къ Рижскому порту въ 1899 г.

Во исполненіе желанія Министра Финансовъ, сообщеннаго Биржевому Комитету въ предложеніи Департамента Торговли и Мануфактуръ отъ 15 апрѣля 1899 г. за № 13715, Комитетъ постановилъ, впредь издавать какъ торговый архивъ, такъ и торговую статистику параллельно на нѣмецкомъ и на русскомъ языкахъ.

XXI. 94. Событія внутри Биржевого Комитета.

Какъ въ предшествовавшихъ годахъ, такъ и въ отчетномъ году Биржевой Комитетъ понесъ тяжелыя, горестныя потери въ составѣ своихъ членовъ и близкихъ къ нему лицъ.

22 марта неожиданно скончался въ свѣжести мужескаго возраста и въ полной производительной силѣ Вольдемаръ Г. Шперлингъ, принадлежавшій къ числу членовъ Биржевого Комитета съ 1889 г. и Биржевого Банка съ 1893 г., посвящавъ дѣламъ этихъ учрежденій и общей пользѣ купечества свои богатые опыты и свою неутомимую рабочую силу.

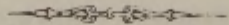
Послѣ тяжелой болѣзни въ старческомъ возрастѣ 88 лѣтъ 24 Іюня умеръ старшина Матвѣй Драхепгауеръ, который въ продолженіи почти полвѣка состоялъ въ службѣ купечества въ должности инспектора по хлѣбной и сѣмянной торгамъ и оказалъ нашей торговлѣ большія заслуги посредствомъ введенія и производства имъ анализовъ вывозимыхъ черезъ нашъ портъ хлѣба и сѣмянъ.

Въ лучшемъ мужескомъ возрастѣ скончался 28 сентября старшина К. В. Таубе, неумоимо дѣятельный членъ купечества, который съ 1875 по 1885 г. принадлежалъ къ числу членовъ Биржевого Комитета и тутъ развивалъ весьма ревностную и полезную дѣятельность, благодаря своимъ богатымъ опытамъ по части товаровѣдѣнія въ комиссіяхъ Комитета по дѣламъ льнянаго, сѣмяннаго и хлѣбнаго торговъ и по завѣдыванію биржевымъ амбаромъ.

На ряду съ этими горестными происшествіями значатся другія отрадныя, въ которыхъ Биржевой Комитетъ принялъ участіе. 1 января 1900 г. одинъ изъ старѣйшихъ торговыхъ домовъ Риги, И. А. Менцендорфъ, три поколѣнія котораго дѣятельно участвовали въ дѣлахъ Биржевого Комитета и другихъ учрежденій купечества, отпраздновалъ юбилей столѣтняго существованія своего. Биржевой Комитетъ поднесъ этой фирмѣ поздравительный адресъ.

Имѣющій великія заслуги по улучшенію и устройству нашего порта и развитію землечерпательныхъ работъ Биржевого Комитета портовый инженеръ послѣдняго А. Пабсть 1 апрѣля 1900 г. отпраздновалъ юбилей двадцатипятилѣтней службы при Комитетѣ, который въ этотъ день удостоилъ его почетнаго подарка.

Во внѣшнемъ, достопамятномъ празднествѣ, а именно въ открытіи канала Эльбе-Траве въ Любекѣ 16 и 17 іюня 1900 г. Биржевой Комитетъ прінялъ участіе чрезъ представителя своего, консула М. Любека, который отъ имени Биржевого Комитета преподнесъ сенату ганзейскаго города Любекъ художественно составленный поздравительный адресъ.



Наблюденія

директора Рижскаго коммерческаго училища дѣйств. ст. сов.

Э. Фризендорфа

надъ поставкою

коммерческаго образованія въ Германіи.

Поѣздка для обозрѣнія школъ, которую я предпринялъ, по предложенію Биржевого Комитета, въ маѣ и іюнѣ 1900 года, имѣла двойную цѣль: 1) ознакомиться теоретически и практически съ постановкой коммерческаго образованія въ Германіи и 2) прослѣдить за успѣхами школьной архитектуры съ точки зрѣнія гигиены и педагогики.

Для выполненія этого порученія я посѣтилъ города Страсбургъ, Франкфуртъ н/М., Кельнъ, Магдебургъ, Лейпцигъ, Дрезденъ, Берлинъ, Гамбургъ и Брауншвейгъ и старался достигнуть поставленной себѣ цѣли путемъ личныхъ сношеній съ знатоками этого дѣла, посѣщеніемъ уроковъ, ознакомленіемъ съ литературой предмета и наконецъ осмотромъ школьныхъ зданій.

Успѣху моихъ работъ много помогло содѣйствіе Прусскаго Министра торговли и промышленности, который, по моей просьбѣ, любезно разрѣшилъ мнѣ посѣтить нѣкоторыя прусскія коммерческія учебныя заведенія и далъ мнѣ рекомендаціи къ магистратамъ Франкфурта н/М., Магдебурга и Берлина; особенно же мнѣ помогло любезное и предупредительное отношеніе со стороны германскаго союза для споспѣшествованія коммерческому образованію, а равно и со стороны многихъ выдающихся специалистовъ.

Собразно съ двойною цѣлью моей поѣздки отчетъ о результатахъ ея распадается естественнымъ образомъ на двѣ части: во

первых на докладъ о состояніи коммерческаго образованія, а затѣмъ на докладъ о школьной архитектурѣ.

Коммерческое образованіе.

Коммерческое образованіе въ Германіи находится еще въ стадіи развитія, т. е. еще не вполне созрѣло и не вылилось еще путемъ долговременнаго опыта въ вполне опредѣленныя формы. Вообще можно принять за основное правило, что во всякой странѣ только съ развитіемъ роста торговли и промышленности начинается ощущаться потребность въ спеціальному коммерческому и промышленному образованіи. Такъ напр. въ весьма дѣятельной рейнской провинціи лишь въ восьмидесятихъ годахъ стало замѣчаться болѣе энергичное стремленіе къ основанію вечернихъ классовъ (Аптъ, Высшая торговая школа, стр. 3); но осенью 1898 года въ Пруссіи насчитывалось уже 212 высшихъ коммерческихъ училищъ и 13 торговыхъ школъ.

Необходимость дать будущему купцу (ученику) путемъ обученія въ школѣ и, по возможности, еще до поступленія его въ торговое заведеніе потребное для его призванія спеціальное образованіе теперь всюду признана. — Если и есть еще кружки въ Бременѣ и Гамбургѣ, относящіеся къ вопросу о теоретическомъ коммерческомъ образованіи отрицательно или равнодушно, то причиною этого являются отчасти мѣстные условія, — въ особенности же традиціонное мнѣніе, что практика есть единственная и наилучшая школа для купца, — отчасти же недостатокъ инициативы со стороны правительства. Убѣжденіе, что одного практическаго обученія для образованія купца нынѣ уже недостаточно, все болѣе и болѣе крѣпнетъ и находитъ себѣ выраженіе не только въ случайныхъ бесѣдахъ съ крупными коммерсантами, но и въ литературѣ. — Доброкачественность образованія въ ученическіе годы за послѣднее время все болѣе и болѣе падала. Этотъ фактъ, на который всюду слышны жалобы, находится въ непосредственной зависимости 1) отъ постоянно возрастающей спеціализаціи занятій, 2) отъ постояннаго увеличенія размѣровъ отдѣльныхъ предпріятій, 3) отъ все увеличивающейся послѣдственности въ ходѣ дѣлъ и 4) отъ крайне предосудительной поводки забивать учениковъ, которая вкоренилась во многихъ торговыхъ заведеніяхъ, замѣнивъ собою воспитаніе учениковъ. Таково сужденіе секретаря Королевской коммерческой коллегіи въ Альтонѣ, Д-ра Р. Эренберга (Записка о коммерческихъ училищахъ, стр. 16). — Въ запискѣ союза купеческихъ обществъ Бадена говорится объ ученичествѣ такъ: „владелецъ небольшихъ торговыхъ предпріятій зачастую сами получили недостаточное образованіе, хозяину же болѣе крупнаго предпріятія, въ виду напряженнаго хода дѣлъ, а равно и требованій, которыя предъявляются къ нему обществомъ, положительно нѣтъ времени за-

ниматься лично образованіемъ своихъ учениковъ. Нерѣдко въ такомъ же положеніи находится и его довѣренный, и такимъ образомъ ученикъ во многихъ случаяхъ предоставляется руководству низшаго приказчика, а то и „старшаго ученика.“ Слышны жалобы и на то, что въ виду спеціализаціи занятій въ болѣе крупныхъ конторахъ ученикъ получаетъ лишь ограниченное и одностороннее образованіе для того, чтобы до истеченія срока его обученія по возможности воспользоваться его трудомъ для выполненія нѣкоторыхъ низшихъ работъ. — Для этого способа образованія юныхъ купцовъ придумано даже особое названіе „Lehrlingszüchterei.“

Въ виду этихъ условій, измѣнить которыя отчасти невозможно, въ Германіи замѣтно нынѣ справедливое стремленіе расширить рамки школьнаго обученія купческаго юношества, какъ подготовительнаго, такъ и высшаго.

Существующія для этой цѣли въ Германіи учрежденія и заведенія удобнѣе всего раздѣлить на слѣдующія четыре группы :

- 1) вечерніе классы,
- 2) коммерческія училища (низшія и среднія),
- 3) торговые курсы, которые могутъ читаться при любомъ учебномъ заведеніи (даже женскомъ),
- 4) высшія коммерческія учебныя заведенія.

Уже изъ этого перечня видно, что по отношенію къ организаціи Рижскаго коммерческаго училища главнымъ образомъ должны быть приняты въ разсужденіе училища, упомянутыя въ п. 2, о которыхъ поэтому въ нижеслѣдующемъ изложеніи и будетъ сказано подробнѣе.

1) Вечерними классами для усовершенствованія образованія называются такія учебныя заведенія, которыя предназначены для молодыхъ людей (учениковъ и приказчиковъ), уже служащихъ въ торговыхъ заведеніяхъ. Поэтому обученіе здѣсь ограничено временемъ, остающимъ свободнымъ отъ работы. Первоначальное образованіе многихъ учениковъ, служащихъ въ разныхъ торговыхъ заведеніяхъ, оказывается для купческаго призванія крайне недостаточнымъ, такъ какъ въ теченіе обязательнаго восьмилѣтняго школьнаго времени (съ 6 до 14 лѣтняго возраста) не всѣ мальчики проходятъ восемь послѣдовательныхъ годовыхъ курсовъ въ элементарныхъ и реальныхъ школахъ; многіе ученики по различнымъ причинамъ, какъ напр. по болѣзни, изъ лѣности, вслѣдствіе переездовъ съ мѣста на мѣсто и т. п., обладаютъ образованіемъ въ объемѣ только 5 или 6 годичныхъ курсовъ.

Вечерные классы ставятъ себѣ задачей поднять уровень общаго образованія и пополнить пробѣлы въ знаніяхъ, а также предоставить молодымъ людямъ возможность пріобрѣсти спеціально коммерческія познанія. Въ виду этого въ такихъ школахъ преподаются большею

частію слѣдующіе предметы: нѣмецкій языкъ съ корреспонденціей и конторскими работами, чистописаніе, коммерческая ариѳметика, простая и двойная бухгалтерія, торговая географія, англійскій и французскій языки (въ Гамбургѣ также испанскій и португальскій, а въ Берлинѣ русскій), торговое и вексельное право, стенографія и письмо на машинѣ.

Обученіе происходитъ большею частію по вечерамъ (обыкновенно отъ 7 до 10 часовъ), рѣже днемъ или рано утромъ.

Въ виду того, что ученики послѣ дневной работы утомляются они конечно не могутъ оказывать большихъ успѣховъ. Другой недостатокъ заключается въ нерегулярности и неакуратности посѣщенія курсовъ учениками, такъ какъ это еще почти повсюду не обязательно. Только въ Саксоніи, Магдебургѣ и Брауншвейгѣ посѣщеніе такихъ курсовъ, въ силу магистратскихъ постановленій, сдѣлано обязательнымъ для всѣхъ учениковъ, до достиженія ими 17 лѣтняго возраста; занятія происходятъ тамъ рано утромъ или днемъ. Ученики обязаны посѣщать шесть уроковъ въ недѣлю, но кромѣ того, по желанію, могутъ слушать и необязательные предметы (напр. языки, стенографію), безъ ограниченія числа уроковъ. Разумѣется такое обученіе, дѣлаясь обязательнымъ, становится уже совсѣмъ на иную почву и можетъ несомнѣнно принести больше пользы. Этотъ блестящій примѣръ Саксоніи и двухъ названныхъ городовъ вызываетъ уже подражаніе и въ другихъ мѣстностяхъ.

Дальнѣйшимъ затрудненіемъ въ отношеніи этихъ школъ является недостатокъ въ учителяхъ и въ денежныхъ средствахъ. Для подготовки учителей къ преподаванію спеціальныхъ предметовъ по промышленной и коммерческой части пока еще не существуетъ никакихъ учебныхъ заведеній, а потому нѣтъ еще и испытанныхъ въ надлежащемъ порядкѣ учителей. Въ виду этого болѣе старательные изъ учителей элементарныхъ и городскихъ училищъ стремятся изучить теоретически и практически (путемъ посѣщенія конторъ) касающіеся коммерческой части предметы и усовершенствоваться въ нихъ во время самого преподаванія. Особенно трудно подыскать подходящихъ учителей для преподаванія новыхъ языковъ. Принимая во вниманіе, что коммерческія училища въ гораздо большей степени, нежели другія учебныя заведенія, налагаютъ при обученіи языкамъ на достиженіе практическихъ цѣлей — умѣніе объясняться, понимать языкъ и писать на немъ — то хорошихъ результатовъ можно достигнуть лишь въ томъ случаѣ, если учитель имѣетъ правильное произношеніе и вообще владѣетъ иностраннымъ языкомъ, какъ своимъ роднымъ. Но въ такихъ преподавателяхъ языковъ даже между новифилологами Германіи ощущается замѣтный недостатокъ.

Плата за ученіе въ вечернихъ классахъ конечно весьма низкая, такъ что она не можетъ составить видной статьи расхода; поэтому расходы на обученіе должны быть покрываемы изъ общественныхъ суммъ, ассигнованіе коихъ зависитъ конечно отъ мѣстныхъ условий. Тѣмъ не менѣе размѣръ денежныхъ средствъ съ одной стороны и качества и постоянство учительскаго персонала, а вмѣстѣ съ тѣмъ и успѣшность обученія съ другой, прямо пропорціалны другъ другу.

Ученики, смотря по степени ихъ подготовки, распределяются въ трехъ восходящихъ классахъ, изъ коихъ въ каждомъ помѣщается не болѣе тридцати человекъ; преподаютъ въ нихъ классные наставники. Однако если какой нибудь ученикъ по одному изъ предметовъ подготовленъ уже для высшаго класса, то онъ можетъ обучаться этому предмету и въ высшемъ классѣ, такъ что по каждому предмету составъ учениковъ нѣсколько мѣняется.

Несмотря на вышеописанныя затрудненія, съ которыми приходится еще пока бороться вечернимъ классамъ, дѣятельность ихъ въ общемъ успѣшна. Быстрота и правильность въ рѣшеніи даже сложныхъ задачъ по коммерческой ариѳметикѣ, успѣхи въ изученіи бухгалтеріи и новыхъ языковъ заслуживаютъ полной признательности. Во время службы въ магазинѣ или въ конторѣ ученику едва-ли когда либо случается прослушать систематическое изложеніе курса бухгалтеріи, ариѳметики, вексельнаго права и т. п. Ученику пришлось бы на основаніи практики постепенно и безсознательно, а потому и неясно, создавать себѣ теорію, на которой зиждется практическая работа; но такое познаніе было бы болѣе или менѣе неполнымъ, ошибочнымъ и поверхностнымъ. Уже по одной этой причинѣ теоретическое обученіе подъ руководствомъ методически подготовленныхъ учителей имѣетъ огромное значеніе. Однако не только распространеніе полезныхъ спеціальныхъ знаній, но и нравственное и воспитательное воздѣйствіе на предоставленныхъ зачастую самимъ себѣ юношей, расширеніе сферы ихъ интересовъ, сообщеніе имъ при чтеніи поучительныхъ свѣдѣній по важнѣйшимъ соціальнымъ и экономическимъ вопросамъ и т. д. дѣлаютъ эту школу весьма важнымъ учрежденіемъ какъ для юношества, такъ и для всего купеческаго сословія и государства.

2) Коммерческія училища заведенія общеобразовательныя, приспособленныя къ потребностямъ обучающихся въ нихъ будущихъ коммерсантовъ, какъ особой окраской всего преподаванія, такъ и введеніемъ въ учебные планы спеціальныхъ коммерческихъ предметовъ. Такимъ образомъ, коммерческія училища предназначаются для такихъ молодыхъ людей, которые еще не вступили въ торговыя заведенія и желаютъ посвятить все свое время (начиная приблизительно съ десятилѣтняго возраста) приобрѣтенію потребныхъ для купеческаго призванія познаній.

Коммерческое училище (также и низшая торговая школа или такъ называемое торгово-реальное училище) въ Германіи состоитъ изъ 6 годичныхъ курсовъ (съ шестого до второго класса младшаго отдѣленія) и предоставляетъ своимъ воспитанникамъ, удостоеннымъ аттестата зрѣлости, право на отбываніе воинской повинности вольно-опредѣляющимися въ годичный срокъ.

Различіе между этимъ и высшимъ коммерческимъ училищемъ заключается главнымъ образомъ въ томъ, что послѣднее имѣетъ еще, подобно высшимъ училищамъ Германіи, три старшихъ класса (со старшаго отдѣленія 2-го до старшаго отдѣленія 1-го класса) въ которые и переносится преподаваніе спеціально коммерческихъ предметовъ. Подобные коммерческіе классы могутъ быть, при надобности, открываемы также при высшихъ реальныхъ училищахъ и гимназіяхъ въ качествѣ параллельныхъ классовъ на ряду съ основными. При этомъ слѣдуетъ однако замѣтить, что упомянутой „окраски всего преподаванія“ въ низшихъ классахъ уже не имѣется.

Этого недостатка предполагается избѣгнуть въ зарождающейся еще нынѣ главной торговой школѣ, гдѣ преподаваніе въ трехъ старшихъ классахъ будетъ поставлено въ органическую связь съ курсомъ шестиклассной низшей торговой школы. Ясно, что эта главная торговая школа, долженствующая соответствовать по своимъ образовательнымъ результатамъ девятиклассному высшему реальному училищу, явится школой будущаго для образованнаго молодаго комерсанта.

Хотя состоящіяся въ вѣдомствѣ Министерства Финансовъ коммерческія училища и имѣютъ семилѣтній курсъ, т. е. одною ступеню больше, нежели германскія низшія торговыя школы, но въ первыхъ преподаются три иностранныхъ языка (нѣмецкій, французскій и англійскій), тогда какъ въ германскихъ школахъ только два (французскій и англійскій). Пріипавъ затѣмъ во вниманіе, что въ Россіи пока еще и составъ учителей и методъ преподаванія и учебники, въ педагогическомъ отношеніи, большею частію низшаго достоинства, нежели въ Германіи, гдѣ эти три важныхъ фактора успѣшной дѣятельности заслуживаютъ полной признательности, едва ли можно будетъ поставить конечную цѣль обученія въ русскомъ семп-классномъ коммерческомъ училищѣ на одну доску съ таковою же въ шестиклассной торговой школѣ Германіи. Изъ этого слѣдуетъ, что и для русскаго коммерческаго училища весьма важно было бы органическое расширеніе ея высшаго курса на одинъ или на два класса.

Для педагога представляется конечно весьма интереснымъ прослѣдить, какимъ образомъ германскія коммерческія училища посредствомъ учебныхъ плановъ, въ преподаваніи и учебникахъ придаютъ всему обученію упомянутую коммерческую „окраску“, другими словами

съ самаго низшаго класса принимаютъ во вниманіе потребности будущихъ комерсантовъ, не умаляя при этомъ общеобразовательнаго значенія учебныхъ предметовъ. На послѣдовательномъ проведеніи этой основной мысли зиждется сущность низшей школы, покоится въ значительной степени составленіе цѣлесообразнаго учебнаго плана, составленіе подходящихъ учебныхъ руководствъ и наконецъ удовлетворительный общій результатъ. Приведемъ для иллюстраціи практическаго осуществленія этой основной мысли нѣсколько примѣровъ.

При изученіи роднаго языка, который по самой природѣ своей является единственнымъ настоящимъ языкомъ преподаванія, уже въ низшихъ классахъ содержаніе прочитываемыхъ статей и письменныхъ работъ приравнивается къ ознакомленію съ важными областями знаній, чѣмъ готовится почва для дальнѣйшаго спеціальнаго обученія. Матеріалъ для чтенія, согласно съ потребностями купеческаго сословія, выбирается изъ области естествовѣдѣнія, землевѣдѣнія, путей сообщенія, торговли, промышленности и народнаго хозяйства. Упраженія въ письменномъ изложеніи примыкаютъ по содержанію къ прочитаннымъ и разобраннымъ статьямъ. Не умаляя важнаго значенія классической нѣмецкой литературы для эстетическаго образованія и развитія характера подрастающей молодежи въ высшихъ классахъ, можно подборомъ подходящихъ статей въ хрестоматіяхъ дать будущему купцу немало полезныхъ и интересныхъ свѣдѣній, которыя еще пополняются чтеніемъ при изученіи новыхъ языковъ. Поэтому всѣ употребляемые въ торговыхъ школахъ учебники, какъ для иностранныхъ языковъ, такъ и для роднаго, должны по своему содержанію находиться въ систематической связи, какъ это, напр., удачливѣйшимъ образомъ проведено въ книжкахъ спеціально-коммерческаго содержанія Цпгена для языковъ: нѣмецкаго, французскаго, англійскаго, испанскаго и италіанскаго.

Но и въ другихъ отношеніяхъ методъ и цѣль обученія иностраннымъ языкамъ согласованы съ потребностями купца. По возможности съ первыхъ шаговъ стараются пріучать учениковъ къ правильному выговору, бойкой рѣчи, усвоенію слышаннаго и къ отчетливому письменному изложенію, особенно въ письмахъ. Къ сожалѣнію, результаты практическаго изученія иностранныхъ языковъ оставляютъ желать весьма многого и въ торговыхъ школахъ Германіи; но сознаніе вѣрной цѣли всюду уже на лицо, и серьезныя старанія германскихъ учителей приведутъ постепенно къ достиженію этой цѣли.

Едва ли нужно доказывать, что при обученіи ариметикѣ въ коммерческомъ училищѣ съ самыхъ низшихъ ступеней должно быть поставлено цѣлью образовывать хорошихъ торговыхъ счетчиковъ, которые при окончаніи курса были бы въ состояніи ясно понимать и, пользуясь всѣми практическими способами вычисленія, быстро и вѣрно рѣшать даже и сложныя задачи. — Въ германскихъ коммерческихъ

училищахъ по коммерческой ариметикѣ достигаются выдающіеся результаты. Съ изумительною быстротою и увѣренностью вычисляются тратты и цѣнности и рѣшаются задачи по сложнымъ процентамъ, учету, по монетному и вексельному курсу и т. п. — При этомъ изученіе алгебры и геометріи отнюдь не отступаетъ на задній планъ; напротивъ, по мнѣнію учителей, путемъ упражненій въ бойкомъ рѣшеніи задачъ по коммерческому вычисленію успѣхи по математикѣ замѣтно повышаются.

По географіи съ самаго начала обращается вниманіе на соотношеніе между природою страны съ одной стороны и занятіемъ и культурою ея населенія съ другой; это служитъ введеніемъ въ коммерческую географію, которая представляетъ сама по себѣ ничто иное, какъ физическую и политическую географію съ точки зрѣнія торговли.

Преподаваніе исторіи даетъ учителю на каждомъ шагѣ возможность обращать вниманіе учениковъ на экономическую жизнь и міровыя сношенія и этимъ, не нанося ущерба общему изученію исторіи, постепенно сообщать ученикамъ такой запасъ матеріаловъ по исторіи торговли, что позднѣе при повтореніи, путемъ приведенія въ математическій порядокъ, эти свѣдѣнія легко превращаются въ очеркъ исторіи торговли и не мало способствуютъ пониманію экономнскихъ вопросовъ.

Подобнымъ же образомъ и при преподаваніи естествовѣдѣнія (естественной исторіи, физики, химіи) съ преднамѣченною цѣлью выдвигается на первый планъ или выбирается именно такой учебный матеріалъ, какой требуется для купеческой подготовки. Животныя и растенія, играющія важную роль въ промышленности и торговлѣ, паръ и электричество изучаются болѣе подробно. Въ тѣсной связи съ естественной исторіей и химіей стоитъ также и товаровѣдѣніе. Гдѣ только возможно, устраивается небольшой ботаническій садъ, чтобы ознакомить ученика съ произростаемъ растеній, составляющихъ предметъ промышленности и торговли. — Городскія дѣти научаются тамъ наблюдать за развитіемъ различныхъ хлѣбныхъ растеній, льна, конопли, свеклы и т. п., начиная отъ зерна до полного созрѣванія.

Подобнымъ образомъ учебный планъ и преподаваніе въ торговой школѣ уже въ низшихъ и среднихъ классахъ пріобрѣтаетъ опредѣленную коммерческую „окраску“, и этимъ торговая школа уже въ низшихъ курсахъ отличается отъ реального училища.

Въ высшихъ классахъ преподаются спеціально-коммерческіе предметы: простая и двойная бухгалтерія (въ Велеровской школѣ въ Франкфунгѣ и/М. даже такъ называемая американская бухгалтерія), торговое и вексельное право (часто называемыя торгововѣдѣніемъ), торговая географія, исторія торговли, товаровѣдѣніе съ технологіей и политической экономіей; кромѣ того, большею частію не обязательно: стенографія и письмо на машинѣ.

По бухгалтеріи достаются весьма хорошіе результаты. Разъ ученики отчетливо уясняют себѣ значеніе „дебетъ“ и „кредитъ“ и усвоятъ простую бухгалтерію, то двойная бухгалтерія и заключеніе главной книги не представляютъ уже затрудненій. Такимъ образомъ по этому важному торговому предмету въ школѣ можно пріобрѣсти надежный фундаментъ для позднѣйшей конторской дѣятельности.

Торговое и вексельное право изучаются, руководствуясь сводами законовъ; съ этою цѣлью обстоятельно толкуются важнѣйшіе для купца отдѣлы и, поскольку это требуется, твердо усваиваются путемъ катехизаціи.

Одновременно съ этимъ, подъ руководствомъ и контролемъ преподавателя, ученики обучаются образцово выполнять всякаго рода вексельные бланки (иногда и на иностранныхъ языкахъ); при этомъ отличнымъ пособіемъ служитъ „собраніе купеческихъ печатанныхъ прописей“ Д-ра Э. Делля (Лейпцигъ, изданіе К. Г. Наумана).

Коммерческая географія и исторія торговли проходятся большею частію въ связи съ всеобщею географіей и исторіей. Географія и исторія важнѣйшихъ торговыхъ государствъ, причины ихъ роста, ихъ торговое значеніе, промышленность и колонизація, причины ихъ упадка или дальнѣйшаго процвѣтанія выясняются въ общей связи. Разумѣется при этомъ обстоятельно изучается экономическое развитіе своего отечества.

Товаровѣдѣніе и технологія тѣсно связаны съ преподаваемъ естественной исторіи, химіи и физики. Здѣсь самымъ главнымъ является наглядное изученіе товарныхъ образцовъ, чертежей и моделей сопровождаемое соответственными объясненіями. Однако эти, пріобрѣтаемые въ школѣ познанія по товаровѣдѣнію отнюдь не слѣдуетъ смѣшивать съ необходимымъ для купца спеціальнымъ знаніемъ товаровъ. Школа не въ состояніи дать спеціальныхъ знаній хотя бы даже по одному какому-либо предмету торговли (напр. хлѣбъ, ленъ, лѣсъ) въ полномъ объемѣ, подобно тому какъ таковыя знанія пріобрѣтаются спеціалистомъ долготѣною практикою въ различныхъ мѣстностяхъ. Ученикъ торговой школы по систематически и наглядно составленнымъ коллекціямъ знакомится съ важнѣйшими сырыми матеріалами и съ процессомъ ихъ обработки, каковы напр. хлопчатая бумага, шерсть, шелкъ, ленъ, конопля, джутъ, хлѣбъ, лѣсъ, сахаръ, кофе, чай, какао, желѣзо, сталь, стекло, фаянсъ, фарфоръ, бумага и т. п. Подобныя коллекціи, зачастую тщательно составляемыя представителями крупной промышленности и торговли и приносимыя ими въ даръ школѣ, доставляютъ ученикамъ какъ разъ такой матеріалъ, какой встрѣчается въ торговлѣ. Фирма Шихлеръ въ Вѣнѣ также поставляетъ весьма подходящія коллекціи товарныхъ образцовъ. Конечно посѣщеніе различныхъ фабричныхъ заведеній подъ опытнымъ руководствомъ во многомъ содѣйствовало бы успѣшному преподаванію технологіи.

Политическая экономія, въ качествѣ теоретической дисциплины, въ своей общей части далеко выше разумнiя учениковъ торговой школы. Гдѣ она тѣмъ не менѣе читается въ популярномъ изложенiи, она понижается до дилетанства, не могущаго принести ученикамъ никакой пользы. Эта отвлеченная философская дисциплина составляетъ принадлежность высшей школы.

Иначе обстоитъ дѣло съ отдѣльными частями спеціальнаго хозяйствовѣднiя и финансовой науки, но сколько онѣ касаются торговли. Уже въ торговой школѣ можно съ несомнѣнною пользой обучать тому, какъ можетъ быть открыто торговое предпріятіе, какъ его вести и при какихъ условіяхъ оно можетъ прекратиться. Сюда относятся обязательныя, легко понятныя свѣдѣнiя о деньгахъ, таможенной и податной части, о страхованiи, кредитѣ, банкахъ, биржѣ, рынкахъ, ярмаркахъ, выставкахъ, перевозочныхъ средствахъ, тарифахъ и т. п. Къ сожалѣнiю, по этой части пока еще и въ Германiи не имѣется удовлетворительныхъ учебниковъ.

При обзорѣнiи организаціи, учебныхъ матеріаловъ и преподаванiя въ германскихъ торговыхъ школахъ наше вниманіе опять такъ и будетъ обращено на то, что для достиженiя удовлетворительныхъ результатовъ прежде всего нужны дѣятельные и умѣлые учителя съ хорошею научною и методичною подготовкой. Германiя въ правѣ съ гордостью взирать на свой учительскій составъ, и уже громадное большинство преподавателей торговыхъ школъ вполне отвѣчаетъ своему нелегкому назначенiю. При университетахъ и при торговой школѣ въ Лейпцигѣ, посредствомъ теоретическаго самообученiя, а равно путемъ практическихъ занятій въ конторахъ они основательно усвоили себѣ необходимыя для преподаванiя въ торговыхъ школахъ спеціальныя познанiя. Тѣмъ не менѣе въ Германiи еще нерѣдко слышны жалобы на недостатокъ въ учителяхъ для торговыхъ школъ, и недавно учрежденная семинарiя при торговой школѣ въ Лейпцигѣ должна въ нѣкоторой степени помочь этому недостатку.

Невольно возникаетъ у насъ вопросъ, откуда Рижское коммерческое училище добудетъ себѣ знающихъ учителей, которые могли бы вести преподаваніе на русскомъ языкѣ? и какъ обстоитъ дѣло съ русскими учебниками для торговыхъ школъ? Отъ удовлетворительнаго разрѣшенiя этихъ вопросовъ зависитъ вѣдь вся будущность Рижскаго коммерческаго училища. Даже наилучшая внѣшняя и внутренняя организація не въ состоянiи способствовать процвѣтанiю и полезной дѣятельности школы; этому можетъ помочь только составъ учителей, хорошо подготовленный въ научномъ и педагогическомъ отношенiяхъ, въ которыхъ никогда не ослабываетъ и не охлаждаетъ интересъ къ предмету обученiя, стремленіе къ усовершенствованiю и живое сознаніе важныхъ цѣлей школы.

3. Торговые курсы (называемые также специальными торговыми классами) учреждаются при общеобразовательных учебных заведениях. Время обучения обнимает одинъ или два года. Если поступающіе на курсы ученики не обладают образованіемъ, дающимъ право отбывать воинскую повинность вольноопредѣляющимися въ годичный срокъ, то такіе торговые курсы называются низшими, въ противномъ же случаѣ высшими. На этихъ курсахъ проходятся тѣже коммерческія науки, какъ и въ высшихъ классахъ торговыхъ школъ, и сверхъ того еще новые языки. Различіе между такими торговыми курсами и упомянутыми въ пунктѣ 1-мъ вечерними классами состоитъ главнымъ образомъ въ томъ, что ученики торговыхъ курсовъ еще не работаютъ въ торговыхъ заведенияхъ, а желаютъ еще подготовиться къ купеческому поприщу; поэтому они могутъ въ теченіе одного и двухъ лѣтъ посвятить все свое время и силы на это специальное образованіе. Отъ высшихъ классовъ торговыхъ школъ торговые курсы отличаются главнымъ образомъ тѣмъ, что ученики послѣднихъ обладаютъ неодинаковой, не рѣдко даже по степени, общеобразовательной подготовкой, поступаая туда не только изъ реальныхъ школъ, высшихъ реальныхъ училищъ и реальныхъ гимназій, но даже изъ иностранныхъ училищъ; точно также не всегда одно лишь стремленіе къ купеческому поприщу является причиной приводящей ученика изъ общеобразовательнаго учебнаго заведения въ торговые курсы. Эта пестрота и невысокое качество ученическаго состава конечно затрудняютъ преподаваніе, особенно по новымъ языкамъ и коммерческой ариметикѣ, такъ что тамъ и приблизительно не достижимы хорошіе результаты, обнаруживаемые въ торговыхъ школахъ, гдѣ съ самаго низшаго класса неуклонно преслѣдуется предначертанная цѣль.

Тѣмъ не менѣе торговые курсы приносятъ большую пользу молодымъ людямъ, желающимъ передъ поступленіемъ въ контору усвоить себѣ теоретическія познанія по специальнымъ предметамъ, и этотъ опытъ послужилъ причиною открытія подобныхъ курсовъ при многихъ школахъ, даже женскихъ.

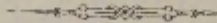
4. Высшія коммерческія учебныя заведенія. Такихъ учебныхъ заведеній въ Германіи въ данное время только двое: одно въ Лейпцигѣ въ тѣсной связи съ университетомъ, другое въ Ахенѣ при высшемъ техническомъ училищѣ. Значительное число „торговыхъ академій,“ предлагающихъ свои услуги путемъ публикацій, учрежденія частныя большею частью финансоваго характера и въ лучшемъ случаѣ соотвѣтствующи торговымъ курсамъ. Хотя съ разныхъ сторонъ высказываются мнѣнія въ пользу учрежденія дальнѣйшихъ высшихъ торговыхъ школъ (особенно въ пользу открытія самостоятельной школы въ Берлинѣ) тѣмъ не менѣе прусское министерство торговли придерживается въ этомъ вопросѣ

выжидательнаго положенія. Цѣлью высшей торговой школы является прежде всего предоставленіе крупному коммерсанту соответствующаго его положенію и кругу дѣятельности высшее спеціальное образованіе. Затѣмъ высшая торговая школа предназначается для образованія будущихъ кандидатовъ на консульскія должности и другихъ чиновниковъ по юридически-коммерческой части, а равно и способныхъ учителей для торговыхъ школъ.

На поступленіе въ лейпцигскую высшую торговую школу имѣютъ право лица, окончившія курсъ въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ (съ девятилѣтнимъ курсомъ), затѣмъ прошедшіе курсъ семинаріи учителя, выдержавшіе вторичное испытаніе на званіе учителя, и наконецъ купцы, приобрѣвшіе право на отбываніе воинской повинности вольноопредѣляющимися въ годичный срокъ и прошедшіе ученическое время. Иностранцы должны представить доказательства о достаточномъ образованіи.

Вообще высказывается пожеланіе, чтобы молодой купецъ постуналъ въ высшую школу лишь по окончаніи ученическаго времени и по приобрѣтеніи нѣкотораго практическаго опыта, и только уже по окончаніи этой школы отпраплялся за границу. Лишь получивъ образованіе въ высшей торговой школѣ, молодой купецъ можетъ приобрѣсти дѣльный взглядъ на чужеземные порядки и тогда путешествіе принесетъ ему гораздо больше пользы. „Если купецъ вѣрно пойметъ свою задачу, то явится естественнымъ, что въ главѣ министерства торговли поставятъ купца, какъ въ главѣ министерства юстиціи юриста и въ главѣ военнаго министерства офицера.“ (Аптѣ высшая торговая школа, стр. 22).

Да увѣчиваетъ высшая торговая школа полезное и прекрасное дѣло купеческаго образованія въ согласіи съ словами Гете: „я не знаю, чей умъ долженъ бы быть выше и образованнѣе ума настоящаго коммерсанта.“



Члены Рижскаго Биржевого Общества въ Февралѣ 1901 г.

Гг.: А. Аксеновъ:

Алек. Аксеновъ

Феодоръ Ангельбекъ и Ко.:

*Иоаннъ Карлъ Фридрихъ
Гартманъ*

Вольд. Ангельбекъ и Ко.:

*Иоаннъ Фридрихъ Давидъ
Гартманъ*

А. Аугсбургъ:

Алек. Конст. Аугсбургъ

А. Баллодъ:

Андреасъ Баллодъ

В. Бассе:

*Рихардъ Вильг. Бассе
Евгеній Ф. Г. Бурхардтъ*

Густавъ Беккеръ:

Густавъ Беккеръ

Адальбертъ Г. Бергъ:

*Вильг. Гейнр. Мартинъ
Реймеръ*

К. Бейтицъ:

*Карлъ Матиасъ Иоахимъ
Бейтинъ*

Алек. Бергенгринна наслѣдн.:

*Эд. Краузе
Карлъ Цельминъ*

Гг.: Александръ Бергбомъ:

Алек. Бергбомъ

В. Бергбомъ:

Валентинъ Бергбомъ

Р. Бирихъ:

Роб. Вильг. Бирихъ

Оскаръ Бокслафъ:

Карлъ Авг. Бекъ

П. Борнгольдтъ и Ко.:

Илезъ Петръ Борнгольдтъ

Робертъ Браунъ и Ко.:

*Петръ Робертъ Ферд.
Браунъ
Альфредъ Карлъ Браунъ*

Бредезенъ и Ко.:

Отто Берцелиусъ Бредезенъ

К. А. Бригеръ:

*Флорентинъ Бригеръ
Вильгельмъ Бригеръ*

Брунсъ и Ко.:

Иог. Фридр. Ролофъ

Г. Брюггеманъ:

Георихъ Георгъ Брюггеманъ

Евгеній Бурхардтъ:

*Матиасъ Ферд. Евгеній
Бурхардтъ*

Гг.: Ю. Бурхардтъ :

*Юлиусъ Эмиль Альф.
Бурхардтъ*

Альф. Т. Бушъ :

Теодоръ Вильг. Ад. Бушъ

Павель Бушъ и Ко.:

Георгъ Мейенъ

Г. фонъ Вестерманъ :

Герм. фонъ Вестерманъ

Н. Х. Видъ :

Нилъ Христианъ Видъ

А. Виркау :

Ферд. Христианъ Виркау

Лео Виссоръ :

Лудв. Элиасъ Бюлингофъ

Витковскій, Кверфельдтъ
и Ко.:

*Густавъ Фридр. Г.
Вольдемаръ Ланге
Иоаннъ Магнусъ Генрихъ
Трейеръ*

А. Вольфшмидтъ :

*Альбертъ Эрнстъ Вольф-
шмидтъ*

Альфредъ Гаккельбергъ :

*Альфредъ Отто Гаккель-
бергъ*

Конрадъ Гальгрень :

Иог. Гензель

Р. Джонъ Гаффербергъ :

Якобъ Эргардтъ

Оскаръ Гартманъ :

*В. Лудв. Оскаръ Гарт-
манъ*

Гг.: фонъ Гейманъ и Ко.:

*Алек. фонъ Гейманъ
Максъ В. А. фонъ Гейманъ*

Гельмсингъ и Гриммъ :

*Карлъ Алек. Гельмсингъ
Иоаннъ Евг. Лео Гриммъ
Аксель Каръ*

Г. Генкеръ и Ко.:

Генр. Эд. Генкеръ

Е. А. Герскиндъ :

*Енсъ Антонъ Лоренцъ
Герскиндъ*

К. В. Гессе :

Карлъ Вольдемаръ Гессе

Э. Гефлингеръ :

*Максъ Эмиль Герм. Геф-
лингеръ*

М. Гефлингеръ и Ко., 1-ый

Русскій Суперфосфатный
Заводъ въ Мюльграбенъ :
Руд. Шмитъ

Гольдшмидтъ и Ко.:

Шарлесъ Дрисгауъ

И. Гофманъ :

*Мейнгардъ Альфредъ
Дульиъ*

Г. Э. Гоффманъ :

*Германъ Эдуардъ Гофф-
манъ*

Даудертъ и Янзень :

Карлъ Гаммондъ

Августъ Домбровскій :

*Августъ Ник. Домбровскій
Карлъ Платъ*

Гг.: Егеръ и Ко.:

Руд. Герм. Тоде

Братья Евтановичъ:

В. Евтановичъ

А. Зельмеръ:

Арведъ Зельмеръ

Вильгельмъ Евгений Вейерманъ

Руд. В. Зейберлихъ:

Рудольфъ Вильг. Зейберлихъ

А. Г. Зенгбушъ и Ко.:

Карлъ Густавъ фонъ Зенгбушъ

Джемсъ Зирингъ и Ко.:

Джемсъ Фрид. Вильг. Зирингъ

Андр. Георгъ Олафъ Брандтъ

Юг. Густ. Рихардъ Ферд.

Зоммеръ-Горстъ

И. Ивановъ, бывший А.

Булаткинъ:

Иванъ Шик. Ивановъ

Т. Иршикъ:

Юл. Теод. Иршикъ

Братья Камарины:

Николай Павловичъ Камаринъ

Г. Г. М. Карлейль:

Гуго Генрихъ Максимилианъ Карлейль

Керковіусъ и Ко.:

Вильг. Лудв. Керковіусъ

Н. Кяммельъ:

Н. Кяммельъ

Гг.: В. Клейнбергъ:

Сильвестеръ Гуго Реше

С. П. Климовъ:

Степанъ Петровъ Климовъ

И. К. Кохъ:

Эдгаръ Кохъ

А. Кригсманъ и Ко.:

Николай Фенгеръ

Г. Г. Крегерьъ:

Готлибъ Генр. Алек. Крегерьъ

А. фонъ Кульбергъ:

Артуръ фонъ Кульбергъ

Эд. Р. Ланге:

Карлъ Лудв. Вольдемаръ Ланге

Анд. Ларсонъ:

Андерсъ Ларсонъ

Джонъ Лауренць:

Фрид. Рихардъ Лауренцъ Магнусъ Георгъ Панневицъ

Максъ Левн:

Максъ Левн

Эдуардъ В. Лезевицъ:

Густавъ Мартинъ Лезевицъ

Лейцингеръ и Фогель:

Фридрихъ Альфредъ Лейцингеръ

Іоаннъ Робертъ Фогель

Евгеній Лемке:

Евгеній Лемке.

Г. Лерумъ:

Генрихъ Лерумъ

Гг.: Эдгаръ Лира и Ко.:

Гуго Иоаннъ Эрнстъ Лира
Евгеній Шварцъ

Рихардъ Лира:

Рихардъ Фердинандъ
Максъ Лира

Г. Ломани:

Гордианъ Карлъ Ломани

К. Лорхъ и Ко.:

Фридрихъ Эдуардъ Лорхъ

Луи Лундманъ и Ко.:

Александръ Тюгинъ

М. Любекъ и Ко.:

Морицъ Теодоръ Любекъ

Ф. Лютъ:

Юг. Хр. Фридр. Лютъ

Леонгардъ Маагъ:

Леонгардъ Иоаннъ Маагъ
Навелъ Шабертъ

Ф. Е. Мейеръ и Ко.:

Адольфъ Александръ Доб-
бертъ

Лудвигъ Ф. Мейеръ:

Фердинандъ Лудвигъ
Мейеръ

Фердинандъ Мейеръ и Ко.:

Фердинандъ Мейеръ

Гуго Германъ Мейеръ:

Гуго Герм. Мейеръ

Мельцеръ и Ко.:

Николай Александръ
Мельцеръ

Гг.: Августъ Менцендорфъ:

Оттонъ Августъ Менцен-
дорфъ
Викторъ Эман. Менцен-
дорфъ

П. А. Менцендорфъ и Ко.:

Алек. Бурхардъ Менцен-
дорфъ
Георихъ Вильгельмъ Мен-
цендорфъ

В. Меслинъ:

Вольдемаръ Густавъ
Меслинъ

Мирамъ и Смолианъ:

Эмиль Фердинандъ Мирамъ
Викторъ Смолианъ

Иоганнесъ Мичке:

Иоганнесъ Мичке

Генри Мюллеръ:

Генри Джеймсъ Мюллеръ

Мюндель и Ко.:

Карлъ Вильгельмъ Мюндель
Августъ Иоаннъ Карлъ
Мюндель

Роб. Ниманъ:

Георгъ Робертъ Ниманъ

А. Я. Овандеръ:

Евгеній Леоновичъ
Овандеръ
Юлій Рейнг. Мюллеръ

К. Оссъ:

К. Оссъ
Герм. Эд. Томсонъ

Теодоръ Пихлау:

Вильг. Оскаръ фонъ Зенг-
бушъ
Аврелій Петръ Граде

Гг.: Николай Алекс. Плетниковъ:

Ник. Ал. Плетниковъ

Преторіусъ и Глейе:

Теодоръ Вильг. Преторіусъ

Джонъ Рюккеръ и Ко.:

Алек. Гейрихъ Гобергъ

Карлъ Иог. Розенбергъ:

Карлъ Иог. Розенбергъ

Э. Г. Рустадъ

Эрикъ Ганзенъ Рустадъ

Э. Г. Рутенбергъ:

Алек. Густавъ Рутенбергъ

В. Руэтцъ и Ко.:

Карлъ Патрикъ Руэтцъ

Старръ и Ко.:

Карлъ Августъ Вейсъ

Павель Старръ:

Павель Христианъ Старръ

В-мъ Стендеръ и Ко.:

Вильгельмъ Иохимъ Стендеръ

Навель Стольтерфотъ:

Авг. Карлъ Навель Стольтерфотъ

Х. Стрицкій:

Христианъ Карлъ Христофоръ фонъ Стрицкій

Георгъ Тальгеймъ:

Елисавета Тальгеймъ, урожд. Розенталя

Генри Томсъ и Ко.:

Генри Томсъ

Генри Томсъ мл.

Гг.: А. Трампедяхъ:

Руд. Теодоръ Керковиусъ

Карлъ Фридрихъ Гейрихъ

Керганъ

Авг. Траутманъ:

Карлъ Гейрихъ Яаксъ

В. Фаенъ и Ко.:

Вильг. Гейрихъ Фаенъ

Г. Г. Фарбахъ:

Георгъ Фарбахъ

Георгъ Фридрихъ Фарбахъ

Ю. Т. Ферманъ:

Юлій Ферманъ

Гуго Алек. Фокродтъ

Фрезе и Ко.:

Германъ Фрезе

Братья Френкель

Роб. Карлъ Френкель

Вольдемаръ Готлибъ

Френкель

Фрискъ и Ко., Г. Дитмара
наслѣдн.:

Карлъ Аксель Теод. Фрискъ

Цельмъ и Бемъ:

Иог. Фридр. Павель Бемъ

Иог. Фридр. Цельмъ

Л. Шалитъ:

Лейбъ Мордуховичъ

Шалитъ

Д. Шварцбортъ:

Давидъ Мовшовичъ Шварцбортъ

Алек. Шварцъ сыновья:

Евгеній Шварцъ

Павель Алек. Шварцъ

Гг.: Густавъ Шварцъ и Ко.:
Навелъ Мейеръ

Алекс. Шенелеръ:
Александръ Шенелеръ

Г. Э. Шенфъ:
Густавъ Шенфъ

А. Шиманъ:
Алек. Гейприхъ Шиманъ

Робертъ Шлейхеръ:
*Фридр. Адольфъ Робертъ
Шлейхеръ*

Хр. Р. Шмидтъ:
*Христіанъ Рейнгольдъ
Шмидтъ.*

І. А. Шмидтъ и Ко.:
*Карлъ Петръ Алекс.
Рейхенэккеръ*

Г. В. Шредеръ:
Георгъ Вильг. Шредеръ

А. Штанке и Ко.:
Вольд. Эрасмусъ

Гг.: Герм. Штида:
*Иоан. Герм. Рафаилъ
Штида*

Штольбергъ и Бурхардтъ:
Августъ Бен. Мат. Пагель

Г. Ф. Шульцъ:
Алек. Гуго Гетцъ

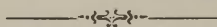
В. Эйвертъ:
Юлиусъ Фогельзангъ

А. Эльрихъ и Ко.:
Альфредъ Ферд. Эльрихъ

І. Якшъ и Ко.:
*Оскаръ Августъ Иоганнесъ
Якшъ
Альфредъ Иоганнесъ Якшъ*

Карлъ Янзенъ:
Карлъ Фердинандъ Янзенъ

Эдгаръ Янзенъ:
Эдгаръ Янзенъ



Отчетъ

РИЖСКАГО БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА

о доходахъ и расходахъ

за 1900 годъ.

I отдѣлъ.

$\frac{1}{6}\%$ сборъ съ цѣны привозныхъ и отпускныхъ товаровъ.

А. Приходъ.

1) Доходъ съ $\frac{1}{6}\%$ сбора	Руб.	78,437 57
2) Проценты съ запаснаго капитала	„	10,243 36
	Руб.	88,680 93

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	„	4,450 —
	Руб.	21,450 —
2) Содержаніе навигаціоннаго училища	„	5,000 —
3) Выставленіе знаковъ, предупреждающихъ шкиперовъ о приближеніи бури	„	35 27
4) Наблюденіе за уровнемъ воды въ р. Двниѣ 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	„	460 —
7) Штатное содержаніе Рижскаго Портоваго Управленія		25,000 —

8) На содержаніе Больдерааск. карантин. лечебницы	Руб.	3,414 45
9) Устройство средняго свайнаго ряда на р. Двинѣ въ 1899 и 1900 г. г.	„	2,000 —
10) Половина излишка доходовъ противъ расходовъ, поступающая въ кассу плавучаго дока	„	14,260 60
Половина излишка доходовъ, причисляемая къ запасному капиталу $\frac{1}{6}$ % сбора	„	14,260 61
	<u>Руб.</u>	<u>88,680 93</u>

В. Запасный капиталъ.

Къ 31 Декабря 1899 г. состояло запаснаго капитала	Руб.	249,323 67
Прирость въ 1900 г.	„	14,260 61
Засимъ запасн. капиталъ составляетъ къ 31 Дек. 1900 г.	Руб.	<u>263,584 28</u>
и заключается: въ стоимости подъемнаго крана		19,611 04
въ суммахъ, хранящихся въ Рижскомъ Биржевомъ Банкѣ въ количествѣ		243,973 24
	<u>Руб.</u>	<u>263,584 28</u>

П о 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 и привозныхъ товаровъ	Руб.	78,437 57
2) Проценты съ цѣнныхъ бумагъ	„	1,455 03
3) Приплата изъ излишка доходовъ прежнихъ лѣтъ	„	112,339 55
	<u>Руб.</u>	<u>192,232 15</u>

Расходъ:

1) На ремонтъ портовыхъ сооружений и покрытіе расходовъ по управленію оными	Руб.	16,639 53
2) Курсовая потеря по цѣннымъ бумагамъ	„	1,451 25
3) Перенесено въ кассу сбора, предназначенаго для углубленія фарватера р. Двины, для покрытія расходовъ по землечерпальнымъ работамъ	„	174,141 37
	<u>Руб.</u>	<u>192,232 15</u>

Излишки доходовъ составляли къ 31 Декабря 1899 г.	Руб.	120,942 75
Въ 1900 г. употреблено на покрытіе расходовъ	„	112,339 55
<hr/>		
Заспмъ излишки доходовъ составляютъ къ 31 Де-		
кабря 1900 г.	Руб.	8,603 20
		<hr/> <hr/>

III отдѣлъ.

Касса по сбору на углубленіе фарватера рѣки Двины.

Приходъ:

а. Доходъ съ предназначеннаго на углубленіе фарватера рѣки Двины сбора по 10 коп. съ лафта приходящихъ и по 10 коп. съ лафта отходящихъ морскихъ судовъ	Руб.	102,076 08
б. Приплата изъ кассы продолженнаго $\frac{1}{6}$ % сбора на устройство Рижскаго порта	„	174,141 37
	Руб.	276,217 45
		<hr/> <hr/>

Расходъ:

а. На производство землечерпательныхъ работъ	Руб.	274,913 14
б. На жалованье	„	215 —
в. На Проценты	„	1,089 31
	Руб.	276,217 45
		<hr/> <hr/>

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.	5,438 —
б. за отданныя въ наемъ помѣщенія	„	7,558 35
в. аукціонный сборъ	„	9 40
г. телефонный сборъ	„	44 55
д. проценты съ запаснаго капитала	„	8,010 48
	Руб.	21,060 78

2) Доходы съ зимней гавани :			
а.	сборъ съ судовъ и плотовъ	Руб.	2,660 20
б.	поземельныя деньги	"	302 15
в.	наемная плата за мѣста, отданныя подъ складъ ка- меннаго угля, а равно за амбаръ, лавгу, жилыя по- мѣщенія и сѣнокосъ	"	2,383 73
г.	проценты съ запаснаго ка- питала	"	5,403 22
		Руб.	10,749 30
3) Доходы съ пароходовъ Биржевого Комитета за буксировку судовъ		"	78,835 —
4) Сборъ съ членовъ Биржевого Общества (по 10 р. въ годъ)		"	1,710 —
5) Проценты съ основнаго капитала Биржевого Банка		"	5,000 —
6) Дивидендъ съ акцій общества кораблеподъем- наго дока и машиностроительнаго завода . . .		"	1,880 —
7) Дивидендъ съ акцій общества центральной складки товаровъ		"	600 —
8) ПТрафныя деньги за несвоевременное посѣщеніе биржи		"	1,892 64
9) Доходъ съ амбара Биржевого Комитета		"	2,000 —
10) Доходъ съ подъемныхъ крановъ и водолазнаго снаряда :			
а.	съ подъемнаго крана на Андреевской дамбѣ	Руб.	1,010 50
б.	съ подъемнаго крана въ Мюльграбенѣ	"	20 —
		"	1,030 50
11) Доходы съ Вѣстника Рижской Биржи		"	4,095 11
12) Доходы желѣзнодорожнаго отдѣленія Биржевого Комитета		"	4,750 19
13) Излишекъ доходовъ противъ расходовъ Боль- дерааскаго телеграфа		"	100 —
14) Поступленіе изъ кассы $\frac{1}{6}\%$ сбора, въ воз- мѣщеніе расхода по приобрѣтенію подъемнаго крана за 1899 годъ		"	4,875 92
15) Приплата изъ процентовъ запасн. капитала Рижскаго Биржев. Банка		"	78,110 15
		Руб.	216,689 59

Б. Расходъ.

1) Биржевой домъ:			
а. ремонтъ зданія	Руб.	2,891 90	
б. повинности	„	2,827 63	
в. отопленіе	„	2,660 08	
г. жалованье служащимъ	„	1,861 —	
д. расходы по управленію домомъ	„	1,459 38	
е. страхованіе отъ огня имуще- ства	„	94 68	
ж. освѣщеніе улицъ	„	94 92	
			Руб. 11,889 59
2) Зимняя гавань:			
а. жалованье служащимъ и расходы по управл. гаванью	Руб.	4,901 72	
б. субсидія на содержаніе Боль- дерааскаго народ. училища	„	1,100 —	
			Руб. 6,001 72
3) Содержаніе пароходовъ Биржевого Комитета:			
а. жалованье служащимъ	Руб.	21,540 26	
б. ремонтъ судовъ и разныя издержки	„	56,028 41	
в. приплата изъ процентовъ	„	1,021 07	
			„ 78,589 74
4) Содержаніе биржевого амбара:			
подати, ремонтъ и разныя издержки	„		745 88
5) Содержаніе подъемныхъ крановъ и водолазнаго снаряда:			
а. подъемнаго крана въ Мюль- грабенѣ	Руб.	150 —	
б. подъемнаго крана на Ан- дреевской дамбѣ	„	232 51	
			„ 382 51
6) Канцелярія Биржевого Комитета:			
а. жалованье личному составу служащихъ, паемъ помѣ- щенія съ отопленіемъ	Руб.	11,566 68	
б. печатныя изданія и объ- явленія въ газетахъ, кан- целярскія потребности и разныя мелкіе расходы	„	4,878 91	
в. на приобрѣтен. книгъ и газетъ	„	662 69	
			„ 17,108 28
7) Пенсія лицамъ, служившимъ въ учрежденіяхъ Биржевого Комитета, ихъ вдовамъ и сиротамъ			„ 5,696 —
8) Расходы жел. дор. отдѣленія Биржевого Комитета			„ 11,906 04

9) Содержаніе торгово-статистическаго отдѣленія Биржевого Комитета:			
а. жалованье служащимъ . . . Руб.	4,041	78	
б. печатаніе торговаго отчета, за вычетомъ вырученныхъ отъ продажи отчета денегъ „	2,814	75	
в. канцелярскія потребности, составленіе вѣдомостей вывознымъ и привознымъ товарамъ, прейскуранты и пр. „	2,483	06	9,339 59
10) Печатаніе торговаго архива Руб.	1,133	35	
11) Изданіе Вѣстника Рижской биржи „	11,581	65	
12) Субсидія промышленной газетѣ „	1,200	—	
13) „ Рижскому Политехническому Институту „	10,000	—	
14) „ на содержаніе при Политехническомъ Институтѣ химической опытной станціи „	500	—	
15) „ промышл. училищу Рижскаго общества ремесленниковъ „	2,700	—	
16) „ на содержаніе при частномъ училищѣ г. Германа коммерческихъ классовъ „	710	—	
17) „ Рижскому купеческому обществу . . „	600	—	
18) „ вспомогательной кассѣ для моряковъ . „	500	—	
19) „ вспомогательной кассѣ для биржевыхъ маклеровъ „	500	—	
20) Содержаніе Риги-Большерааскаго телеграфа . . „	32	70	
21) За торговыя и курсовыя телеграммы, а равно телеграммы изъ Домеспеса, свѣдѣнія о торговлѣ, газеты и пр. „	3,460	20	
22) Метеорологическія телеграммы изъ С.-Петербурга „	253	80	
23) Передача телеграммъ въ Мннстерство Финансовъ со свѣдѣніями о цѣнахъ на хлѣбъ, морскихъ фрахтахъ и пр. „	65	75	
24) Жалованье лоцъ-командиру „	1,000	—	
25) За ледакольные работы на р. Двинѣ и на барѣ „	3,135	—	
26) Пособіе на содержаніе канцеляріи диспашера . „	600	—	
27) Жалованье контролеру надъ вывозимымъ за границу хлѣбомъ „	2,800	—	
28) Плата за пользованіе телефоннымъ проводомъ . „	503	10	
29) За отвозку съ пароходовъ каменноугольной золы и содержаніе на р. Двинѣ ящиковъ для ссыпки оной „	283	10	

30) За перевозку таможенныхъ досмотрщиковъ въ Вольдераа	Руб.	100 —
31) Субсидія на содержаніе полицейскаго надзора въ Вольдераа	„	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 мѣрплщиковъ	„	500 —
37) На расходы по представительству и разъѣздамъ, суточн. деньги и проч.	„	3,462 12
38) На покушку дровъ для бѣдныхъ жителей г. Риги	„	1,838 —
39) Приплата на содержаніе навигаціоннаго училища	„	3,190 23
40) Предварительныя работы по устройству коммерческаго училища (рѣшеніе Общаго Собранія отъ 18 мая 1899 г.)	„	3,511 68
41) Субсидія вспомогательному обществу прикащиковъ (рѣшеніе Общаго Собранія отъ 19 ноября 1899 г.)	„	1,000 —
42) Переводъ и изданіе русскаго частнаго права (рѣшеніе Общаго Собранія отъ 19 ноября 1899 г.)	„	986 60
43) Приплата изъ кассы Биржевого Общества на содержаніе пріюта для моряковъ	„	1,442 67
44) Непредвидѣнные расходы по нижеслѣдующей спецификаціи:		
Вознагражденіе за представленіе заключеній	Руб.	350 —
Пособіе на перестройку Домес-несскаго маяка	„	200 —
Приплата къ расходамъ по устройству средняго ряда свай на рѣкѣ Двинѣ	„	320 —
Субсидія на содержаніе телеграфной конторы въ биржевомъ домѣ	„	900 —
Приплата къ расходамъ по содержанію въ исправности нормальныхъ часовъ	„	100 —
Приплата къ расходамъ по изданію биржевыхъ бюллетеней	„	100 —

Судебныя издержки и заключеніе юристовъ	Руб.	97	60
Единовременное пособіе на совершеніе духовныхъ требъ въ пріютѣ для моряковъ	„	500	—
Пособіе Обществу Краснаго Креста	„	1,000	—
Вознагражденіе служащимъ	„	1,000	—
Взносъ въ пенсіонную кассу служащихъ	„	96	36
Приношенія на благотворительныя цѣли	„	175	—
Пособія па путешествія	„	700	—
На разѣзды служащихъ по дѣламъ службы	„	126	50
Подарокъ по случаю свадьбы	„	100	—
Пособіе	„	100	—
Наградныя	„	100	—
Приплата къ расходамъ по похоронамъ	„	330	13
Разныя мелкіе расходы	„	644	70
			Руб. 6,940 29
			<u>Руб. 216,689 59</u>

Запасные капиталы:

А. Биржевого общества.

Запасный капиталъ составлялъ при заключеніи книгъ за 1899 г.	Руб.	818,655	25
Къ сему прибыло:			
излишка процентовъ	Руб.	24,109	18
погашенныхъ облигацій по займамъ на постройку биржевого дома	„	17,000	—
			„ 41,109 18
			<u>Руб. 859,764 43</u>

Активъ:

- 1) Денежный вкладъ, находящійся въ Рижскомъ Биржевомъ Банкѣ Руб. 235,287 32
- 2) Процентныя бумаги съ процентами по 31 Декабря 1900 г. „ 8,348 34

3) Основной капитал Рижскаго Биржевого Банка	Руб.	100,000	—
4) Амбаръ Биржевого Комитета	„	32,000	—
5) Акции общества кораблеподъ- емнаго дока (нарицательн. стоимостью 34.000 руб.) . .	„	2,000	--
6) Акции общества машинной фабрики	„	10,000	—
7) Акции общества центральной складки товаровъ	„	10,000	—
8) Биржевой домъ	„	100,000	—
9) Мебель въ биржевомъ домѣ	„	2,000	—
10) Домъ биржевого банка . .	„	231,701	65
11) Библиотека	„	2,000	—
12) Зимняя гавань	„	26,000	—
13) Подъемный кранъ на Андреев- ской дамбѣ	„	5,000	—
14) Подъемный кранъ въ Мюль- грабенѣ	„	4,000	—
15) Риго-Больдерааскій телеграфъ	„	3,000	—
16) Долгъ, числящійся на пароход- ной кассѣ Биржевого Комитета	„	160,027	12
17) Долгъ, числящійся на кассѣ плавучаго дока	„	67,000	—
18) Разное имущество:			
Магнусгольмская спасательная лодка	Руб.	100	—
Водолазный сна- рядъ	„	300	—
	„	400	—
			Руб. 998,764 43

П а с с и в ь :

Подлежащія еще погашенію облигаціи по займамъ на постройку биржевого дома	Руб.	72,000	—
Остатокъ ссуды Биржевого Банка на сооруженіе плавучаго дока	„	67,000	—
Капиталь Биржевого общества на 31 Декабря 1900 г.	„	859,764	43
			Руб. 998,764 43

Б. Биржевого дома.

Запасный капиталъ составляетъ на 31 Декабря 1900 г.	Руб.	188,370	08
--	------	---------	----

заключается :

въ покупной стоимости временнаго дома для коммерчesk. училища	Руб. 58,178 90
въ предполагаемой стоимости инвентаря „	3,584 —
въ денежномъ вкладѣ, находя- щемся въ Биржевомъ Банкѣ „	126,607 18
	<u>Руб. 188,370 08</u>

В. Зимней гавани.

Запасный капиталъ составляетъ на 31 Декабря
1900 г. Руб. 124,400 84

и заключается :

въ ссудѣ пароходной кассѣ .	Руб. 104,902 59
въ предполагаемой стоимости инвентаря „	153 20
въ денежномъ вкладѣ, находя- щемся въ Биржевомъ Банкѣ „	19,345 05
	<u>Руб. 124,400 84</u>

Г. Пароходной кассы Биржевого Комитета.

Оборотный капиталъ пароходной кассы составляетъ
на 31 Декабря 1900 г. Руб. 39,863 98

Капиталъ кассы пароходовъ заключается:

1) въ пароходѣ „Геркулесъ“, оцѣненномъ въ Руб.	60,000 —
2) въ пароходѣ „Симсонъ“, оцѣненномъ въ „	40,000 —
3) въ парох. „Гернмаркъ“, оцѣненномъ въ „	35,000 —
4) въ пароходѣ „Кометь“, оцѣненномъ въ „	3,000 —
5) въ пароходѣ „Планетъ“ (приобр. въ 1892 г.) „	13,075 —
6) въ землечерпательницѣ N. N. (плата за 1900 г. въ счетъ контрактной суммы) „	78,952 12

7) въ пароходѣ „Цандеръ“ (приобр. въ 1897 г.)	Руб.	38,761	61	
8) въ пароходѣ „Р. Кер- ковиусъ“ (приобр. въ 1898 г.)	„	37,577	70	
9) Въ землечерпательницѣ „Мюльграбепъ“, (въ 1898 г.)	„	78,086	19	
10) Въ шаландахъ для земе- черпательн. работъ, а именно:				
5 штукъ № 39—43 (при- обрѣт. въ 1893 г.)	„	91,885	06	
5 штукъ № 44—48 (при- обрѣт. въ 1896 г.)	„	89,356	—	
9 штукъ № 49—57, (въ 1898 г.)	„	160,692	97	
3 штуки № 58—60 (въ 1899 г.)	„	51,465	50	
11) Въ землечерпательницѣ— рефулерѣ N. N. (выдача въ 1900 г. въ счетъ контрактной суммы)	„	104,902	59	
	Руб.	882,754	74	
За вычетомъ дол- говъ пароходной кассы кассѣ Бир- жевого Общества Р. 160,027 12				
Кассѣ зимн. гавани „ 104,902 59				
и Биржевому Банку „ 547,825 03	Руб.	812,754	74	Руб. 70,000 —
За симъ имущество пароходной кассы составляетъ на 31 Декабря 1900 г.	Руб.	109,863	98	

V отдѣлъ.

Пріютъ для моряковъ.

Приходъ:

а. Проценты съ неприкосновеннаго оборотнаго . капитала въ 25,000 руб.	Руб.	1,097	65
б. Наемная плата навигаціоннаго училища за отведенныя ему помѣщенія и наемная плата съ пристроя	„	3,150	—

в. Плата съ квартирующихъ моряковъ . . .	Руб.	1,131 11
г. Излишекъ процентовъ съ запаснаго капитала упраздненной морской больницы . . .	„	1,786 88
д. Приплата изъ кассы Биржевого Общества . . .	„	1,442 67
	Руб.	8,608 31
Приплата изъ капитала за 1900 г.	„	1,586 89
	Руб.	10,195 20

Расходъ:

а. Жалованье по штату	Руб.	1,034 —
б. Продовольствіе паціонеровъ	„	2,809 47
в. Отопленіе и освѣщеніе	„	1,682 56
г. Страхование отъ огня	„	221 35
д. Городскія подати и налогъ съ недвижимыхъ имуществъ	„	295 93
е. Починки и непридвидѣнные расходы	„	2,565 —
ж. Списано со стоимости дома пріюта за 1900 г. 1%	„	1,586 89
	Руб.	10,195 20

Неприкосновенный оборотный капиталъ составляетъ Руб. 25,000 —

Капиталъ составлялъ 1 Января

1899 г. Руб. 166,190 37

Изъ него употреблено въ 1900 г. „ 1,586 89

164,603 48

Засимъ имущество пріюта для моряковъ составляетъ

31 Декабря 1900 г. Руб. 189,603 48

и заключается:

въ неприкосновенномъ капиталѣ Руб. 25,000 —

въ оборотномъ капиталѣ „ 3,319 83

въ инвентарѣ „ 4,185 78

въ домѣ пріюта (стоимость по книгѣ) „ 157,097 87

Руб. 189,603 48

VI отдѣлъ

Владиміро-Маринскій капиталъ.**Приходъ:**

Проценты за 1900 г. Руб. 477 19

Расходъ:

Пособія 4 инвалиднымъ шкиперамъ „ 312 50

Излишекъ доходовъ за 1900 г. Руб. 164 69

Капиталь составляль 31 Декабря 1899 г.	Руб.	11,452 21
Прирость за 1900 г.	„	164 69
<hr/>		
Засимъ капиталъ составляеть 31 Декабря		
1900 г.	Руб.	<u>11,616 90</u>

VII отдѣлъ.

Касса упраздненной морской больницы.

Приходъ:

а. Поступившій половинный размѣръ расходовъ за пользованіе моряковъ въ городской больницѣ	Руб.	951 10
б. Проценты съ запаснаго капитала	„	2,935 48
	Руб.	<u>3,886 58</u>

Расходъ:

а. За леченіе и пользованіе больныхъ моряковъ въ городской больницѣ	Руб.	1,899 70
б. Выдано пособія	„	200 —
в. Переведено въ кассу пріюта для моряковъ излишка процентовъ съ капитала упраз- дненной морской больницы	„	1,786 88
	Руб.	<u>3,886 58</u>

Капиталь составляль при заключеніи книгъ за 1900 г.	Руб.	<u>69,327 78</u>
--	------	------------------

и заключается въ денежномъ вкладѣ, находящемся въ Рижскомъ Биржевомъ Банкѣ, на сумму	Руб.	<u>69,327 78</u>
---	------	------------------

VIII отдѣлъ.

Навигаціонное училище.

Приходъ:

а. Субсидія Биржевого Ко- митета за 1900 г. изъ суммъ $\frac{1}{6}\%$ сбора съ цѣнности товаровъ	Руб.	5,000 —
б. Приплата Биржевого Ко- митета изъ суммъ бир- жеваго общества	„	3,190 23
	Руб.	<u>8,190 23</u>

в. Плата учениковъ	Руб.	504 —
г. Плата учениковъ отдѣленія для обученія кочегаровъ и машинистовъ	„	1,164 —
д. Проценты	„	1 71
	Руб.	<u>9,859 94</u>

Расходъ:

а. На жалованье	Руб.	5,025 —
б. Хозяйственные расходы и приобретене учебныхъ средствъ	„	825 01
в. Наемная плата за помещенія училища въ домъ пріюта для моряковъ съ отопленіемъ и освѣщеніемъ	„	3,000 —
г. На содержаніе училища для кочегаровъ и машинистовъ (жалованье и расходы испы- тательной комиссіи)	„	1,009 93
	Руб.	<u>9,859 94</u>

Запасный капиталъ, заключающійся въ инвентарѣ, составляетъ 31 Декабря 1900 г.	Руб.	<u>1,400 —</u>
--	------	----------------

IX отдѣлъ.

Касса по управленію домомъ Биржевого Банка.**Приходъ:**

Наемная плата за отданныя въ наемъ помѣ- щенія	Руб.	<u>20,549 99</u>
---	------	------------------

Расходъ:

Отопленіе	Руб.	2,623 31
Освѣщеніе	„	609 02
Проценты	„	12,586 47
Жалованье домовой прислугѣ	„	1,465 —
Расходы по управленію домомъ, подати, стра- хованіе отъ огня и проч.	„	2,470 44
Ремонтъ дома	„	795 75
	Руб.	<u>20,549 99</u>

X отдѣлъ.

**Капиталъ, учрежденный 14 Мая 1896 г.
въ ознаменованіе Священнаго Коронованія
Ихъ Императорскихъ Величествъ.**

Приходъ:

Проценты	Руб.	9,478 24
Приплата изъ запаснаго ка- питала разр. А	„	331 17
	Руб.	<u>9,809 41</u>

Расходъ:

а. Въ 1900 г. выплачено по сооруженію плавучаго дока и приобрѣтенію принадлежностей	Руб.	1,040 —
б. Возвращено по займамъ на сооруженіе дока	„	23,000 —
в. Наличный остатокъ, хранящійся въ Рижскомъ Биржевомъ Банкѣ	„	470 79
	Руб.	<u>24,510 79</u>

Балансъ кассы плавучаго дока.**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 (стоимость его)	„	192,703 42
Наличностъ кассы (на 31 декабря 1900 г.)	„	470 79
	Руб.	<u>223,375 04</u>

Пассивъ:

Суда изъ кассы Биржевого Общества	Руб.	67,000 —
Капиталь на 31 декабря 1900 г.	„	156,375 04
	Руб.	<u>223,375 04</u>

XIII отдѣлъ.**Капиталь имени Леопольда Нейшеллера.**

Капиталь учрежденія, поступившій 11 Мая 1898 г. составляль 31 декабря 1899 г.	Руб.	5,156 93
Получено процентовъ за 1900 г.	Руб.	214 59
Субсидія купеческому обществу для учебныхъ цѣлей за 1900 г.	„	191 25
За симъ излишекъ доходовъ противъ расходовъ за 1899 г. составляль	„	23 34
Капиталь учрежденія 31 декабря 1900 г., хранящійся въ Рижскомъ Биржевомъ Банкѣ	Руб.	<u>5,180 27</u>

г. Рига, въ Февралѣ 1901 г.

Рижскій Биржевой Комитетъ.

Р о с п и с ь

доходовъ и расходовъ

РИЖСКАГО БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА на 1901 годъ.

І отдѣлъ.

$\frac{1}{6}\%$ сборъ съ цѣны привозныхъ и отпускныхъ
товаровъ.

А. Приходъ.

1) Доходъ съ $\frac{1}{6}\%$ сбора	Руб.	90,000 —
2) Проценты съ запаснаго капитала $\frac{1}{6}\%$ сбора	„	11,000 —
3) Доходъ электрическаго подъемнаго крана	„	500 —
	Руб.	<u>101,500 —</u>

Б. Расходъ.

1) На уплату процентовъ и погашеніе по займамъ, заключеннымъ на постройку биржевого дома	Руб.	20,600 —
2) На содержаніе навигаціоннаго училища	„	5,000 —
3) На выставленіе предостерегательныхъ знаковъ о приближеніи бури	„	60 —
4) На производство наблюденій за уровнемъ воды въ р. Двишѣ и за ледоходомъ	„	800 —
5) Субсидія на содержаніе морскихъ насосныхъ станцій на Лифляндскомъ побережьи	„	2,000 —
6) Вознагражденіе техникамъ и специалистамъ за отзывы и заключенія	„	500 —
7) На штатное содержаніе Рижскаго Портоваго Управленія	„	25,000 —

8) На содержаніе Больдерааскаго карантинной лечебницы	Руб.	2,500	—
9) Новый подъемный кранъ на таможенной набережной	„	6,000	—
10) Устройство средняго ряда свай на р. Двинѣ	„	1,000	—
11) Половина предполагаемаго излишка доходовъ, подлежащая переводу въ кассу пловучаго дока	„	19,020	—
12) Другая половина предполагаемаго излишка доходовъ, подлежащая причисленію къ запасному капиталу $\frac{1}{6}\%$ сбора	„	19,020	—
	Руб.	101,500	—

II отдѣлъ.

Продолженный $\frac{1}{6}\%$ сборъ на устройство Рижскаго Порта.

А. Приходъ.

1) Доходъ съ продолженнаго $\frac{1}{6}\%$ сбора на устройство Рижскаго Порта	Руб.	90,000	—
2) Проценты съ цѣнныхъ бумагъ	„	300	--
3) Приплата изъ образовавшихся излишковъ прежнихъ лѣтъ	„	8,000	—
	Руб.	98,300	—

Б. Расходъ.

1) На содержаніе портовыхъ сооружений, состоящихъ въ вѣдѣніи Бржевого Комитета (ремонтъ и жалованье служащимъ)	Руб.	20,000	—
2) На покрытіе недостачи кассы по сбору на углубленіе фарватера р. Двины	„	78,300	—
	Руб.	98,300	—

III отдѣлъ.

Касса по сбору на углубленіе фарватера р. Двины.

А. Приходъ.

1) Доходъ съ предназначенаго на углубленіе фарватера р. Двины сбора по 10 коп. съ лафта приходящихъ и по 10 коп. съ лафта отходящихъ морскихъ судовъ	Руб.	108,000	—
--	------	---------	---

2) Приплата изъ доходовъ продолженнаго $\frac{1}{6}\%$ сбора на устройство Рижскаго порта	Руб.	78,300 —
3) Ссуда изъ кассы биржевого общества	„	42,200 —
	Руб.	228,500 —

Б. Расходъ.

1) На покрытіе расходовъ по землечерпательнымъ работамъ	Руб.	157,000 —
2) Ремонтъ землечерпательнаго каравана	„	70,000 —
3) Разныя издержки	„	1,500 —
	Руб.	228,500 —

IV' отдѣлъ.

Добровольные взносы членовъ Биржевого
Общества, проценты съ принадлежащихъ сему
Обществу капиталовъ и доходы съ биржевыхъ
учрежденій.

А. Приходъ.

1) Доходы съ биржевого дома:		
а. за отдачныя въ наемъ помѣщенія и пр.	Руб.	13,000 —
б. проценты съ запаснаго капитала	„	8,000 —
2) Зимняя гавань:		
а. разные доходы	„	4,000 —
б. проценты съ запаснаго капитала	„	5,400 —
3) Доходъ съ пароходовъ Биржевого Комитета	„	80,000 —
4) Сборъ съ членовъ Биржевого Общества	„	1,700 —
5) Проценты съ основнаго капитала Биржевого Банка	„	5,000 —
6) Дивидендъ съ кораблеподъемнаго дока и машинн. фабрики	„	2,000 —
7) Дивидендъ съ акцій Общества центральной складки товаровъ	„	600 —
8) Штрафныя деньги за несвоевременное посѣще- ніе биржи	„	1,800 —
9) Доходъ съ биржеваго амбара	„	2,000 —
10) Подъемные краны и водолазныи снарядъ	„	1,200 —
11) Доходы по изданію Вѣтника Рижской Биржи	„	4,500 —
12) Доходы отдѣленія Биржевого Комитета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ	„	4,800 —

13) Излишекъ доходовъ Рнго - Больдерааскаго телеграфа	Руб.	100 —
14) Приплата изъ процентовъ запаснаго капитала Биржевого Банка	"	427,143 —
	Руб.	<u>561,243 —</u>

Б. Р а с х о д ь.

1) Биржевой домъ : на жалованье служащимъ и содержаніе дома	Руб.	10,000 —
2) Зимняя гавань :		
а. на жалованье служащимъ и содержаніе гавани	"	4,000 —
б. субсидія Больдерааскому народному училищу	"	500 —
3) Содержаніе пароходовъ Биржевого Комитета .	"	78,000 —
4) Биржевой амбаръ : на подати и содержаніе амбара	"	750 —
5) Подъемные краны и водолазный снарядъ . . .	"	500 —
6) Канцелярія Биржевого Комитета	"	24,000 —
7) Пенсіи служившимъ въ канцеляріи Биржевого Комитета лицамъ, ихъ вдовамъ и сиротамъ .	"	4,200 —
8) Расходы отдѣленія Биржевого Комитета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ	"	12,000 —
9) Торгово - статистическое отдѣленіе Биржевого Комитета	"	11,500 —
10) Печатаніе Торговаго Архива	"	3,000 —
11) Изданіе Вѣстника Рижской Биржи	"	12,500 —
12) Субсидія промышленной газетѣ	"	1,200 —
13) " на содержаніе Рижскаго Политехниче- скаго Института	"	10,000 —
14) " на содержаніе при Политехническомъ Институтѣ опытной станціи	"	500 —
15) " промышленному училищу общества про- мышленниковъ въ г. Ригѣ	"	1,500 —
16) " Рижскому купеческому обществу . . .	"	600 —
17) " вспомогательной кассѣ мореходовъ . .	"	500 —
18) " " " биржевыхъ ма- клеровъ	"	500 —
19) На содержаніе Рнго-Больдерааскаго телеграфа .	"	300 —
20) На торговыя и курсовыя телеграммы, а равно телеграммы изъ Домеснеса, свѣдѣнія о торговлѣ, газеты и проч.	"	3,000 —
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.	200 —
23) Субсидія вспомогательному обществу прикащиковъ г. Риги	”	1,000 —
24) Приплата на переводъ и изданіе русскаго частнаго права	”	1,200 —
25) Рижская юбилейная выставка	”	10,000 —
26) Жалованье п. д. лоцъ-командпру	”	1,000 —
27) На ледоломныя работы въ р. Двинѣ и на барѣ	”	6,000 —
28) Субсидія на содержаніе канцеляріи диспашера .	”	600 —
29) Жалованье контролеру надъ хлѣбною торговлею	”	2,900 —
30) За пользованіе телефонымъ проводомъ	”	550 —
31) За отвозку съ пароходовъ каменноугольной золы и содержаніе на р. Двинѣ ящиковъ для ссыпки таковой	”	400 —
32) За перевозку таможенныхъ досмотрщиковъ въ Бальдераа	”	100 —
33) Пособіе Бальдерааской полиціи	”	360 —
34) Пособіе вдовѣ браковщика мачтоваго лѣса . .	”	240 —
35) Пособіе тремъ браковщнкамъ дубоваго лѣса . .	”	900 —
36) Содержаніе агентства Биржевого Комитета въ С.-Петербургѣ	”	6,500 —
37) Пенсіи отставнымъ городскимъ браковщнкамъ товаровъ	”	3,000 —
38) Пособіе пяти дряхлымъ и неспособнымъ къ труду членамъ цеха мѣрильщиковъ	”	500 —
39) На расходы по представительству (разъѣздныя и суточные деньги и проч.)	”	7,000 —
40) На покупку дровъ для бѣдныхъ жителей г. Риги	”	1,800 —
41) Приплата изъ кассы биржевого общества на содержаніе навигаціоннаго училища	”	3,500 —
42) Приплата изъ кассы биржевого общества на содержаніе пріюта для моряковъ	”	2,500 —
43) На содержаніе Коммерческаго Училища Рижскаго Биржеваго Комитета	”	26,643 —
44) На предварительныя изысканія по устройству желѣзнодорожной линіи Рига-Вильна или Ковно	”	8,000 —
45) На пріобрѣтеніе землечерпательницы - рефулера, остатокъ контрактной суммы	”	29,000 —
46) На пріобрѣтеніе самоотвозной землечерпательницы	”	260,000 —
47) На непредвидѣнные расходы	”	8,000 —
	Руб.	561,243 —

V отдѣлъ.

Пріютъ для моряновъ.

А. Приходъ.

1) Проценты съ оборотнаго капитала	Руб.	1,100	—
2) Наемная плата навигаціоннаго училища	„	3,150	—
3) Плата квартируемыхъ моряковъ	„	800	—
4) Приплата изъ кассы упраздненной морской больницы	„	1,700	—
5) Недостатокъ доходовъ, покрываемый изъ капитала	„	1,200	—
6) Приплата изъ кассы биржевого общества	„	2,500	—
	Руб.	10,450	—

Б. Расходъ.

1) Жалованье служащимъ	Руб.	1,050	—
2) Продовольствіе пансіонерамъ	„	3,000	—
3) Отопленіе и освѣщеніе	„	1,800	—
4) Страхованіе отъ огня	„	250	—
5) Городскія подати и налогъ съ недвижимыхъ имуществъ	„	350	—
6) На ремонтъ дома и непредвидѣнные расходы	„	2,500	—
7) Списываніе 1% со стоимости дома, значащейся по книгѣ	„	1,500	—
	Руб.	10,450	—

VI отдѣлъ.

Касса морской больницы.

А. Приходъ.

Проценты съ капитала	Руб.	2,900	—
--------------------------------	------	-------	---

Б. Расходъ.

1) На пользованіе больныхъ моряковъ въ городской больницѣ	Руб.	1,000	—
2) Пособіе	„	200	—
3) Приплата на содержаніе пріюта для моряковъ	„	1,700	—
	Руб.	2,900	—

VII отдѣлъ.

Касса по управленію домомъ Биржевого Банка.

А. Приходъ.

Плата за отданныя въ наемъ помѣщенія	Руб.	20,000 —
--	------	----------

Б. Расходъ.

1) Уплата процентовъ на строительный капиталъ по 5% въ годъ	Руб.	12,000 —
2) На содержаніе дома и расходы по управленію таковымъ	„	8,000 —
	Руб.	20,000 —

VIII отдѣлъ.

Касса плавучаго дока.

А. Приходъ.

1) Остатокъ строительнаго капитала съ 1900 г.	Руб.	665 27
2) Плата за поднятіе судовъ на докъ	„	16,000 —
3) Половинный размѣръ излишка доходовъ отъ $\frac{1}{6}$ % сбора съ цѣны привозныхъ и отпусныхъ товаровъ	„	19,020 —
4) Наемная плата Больдерааской машинной фабрики	„	500 —
5) Проценты	„	99 73
	Руб.	36,285 —

Б. Расходъ.

1) На жалованье	Руб.	4,285 —
2) Расходы по содержанію дока и по ремонтамъ	„	7,000 —
3) На погашеніе ссуды, полученной отъ Биржевого Банка	„	25,000 —
	Руб.	36,285 —

IX отдѣлъ.

Коммерческое Училище Рижскаго Биржевого Комитета.

А. Приходъ.

1) Плата учениковъ за II половину 1901 г.	Руб.	6,100 —
2) Приплата отъ Биржевого Комитета	„	26,643 —
	Руб.	32,743 —

Б. Расходъ.

1) На штатное жалованье	Руб.	11,725 —
2) Наемъ помѣщій	„	3,853 —
3) Обстановка помѣщій училища	„	9,910 —
4) Канцелярія училища и разныя потребности	„	1,320 —
5) Канцелярія Попечительнаго Совѣта	„	935 —
6) Перестройка временныхъ помѣщій училищ	„	5,000 —
	Руб.	<u>32,743 —</u>

г. Рига, въ февралѣ 1901 г.

Рижскій Биржевой Комитетъ.

Дополнительная роспись расходовъ Рижскаго Биржевого Комитета за 1900 годъ.

I Отдѣль.

1/6 % сборъ съ цѣны отпускныхъ и привозныхъ
товаровъ.

Статьи росписи.	Наименованіе расходовъ.	Смѣт- ное пазна- ченіе.			Дѣйств. расходъ.		Пере- расходъ.		Примѣчанія.
		Руб.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
1	Больдерааскій карантинной лазаретъ.....	2,500	3,414	55	914	55	} Перерасходъ этотъ вызванъ большими расходами по обо- рудованію лазарета		
—	Устройство средняго свай- наго загражденія въ Двинѣ въ 1899 и 1900 г.....	—	2,000	—	2,000	—			} Расходъ этотъ раз- рѣшенъ предложе- ніемъ Лифл. Губер- натора отъ 16 Юня 1900 г. за № 5122.
					2,914	55			

Не смотря на перерасходъ въ 2914 Руб. 55 Коп. общая сумма этой части росписи не превышена.

IV Отдѣль.

Добровольн. взносы членовъ Биржевого Общества,
проценты и т. д.

Статьи росписи.	Наименованіе расходовъ.	Смѣт- ное пазна- ченіе.			Дѣйств. расходъ.		Пере- расходъ.		Примѣчанія.
		Руб.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
1	Биржевой домъ.....	10,000	11,889	59	1,889	59	} Единовременное по- собіе на перестр. дома училища.		
2	Зимняя гавань:								
	а. на жалованье служа- щихъ и содержаніе гавани.....	4,000	4,901	72	901	72			
	б. субсидія Больдерааск. народному училищу.	500	1,100	—	600	—			
3	Пароходы Бирж. Ком.	75,000	78,589	74	3,589	74			
4	Биржевой амбаръ.....	700	745	88	45	88			
6	Капцелярія Бирж. Ком. ...	17,000	17,108	28	108	28			
9	Торгово-статистическ. отдѣл.	8,000	9,339	59	1,339	59			
15	Субсидія промышл. училищу	1,500	2,700	—	1,200	—	} По постановленію об- щаго собранія Бир- жевого Общества отъ 25 Февр. 1900 г.		
31	За пользованіе телефоннымъ проводомъ.....	450	503	10	53	10			
41	на покупку дровъ для бѣдн.	1,800	1,838	—	38	—	} По постановленію об- щаго собранія Бир- жевого Общества отъ 18 Мая 1899 г.		
—	На подготовительн. работы для коммерческ. училища	—	3,511	68	3,511	68			
					13,277	58			

Перерасходъ въ 13,277 Руб. 58 Коп. болѣе чѣмъ уравниется съ одной стороны меньшими расходами по другимъ статьямъ росписи, а съ другой стороны большими противъ принятыхъ по росписи доходами, такъ что не только не превышена общая сумма смѣтныхъ расходовъ, но даже приплата изъ процентовъ запаснаго капитала Биржевого Банка сократилась съ 111,970 Руб. до 78,110 Руб. 15 Коп.

г. Рига, въ февралѣ 1901 г.

Рижскій Биржевой Комитетъ.



РИЖСКІЙ

Торговый Архивъ.

28-ой годъ изданія.

1901.

Выпускъ II.

Рига 1901.

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

Рижскій Торговый Архивъ.

28-ой годъ изданія.

1901.

Изданіе Рижскаго Биржевого Комитета подъ редакціею секретаря Комитета

М. фонъ Рейбницъ.

Рижский Торговый Архивъ

Въ Ригѣ


1901

Дозволено цензурою. — Рига. 17-го ноября 1901.

Издатель: Яковъ Яковичъ

Оглавленіе.

Обзоръ торговой дѣятельности Риги за 1900 г.



Обзоръ торговой дѣятельности Риги за 1900 годъ.*)

Въ истекшемъ экономическомъ году, завершившемъ собою отошедшій въ вѣчность XIX. вѣкъ, упадокъ промышленности, торговли и биржевой дѣятельности, обнаружившійся еще въ срединѣ 1899 года, принялъ болѣе острыя формы. Причину экономического кризиса слѣдуетъ искать главнымъ образомъ въ вздорожаніи на міровомъ рынкѣ денежныхъ капиталовъ, все болѣе и болѣе затруднявшемъ учетную операцію и способствовавшемъ такимъ образомъ упадку предпринимательской энергіи. Истощеніе капиталовъ въ свою очередь должно быть приписано быстрому росту промышленности, поглощавшей громадныя денежные средства; въ отчетномъ году, въ которомъ стѣсненность денежнаго обращенія давала себя чувствовать особенно интенсивно, присоединился еще одинъ не менѣе важный факторъ, а именно событія политическаго характера: военныя осложненія на югѣ Африки и неурядицы въ Китаѣ. Далѣе, вздорожанію денегъ содѣйствовало все болѣе оживляющееся участіе въ учрежденіи и эксплуатаціи многочисленныхъ торговыхъ промышленныхъ и желѣзнодорожныхъ предпріятій на дальнемъ и ближнемъ востокѣ, куда направлялись крупныя капиталы, не приносяшіе пока дохода. Не безъ вліянія оказался также уплывъ денегъ въ Америку, которая благодаря цѣлому ряду благопріятно выпавшихъ жатвъ, равно какъ могучему экономическому подъему неустанно укрѣпляетъ за собой первенствующее въ мірѣ положеніе среди экспортирующихъ странъ. Естественно, что и русскій денежный рынокъ испыталъ на себѣ послѣдствія вздорожанія денегъ въ Европѣ.

Не смотря на стѣсненное положеніе денежнаго рынка цѣнность русской ви́ншей торговли повысилась сравнительно съ 1899 годомъ. Въ первые одиннадцать мѣсяцевъ отчетнаго года ви́ншія торговыя сношенія выразились цифрой, превосходящей на 67 милліоновъ рублей

*) Помѣщенныя въ этомъ отчетѣ данныя за 1900 годъ основаны на опубликованныхъ по настоящее время предварительныхъ свѣдѣніяхъ, за всѣ же предшествующіе года приведены окончательно установленныя цифры.

соотвѣтствующій періодъ 1899 года; при этомъ повышеніе должно быть приписано экспортной торговлѣ, ввозная же торговля потерпѣла пониженіе. Подъемъ вывозной торговли былъ отчасти обусловленъ усиленнымъ вывозомъ хлѣба, что въ свою очередь является послѣдствіемъ сравнительно благопріятныхъ результатовъ жатвы въ истекшемъ году. Сборъ хлѣбовъ почти во всѣхъ частяхъ имперіи былъ удовлетворительный; недородъ постигъ только нѣсколько округовъ въ Сибири и Южной Россіи. Тѣмъ не менѣе при обсужденіи цифры экспорта нельзя придавать особеннаго значенія копечнымъ финансовымъ результатамъ, такъ какъ цѣны на многіе вывозные предметы (а именно: ленъ, пеньку, сѣмя и жмыхи) значительно повысились. Такимъ образомъ большая часть сказанной прибыли экспорта является исключительно результатомъ повышенія цѣнъ, но ни въ коемъ случаѣ не зависитъ отъ усиленія вывозной дѣятельности. Упадокъ импорта, состоящаго большей частью изъ сырья и полуобработанныхъ матеріаловъ, произошелъ главнымъ образомъ вслѣдствіе стѣсненнаго положенія промышленности и послѣдовавшаго во второмъ полугодіи сильнаго повышенія пошлинъ на цѣлый рядъ товаровъ. Благодаря этому русскій торговый балансъ въ отчетномъ году испыталъ значительное улучшеніе. Въ то время какъ въ первые 11 мѣсяцевъ 1899 года цѣнность вывоза черезъ европейскую границу превосходила цѣнность ввоза только на 9 милліоновъ рублей, въ истекшемъ году мы видимъ совершенно иные результаты: въ тотъ же самый періодъ цѣнность экспортированныхъ товаровъ оказалась выше ввоза на 110 милліоновъ рублей.

Еще болѣе тяжелое время пришлось пережить въ отчетномъ году промышленности. Особенно пострадали ткацкое и желѣзодѣлательное производства. Въ этихъ областяхъ имѣлъ мѣсто цѣлый рядъ несостоятельствъ и сокращеній производства. Сильное вліяніе на промышленность и торговлю имѣли высокіе морскіе фрахты, достигавшіе весной и осенью высоты, какой давно уже не запомнятъ. Почти на всѣхъ рынкахъ земного шара замѣчалась въ 1900 году кипучая дѣятельность, не находящая равной себѣ въ лѣтописяхъ судоходства. Война въ Южной Африкѣ, равно какъ событія въ Китаѣ сильно способствовали повышенію спроса на транспортныя суда, такъ что перѣдко за свободныя суда приходилось платить непомерно высокій фрахтъ.

Положеніе нашего денежнаго обращенія въ истекшемъ году, принесшемъ такъ мало отраднаго для денежнаго рынка, заслуживаетъ, какъ указано и въ докладѣ Министра Финансовъ о Государственной росписи на 1901 годъ, особеннаго вниманія. Изъ находящагося въ этомъ докладѣ сравнительнаго свода наличныхъ запасовъ благородныхъ металловъ въ Государственномъ Казначействѣ и Государственномъ Банкѣ въ концѣ 1899 и 1900 годовъ, равно какъ находившихся за эти

два періода въ обращеніи главнѣйшихъ оборотныхъ средствъ явствуетъ, „что сумма денежныхъ знаковъ главныхъ видовъ въ народномъ обращеніи возросла за истекающій годъ на 80, 3 милл. руб., и что, такимъ образомъ, благодаря эластичности денежной системы, основанной на золотой единицѣ, количество обращающихся въ странѣ денегъ соразмѣряется нынѣ съ потребностью въ нихъ для торгово-промышленныхъ оборотовъ. Затѣмъ, размѣнъ кредитныхъ билетовъ на золото представляется вполне прочнымъ. Хотя, по сравненію съ прошлымъ годомъ, обезпеченіе золотомъ билетовъ, находящихся въ оборотѣ, нѣсколько поизвилось въ зависимости отъ увеличенія суммы этихъ билетовъ и сокращенія золотой наличности, тѣмъ не менѣе оно достигаетъ нынѣ 146, 3% т. е. гораздо больше, чѣмъ предусмѣтливо въ законѣ объ обезпеченіи золотой наличностью. Положеніе нашей валюты, согласно разъясненію Министра Финансовъ окрѣпло въ отчетномъ году еще болѣе благодаря объявленному 28 апрѣля ликвидированію безпроцентной ссуды Государственного Банка Государственному Казначейству; путемъ возврата Государственному Банку 50 милліоновъ рублей, какъ послѣдней части колоссальнаго (свыше милліарда рублей) долга Казначейства за выпущенныя въ прежнія времена безъ наличнаго покрытія бумажныя деньги, организація нашего денежнаго дѣла приведена къ концу на строго урегулированныхъ основахъ. Заслуживаетъ удивленіе при этомъ тотъ фактъ, что погашеніе значительной части упомянутаго долга могло состояться изъ свободной наличности Казначейства безъ заключенія займовъ.

Однимъ изъ важнѣйшихъ правительственныхъ мѣропріятій въ области торговыхъ сношеній является опубликованное въ іюль истекшаго года значительное (до 50%) повышеніе таможенныхъ ставокъ на многіе товары, что было вызвано событіями на дальнемъ востокѣ и связанными съ ними чрезвычайными издержками. Эта мѣра, вызванная подъ тяжелымъ давленіемъ политическихъ осложненій, можетъ быть разсматриваема только, какъ временная. Къ числу нововведеній въ области таможенной политики относится также возвышеніе размѣра части пошлины, возвращаемой при экспортѣ хлопчатобумажныхъ товаровъ.

Мѣропріятіе первостепенной важности, къ которому съ особымъ интересомъ въ теченіе многихъ лѣтъ относился Министръ Финансовъ, представляетъ собою проведеніе реформы Департамента Торговли и Мануфактуръ. Для завѣдыванія дѣлами новыхъ учреждений Министерства Финансовъ по части торговли и промышленности, получившихъ Высочайшую санкцію 5 іюня 1900 года, создана должность третьяго товарища Министра Финансовъ. Новыя учрежденія распадаются на четыре отдѣла: торговли, промышленности, торговаго мореплаванія и учебный.

10 іюня отчетнаго года было утверждено мнѣніе Государственного Совѣта о новомъ уставѣ о гербовомъ сборѣ, вошедшемъ въ силу

1 марта текущего года. Помимо значительнаго повышенія гербоваго сбора съ вексельной бумаги статьями 57 и 58 этого устава облагаются непомѣрно высокимъ пропорціональнымъ гербовымъ сборомъ нѣкоторые отдѣлы коммерческой корреспонденціи, различные торговые документы, какъ напр. цертепартіи и многіе другіе, равно какъ всѣ торговыя сдѣлки. Постановленія новаго устава подчасъ формулированы такъ неясно, что пришлось созвать комиссію по выработкѣ разъясненій.

Изъ другихъ мѣропріятій нашего Министерства Финансовъ слѣдуетъ упомянуть о расширеніи района казенной продажи питей, введенной и въ прибалтійскихъ губерніяхъ съ 1-го іюля 1900 года, равно какъ объ открытіи четырехъ контрольныхъ палатъ мѣръ и вѣсовъ: въ Петербургѣ, Москвѣ, Варшавѣ и Павловѣ (для Владимирской и Нижегородской губерній). Въ Ригѣ также предстоитъ открытіе такой палаты. Призваніе къ жизни этихъ учреждений связано съ послѣдовавшимъ 1 января отчетнаго года необязательнымъ введеніемъ метрической системы. Далѣе мы укажемъ на то, что въ истекшемъ году Министерствомъ Финансовъ были выработаны постановленія относительно введенія обязательной продажи зерновыхъ продуктовъ по вѣсу. Въ нынѣшнемъ году эти постановленія утверждены Государственнымъ Совѣтомъ.

Банковаго дѣла коснулись въ отчетномъ году слѣдующія мѣропріятія: закладъ въ коммерческихъ банкахъ не котируемыхъ на биржѣ, но рекомендованныхъ биржевыми комитетами дивидендныхъ бумагъ, равно какъ предоставленіе Государственнымъ Банкомъ ссудъ подъ негарантированныхъ дивидендныхъ бумагъ и облигаціи промышленныхъ предпріятій.

Предпринятый много лѣтъ тому назадъ просмотръ биржевыхъ уставовъ привелъ въ истекшемъ году къ преобразованію С.-Петербургской фондовой биржи. Отъ выработки общаго для всѣхъ русскихъ биржъ устава пришлось пока отказаться.

Среди множества законопроектовъ, разрабатываемыхъ и обсуждаемыхъ уже цѣлый рядъ лѣтъ, но не выработанныхъ еще окончательно, особеннаго вниманія заслуживаютъ слѣдующіе: новый вексельный уставъ, новый табачный уставъ, новое конкурсное положеніе, преобразованіе законоположеній относительно акціонерныхъ предпріятій, а также проекты введенія надзора за экспортомъ хлѣба, нормъ для примѣсей въ хлѣбѣ и т. д. Послѣдній проектъ предварительно поступления на утвержденіе законодательнымъ порядкомъ будетъ представленъ на разсмотрѣніе ближайшей сессіи Сельскохозяйственнаго Совѣта при Министерствѣ Земледѣлія. Равнымъ образомъ вопросъ относительно упраздненія коммерческихъ судовъ и передачи ихъ компетенціи въ тяжбахъ, касающихся торговаго дѣла, общимъ судебнымъ установленіямъ, остается пока открытымъ.

Развитіе прибалтійскаго судоходства продолжалось и въ прошломъ году. Ростъ нашей торговой паровой флотилии, начавшійся послѣ продолжительнаго застоя въ 1898 году, когда были отмѣнены пошлины на построенные за границей суда, не прекращался и въ отчетномъ году. Хотя повья общества судоходства и не возникали, но существующія предпріятія пополнили составъ своихъ судовъ. Такъ, папримѣръ, русско-балтійское и русское восточно-азіатское общества увеличили составъ своего флота тремя большими пароходами каждое. Что касается перваго изъ названныхъ обществъ, то усиленіе его перевозочныхъ средствъ тождественно съ обогащеніемъ Рижскаго судоходства.

1 января 1900 года вступилъ въ силу, какъ мы уже упомянули въ нашемъ прошлогоднемъ отчетѣ, новый законъ о болшомъ каботаждѣ, согласно которому транспортъ товаровъ и пассажировъ между русскими портами, расположенными въ различныхъ моряхъ, исключительно предоставляется судамъ, плавающимъ подъ русскимъ флагомъ. Но въ виду того, что численный составъ русскаго торговаго флота не могъ удовлетворить усиленнымъ требованіямъ, предъявленнымъ къ нему при значительныхъ транспортахъ для военныхъ цѣлей, Министръ Финансовъ въ началѣ октября предоставилъ судамъ, плавающимъ подъ иностранными флагами, право товарнаго сообщенія между гаванями Европейской Россіи и русскими портами на дальнемъ востокѣ до 1 января 1901 года.

Въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ истекшій годъ спеціально для Рижской торговли не принесъ никакихъ болѣе или менѣе существенныхъ измѣненій.

На состоявшемся въ сентябрѣ совѣщаніи для пересмотра дѣйствующихъ тарифовъ на хлѣбъ былъ обсуждаемъ вопросъ, насколько цѣлесообразны нынѣшніе тарпфы на хлѣбные продукты и въ какой степени нуждаются они въ измѣненіи. Никакого рѣшенія принято не было; пашъ Биржевой Комитетъ не получилъ по настоящее время никакихъ извѣстій объ ожидающихся новыхъ тарифахъ. Какъ сообщаетъ органъ Министерства Финансовъ, результаты, на которыхъ остановилось совѣщаніе, были рассмотрѣны Тарифнымъ Комитетомъ, который и пришелъ къ тому заключенію, что въ настоящее время не имѣется достаточныхъ основаній для кореннаго преобразованія хлѣбныхъ тарифовъ, и что дѣйствующій тарифъ можетъ быть оставленъ въ силѣ съ нѣкоторыми незначительными поправками.

Изъ новыхъ тарифовъ мы приведемъ слѣдующіе: для провоза каменнаго угля, антрацита, кокса, торфа и брикетовъ, а также для транспорта сырой нефти и нефтяныхъ остатковъ, керосина и другихъ нефтяныхъ продуктовъ.

Изъ измѣненій, вызванныхъ тарифомъ въ международномъ движеніи товаровъ въ районѣ сѣверныхъ морей, заслуживаетъ вниманія открытіе прямого сообщенія между рейнскими портами Кельномъ,

Дюссельдорфомъ, Юрдингеномъ, Дуйсбургомъ и Эмденомъ съ одной стороны и русскими портами Ревелемъ, Новымъ Портомъ и Ригой съ другой стороны. Транспортъ по водному пути приняло на себя общество пароходства „Нептунъ“.

Далѣе, въ отчетномъ году былъ разрѣшенъ одинъ вопросъ, остававшаяся на себѣ общій интересъ, а именно была подвергнута дальнѣйшему сокращенію уменьшенная уже въ 1898 году коммисіонная плата по желѣзнодорожнымъ транспортамъ съ наложеннымъ платежомъ.

Въ истекшемъ году снова былъ введенъ возвратъ тарифной разницы между экспортнымъ тарифомъ на минеральныя масла и тарифомъ на сырую нефть, поскольку это касалось всего количества минеральнаго масла Рижскаго производства, предназначеннаго для вывоза.

Уже въ теченіе многихъ лѣтъ ощущается неудовлетворительность устройства приспособленій для храненія прибывающихъ на станцію Рига I товаровъ. Лишь только весной или осенью подвозъ товаровъ усиливается, товарную станцію приходится закрывать, такъ что управление дороги поставлено въ необходимость, часть товаровъ, предназначенныхъ къ экспорту черезъ Ригу, задерживать на мѣстѣ отправленія или въ пути, а также сокращать срокъ бесплатнаго храненія въ Ригѣ и повышать плату за простой. Такъ какъ въ истекшемъ году неудобство это ощущалось въ особенно сильной степени, то Биржевой Комитетъ обратился съ ходатайствомъ къ Министру Путей Сообщенія о предоставленіи управленію Риги-Орловской желѣзной дороги средствъ и полномочій на сооруженіе помѣщеній для храненія товаровъ, равно какъ объ ускореніи сооруженія центральной товарной станціи на городскомъ выгонѣ. Благодаря сказанному ходатайству по предписанію Министра на территоріи новой станціи на выгонѣ были возведены два пакгауза, которые при скопленіи прибывающихъ грузовъ должны служить для помѣщенія товаровъ, а именно япцѣ и льна.

Періодически повторяющіеся на внутреннихъ желѣзныхъ дорогахъ имперіи скопленія провозимыхъ товаровъ имѣли мѣсто и въ истекшемъ году. Особенно же сильно давали они себя чувствовать на Сибирской дорогѣ, гдѣ военные транспорты совершенно закрыли доступъ частнымъ грузамъ. Такимъ образомъ торговля съ Сибирью на нѣкоторое время почти совершенно прекратилась. На станціяхъ Самаро-Златоустовской, а въ особенности Рязанско-Уральской дороги были также свалены горы хлѣба, чѣмъ были вызваны значительныя задержки въ доставкѣ хлѣбныхъ грузовъ со станціи названныхъ дорогъ. Не смотря на старанія нашего Биржевого Комитета неурядки эти продолжались до конца года.

Русская желѣзнодорожная сѣть и въ отчетномъ году энергично расширялась. Правильное движеніе было открыто на протяженіи 2103 верстъ, временное — 1505 верстъ нормальной колеи. Кромѣ того передано въ пользованіе 934 версты новыхъ узкоколейныхъ

путей. Протяженіе сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ къ концу года составляло свыше 52,800 верстъ.

Изъ вновь открытыхъ желѣзныхъ дорогъ на первый планъ должна быть поставлена Забайкальская линія протяженіемъ въ 1096 верстъ. Такъ какъ при существующемъ въ настоящее время сообщеніи черезъ Байкаль при помощи парового паромы правильное движеніе желѣзнодорожныхъ поѣздовъ оказывается неосуществимымъ, то рѣшено въ самомъ непродолжительномъ времени приступить къ постройкѣ Байкальской кружной линіи. По окончаніи сооруженія этой дороги, что продлится около 3 лѣтъ, Европа будетъ соединена непрерывнымъ рельсовымъ путемъ съ Тихимъ Океаномъ.

Спеціально Рижскихъ интересовъ коснулось послѣдовавшее въ истекшемъ году открытіе временнаго движенія на 500 верстномъ участкѣ Крейцбургъ-Ржевъ линіи Крейцбургъ-Москва и участкѣ Новоскольники-Дно. Послѣдній связываетъ линіи Псковъ Бологое и Крейцбургъ-Москва. Для соединенія Крейцбурга съ Тукумомъ Правленіе Московско-Виндаво-Рыбинскаго желѣзнодорожнаго общества имѣетъ въ виду два направленія, а именно: одно черезъ Митаву, а другое по лѣвому берегу рѣки Двины черезъ Ригу (Торенсбергъ), съ присоединеніемъ у Зассенгофа къ Рпго-Тукумской дорогѣ. Въ случаѣ осуществленія второго проекта названное общество проектируетъ устройство самостоятельной товарной станціи съ собственной вѣтвью къ рѣкѣ на лѣвомъ берегу Двины неподалеку отъ нынѣшней станціи Торенсбергъ. Рижскій Биржевой Комитетъ направилъ всѣ свои усилія къ тому, чтобы добиться утвержденія проекта въ смыслѣ соединенія Крейцбурга съ Тукумомъ черезъ Ригу. Этому проекту оказываетъ рѣшительное предпочтеніе и Правленіе Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, находя его выгоднѣе соединительной линіи черезъ Митаву. Но до настоящаго времени окончательнаго рѣшенія по этому вопросу не послѣдовало. Равнымъ образомъ все еще не приведенъ ни къ какому результату вопросъ, ждущій уже нѣсколько лѣтъ своего разрѣшенія. Мы говоримъ о проведеніи линіи Рига-Баускъ-Ковно или Вильна или же Вилейка, для которой уже давно произведена трасировка и представляема по принадлежности на утвержденіе.

Что касается столь важнаго для нашей торговли и судоходства и обсуждаемаго годами вопроса о постройкѣ центральной товарной станціи и новыхъ портовыхъ сооружений, то отрадно отмѣтить нѣкоторые успѣхи въ осуществленіи даннаго вопроса, хотя, къ сожалѣнію проектъ портовыхъ сооружений все еще не утверждёнъ.

Биржевой Комитетъ, призванный быть представителемъ мѣстныхъ торговыхъ интересовъ, въ сильной степени заинтересованъ въ томъ, чтобы проектъ былъ осуществленъ въ скорѣйшемъ по возможности времени. Такое отношеніе Биржевого Комитета обуславливается

нуждами Рижской торговли, которая въ крайней степени ощущаетъ недостатокъ въ болѣ скорой, дешевой и удобной противъ прежняго передачѣ товара съ рельсовыхъ путей на суда. Комитетъ выразилъ въ прошломъ году готовность принять на себя производство всѣхъ работъ по сооруженію экспортной гавани (устройство охранительной дамбы и желѣзнодорожной насыпи, сооруженіе набережной, устройство откоса въ районѣ гавани, далѣ мостовыя и канализаціонныя работы и, наконецъ, работы землечерпательныя и земляныя; стоимость этихъ работъ исчислена въ 3¹/₂ слишкомъ милліона рублей). Министерство же поручило пока Биржевому Комитету производство части работъ почти исключительно землечерпательныхъ и земляныхъ, на смѣтную сумму въ 300,000 рублей.

На мѣстѣ постройки центральной товарной станціи на городскомъ выгонѣ въ прошломъ году было насыпано 30,000 куб. саж. гранта, такъ что количество всей насыпанной по настоящее время земли составляетъ 80,000 куб. саж. Кромѣ того на этой насыпи проведены рельсовые пути и, какъ было выше упомянуто, сооружены два большихъ товарныхъ пакгауза. Наконецъ, на городскомъ выгонѣ построена еще казарма для рабочихъ.

Въ цѣляхъ развитія экспорта скоропортящихся продуктовъ сельскаго хозяйства Министерство Финансовъ возбудило въ свое время вопросъ относительно срочнаго пароходнаго сообщенія между русскими портами прибалтійскаго побережья и англійскими. Вопросъ этотъ, поскольку онъ касается Риги, рѣшенъ въ благопріятномъ смыслѣ. Названное Министерство заключило въ маѣ истекшаго года съ Рижскою фирмою „Гельмсингъ и Гриммъ“ контрактъ, по которому сказанная фирма обязуется поддерживать въ теченіе 10 лѣтъ регулярное срочное пароходное сообщеніе между Ригой и Лондономъ для вывоза скоропортящихся сельскохозяйственныхъ продуктовъ. Согласно этому контракту транспортъ этихъ продуктовъ (главнымъ образомъ свѣжаго масла) со станцій Сибирской желѣзной дороги въ Ригу долженъ открыться нынѣшнимъ лѣтомъ и производиться по желѣзнымъ дорогамъ въ вагонахъ — ледникахъ съ ускоренными товарными поѣздами. На первыхъ порахъ точно установлены два такихъ поѣзда въ недѣлю. Фирма „Гельмсингъ и Гриммъ“ построила уже специальные пароходы съ охладительными помѣщеніями (рефригаторами). Съ весны этого года открываются срочные рейсы этихъ пароходовъ. На случай скопленія товара въ промежутокъ между его прибытіемъ и приходомъ соотвѣтственныхъ пароходовъ или до заключенія на рынкѣ выгодныхъ конъюнктуръ проектируется постройка склада-холодильника. Въ концѣ отчетнаго года одна лондонская фирма представила городскому управленію проектъ сооруженія и эксплуатаціи за свой счетъ склада-холодильника. Городское управленіе, въ виду несомнѣнной важности

подобнаго сооружеія, предоставило сказанной фирмѣ мѣсто для постройки на сѣверной конечности Андреевскаго полуострова.

Рѣшеніе, принятое Биржевымъ Комитетомъ въ интересахъ нашей импортной торговли еще въ 1899 году относительно приобрѣтенія новаго разгрузочнаго крана силою въ 10 тоннъ въ помощь крану, что на Андреевскомъ островѣ, въ истекшемъ году было приведено въ исполненіе. Къ концу года кранъ былъ устанавленъ въ нижнемъ концѣ таможенной набережной, но позднее время года не позволило закончить всѣ работы, и пользованіе краномъ стало возможнымъ лишь весною сего года.

Вслѣдствіе непрерывнаго и сильнаго роста импорта въ Ригу каменнаго угля стали ощущаться недостатокъ въ подходящихъ для выгрузки мѣстахъ. Биржевой Комитетъ счелъ своимъ долгомъ, въ виду жалобъ импортеровъ, заняться этимъ вопросомъ. Послѣ продолжительныхъ переговоровъ, которые велись въ особой комиссіи, состоявшей изъ представителей Торговой Комиссіи, Биржевого Комитета, а также фирмъ, ввозящихъ каменный уголь, Городская Управа выразила согласіе снести сарай Московскаго общества пароходства по Волгѣ и предоставить это мѣсто подъ каменноугольную пристань, далѣе вымостить внутреннюю сторону дамбы АВ и отдать ее подъ складываніе угля, камня, мѣла и т. п. Наконецъ будетъ указано еще третье мѣсто у такъ называемаго „Длиннаго ряда“ между понтоннымъ и желѣзнодорожнымъ мостами. Впрочемъ, эти мѣры не привели вопросъ къ удовлетворительному рѣшенію въ желательномъ для заинтересованныхъ въ немъ лицъ смыслѣ.

Въ виду того, что къ концу 1903 года истекаетъ срокъ торговыхъ договоровъ Россіи съ нѣкоторыми иностранными правительствами, а потому къ этому времени должны быть выработаны и подготовлены основанія для новыхъ торговыхъ соглашеній, — завѣдующій отдѣломъ торговли учрежденій Министерства Финансовъ пригласилъ въ истекшемъ году Биржевой Комитетъ представить Министерству свои соображенія о нуждахъ торговли и промышленности, чтобы при возобновленіи торговыхъ трактатовъ, было возможно энергично поддерживать интересы этихъ отраслей народнаго хозяйства. Биржевой Комитетъ съ полной готовностью припалъ это предложеніе и поручилъ своей промышленной комиссіи составленіе предварительныхъ работъ, которыя въ настоящее время значительно подвинулись впередъ.

Биржевая дѣятельность протекла въ отчетномъ году еще менѣе неблагопріятельно, чѣмъ въ 1899 году. Обезцѣненіе цѣнностей на С.-Петербургской биржѣ въ теченіе прошлаго года какъ по отношенію къ процентнымъ, такъ и по отношенію къ дивиденднымъ бумагамъ было гораздо больше, чѣмъ та разница въ цѣнѣ, которой подверглись сказанныя цѣнности въ періодъ 1899 года. Положеніе европейскаго рынка цѣнныхъ бумагъ также

сильно ухудшилось, и курсъ лучшихъ иностранныхъ фондовъ пострадалъ въ сильной степени (французская 3% рента упала до 99,16, англійскія 2³/₄% консоли понизились до 97,47, прусскія 3¹/₂% до 92,8 и германскія 3% имперскія заемъ до 85).

На С.-Петербургской биржѣ почти общее паденіе цѣнностей сопровождалось многочисленными бурными собраніями. Политическія событія во всѣхъ частяхъ свѣта въ связи съ плачевнымъ состояніемъ денежнаго рынка (размѣръ дисконта учетныхъ банковъ временно доходилъ въ Парижѣ до 4%, въ Амстердамѣ и Брюсселѣ до 5%, въ Лондонѣ до 6% и въ Берлинѣ даже до 7%) и неоправдавшимися надеждами на дѣятельность и развитіе отечественныхъ промышленныхъ предпріятій, въ особенности же съ рѣзкимъ упадкомъ металлургическаго дѣла, придали кризису острый характеръ, который въ полной силѣ сказался въ послѣдніе три мѣсяца прошлаго года. Само собою разумѣется, что эти неблагоприятные факторы отразились какъ на числѣ вновь допущенныхъ цѣнностей, такъ и на выпускѣ новыхъ акцій предпріятіями, акціи которыхъ поступаютъ къ котировкѣ на С.-Петербургской биржѣ. Такимъ образомъ въ обѣихъ этихъ областяхъ замѣчался сильный упадокъ сравнительно съ предшествовавшими годами. Изъ новыхъ бумагъ къ обращенію на биржѣ были допущены только 9, представляющихъ собою цѣнность въ 15 милліоновъ рублей противъ 22 бумагъ на 75 милліоновъ рублей въ 1899 году. Выпускъ новыхъ акцій въ меньшемъ количествѣ не бросается такъ замѣтно въ глаза. Что касается акцій земельныхъ банковъ, то въ этой области никакого упадка не замѣчалось. Не менѣе 8 земельныхъ банковъ увеличили въ отчетномъ году свои капиталы. Торговые банки, напротивъ, не прибѣгали въ истекшемъ году къ новымъ выпускамъ. Въ чисто промышленной области выпускъ акцій 1900 года совершался приблизительно въ тѣхъ же границахъ, что и въ предшествовавшемъ году, но при этомъ надо отмѣтить то обстоятельство, что обѣ крупнѣйшія операціи по выпуску акцій этого рода были произведены почти исключительно на германскомъ и францужско-бельгійскомъ рынкѣ (Русско-бельгійское Металлургическое Общество и Русскіе Электротехническіе заводы Сименсъ и Гальске). Исключивъ оба названные выпуска, мы станемъ лицомъ къ лицу съ чувствительнымъ сокращеніемъ выпуска промышленныхъ бумагъ сравнительно съ предшествующими годами.

На Рижской биржѣ были допущены въ отчетномъ году къ котировкѣ слѣдующія промышленныя цѣнности: акціи и облигаціи акціонернаго общества джутовой и льняной мануфактуръ, акціи общества Рижской корабельной верфи и машиннаго завода Ланге и Сынъ, общества фабрики папильниковъ и инструментовъ Отто Эрбе и общества химическаго завода Трампедрахъ и Ко.

Проведенная Министромъ Финансовъ съ необыкновеннымъ успѣхомъ реформа валюты вывела нашъ рубль изъ состоянія подверженной постояннымъ колебаніямъ единицы цѣнности и сдѣлала его прочнымъ масштабомъ цѣнности. Вслѣдствіе этого и курсъ рубля (трехмѣсячный) на здѣшней биржѣ подвергался за послѣдніе 5 лѣтъ самымъ незначительнымъ измѣненіямъ. Въ отчетномъ году замѣчались ничтожныя колебанія: курсъ на Берлинъ въ теченіе всего года не выходилъ изъ предѣловъ 45,75 и 45,55 рублей за 100 марокъ среднимъ числомъ въ мѣсяцъ противъ 45,75 и 45,45 рублей въ 1899 году, тогда какъ въ 1891 году онъ колебался въ предѣлахъ отъ 52 до 40,37¹/₂ рублей, а въ 1888 — отъ 61,40 до 45,12¹/₂ рублей.

На здѣшней биржѣ курсъ рубля (трехмѣсячный) на Берлинъ выражался въ слѣдующихъ цифрахъ:

	высшій	низшій	средн. числ.
	К у р с ь		
Январь	45,75	45,67 ¹ / ₂	45,71 ¹ / ₄
Февраль	45,75	45,60	45,65
Мартъ	45,75	45,60	45,65 ⁵ / ₉
Апрѣль	45,72 ¹ / ₂	45,65	45,69 ¹ / ₁₆
Май	45,60	45,55	45,59 ¹ / ₉
Іюнь	45,65	45,55	45,59 ¹³ / ₁₈
Іюль	45,70	45,67 ¹ / ₂	45,68 ¹ / ₈
Августъ	45,67 ¹ / ₂	45,65	45,67 ² / ₉
Сентябрь	45,67 ¹ / ₂	45,57 ¹ / ₂	45,64 ¹ / ₈
Октябрь	45,67 ¹ / ₂	45,65	45,66 ⁷ / ₁₈
Ноябрь	45,67 ¹ / ₂	45,65	45,66 ¹ / ₄
Декабрь	45,72 ¹ / ₂	45,60	45,64 ¹ / ₁₆
Средн. число за годъ	45,75	45,55	45,65 ²¹ / ₅₂
Въ 1899 году	45,75	45,45	45,64 ⁸ / ₂₁
„ 1898 „	45,85	45,52 ¹ / ₂	45,70 ¹⁵ / ₂₆
„ 1897 „	45,82 ¹ / ₂	45,57 ¹ / ₂	45,72 ¹⁵ / ₂₆
„ 1896 „	45,87 ¹ / ₂	45,47 ¹ / ₂	45,71 ¹⁷ / ₅₂
„ 1895 „	45,67 ¹ / ₂	45,02 ¹ / ₂	45,28 ⁹ / ₅₂
„ 1894 „	45,82 ¹ / ₂	44,97 ¹ / ₂	45,42
„ 1893 „	48,12 ¹ / ₂	45,40	46,50 ¹ / ₄₂
„ 1892 „	50,05	45,87 ¹ / ₂	48,48 ¹ / ₂
„ 1891 „	52,00	40,37 ¹ / ₂	44,72 ¹ / ₈
„ 1890 „	45,05	37,47 ¹ / ₂	41,97
„ 1889 „	47,95	44,65	46,24 ¹⁵ / ₁₇
„ 1888 „	61,40	45,12 ¹ / ₂	52,70 ¹⁷ / ₂₁

Упомянутыя въ введеніи къ настоящему обзору неблагоприятныя условія, которыми была обставлена въ истекшемъ году дѣятельность мірового рынка и къ которымъ въ первой очереди относится стѣсненіе денежнаго рынка, въ немалой степени заставили пострадать внѣшнюю

торговлю Риги. Между прочимъ это усматривается изъ помѣщенныхъ ниже таблицъ обзора цѣнности нашихъ ввозныхъ и экспортныхъ товаровъ. Изъ таблицъ этихъ явствуетъ, что цѣнность нашего прошлогодняго виѣшняго товарооборота замѣтно уменьшилось сравнительно съ 1899 и 1898 годами.

Въ отчетномъ году мы, конечно, имѣемъ дѣло только съ предварительнымъ исчисленіемъ цѣнности, которое, какъ извѣстно изъ практики, гораздо ниже окончательной суммы торговыхъ оборотовъ; но это обстоятельство принято въ соображеніе также и при опредѣленіи цифры 1898, 1899 и всѣхъ другихъ предшествующихъ годовъ, помѣщенныхъ въ упомянутыхъ сравнительныхъ таблицахъ. Поэтому можно сказать, что наша виѣшняя торговля выразилась въ нѣсколько болѣе благоприятныхъ результатахъ, чѣмъ къ этому даютъ поводъ на первый взглядъ нижеприведенныя цифры.

Многія важныя статьи нашего импорта ввозились въ прошломъ году въ гораздо меньшихъ количествахъ, чѣмъ въ 1899 году; наиболѣе пострадалъ ввозъ сырыхъ матеріаловъ, предназначенныхъ къ обработкѣ нашей металлической промышленностью (жельза не въ дѣлѣ въ полосахъ, листахъ и т. д. было привезено на 1,8 милл. пуд., чугуна на 470,000 пуд. и необработанной стали на 570,000 пуд. менѣе противъ 1899 года). Объясняется это усиливающейся успѣшной конкуренціей русскихъ заводовъ. Далѣе убыль обнаружилась и во ввозѣ хлопка сырца (на 230,000 слишкомъ пудовъ), сырой резины (на 40,000 пудовъ), затѣмъ: впа, удобрительныхъ веществъ, желѣзнодорожныхъ рельсъ, неочищенного мѣла, машинъ и машинныхъ частей, глауберовой соли и соды. Ввозъ каменнаго угля и кокса держался, напротивъ, уровня 1899 года. Въ болѣе значительныхъ количествахъ привозились преимущественно слѣдующіе товары: красильное дерево (на 1 милл. пуд., слишкомъ болѣе чѣмъ въ 1899 году), смола (на 100,000 пуд.), необработанное пробковое дерево (приблизительно на 85,000 пуд.), копра (около 38,000 пуд.), кофе (на 5,000 пуд.), рисъ (на 120,000 пуд. слишкомъ), а также селитра и глина.

Громадное большинство важнѣйшихъ предметовъ нашего отпуска вывозилось въ отчетномъ году также въ менѣе значительномъ объемѣ, чѣмъ въ 1899 году, а именно ленъ и кудель (меньше на $3\frac{3}{4}$ милліона пуд.), жмыхи (на $2\frac{1}{4}$ милліона пуд.), яйца (на 100,000 пуд.), конопля и очесы (на 76,000 пуд.), посѣвное сѣмя (на 65,000 пуд.), далѣе горохъ, конопляное сѣмя, кожи и шкуры, равно какъ лѣсъ (а именно доски и планки и прямоугольныя шпалы). Къ числу товаровъ съ усилившимся экспортомъ принадлежатъ прежде всего хлѣбъ (на 4,6 милліоновъ пуд. болѣе, чѣмъ въ 1899 году), затѣмъ льняное сѣмя для маслобенъ (на 300,000 пуд. болѣе), масло (на 64,000 пуд.), навоонецъ бакуинъ, а также дичь и птица.

Рижская вѣшняя торговля выражалась начиная съ 1866 года въ слѣдующихъ цифрахъ:

Средняя цифра за года:	Товары, ввезенные морскимъ путемъ.	Товары, вывезенные морскимъ 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 ^{1/2}	65,393,577
1891—1895 :	25,945,677	51,233,451
1896 :	42,081,397	64,889,137 ^{3/4}
1897 :	43,578,327	66,599,811 ^{3/4}
1898 :	58,481,526 ^{1/4}	70,299,434 ^{1/2}
1899 :	63,355,661	77,375,554 ^{3/4}
1900 :	51,444,796	66,740,000

Какъ видно отсюда, ввозъ и вывозъ отчетнаго года потерпѣли убыль, что, какъ мы уже замѣтили выше, должно быть приписано стѣсненному положенію денежнаго рынка. Импортъ же въ частности встрѣтилъ въ своемъ развитіи задержку во второй половинѣ года въ видѣ повышенія пошлинъ. Кромѣ того трудности, съ которыми въ истекшемъ году пришлось бороться промышленности, остались не безъ вліянія на нашу ввозную торговлю, которая преимущественно обнищаетъ сырые продукты. Уменьшеніе же экспорта находится въ связи также и съ неудовлетворительными результатами жатвы волокнистыхъ растений и хлѣбовъ.

Цѣнность товаровъ, поступившихъ морскимъ путемъ, составлявшая въ пятилѣтіе 1866—1870 среднимъ числомъ около 14^{1/2} милліоновъ пуд., достигла въ пятилѣтіе 1876—1880 уже болѣе 32^{1/2} милліоновъ пудовъ; но съ этого времени она пошла уже на убыль, такъ что пятилѣтіе 1891—1895 дало только около 26 милліоновъ рублей. Затѣмъ начинается періодъ блестящаго развитія нашего ввоза въ связи съ непрерывнымъ ростомъ Риги, какъ промышленнаго центра. Изъ года въ годъ количество импортируемыхъ товаровъ росло и выразилось въ 1899 году внушительной цифрой въ 63 слишкомъ милліона рублей. Въ товарахъ, ввозимыхъ за послѣднее время, замѣчается также гораздо большее разнообразіе. Въ отчетномъ году сумма импорта упала сравнительно съ 1899 годомъ круглымъ числомъ до 51^{1/2} милліона рублей, т. е. уменьшилась на 12 милліоновъ рублей.

Цѣнность вывезенныхъ товаровъ, уступавшая въ отчетномъ году на $10^{2/3}$ милліона руб. 1899 году, опустилась приблизительно до уровня 1897 года. Сравнительно же съ цифрами всѣхъ другихъ годовъ, предшествовавшихъ 1897, вплоть до 1866 размѣръ цѣнности этой указываетъ на подъемъ. Разительнѣе всего ростъ начиная съ пятилѣтія 1866—1870, въ которое экспортированные товары не представляли даже половинной стоимости 1900 года. Въ менѣе благоприятномъ свѣтѣ представляется итогъ отчетнаго года по сравненію съ пятилѣтіями 1876—1880 и 1881—1886, когда въ виду исключительныхъ обстоятельствъ, обусловленныхъ закрытіемъ южныхъ портовъ торговля прибалтійскихъ гаваней поднялась на значительную высоту. Оба слѣдующія пятилѣтія (1886—1890 и 1891—1895) принесли нашему импорту не особенно чувствительную убыль. Съ 1896 года замѣчается непрерывный и сильный ростъ, достигшій кульминаціоннаго пункта въ 1899 году.

Суммы, въ которыхъ выразился общій оборотъ нашей внѣшней торговли, 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	"
1893 :	73,375,500	"
1894 :	80,853,043	"
1895 :	96,140,888	"
1891—1895 :	77,179,127	"
1896 :	106,970,534 ^{3/4}	"
1897 :	110,178,138 ^{3/4}	"
1898 :	128,780,960 ^{3/4}	"
1899 :	140,731,215 ^{3/4}	"
1900 :	118,184,796	"

Такимъ образомъ отчетный годъ, поскольку онъ характеризуется имѣющимися у насъ на рукахъ цифрами, по общей суммѣ оборотовъ внѣшней торговли занимаетъ мѣсто, слѣдующее за 1899 и 1898 годами, въ которые цѣнность товарооборота была выше на $22^{1/2}$ и $10^{1/2}$ милліоновъ рублей. Всѣ предшествующіе годы уступаютъ 1900.

Такъ какъ мы не располагаемъ пока данными относительно направленія нашей внѣшней торговли въ 1900 году, то въ нижеприведенныхъ цифровыхъ сопоставленіяхъ касательно главнѣйшихъ странъ назначенія нашего вывоза мы принуждены ограничиться сравнительными данными лишь до 1899 года включительно. Важнѣй-

шимъ странамъ, снабжающимъ Ригу привозными товарами, мы удѣлимъ мѣсто во второй части настоящаго отчета, посвященной ввозной торговлѣ.

Доля участія въ потребленіи товаровъ нашего экспорта распределяется по главнѣйшимъ странамъ назначенія въ отдѣльные пятилѣтія и годы слѣдующимъ образомъ

	Велко- 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
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

Цѣнность рижскаго экспорта въ главнѣйшія страны потребленія составляла въ рубляхъ :

	Въ Велкобританію	Въ Германію	Въ Вельгію*)	Въ Францію	Въ 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	7,850,335	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

*) Въ виду того, что часть грузовъ, отправляемыхъ въ Голландію и Бельгію, идетъ, какъ показываетъ опытъ, въ Германію, цифры импорта въ обѣ названныя страны, по вычетѣ изъ нихъ транзитныхъ товаровъ, предназначенныхъ для потребленія въ Германіи, должны сильно сократиться, между тѣмъ какъ ввозъ Германіи пріобрѣтаетъ, благодаря сказанной прибавкѣ, значительный плюсъ.

	Въ Великобританію	Въ Германію	Въ Бельгію*)	Въ Францію	Въ Голландію*)
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

Изъ предпосланныхъ таблицъ явствуетъ, что нашъ экспортъ въ Германію и Голландію въ 1899 году понизился сравнительно съ предшествующимъ годомъ, между тѣмъ какъ вывозъ въ Великобританію и Францію повысился, сбытъ же товаровъ въ Бельгію остался на прежнемъ уровнѣ. Великобританія, какъ и годомъ раньше, еще сильнѣе упрочила положеніе свое главной области сбыта нашихъ экспортныхъ товаровъ. Въ 1899 году она участвовала въ нашемъ вывозѣ 42,7% противъ 38,4% 1898 года. Но все же Великобританія не отвоевала себѣ того положенія, которое принадлежало ей въ былые годы; такъ доля участія Соединеннаго Королевства въ нашемъ отпускѣ составляла за пятилѣтіе 1891—1895 — 45,2%, за пятилѣтіе 1886—1890 — 46,6%, за пятилѣтіе 1881—1885 — 46,7%, за пятилѣтіе 1871—1875 — 46% и за пятилѣтіе 1866—1870 — 49,9%. Германія, стоявшая до послѣдняго времени за немногими исключеніями на второмъ мѣстѣ, отошла въ 1899 году на четвертое мѣсто. Франція заняла въ этомъ году второе, Бельгія — третье мѣсто. Раньше же Франція стояла на четвертомъ мѣстѣ. Въ средѣ пяти главнѣйшихъ потребителей нашего экспорта Голландія играетъ послѣднюю роль. Изъ общей суммы отпуска въ 1899 году было направлено: въ Германію — 14,9% (противъ 17% въ 1898 году), въ Бельгію 15,1% (въ 1898 году тоже 15,1%), во Францію 15,2% (противъ 10,6% въ 1898 году) и въ Голландію 6,7% (противъ 10,6% въ 1898 году). Наибольшая убыль, какъ видно отсюда, коснулась Голландіи, наибольшій плюсъ получила Франція. Пять приведенныхъ западноевропейскихъ государствъ приобрѣли у насъ въ 1899 году 94,6% нашихъ вывозныхъ товаровъ противъ 91,7% въ 1898 году. Такимъ образомъ на долю прочихъ странъ пришлось 5,4% и 8,3%. Въ послѣдней категоріи выдѣляются только Швеція и Норвегія и Данія. Цѣнность товаровъ, предназначенныхъ для Швеціи и Норвегіи составляла въ 1899 году около 2,9 милл. рублей противъ 2,8 милліоновъ рублей въ 1898 году. Въ Данію мы доставили товаровъ въ 1899 году на сумму около 1¹/₄ милліона рублей противъ 2,8 милліоновъ рублей въ 1898 году. Португалія, Испанія, Италія, а равно Африка и Америка не фигурировали въ 1899 году въ качествѣ странъ сбыта для вывозимыхъ нами товаровъ.

Общая цѣнность ввоза и вывоза, равно какъ сумма торговыхъ оборотовъ всей русской внѣшней торговли (включая Кавказскую границу и торговля сношенія съ

*) См. выноску на стр. 15.

Финляндіей), по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ, представляется за первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ десяти лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ:

Съ 1 янв. по 1 дек.	Ввозъ. Руб.	Вывозъ Руб.	Общ. сумма оборотовъ. 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
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 :	533,623,000	643,609,000	1,177,232,000

Въ отчетномъ году снова замѣчается болѣе благопріятное соотношеніе между вывозомъ и ввозомъ Россійской имперіи. Импортъ начинаетъ падать, между тѣмъ какъ экспортъ вторично приближается къ цифрамъ 1897 и 1898 годовъ. Въ то время какъ цѣнность отпуска въ 1899 году только на 9 милліоновъ рублей превышала сумму ввоза, та же разница въ 1900 году опредѣляется крупнымъ числомъ въ 110 милліоновъ рублей.

Общая сумма оборотовъ была въ отчетномъ году выше, чѣмъ въ какой-бы то ни было предшествующій годъ, за исключеніемъ 1898 года, когда цифра эта была почти на 2 милліона рублей выше. Въ противоположность 1899 году общая сумма оборотовъ виѣшней торговли повысилась въ отчетномъ году на 67 милліоновъ рублей.

Убыль импорта составляетъ по сравненію съ 1899 годомъ круглымъ числомъ 17 милліоновъ рублей, всѣ же другіе предшествующіе годы уступаютъ въ этомъ отношеніи истекшему.

Цифра отпуска отчетнаго года повысилась сравнительно съ 1899 годомъ приблизительно на 84 милліона рублей. Всѣ прочіе предыдущіе годы также отстаютъ отъ отчетнаго за исключеніемъ 1897 и 1898, которые дали болѣе благопріятные результаты одинъ на 4, другой на 14¹/₂ милліоновъ рублей.

По отдѣльнымъ главнымъ категоріямъ товаровъ цѣнность русской вывозной торговли распределяется за послѣдніе семь лѣтъ слѣдующимъ образомъ:

	1894 Руб.	1895 Руб.	1896 Руб.	1897 Руб.
Жизненные про- дукты . . .	391,383,000	357,141,000	362,414,000	382,672,000
Сырые и полу- обр. матеріалы	183,426,000	235,973,000	232,352,000	231,768,000

	1894	1895	1896	1897
	Руб.	Руб.	Руб.	Руб.
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
		Руб.	Руб.	Руб.
Жизненные продукты . . .		404,800,000	298,330,000	361,318,000
Сырые и полуобработ. материалы		219,238,000	229,216,000	247,666,000
Животныя		15,451,000	15,842,000	16,387,000
Фабричныя издѣлія		18,556,000	16,012,000	18,238,000
		658,045,000	559,400,000	643,609,000

Изъ этой таблицы усматривается, что всѣ виды товаровъ возмались въ истекшемъ году въ большемъ количествѣ. Въ особенности бросается въ глаза развитіе категоріи жизненныхъ продуктовъ (плюсъ въ 63 милліона рублей), находящее себѣ объясненіе въ усилившемся экспортѣ зерна, масла и яицъ. Вывозъ сырыхъ и полуобработанныхъ матеріаловъ достигъ въ отчетномъ году цѣнности въ 247²/₃ милліоновъ рублей, т. е. превысилъ отпускъ 1899 года приблизительно на 18¹/₂ милліоновъ рублей и достигъ небывалой доселѣ высоты. Экспортъ животныхъ не выходилъ въ общемъ изъ границъ 1899 года, между тѣмъ какъ вывозъ фабричныхъ издѣлій далъ плюсъ свыше 2 милліоновъ рублей.

I. Вывозъ.

Хлѣбная торговля Риги приняла въ отчетномъ году благоприятный оборотъ, что объясняется повысившимся отпускомъ за границу ржи и пшеницы. Вывозъ зерна черезъ нашъ портъ превысилъ въ истекшемъ году результаты 1899 года на 4²/₃ милліона пудовъ и оказался приблизительно на 2 милліона пуд. выше экспорта 1898 года. Средняя цифра вывоза за послѣднее пятилѣтіе 1896—1900 также уступаетъ истекшему году, а именно на 800,000 пудовъ. При обзорѣ же развитія нашей вывозной хлѣбной торговли за пятнадцатилѣтній періодъ, начиная съ 1886 года, пользуясь при этомъ нижепомѣщенной таблицей, мы принуждены признать фактъ превосходства большинства предшествующихъ годовъ надъ отчетнымъ. Нерѣдко это превосходство выражается весьма крупными цифрами. Кромѣ приведенныхъ выше 1898 и 1899 годовъ еще 1894 годъ (меньше противъ 1900 прил. на 1 милл. пуд.), далѣе 1893 годъ. ознаменовавшійся таможенной войной (меньше прил. на 2,2 милл. пуд.), 1892, съ которымъ совпало запрещеніе вывоза зерна (меньше на 4,8 милліона пуд.), и 1886 годъ (меньше на 3,4 милліона пуд.)

дали болѣе низкую цифру экспорта, чѣмъ отчетный годъ. Наконецъ, мы должны упомянуть, что среднее количество экспорта хлѣба, имѣвшее мѣсто въ неблагоприятное для торговли хлѣбомъ пятилѣтіе 1891—1895, которое заключаетъ въ себѣ какъ запрещеніе вывоза, такъ и таможенную войну, уступаетъ на 400,000 слишкомъ пудовъ 1900 году.

Отпускъ отдѣльныхъ видовъ зерна изъ Риги наглядно обрисуетъ слѣдующая таблица:

	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
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 :	5,876,739	1,140,048	1,618,518	2,626,340	11,261,645
1896—1900 :	3,747,911	1,340,933	1,786,276	3,573,183	10,448,303

Въ ряду четырехъ главнѣйшихъ вывозныхъ статей нашего порта хлѣбъ по своей цѣнности уже въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ занимаетъ послѣднее мѣсто. Первенствующее значеніе въ нашемъ отпускѣ принадлежитъ лѣсу, за которымъ слѣдуютъ ленъ, яйца и, наконецъ, хлѣбъ; впрочемъ въ отчетномъ году стоимость вывезенныхъ яицъ лишь немногимъ превышала цѣнность хлѣбнаго экспорта. Упомянутыя четыре статьи вмѣстѣ взятыя оцѣниваются въ 1900 году въ 45 слишкомъ милліоновъ рублей.

Въ послѣдніе годы Рига, какъ экспортная хлѣбная пристань, по сравненію съ сосѣдними портами все болѣе и болѣе теряетъ свое значеніе. Этотъ упадокъ, замѣтно бросающійся въ глаза начиная съ 1896 года, иллюстрируется нижеслѣдующей таблицей.

Экспортъ четырехъ главнѣйшихъ видовъ зерна составлялъ (въ милліонахъ пудовъ):

	1896	1897	1898	1899	1900
С.-Петербургъ	38,8	38,9	33,5	15,9	50,0
Либава	30,3	19,3	15,7	17,1	36,7
Ревель	14,8	17,6	13,7	5,2	15,5
Рига	12,4	12,7	9,3	6,6	11,3
Всего	96,3	88,5	72,2	44,8	113,5

Отсюда видно, что во всѣ приведенные годы, за исключеніемъ 1899, когда Ревель далъ цифру, уступающую Ригѣ на 1,4 милліона пуд., нашъ портъ по отпуску хлѣба стоитъ на послѣднемъ мѣстѣ, тогда какъ въ былые годы онъ непосредственно слѣдовалъ за Петербургомъ и Либавой впереди Ревеля. Самую внушительную цифру оборота дала хлѣбная торговля столицы, которая въ отчетномъ году достигла особенно благопріятныхъ результатовъ. Положеніе Либавы въ истекшемъ году также значительно улучшилось. То же самое можно сказать и относительно Ревеля, который однако сильно уступаетъ обѣимъ названнымъ портамъ. Грузы хлѣба, прошедшіе черезъ С.-Петербургъ и Либаву никогда не достигали такихъ крупныхъ размѣровъ, какъ въ прошломъ году.

Излишекъ С.-Петербургскаго отпуска зерна надъ Рижскимъ равнялся въ отчетномъ году 38,7 милліонамъ пуд., преобладаніе же Либавы выразилось въ 25,4 милліонахъ пуд. и Ревеля — въ 4,2 милліонахъ пуд. Въ общей сложности черезъ всѣ хлѣбныя пристани балтійскаго побережья въ истекшемъ году прошло 113¹/₂ милліоновъ пуд. хлѣба, т. е. на 68,7 милліоновъ пуд. болѣе, чѣмъ въ 1899 году. Грузы хлѣба, вывозившіеся до 1899 года изъ названныхъ портовъ, также уступали результатамъ прошлаго года (въ 1898 году на 41,3 милліонъ пуд., въ 1897 на 25 милліоновъ пуд. и въ 1896 на 17,2 милліоновъ пуд.)

Экспортъ въ истекшемъ году хлѣба изъ портовъ Балтійскаго моря распредѣлялся по отдѣльнымъ главнѣйшимъ видамъ зерна слѣдующимъ образомъ. Отпускъ составлялъ (въ пудахъ):

Изъ:	Пшеница	Рожь	Овесъ	Ячмень	Всего
Риги	2,626,340	5,876,739	1,618,518	1,140,048	11,261,645
Либавы	2,335,566	11,154,323	23,021,137	193,498	36,704,524
Ревеля	3,700,095	2,676,893	9,079,067	40,541	15,496,596
С.-Петербурга	2,832,370	16,475,139	30,665,790	—	49,973,299
	11,494,371	36,183,094	64,384,512	1,374,087	113,436,064

По торговлѣ пшеницей первое мѣсто занимаетъ Ревель; по вывозу ржи и овса столица значительно опередила всѣ прочія гавани; впрочемъ, и Либава играетъ для этой статьи очень важную роль; что касается экспорта ячменя, то въ этой отрасли заслуживаетъ вниманія только одна Рига.

Хлѣбная торговля портовъ черноморскихъ и азовскихъ, являющихся сильными конкурентами для балтійскихъ экспортныхъ пунктовъ,

равно какъ вывозъ зерна черезъ западную сухопутную границу, согласно даннымъ, опубликованнымъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ въ „Обзорѣ вѣшной торговли Россіи“ представляется за первые 11 мѣсяцевъ двухъ послѣднихъ лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ:

Черезъ	Пшеница		Рожь		Овесъ		Ячмень		Всего	
	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900	1899	1900
	в ъ т ы с я ч а х ъ п у д о в ъ									
Одессу . . .	22080	21185	5559	7472	480	491	13161	8392	41280	37540
Николаевъ . .	16380	11614	4083	7365	1260	1888	6593	5198	28316	26065
Евнаторію . .	2632	4179	—	—	245	10	1105	292	3982	4481
Оеодосію . .	5704	6392	282	161	360	1026	2345	216	8691	7795
Керчь . . .	750	601	—	—	—	—	139	158	889	759
Генническъ . .	2587	1652	172	87	—	—	2105	2054	4864	3793
Бердянскъ . .	6380	5924	53	82	—	—	1152	296	7585	6252
Маріуполь . .	4007	5341	754	534	—	—	5557	4015	10318	9890
Таганрогъ . .	4799	6351	1057	879	—	—	6763	6128	12619	13358
Ростовъ н. Дону	17028	21321	16827	20243	69	1579	15378	10670	49302	53813
Ейскъ. . . .	3993	3894	—	—	—	—	2008	1776	6001	5670
Новороссійскъ.	3369	5044	840	2192	835	1552	6739	4407	11783	13195
Сухоп. граница	3868	2843	5869	9662	2103	5967	3233	2044	15073	20516

Одесса, игравшая еще до 1898 года среди южныхъ портовъ первенствующую роль по вывозу хлѣба, уступила свое мѣсто въ оба послѣдніе года Ростову на Дону, который въ прежнее время далеко не могъ стать вровень даже съ Николаевымъ. Такъ въ 1898 году Одесса экспортировала 72,4 милліона пуд., Николаевъ — 56,8 милліоновъ пуд. и Ростовъ на Дону 43,9 милліона пуд. Послѣдній такимъ образомъ отставалъ отъ Одессы на 28,5 милліоновъ пуд. и отъ Николаева на 12,9 милліоновъ пуд. Въ 1897 году положеніе Ростова на Дону было еще неблагопріятнѣе. Одесса экспортировала въ томъ году 87,3 милліоновъ пуд., Николаевъ 70 милліоновъ пуд., а Ростовъ на Дону 41,2 милліонъ пуд., т. е. на 46,1 и 28,8 милліоновъ пуд. меньше, чѣмъ названные порты. Но въ 1899 и 1900 гг. черезъ Ростовъ на Дону прошло хлѣбныхъ грузовъ на 8 милліоновъ пуд. и 16,3 милліоновъ пуд. больше, чѣмъ черезъ Одессу, и на 21 милл. пуд. и 27,8 милліоновъ пуд. больше, чѣмъ черезъ Николаевъ. Четвертое мѣсто среди южныхъ портовъ занимаетъ Таганрогъ, пятое — Новороссійскъ; за нимъ слѣдуютъ Маріуполь, Оеодосія, Бердянскъ, Ейскъ, Евнаторія, Генническъ и, наконецъ, Керчь, значеніе которой укладывается въ самыя скромныя рамки.

Въ ряду портовъ, вывозившихъ хлѣбъ, Рига занимала въ истекшемъ году девятое, Ревель шестое, С.-Петербургъ второе и Либава четвертое мѣсто. Значеніе послѣднихъ двухъ сильно возросло въ послѣдній годъ.

Сравненіе окончательныхъ итоговъ по хлѣбному экспорту черезъ порты Балтійскаго моря, южные порты и западную сухопутную границу приводитъ насъ къ слѣдующимъ выводамъ:

Отпуск составлялъ (въ милліонахъ пуд.):

	1899	1900
Черезъ порты Балтійскаго моря	44,8	113,5
„ южные порты	185,6*)	182,6*)
„ сухопутную границу	15*)	20,5*)

Въ то время какъ вывозъ изъ южныхъ портовъ поизился въ незначительной степени, отпускъ хлѣбныхъ грузовъ изъ портовъ Балтійскаго побережья обнаружилъ необыкновенный ростъ. Правда, экспортъ зерна изъ южнорусскихъ приморскихъ пунктовъ все еще превосходить въ значительной степени вывозъ Балтійскихъ портовъ; во всякомъ случаѣ бывшее исключительное преобладаніе юга въ пастоящее время поколеблено. Доля участія Балтійскихъ портовъ во всей массѣ русскаго хлѣбнаго экспорта повысилась съ 17,6% въ 1899 году до 34,8% въ 1900 году, процентъ же участія южнорусскихъ портовъ упалъ съ 72,9 въ 1899 году до 56 въ 1900. Вывозъ черезъ сухопутную границу, не выходящій вообще изъ скромныхъ границъ, далъ въ 1900 году плюсъ въ $5\frac{1}{2}$ милліоновъ пуд.; въ 1899 году онъ составлялъ 5,9% и въ 1900 — 6,3% всего экспортнаго въ эти годы изъ Россіи зерна.

Движеніе нашей хлѣбной торговли происходило въ отчетномъ году слѣдующимъ образомъ:

Въ самомъ началѣ отчетнаго года положеніе судоходства вслѣдствіе скопленія льда въ нашемъ заливѣ до того ухудшилось, что проходъ у Домеснеса оказался недоступнымъ; два нагруженныхъ уже парохода принуждены были вслѣдствіе этого оставаться въ Рижскомъ порту. Это обстоятельство, въ связи съ вялостью спроса изъ-за границы и въ высшей степени слабымъ подвозомъ, до того неблагоприятно повліяло на ходъ торговыхъ операцій хлѣбомъ, что замѣчавшееся еще въ осени 1899 года безжизненное теченіе хлѣбной торговли завершилось у насъ почти полнымъ застоємъ; рыночная цѣна отдѣльныхъ вывозныхъ статей подвергалась однако самымъ незначительнымъ колебаніямъ. По временамъ заключались небольшія сдѣлки съ льнянымъ сѣменемъ и рожью; о сдѣлкахъ съ другими видами зерна ничего небыло слышно. Въ концѣ марта спросъ изъ-за границы на рожь, льняное сѣмя и овесъ нѣсколько оживился. Явилось однако препятствіе въ видѣ непомѣрныхъ скопленій товарныхъ грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ главнымъ образомъ вслѣдствіе недостатка въ подвижномъ составѣ.

Только въ началѣ апрѣля снова открылась навигація, но оживленное пароходное движеніе не оживило нашего хлѣбнаго рынка. Цѣны силовъ стояли высокія; отдѣльныя сдѣлки заключались только съ рожью и льнянымъ сѣменемъ. Упадку торговли способствовали высонія цѣны на нашихъ внутреннихъ рынкахъ. Согласовать эти цѣны съ

*) Въ первые 11 мѣсцевъ.

заграничными представлялось очень труднымъ. Подвозъ по желѣзной дорогѣ былъ слишкомъ незначителенъ, что было обусловлено съ одной стороны живымъ спросомъ внутри имперіи, съ другой стороны неудовлетворительнымъ состояніемъ сельскихъ дорогъ и недостаточной провозоспособностью желѣзныхъ дорогъ. Болѣе отрадную картину представляло положеніе нашего хлѣбнаго рынка въ концѣ апрѣля, когда съ верховьевъ Двины прибыли барки съ хлѣбомъ и струги, съ которыхъ производился торгъ сѣменемъ, овсомъ и рожью. Очень твердо держалось льняное сѣмя и сбывалось по непрерывно растущимъ цѣнамъ.

Эта вывозная статья вообще пользовалась очень оживленнымъ спросомъ въ теченіе всего года какъ со стороны заграничныхъ потребителей, такъ и со стороны русскихъ маслобоенъ. Спросъ этотъ однако нерѣдко могъ быть удовлетворенъ лишь съ большимъ трудомъ и не вполнѣ, что объясняется недостаточностью запасовъ вслѣдствіе скудости жатвы. Въ началѣ текущаго года склады въ Россіи были до того истощены, что наши маслобойни, въ видахъ пріобрѣтенія необходимаго для нихъ сырого матеріала, были принуждены обратиться къ иностраннымъ источникамъ. Точно также и рожь довольно бойко шла почти въ теченіе всего года и не смотря на твердыя и сравнительно высокія цѣны легко находила хорошей сбытъ. Что же касается пшеницы, то сбытъ ея въ теченіе большей части года (въ первыя двѣ трети) за незначительностью предложенія не игралъ въ биржевой жизни почти никакой роли. То же самое можно сказать и относительно овса.

Въ маѣ и іюнѣ на нашемъ рынкѣ главный интересъ сосредоточился снова на ржи; впрочемъ имѣли мѣсто не особенно крупныя сдѣлки съ пшеницей, овсомъ, льнянымъ сѣменемъ и жмыхами. Обороты съ рожью приняты бы въ это время гораздо большіе размѣры, если бы экспортныя фирмы не встрѣтили значительнаго препятствія въ видѣ временнаго перерыва въ разгрузкѣ товаровъ, приходящихъ изъ внутреннихъ губерній на станцію Рига I, переполненную желѣзнодорожными грузами. Далѣе не безъ существеннаго вліянія на теченіе нашей биржевой жизни оказалось и вздорожаніе морскихъ фрахтовъ, какъ слѣдствіе военныхъ операцій въ восточной Азіи. Въ іюлѣ подъ вліяніемъ цѣлаго ряда благопріятныхъ извѣстій о состояніи жатвы внутри имперіи, равно какъ вслѣдствіе затишья, наступившаго на заграничныхъ рынкахъ, здѣшнимъ рынкомъ стало овладѣвать вялое настроеніе, и цѣны, которыя съ самаго начала года продержались съ поразительной устойчивостью на своемъ уровнѣ, нѣсколько понизились почти по всѣмъ вывознымъ статьямъ, но пониженіе это оказалось вполнѣ временнымъ. Рожь была единственнымъ видомъ зерна находившимъ себѣ сбытъ даже въ это безжизненное время. Въ слѣдующемъ августѣ мѣсяцѣ интересъ сводился главнымъ образомъ опять таки къ ржи; при этомъ имѣли мѣсто значительныя сдѣлки за границу гдѣ, хотя и неохотно, но должны были примириться съ

повышательной тенденціей цѣнъ. Послѣ продолжительнаго перерыва заключались довольно крупныя сдѣлки и съ пшеницей послѣ того, какъ цѣны нѣсколько оправились. Овесъ также пользовался умѣреннымъ спросомъ, но цѣны на эту статью долгое время не были прибыльны.

Былъ спросъ и на льняное сѣмя, въ особенности на короткій срокъ поставки, подвозъ же не выходилъ изъ очень скромныхъ границъ. Присланныя намъ пробы свѣжаго сбора русской пшеницы, ржи и ячменя были выдающагося качества. Въ сентябрѣ и октябрѣ экспортная дѣятельность нашего порта отличалась оживленіемъ, при чемъ повсюду замѣчалась въ общемъ ясно выразившаяся повышательная тенденція цѣнъ. Необыкновенной высоты достигли котировки на льняное сѣмя, дошедшія къ концу этого періода до небывалого уровня. Вывозъ обнималъ собою главнымъ образомъ рожь, льняное сѣмя и пшеницу, во второй очереди овесъ, ячмень и жмыхи. Подвозъ по желѣзной дорогѣ въ это время достигалъ также довольно крупныхъ размѣровъ; въ наиболѣе значительной степени поступали грузы ржи, пшеницы и льняного сѣмени. Подвозъ выразился бы въ болѣе обширныхъ размѣрахъ, если бы не наступило обычное на внутреннихъ желѣзныхъ дорогахъ осеннее скопленіе грузовъ. Неправильная и медленная доставка товаровъ въ сильной степени затруднила экспортерамъ заключеніе контрактовъ. Въ ноябрѣ на ходѣ торговыхъ оборотовъ неблагоприятно сказалась также значительная разница въ цѣнахъ здѣшняго и заграничныхъ рынковъ. Настроеніе рынка продолжало оставаться бездѣятельнымъ до конца года при твердыхъ въ общемъ цѣнахъ. Теченіе дѣлъ на заграничныхъ рынкахъ было отмѣчено вялостью; при этомъ замѣчалась обычная къ концу года нѣкоторая воздержность отъ заключенія новыхъ сдѣлокъ.

Вывозъ пшеницы изъ портовъ Балтійскаго моря составлялъ :

	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
1899 :	512,935	580,200	1,124,600	1,283,210
1900 :	2,626,340	2,335,566	3,700,095	2,832,370

Какъ видно изъ этой таблицы экспортъ пшеницы подвергался довольно чувствительнымъ колебаніямъ. Грузы пшеницы, прошедшіе

черезъ нашъ портъ въ отчетномъ году, оставляютъ за собою количества, вызволившіяся въ прежніе годы за исключеніемъ 1891, 1896, 1898 и въ особенности 1897 года. Плюсъ истекшаго года сравнительно съ 1899 выражается въ 2 слишкомъ милліонахъ пудовъ. Всѣ прочіе порты Балтійскаго моря могутъ также отмѣтить у себя ростъ отпуски сравнительно съ 1899 годомъ. Такъ, экспортъ Либавы увеличился на $1\frac{3}{4}$ милліонъ пуд., Ревеля — приблизительно на $2\frac{1}{2}$ милліона пуд. и столицы приблизительно на $1\frac{1}{2}$ милліона пуд. Наибольшую цифру вывоза далъ въ отчетномъ году Ревель, за которымъ слѣдуютъ Петербургъ, Рига и наконецъ Либава; разшица въ экспортѣ трехъ послѣднихъ портовъ не выходитъ пзъ узкихъ предѣловъ, она колеблется въ границахъ отъ 2,3 до 2,8 милліоновъ пуд.

Пшеница, какъ вывозная статья, игравшая въ хлѣбной торговлѣ Балтійскихъ портовъ въ 1898 году наиболѣе видную роль, въ оба послѣдніе года, какъ и въ былые годы, снова была оттѣснена на третье мѣсто. Первенствующее положеніе снова занимаетъ овесъ съ отпускомъ въ 64 милліона пуд., второе мѣсто принадлежитъ экспорту ржи, достигающему 36 милліоновъ пуд. Грузы пшеницы, вывезенные въ 1900 году, простирались до $11\frac{1}{2}$ милліоновъ пуд. противъ 3,5 милліоновъ пуд. въ 1899 году, 29,2 милліоновъ пуд. въ 1898 году, 32 милліоновъ пуд. въ 1897 году, 10 милліоновъ пуд. въ 1896 году и 4 милліоновъ пуд. въ 1895 году.

Участіе Риги въ общей суммѣ оборотовъ русской торговли пшеницей выразилось въ истекшемъ году 2,4% противъ 0,5% въ 1899 году; доля участія Либавы достигла 2,1% противъ 0,6% въ 1899 году, Ревеля — 3,4% противъ 1,2% и С.-Петербурга 2,6% противъ 1,4%. Процентное же участіе всѣхъ торговыхъ пунктовъ Балтійскаго побережья въ совокупности равнялось 10,5% противъ 3,7% въ 1899 году, 16% въ 1898 году и 15% въ 1897 году.

Русскій экспортъ пшеницы направляется преимущественно черезъ порты Чернаго и Азовскаго морей. Хотя въ оба послѣдніе года 1899 и 1900 черезъ названные порты прошли совершенно равныя количества грузовъ, тѣмъ не менѣ сказанные пункты упали въ отчетномъ году съ 88,4% 1899 года до 85,3% участія въ общей суммѣ торговыхъ оборотовъ имперіи. Объясняется это явленіе повышеніемъ въ отчетномъ году русскаго вывоза пшеницы. (1899: 101,5 милліонъ пуд. противъ 109,5 милліоновъ пуд. въ 1900 году.) Южнорусскіе порты дали слѣдующія цифры въ первые 11 мѣсяцевъ: Одесса — 21,185,000 пуд. (1899: 22,080,000 пуд.), Ростовъ на Дону — 21,321,000 пуд. (1899: 17,028,000 пуд.), Николаевъ — 11,614,000 пуд. (1899: 16,380,000 пуд.), Феодосія — 6,392,000 пуд. (5,704,000 пуд.), Таганрогъ — 6,351,000 пуд. (4,799,000 пуд.), Бердянскъ — 5,924,000 пуд. (6,380,000 пуд.), Мариуполь — 5,341,000 пуд. (4.007.000 пуд.), Новороссійскъ — 5,044,000 пуд. (3,369,000 пуд.), Евпаторія —

4,179,000 пуд. (2,632,000 пуд.) и Ейскъ — 3,894,000 пуд. (3,993,000 пуд.). Такимъ образомъ Одесса припуждена была въ послѣдніе годы поступить своимъ прежнимъ господствующимъ значеніемъ среди южнорусскихъ портовъ, экспортирующихъ пшеницу; въ истекшемъ году Ростовъ на Дону опередилъ Одессу весьма незначительнымъ впрочемъ перевѣсомъ отпуска. Вывозъ пшеницы по желѣзной дорогѣ черезъ сухопутную границу составлялъ въ первые 11 мѣсяцевъ 1900 года 2,843,000 пуд., или 2,6% всего русскаго экспорта; въ 1899 году онъ обнималъ собою 3,868,000 пуд. противъ 11,610,000 пуд. въ 1898 году и 13,388,000 пуд. въ 1897 году. Онъ такимъ образомъ потерпѣлъ въ послѣднее время чувствительный уронъ.

Въ 1900 году крупнѣйшимъ потребителемъ русской пшеницы являлась Франція; Великобританія, раньше получившая отъ насъ самые значительные грузы пшеницы, стояла лишь на второмъ мѣстѣ. Германія и Голландія также принадлежать къ числу видныхъ потребителей; Австро-Венгрія, Швеція и Норвегія, Италія и Бельгія играли въ данномъ экспортѣ менѣе видную роль. Цѣны на пшеницу стояли въ отчетномъ году въ общемъ ниже, чѣмъ въ 1899 году, когда онѣ уже испытали чувствительное пониженіе. Не смотря на крайне скудный подвозъ въ началѣ года платили только 84—85 коп. за русскій товаръ въ 130/131 \mathcal{L} . Во вторую половину января настроеніе стало крѣпнуть, и цѣны поднялись въ февралѣ до 92—93 коп. Къ концу этого мѣсяца онѣ упали до 87—88 коп. и держались на этой высотѣ, не смотря на спокойное настроеніе рынка, въ теченіе всего марта. При крайне тихомъ теченіи биржевыхъ дѣлъ въ оба слѣдующіе мѣсяца цѣны снова стали постепенно оправляться. Въ іюнѣ подвозъ началъ усиливаться, при чемъ имѣли мѣсто сдѣлки по 92—93 коп. за товаръ въ 130/131 \mathcal{L} . Послѣднія недѣли іюня, іюля и первая половина августа протекли при полномъ почти бездѣйствіи рынка. Въ концѣ же августа дѣла приняли живой оборотъ, продолжавшій прогрессировать и въ слѣдующіе мѣсяцы. Заключались крупныя сдѣлки, и экспортъ принялъ самыя оживленныя формы. Въ сентябрѣ и октябрѣ за русскій товаръ въ 128/129 \mathcal{L} . платили около 92—93 коп., между тѣмъ какъ въ два послѣдніе мѣсяца года приходилось почти исключительно довольствоваться 90 коп. за 127/128 \mathcal{L} . и 89 коп. за 125/126 \mathcal{L} . русскую пшеницу. Подвозная дѣятельность въ четыре послѣдніе мѣсяца шла очень оживленно. Наибольшее число грузовъ пришлось на ноябрь, въ который сюда поступило по желѣзной дорогѣ около одного милліона пуд.

Коричневая курляндская пшеница находила въ Ригѣ въ отчетномъ году сбытъ въ весьма ограниченномъ размѣрѣ. Въ послѣдніе мѣсяцы года за 124/125 \mathcal{L} . товаръ требовали 81 коп., покупщики же не предлагали свыше 80 коп. Въ 1899 году за тотъ же товаръ можно было получить около 82—83 коп.

Максимумъ цѣны за 126/127 *ш.* русскую пшеницу достигалъ въ 1900 году: 89 коп., въ 1899 году — 93—94 коп., въ 1898 — 140—150 коп., въ 1897 — 118—120 коп., въ 1896 — 94—96 коп. и въ 1895 — 75—85 коп. Отсюда видно, что только въ 1894 году цѣна пала ниже цифры 1900 года.

Вывозъ ржи изъ Риги и другихъ портовъ Балтійскаго моря иллюстрируется слѣдующимъ сопоставленіемъ цифръ:

	Рига Пуд.	Либавъ Пуд.	Ревель Пуд.	С.-Петербургъ. 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 :	5,876,739	11,154,323	2,676,893	16,475,139

Экспортъ ржи изъ Риги далъ въ отчетномъ году болѣе благоприятный результатъ, чѣмъ въ любой изъ предшествовавшихъ годовъ. При сравненіи съ 1896 годомъ оказывается прибыль приблизительно въ $2\frac{1}{4}$ милліона пуд. Крупный приростъ въ отпускѣ за границу ржи замѣчается въ отчетномъ году и въ остальныхъ трехъ портахъ, такъ черезъ С.-Петербургъ прошло на 9,1 милліоновъ пуд., черезъ Либаву на 5,8 милліоновъ пуд. болѣе, чѣмъ въ 1899 году. Последнее мѣсто по вывозу ржи среди экспортныхъ пунктовъ Балтійскаго моря занимаетъ Ревель, отпускъ котораго превышалъ въ отчетномъ году результаты 1899 года на $1\frac{1}{3}$ милліонъ пуд. С.-Петербургъ занимаетъ въ этой торговой отрасли первое мѣсто, Либавъ второе и Рига, какъ и всегда раньше, третье мѣсто; только въ 1895 и 1898 годахъ Рига опережала Либаву. Итогъ экспорта ржи изъ всѣхъ Балтійскихъ портовъ равнялся въ 1900 году 36,2 милліонамъ пуд. противъ 17,6 милліоновъ пуд. въ 1899 году, 20 милліоновъ пуд. въ 1898 году и 18 милліоновъ пуд. въ 1897 году; плюсъ отчетнаго года сравнительно съ 1899 выражается такимъ образомъ въ 18,6 милліоновъ пуд. Вывозъ ржи изъ портовъ Балтійскаго побережья возросъ въ отчетномъ году до такихъ размѣровъ, что въ настоящее время онъ только немногимъ уступаетъ южнымъ портамъ, которые понынѣ занимаютъ господствующее положеніе въ области русской торговли рожью. Это усматривается изъ слѣдующей таблицы. Вывозъ составлялъ въ милліонахъ пудовъ.

	Черезъ балтій- скіе порты	Черезъ сухо- путную гран.	Черезъ южные порты	Изъ всей Россіи.
1897:	18	10,2*)	43,8*)	70*)
1898:	20	11*)	34*)	63,9*)
1899:	17,6	5,9	29,6	57
1900:	36,2	9,7	39	89,6

Такимъ образомъ черезъ южнорусскіе порты прошло едва на 3 милліона пуд. больше, чѣмъ черезъ порты Балтійскаго моря.

Въ то время какъ процентное участіе балтійскихъ экспортныхъ пунктовъ въ общей массѣ русскаго вывоза ржи поднялось съ 37,8% въ 1899 году до 40,4% въ 1900 году (1898: 31%, 1897: 25%), доля участія южныхъ портовъ упала съ 52% до 43,5%, что находится въ связи съ частичнымъ недородомъ въ районѣ южныхъ губерній. Экспортъ черезъ сухопутную границу составлялъ въ 1899 году 10,3% общерусскаго отпуска ржи и въ 1900 году — 10,8%. По отдѣльнымъ портамъ Балтійскаго моря процентъ участія распредѣляется слѣдующимъ образомъ: С.-Петербургъ — 18,4% (1899: 15,8%), Либава — 12,4% (1899: 11,4%), Рига — 6,6% (1899: 7,8%) и Ревель — 3% (1899: 2,8%).

Черезъ южнорусскіе порты вывезено въ отчетномъ году ржи приблизительно на $9\frac{1}{3}$ милліоновъ пуд. болѣе, чѣмъ въ 1899 году. Наибольшій приростъ экспорта замѣчается въ Ростовѣ на Дону, изъ котораго въ 1900 году было вывезено 20,2 милліоновъ пуд. противъ 16,8 милліоновъ пуд. 1899 года. Отпускъ Одессы повысился съ 5,6 милліоновъ пуд. до 7,5 милліоновъ пуд., Николаева — съ 4,1 милліоновъ пуд. до 7,4 милліоновъ пуд. и Новороссійска съ 840,000 пуд. до 2,2 милліоновъ пуд. Что касается прочихъ портовъ, то они имѣютъ лишь второстепенное значеніе.

Русская рожь находитъ сбытъ въ Германіи, Голландіи и Великобританіи. Специально для Риги потребителями являются Германія, Голландія, а также Швеція и Норвегія и Данія.

Размѣры торговли рожью въ Ригѣ были въ отчетномъ году довольно значительны. Теченіе дѣлъ почти въ продолженіе всего года было сравнительно бойкое. Только первые два мѣсяца года, когда вступаетъ въ свои права обычная задержка торговыхъ сношеній вслѣдствіе замерзанія порта, протекли почти совершенно безжизненно; но цѣны при этомъ обнаруживали ясно опредѣлившуюся повышательную тенденцію. Такъ цѣны поднялись до конца февраля съ 70—71 коп. до 76 коп. за 120 фунт. русскою тяжеловѣсною ржи. Въ теченіе всего марта мѣсяца сдѣлки заключались по 76 коп., въ апрѣлѣ же цѣны поднялись до 79 коп. Въ оба послѣдующіе мѣсяца, къ которымъ относится разгаръ подвозной дѣятельности отчетнаго года, цѣны слегка пошли на уклонъ; почти сплошь платили 75—77 коп.

*) Въ первые 11 мѣсяцевъ.

Дальнѣйшее пониженіе испытали цѣны въ іюлѣ, въ который наступило замѣтное затишье рынка. Но уже въ августѣ ходъ торговыхъ операцій и подвозъ оживились, и цѣны снова нѣсколько оправились, но стояли онѣ все же значительно ниже того уровня, который занимали въ первую половину года. Максимумъ цѣнъ достигалъ 71 коп. за русскій товаръ въ 120 фунт. Въ слѣдующемъ мѣсяцѣ цѣны исподоволь падаютъ, такъ что къ концу сентября уже не платили болѣе 68¹/₂ коп. На той же приблизительно высотѣ оставались отмѣтки и въ послѣднюю треть года, въ которую обороты достигали крупной цифры. Курляндскую легковѣсную рожь предлагали въ первые мѣсяцы года по цѣнамъ непрерывно возрастающимъ. Продавцы постепенно довели свои требованія съ 68 до 75 коп., но по этой цѣнѣ съ трудомъ находили покупателей. Обороты съ этой экспортной статьей не выходили изъ очень скромныхъ границъ. Высшій уровень цѣнъ за 120 фунтовую русскую рожь равнялся въ 1900 году 79 коп. противъ 78—79 коп. 1899 года, 93—94 коп. 1898 года, 75—76 коп. 1897 года, 60—65 коп. 1896 года, 65—69 коп. 1895 года и приблизительно 70 коп. 1894 года.

Въ общемъ котировки на рожь стояли въ отчетномъ году, въ особенности же во вторую его половину, ниже, чѣмъ въ 1899 году.

Экспортъ ячменя изъ портовъ Балтійскаго моря составлялъ (въ пудахъ):

	Рига	Либавъ	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 :	1,140,048	193,498	40,541	—

Ячмень постепенно исчезаетъ изъ числа Балтійскихъ экспортныхъ товаровъ. Изъ портовъ Балтійскаго побережья, одна Рига дала въ отчетномъ году болѣе или менѣе значительное количество грузовъ этого товара, но и нашъ отпускъ также понизился. Минусъ истекшаго года по сравненію съ 1899 годомъ составляетъ 300,000 пуд. Отчетный годъ уступаетъ и другимъ своимъ предшественникамъ за исключеніемъ одного 1897 года, въ который вывозъ былъ приблизительно на 8000 пуд. ниже. Наряду съ Ригой заслуживаетъ вниманія въ послѣднее время и Перновъ, экспортировавшій въ 1900 году 380,984 пуд. противъ 239,312 пуд. 1899 года, 655,448 пуд. 1898 года, 534,000 пуд. 1897 года и 670,000 пуд. 1896 года. Либавъ, а въ особенности Ревель,

какъ порты, экспортирующіе ячмень, понесли въ отчетномъ году сильный уронъ. Вывозъ Либавы упалъ съ 306,973 пуд. до 193,498 пуд., отпускъ Ревеля, составлявшій въ 1899 году 347,537 пуд. снизошелъ до 40,541 пуд. Изъ С.-Петербурга экспортъ ячменя въ истекшемъ году не производился. Отпускъ ячменя изъ Риги далъ въ отчетномъ году результаты, вдвойнѣ превосходящіе вывозъ изъ четырехъ вышеупомянутыхъ портовъ вмѣстѣ взятыхъ.

Ниже приведенная таблица показываетъ, на сколько ничтоженъ вывозъ ячменя черезъ порты Балтійскаго моря сравнительно съ отпускомъ изъ южнорусскихъ портовъ.

За границу было отправлено (въ милліонахъ пудовъ).

	Черезъ балтійскіе порты	Черезъ сухопутную гр.*)	Черезъ южныя порты*)	Изъ всей Россіи*)
1897 :	2,3	10,3	76,4	81,8
1898 :	2,6	10,9	92,5	95,1
1899 :	2,4	3,2	63	71,8
1900 :	1,8	2	43,6	51,3

Львиная доля въ русской торговлѣ ячменемъ, какъ усматривается изъ этой таблицы, принадлежитъ южнымъ портамъ, которые въ 1900 году участвовали въ общей массѣ русскаго экспорта 85,1% и въ 1899 году 87,8%. Вслѣдствіе общаго сильнаго упадка въ экспортѣ ячменя изъ предѣловъ Россійской имперіи въ отчетномъ году и вывозъ изъ южныхъ портовъ понесъ не малый уронъ; убыль дошла приблизительно до 20 милліоновъ пуд. Отпускъ черезъ западную сухопутную границу, представлявшій раньше внушительную величину, снизошелъ въ два послѣдніе года до того, что въ настоящее время приближается къ уровню экспорта портовъ Балтійскаго моря. Въ истекшемъ году черезъ западную сухопутную границу прошло 4% общерусскаго вывоза (1899 : 4,5%, 1898 : 10%). Грузы ячменя, прошедшіе въ отчетномъ году черезъ Балтійскіе порты, были до того незначительны, что уступали всѣмъ предшествовавшимъ годамъ. Доля участія портовъ Балтійскаго побережья въ общерусскомъ отпускѣ ячменя выразилась въ 1900 году 3,4% противъ 3,7% 1899 года; изъ нихъ падаютъ: на Ригу — 2,2% и 2,1%, на Либаву — 0,4% и 0,5%, на Ревель — 0,1% и 0,5%, на Перновъ — 0,7% и 0,4% и на С.-Петербургъ въ 1899 году — 0,2%.

Крупнѣйшимъ центромъ по экспорту ячменя является въ Россіи за послѣдніе два года Ростовъ на Дону; въ былые годы первенствующее положеніе занимала Одесса, довольствующаяся въ настоящее время вторымъ мѣстомъ. Вывозъ главнѣйшихъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей составлялъ въ 1000 пудовъ :

*) Въ первые 11 мѣсяцевъ.

	1899	1900
Ростовъ на Дону	15,378	10,670
Одесса	13,161	8,392
Таганрогъ	6,763	6,128
Николаевъ	6,593	5,198
Новороссійскъ	6,739	4,407
Маріуполь	5,557	4,015
Ейскъ	2,008	1,776
Геническъ	2,105	2,054
Ѳеодосія	2,345	216
Бердянскъ	1,152	296
Евпаторія	1,105	292

Во всѣхъ приведенныхъ портахъ замѣчается убыль экспорта, достигающая въ нѣкоторыхъ изъ нихъ колоссальныхъ размѣровъ.

Главными потребителями русскаго ячменя являются Германія, Великобританія, Голландія и Бельгія.

Въ началѣ года за 108 *ш.* русскій ячмень продавцы требовали 72 коп. Въ мартѣ они повысили уже требованія до 80 коп. и упорно придерживались этой ставки въ теченіе всего слѣдующаго мѣсяца, не смотря на крайнюю неохоту покупателей платить такую цѣну. Въ маѣ, іюнѣ и іюлѣ безъ труда можно было получать по 80 коп., но рынокъ страдалъ отъ полнаго почти отсутствія предложенія. Вторая половина іюля и августъ протекли совершенно безжизненно. У насъ ощущался сильный недостатокъ въ товарѣ, такъ какъ запасы въ складахъ почти изсякли, а подвозъ все время держался въ тѣсныхъ границахъ. Лишь въ сентябрѣ мѣсяцѣ подвозная дѣятельность оживилась и торговля операціи снова приняли болѣе доброе теченіе. Наибольшій подвозъ относится къ октябрю; впрочемъ и въ ноябрѣ сюда поступили значительные грузы ячменя. Биржевая дѣятельность однако до конца года была отмѣчена крайнею вяlostью, и лишь изрѣдка приходилось слышать о болѣе или менѣе крупныхъ сдѣлкахъ. Цѣны, достигавшія въ сентябрѣ 78—79 коп., въ послѣдніе три мѣсяца медленно, но рѣшительно вошли на уклонъ, такъ что къ концу года платили не болѣе 74—75 коп.

За Курляндскій ячмень въ 108 *ш.*, на который въ январѣ цѣна стояла 67 коп., въ февралѣ платили 69—70 коп., въ мартѣ 73 коп. и въ апрѣлѣ 75 коп.

Цѣна на Курляндскій ячмень въ 115 *ш.* достигла въ началѣ сентября 83—84 коп., но къ концу мѣсяца упала до 76 коп. Въ послѣдніе три мѣсяца года никто не платилъ болѣе 75 коп.

Цѣны на Курляндскій овинный товаръ въ 100 *ш.* составляли въ февралѣ 76 коп.; но уже въ первую половину марта повысились до 79—80 коп. и на этомъ уровнѣ оставались до іюня. Въ первыхъ числахъ этого мѣсяца стали замѣчаться понижительная тенденція,

продолжавшаяся и въ теченіе слѣдующаго мѣсяца, такъ что къ концу мѣсяца невозможно было получить болѣе 73—74 коп. Въ августѣ и сентябрѣ настроеніе временно нѣсколько упрочилось (въ срединѣ сентября платили 79—78 коп.). Въ концѣ же сентября мы видимъ снова упадокъ цѣнъ, которыя въ первую недѣлю октября понизились до 72—74 коп. Такія цѣны почти сплошь платили въ послѣдніе три мѣсяца года.

Экспортъ овса изъ Риги и другихъ портовъ Балтійскаго моря иллюстрируется слѣдующей таблицей:

	Рига Пуд.	Либава Пуд.	Ревель Пуд.	С.-Петербургъ Пуд.
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	16,356,937	3,747,686	13,391,520
1894 :	7,339,548	32,072,837	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 :	1,618,518	23,021,137	9,079,067	30,665,790

Благодаря обильной жатвѣ 1899 года вывозъ овса достигъ въ отчетномъ году такихъ размѣровъ, что снова занялъ въ хлѣбной торговлѣ Балтійскихъ портовъ свое прежнее господствующее положеніе, утраченное вслѣдствіе неблагоприятныхъ результатовъ жатвъ 1897, 1898 и 1899 годовъ. Общій отпускъ изъ портовъ Балтійскаго побережья простирался въ 1900 году до 64,384,512 пуд. противъ 21,4 милліоновъ пуд. въ 1899 году, 19,6 милліоновъ пуд. въ 1898, 35¹/₂ милліоновъ пуд. въ 1897, 59 милліоновъ пуд. въ 1896, 58 милліоновъ пуд. въ 1895 и 73 милліоновъ пуд. въ 1894. Сравнительно съ 1899 годомъ экспортъ истекшаго года утонулся. Прочіе приведенные предшественники 1900 года также уступаютъ послѣднему за исключеніемъ одного 1894 года, когда вывозъ былъ больше приблизительно на 9 милліоновъ пудей.

По вывозу овса нашъ портъ далеко отсталъ отъ остальныхъ трехъ Балтійскихъ портовъ. Прошедшіе черезъ Ригу въ отчетномъ году грузы овса были, правда, значительнѣе чѣмъ въ 1899 и 1898 годахъ (приблизительно на 600,000 и 1,2 милліонъ пуд.), тѣмъ не менѣе нашъ экспортъ, составлявшій въ 1900 году нѣсколько болѣе 1,6 милліона пуд. является ничтожнымъ по сравненію съ отпускомъ Либава, Ревеля и С.-Петербурга. Наибольшій приростъ мы замѣчаемъ въ столицѣ, вывозъ которой повысился съ 7,1 милліоновъ пуд. въ 1899 году до 30,6 милліоновъ пуд. Черезъ Либаву прошло въ

1900 году 23 миллионна пуд. противъ 10,9 миллионновъ пуд. предшествовавшаго года, черезъ Ревель отпускъ составлялъ 9,1 миллионновъ пуд. противъ 2,4 миллионновъ пуд. До 1894 года Ревель стоялъ еще ниже Риги.

Участіе портовъ Балтійскаго моря въ общемъ количествѣ русскаго экспорта выразилось въ 1900 году 85,3⁰/₀, изъ которыхъ на столицу пришлось 40,6⁰/₀, на Либаву 30,5⁰/₀, на Ревель 12⁰/₀ и на Ригу только 2,2⁰/₀. На долю сухопутнаго отпуска пришлось въ 1900 году — 7,9⁰/₀ (1900: 6 миллионновъ пуд., 1899: 2,1 миллионновъ пуд.), на южные порты 8,7⁰/₀ (1900: 6,1 миллионновъ пуд., 1899: 3,2 миллионна пуд.) общерусскаго вывоза. Важнѣйшимъ портомъ по экспорту овса на югъ является Николаевъ; черезъ эту гавань прошелъ 1,9 миллионъ пуд. противъ 1,3 миллионна пуд. въ 1899 году. Новороссійскъ экспортировалъ 1,6 миллионъ пуд. противъ 835,000 пуд. 1899 года, Ростовъ на Дону 1,6 миллионъ пуд. противъ 69,000 пуд. въ 1899 году, Феодосія 1 миллионъ пуд. противъ 360,000 пуд. 1899 года и, наконецъ, Одесса 491,000 пуд. противъ 480,000 пуд. въ 1899 году. Изъ русскихъ приморскихъ пунктовъ, вывозящихъ овесъ, заслуживаетъ наконецъ вниманія еще Архангельскъ, отпускъ котораго выразился въ 1900 году въ 1,2 миллионъ пуд. противъ 423,000 пуд. въ 1899 году и 1,4 милл. пуд. въ 1898 году.

Изъ вышесказаннаго явствуетъ, что русскій экспортъ овса направляется преимущественно черезъ Балтійскіе порты. Главнѣйшими же странами сбыта этого товара являются Великобританія, Голландія, Германія, Франція и Бельгія.

Высокій русскій бѣлый овесъ предлагали въ первые четыре мѣсяца отчетнаго года почти сплошь по 67—75 коп., но покупатели соглашались на эти цѣны лишь въ исключительныхъ случаяхъ. Въ слѣдующіе мѣсяцы продавцы стали понемногу умѣрять свои требованія, такъ что къ концу іюня цѣны дошли до 64—70 коп. На этомъ уровнѣ стояла цѣна въ продолженіе всего іюля и первой половины августа при тихомъ настроеніи рынка. Въ послѣднія недѣли августа обнаружилась повышательная тенденція, продержавшаяся до первыхъ чиселъ сентября, когда цѣна поднялась до 69—78 коп. Съ этого момента до конца года цѣна установилась твердо: продавцы требовали 69—78 коп., между тѣмъ какъ покупатели не давали болѣе 68—77 коп.

За обыкновенный русскій несущеный овесъ продавцы повысили исподоволь свои требованія въ первую треть года съ 56—57 коп. до 63—64 коп., но вынуждены были въ апрѣлѣ пойти на незначительныя уступки. Въ началѣ іюня цѣны упали до 58—59 коп. и оставались неизмѣнно на этой высотѣ до августа. Во вторую половину августа цѣна стала крѣпнуть, и въ сентябрѣ замѣчалась ясно выразившаяся повышательная тенденція. Въ октябрѣ торговая дѣятельность оживилась въ значительной степени, и имѣли мѣсто довольно крупныя

сдѣлки. Почти сплошь платили 62¹/₂ коп. Два послѣдніе мѣсяца истекшаго года протекли также при твердомъ настроеніи рынка, при чемъ въ цѣнахъ мы замѣчаемъ дальнѣйшій подъемъ. Въ концѣ года сдѣлки заключались по 66 коп.

Сушеный русскій овесъ, находившій въ апрѣлѣ сбытъ по 62—65 коп., въ маѣ и іюнѣ шелъ при бойкомъ состояніи рынка не выше 58¹/₂ коп. Ту же цѣну платили и въ іюлѣ. Начиная съ августа до конца года уровень цѣнъ поднимался медленно, но неуклонно. Болѣе крупныя сдѣлки заключались очень рѣдко. Въ концѣ года за сушеный русскій товаръ платили 64—65 коп.

Высшій сортъ Курляндскаго овса предлагали въ истекшемъ году по 66—70 коп.

Подвозъ овса по желѣзной дорогѣ распредѣлялся въ отчетномъ году по отдѣльнымъ мѣсяцамъ довольно равномерно. Только декабрь и въ особенности августъ сильно уступаютъ другимъ мѣсяцамъ истекшаго года.

Вывозъ зерна изъ Россіи (по европейской границѣ со включеніемъ границъ черноморской, Кавказскаго края и русско-финляндской) представляется согласно „Вѣстнику Финансовъ“ за первые 11 мѣсяцевъ 9 послѣднихъ лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ:

	1893	1894	1895	1896
	Пуд.	Пуд.	Пуд.	Пуд.
Пшеница . . .	142,564,000	184,356,000	221,760,000	208,508,000
Рожь	29,388,000	75,359,000	86,399,000	76,988,000
Ячмень	99,984,000	143,002,000	102,531,000	78,456,000
Овесъ	48,272,000	87,447,000	62,291,000	63,827,000
	320,208,000	490,164,000	472,981,000	427,779,000
	1897	1898	1899	1900
	Пуд.	Пуд.	Пуд.	Пуд.
Пшеница . . .	198,606,000	168,740,000	101,521,000	109,567,000
Рожь	69,834,000	63,876,000	57,015,000	89,559,000
Ячмень	81,507,000	95,130,000	71,816,000	51,253,000
Овесъ	42,542,000	23,383,000	24,166,000	75,491,000
	392,489,000	351,129,000	254,518,000	325,870,000

Экспортъ хлѣбовъ изъ Россіи, обнаружившій въ 1894 году быстрый подъемъ, сталъ неудержимо падать въ послѣдующіе годы, такъ что отпускъ 1899 года далъ результатъ, уступающій 1894 году на 235 слишкомъ милліоновъ пуд. Въ отчетномъ году впервые замѣчается незначительное улучшеніе хлѣбнаго вывоза: экспортировано было приблизительно на 71 милліонъ пуд. болѣе, чѣмъ въ 1899 году. Далѣе истекшій годъ опередилъ на 181 милліонъ и 5 милліоновъ пуд. 1892 и 1893 годы, которые находились въ исключительномъ положеніи — одинъ въ виду запрещенія вывоза, другой — таможеннои войны. Что же касается прочихъ приведенныхъ выше предшественниковъ

1900 года, то послѣдній уступаетъ имъ въ значительной степени. Точно такъ-же, какъ и общая масса зерна, вывезенная за границу, и отдѣльные сорта хлѣбовъ обнаружили въ истекшемъ году прибыль по сравненію съ предшествовавшимъ годомъ. Исключеніе составляетъ ячмень, который вслѣдствіе недорода 1899 года потерпѣлъ чувствительный уронъ (20 милліоновъ пуд.). Прибыль въ экспортѣ пшеницы составляетъ не болѣе 8 милліоновъ пуд.; отпускъ этой статьи въ періодъ 1893—1898 былъ гораздо обширнѣе чѣмъ въ отчетномъ году. Напротивъ, вывозъ ржи отчетнаго года превзошелъ результаты экспорта любого изъ своихъ предшественниковъ. Противъ 1899 года онъ повысился на 32 милліона пуд. Отпускъ овса истекшаго года уступаетъ одному 1894 году, когда за границу было направлено грузовъ на 12 милліоновъ пуд. болѣе. Нѣчто необычайное представляетъ вывозъ прошлаго года сравнительно съ 1899: онъ возросъ съ 24,2 милліоновъ пуд. до 75,5 милліоновъ пуд. и такимъ образомъ утроился. Это обстоятельство находится въ связи съ обильной жатвой овса 1899 года.

По общему характеру дѣятельности международнаго хлѣбнаго рынка 1900 годъ тѣсно примыкаетъ къ своему предшественнику. Онъ отмѣченъ необычайно равномѣрнымъ и спокойнымъ настроеніемъ въ торговлѣ зерномъ; только изрѣдка прерывалось это спокойствіе незначительными колебаніями въ ту или другую сторону. Условія сбыта главнаго товара мірового хлѣбнаго рынка — пшеницы, оставались тѣ же, что и въ 1899 году. Благодаря обильнымъ сборамъ 1898 и 1899 годовъ образовались громадныя запасы пшеницы, такъ что снабженіе мірового рынка было вполне обезпечено, а потому биржевая жизнь приняла очень спокойное теченіе при твердыхъ въ общемъ и лишь слегка подвергавшихся незначительнымъ колебаніямъ цѣнахъ. — Что же касается условій сбыта на міровомъ рынкѣ прочихъ главнѣйшихъ видовъ зерна, то они, напротивъ, благодаря усиленному спросу, представляются въ отчетномъ году въ гораздо болѣе благопріятномъ видѣ.

Такъ какъ спросъ для нуждъ имперіи не ослабѣвалъ въ теченіе всего года, то цѣны въ Россіи стояли на высокомъ уровнѣ, а это служило препятствіемъ для развитія экспортной дѣятельности. На торговлю пшеницей въ портахъ Чернаго и Азовскаго морей неблагоприятно повліялъ недородъ 1899 года въ районѣ южныхъ губерній. Высокіе морскіе фрахты, а также затрудненія при провозѣ по желѣзнымъ дорогамъ угнетающе вліяли на хлѣбную торговлю. Вслѣдствіе событій на дальнемъ востокѣ Азіи часть подвижнаго состава желѣзнодорожной сѣти Европейской Россіи была употреблена для усиленія провозной способности сибирскихъ желѣзныхъ дорогъ. Это обстоятельство вызвало въ истекшемъ году скопленіе грузовъ въ еще большей степени, чѣмъ за годъ до того. Продолжительныя ожиданія очереди

при транспортѣ зерна, а также неуверенность въ своевременной доставкѣ фрахтовъ затрудняли заключеніе сдѣлокъ и такимъ образомъ ограничили экспортную дѣятельность. Не смотря на это, отпускъ хлѣбовъ изъ Россіи усилился, а именно благодаря значительному спросу на рожь и овесъ, запасы которыхъ вслѣдствіе обильной жатвы 1899 года были обширны. Экспортъ ячменя, урожай котораго не даль въ 1899 году удовлетворительныхъ результатовъ, напротивъ, сократился. Вывозъ пшеницы увеличился на очень скромную цифру.

Главнѣйшими странами сбыта для русскаго зерна являются Германія, Великобританія, Франція, Голландія, Бельгія и Австро-Венгерія.

Въ качествѣ крупнѣйшаго потребителя русскихъ хлѣбовъ на всемірномъ рынкѣ фигурируетъ Германія. Ввозъ Германіей зерна, составлявшій въ истекшемъ году свыше 35% всего вывозимаго изъ Россіи количества зернового хлѣба, былъ въ отчетномъ году, согласно официальной германской статистикѣ, на 9 милліоновъ пуд. больше, чѣмъ въ 1899 году, но на 35 милліоновъ и 13 милліоновъ пуд. меньше импорта 1898 и 1897 годовъ. Ввозъ четырехъ главнѣйшихъ видовъ зерна достигалъ въ отчетномъ году 213 милліоновъ пуд. противъ 204 милліоновъ пуд. въ 1899 году, 248 милліоновъ пуд. въ 1898 и 226 милліоновъ пуд. въ 1897 году. Импортъ пшеницы понизился въ истекшемъ году сравнительно съ 1899 годомъ на 4,7 милліона пуд., ввозъ ячменя упалъ на 20 милліоновъ пуд., импортъ же ржи, напротивъ, повысился на 20¹/₂ милліоновъ пуд. и ввозъ овса на 12,6 милліоновъ пуд. Снабженіе Германіи специально русскими пшеницей, рожью, ячменемъ и овсомъ выразилось въ 1900 году по германскимъ даннымъ въ 116 милліонахъ пуд., въ 1899 — 93 милліонахъ пуд., въ 1898 — 141¹/₂ милліонѣ пуд., 1897 — 139¹/₂ милліонахъ пуд., 1896 — 159 милліонахъ пуд., 1895 — 141¹/₂ милліонѣ пуд. и 1893 году — 22³/₄ милліонахъ пуд. Такимъ образомъ Россія сбыла въ Германію въ отчетномъ году на 23¹/₂ милліона пуд. болѣе чѣмъ въ 1899 году, но значительно меньше, чѣмъ въ другіе предшествовавшіе годы за исключеніемъ года таможенной войны. Въ общей массѣ германскаго импорта зерна Россія участвовала 55% противъ 45% 1899 года, 57% 1898, 61% 1897, 62% 1896 и 19% 1893 года.

Ввозъ хлѣба въ Германію изъ главнѣйшихъ земледѣльческихъ странъ иллюстрируется нижеслѣдующей таблицей, составленной по германскимъ официальнымъ статистическимъ даннымъ (Двойные центнеры выражены въ пудахъ).

Импортъ :	1900 Пуд.	1899 Пуд.	1898 Пуд.	1897 Пуд.
Пшеницы . . .	80,219,555	84,992,731	91,602,235	73,097,312
Въ томъ числѣ изъ Россіи	17,248,133	20,603,288	48,081,378	46,618,228
Аргентинской республ.	29,749,367	15,636,567	5,168,407	2,021,355
Соединенн. Штатовъ .	28,267,895	44,039,710	32,737,321	12,850,157

Импортъ:	1900	1899	1898	1897
	Пуд.	Пуд.	Пуд.	Пуд.
Р ж и	55,386,664	34,797,581	56,672,483	53,123,553
Въ томъ числѣ изъ Россіи	51,728,311	28,542,754	37,900,383	37,865,942
Румыніи	1,025,876	945,370	2,301,570	4,576,480
Соединенн. Штатовъ .	1,358,178	4,370,628	15,432,563	8,865,833
О в с а	28,665,786	16,067,133	28,284,481	33,968,579
Въ томъ числѣ изъ Россіи	24,122,389	8,123,903	12,751,918	25,682,775
Румыніи	—	943,020	511,178	1,501,541
Соединенн. Штатовъ .	3,374,858	5,860,166	13,668,743	5,952,558
Я ч м е н я	48,450,389	68,463,494	71,490,160	65,937,911
Въ томъ числѣ изъ Россіи	23,632,589	35,728,870	42,536,049	30,254,394
Австро-Венгрии . . .	17,682,989	23,299,383	17,866,497	20,985,921
Румыніи	1,053,739	2,380,881	5,009,482	5,214,051
Соединенн. Штатовъ .	3,548,582	3,405,641	2,332,992	7,373,548

Еще въ 1897 и 1898 годахъ Германія потребляла большею частью русскую пшеницу. Но въ послѣдніе два года положеніе Россіи въ этомъ отношеніи измѣнилось. Процентное участіе нашего отечества въ поставкѣ пшеницы для потребленія въ Германіи снизилось съ 63% 1897 года и 53% 1898 года до 24,2% въ 1899 году и 21,5% въ 1900 году. Наряду съ Россіей въ прежніе годы видную роль въ германскомъ импортѣ пшеницы играли еще Сѣвероамериканскіе Соединенные Штаты, доля участія которыхъ выражалась въ 1897 году въ 18% и повысилась въ 1898 году до 36%, а въ 1899 году до 51,8%, но упала въ 1900 году до 35,2%. Такимъ образомъ Сѣверная Америка въ оба послѣдніе года играла въ снабженіи Германіи пшеницей болѣе видную роль, чѣмъ Россія. Въ послѣднее время у обѣихъ названныхъ странъ явился на германскомъ рынкѣ пшеницы сильный конкурентъ въ лицѣ Аргентинской республики. Эта страна, давшая Германіи въ 1897 и 1898 годахъ 2,7% и 5,5% ввоза пшеницы, участвовала въ послѣднемъ въ 1899 году 18,4% и въ отчетномъ году 37,1%. Отсюда видно, что въ истекшемъ году, первое мѣсто по поставкѣ для Германіи пшеницы занимаетъ Аргентинская республика, второе — Сѣверная Америка и третье — Россія.

Что касается германскаго рынка ржи, то Россія въ послѣдніе годы не только сохранила на немъ свое положеніе, но и сумѣла его еще болѣе упрочить. Доля участія Россіи въ снабженіи Германіи рожью возросла съ 67% въ 1898 году до 82% въ 1899 году и 93,4% въ 1900 году. Экспортъ ржи въ Германію изъ Америки, которая въ 1898 году значительно улучшила свое положеніе на счетъ Россіи (1898: 27% противъ 11% 1897 года), обнаружилъ въ 1899 году замѣтное паденіе, а въ отчетномъ потерялъ почти всякое значеніе; въ отчетномъ году Америка дала общегерманскому импорту только 2,5% противъ 12,6% въ 1899 году. Румыніа, экспортировавшая въ

Германію еще въ 1896 году довольно внушительную цифру (около 8 милліоновъ пуд.) отошла въ настоящее время на задній планъ; участіе ея въ германскомъ ввозѣ выразилось въ 1899 году 2,7⁰/₀ и въ 1900 году 1,9⁰/₀.

Въ качествѣ поставщика овса для германскаго рынка Россія также играла видную роль; въ отчетномъ году она доставила 84,2⁰/₀ всего германскаго ввоза, на долю же сѣверной Америки пришлось неболѣе 11,8⁰/₀. Экспортъ этого товара изъ Россіи вслѣдствіе скудныхъ жатвъ падалъ изъ года въ годъ начиная съ 1896 года. Участіе Россіи въ общей массѣ германскаго импорта выражалось: въ 1895 году — 94⁰/₀, 1896 — 86⁰/₀, 1897 — 76⁰/₀, 1898 — 46⁰/₀ и въ 1899 — 50⁰/₀. Недостающее количество этого товара Германія восполняла въ приведенные годы большею частью импортомъ изъ Сѣверной Америки, которая доставила въ 1897 году 18⁰/₀, 1898 — 48⁰/₀ и 1899 — 35,5⁰/₀. Въ 1898 году Соединенные Штаты впервые оттѣснили Россію на второе мѣсто. Въ отчетномъ же году Россія снова отвоевала свое прежнее первенствующее положеніе.

Въ поставкѣ ячменя для нуждъ Германіи Россія также принимаетъ очень живое участіе: въ 1898 году было 60⁰/₀, въ 1899 — 52⁰/₀ и въ 1900 — 48,8⁰/₀ русскаго происхожденія. Нарядъ съ Россіей видное мѣсто занимаетъ и Австро-Венгрія, участвовавшая въ 1897 году 32⁰/₀, въ 1898 — 25⁰/₀, въ 1899 — 34⁰/₀ и въ 1900 — 36,5⁰/₀. Менѣе видную роль играютъ Сѣверная Америка, доля участія которой составляла въ 1900 году 7,3⁰/₀ противъ 5⁰/₀ 1899 года, и Румынія съ отпускомъ, равнымъ въ 1899 3,5⁰/₀ и въ 1900 — 2,2⁰/₀ германскаго импорта.

Ввозимый въ Германію майсъ, не фигурирующій совершенно въ Рижской торговлѣ, въ подавляющемъ большинствѣ случаевъ сѣвероамериканскаго происхожденія; импортъ его составлялъ въ 1899 году 100,1 милліоновъ пуд. противъ 85,8 милліоновъ пуд. 1900 года. Изъ этого количества приходится на сѣверную Америку 77,3 милліоновъ и 69,7 милліоновъ пуд., на Аргентинскую республику 7,9 милліоновъ и 7 милліоновъ пуд., на Россію 7,8 и 3,7 милліоновъ пуд. и на Румынію 5,8 и 3,6 милліоновъ пуд.

Сбытъ русскаго зерна въ Великобританію, какъ и въ Германію, былъ въ отчетномъ году обширнѣе, чѣмъ въ 1899. Въ первые 11 мѣсяцевъ 1900 года прибыль экспорта, согласно даннымъ *) нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ, находившимся въ нашемъ распоряженіи при составленіи настоящаго обзора, составляла сравнительно съ 1899 годомъ круглымъ числомъ 25 милліоновъ пуд. (1899: 51,416,000 пуд. противъ 76,163,000 пуд. 1900 года). Единственнымъ видомъ зерна, вывозившимся изъ Россіи въ Велико-

*) Выѣшняя торговля Россіи по Европейской границѣ съ 1 января по 1 декабря 1900 года.

британію въ меньшемъ количествѣ, является ячмень, убыль въ экспортѣ котораго равняется 6,2 милліоновъ пуд.; недостаточная жатва ячменя въ 1899 году отразилась такимъ образомъ и въ торговыхъ сношеніяхъ съ Великобританіей въ видѣ чувствительнаго урона въ снабженіи британскихъ рынковъ русскимъ ячменемъ. Ростъ русскаго вывоза въ Великобританію выразился въ прошломъ году: на пшеницѣ въ $3\frac{1}{2}$ милліонахъ пуд., на ржи приблизительно въ 4 милліонахъ пуд. и на овсѣ въ $23\frac{1}{2}$ милліонахъ пуд.

Экспортныя цифры четырехъ главнѣйшихъ видовъ зерна усматриваются изъ слѣдующей таблицы. Изъ Россіи въ Великобританію было вывезено въ первые 11 мѣсяцевъ (въ пудахъ):

	1899	1900
Пшеница	10,901,000	14,493,000
Рожь	7,897,000	11,779,000
Ячмень	19,323,000	13,000,000
Овесъ	13,295,000	36,891,000
Всего	51,416,000	76,163,000

Согласно даннымъ, опубликованнымъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ экспортъ хлѣбовъ изъ Россіи во Францію выразился за первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ двухъ лѣтъ ниже слѣдующимъ образомъ:

	1899	1900
	Въ пудахъ	
Пшеница	27,682,000	22,525,000
Ячмень	487,000	989,000
Овесъ	1,599,000	5,734,000
Всего	29,768,000	29,248,000

Отсюда явствуетъ, что доставка хлѣба изъ Россіи во Францію держалась въ оба послѣдніе года почти на одинаковой высотѣ. Самое видное мѣсто между отдѣльными видами зерна занимаетъ во франко-русскихъ торговыхъ отношеніяхъ пшеница, отпускъ которой во Францію сократился сравнительно съ 1899 годомъ круглымъ числомъ на 5 милліоновъ пуд. Вывозъ же овса, напротивъ, увеличился въ истекшемъ году на 4,1 милліона пуд., а экспортъ ячменя удвоился, такъ что въ настоящее время онъ приближается къ 1 милліону пуд. Русская рожь отправляется во Францію въ незначительныхъ количествахъ.

На бельгійскіе рынки Россія доставила зерна въ первые 11 мѣсяцевъ 1900 года круглымъ числомъ 6 милліоновъ пуд. и почти столько же, а именно 5,7 милліоновъ пуд. въ тотъ же періодъ времени 1899 года. Изъ этого количества 3,3 милліона пуд. пришлось въ отчетномъ году на овесъ приблизительно противъ 500,000 пуд.

1899 года. Потребление же русскаго ячменя въ истекшемъ году, напротивъ, упало, а именно снизошло до $1\frac{1}{2}$ милліона пуд. съ 4,2 милліоновъ пуд. Ввозъ пшеницы нѣсколько улучился (1899: 1,082,000 пуд. противъ 1,238,000 пуд. въ 1900 году).

Австро-Венгрія, не имѣющая никакого значенія спеціально для торговли балтійскихъ портовъ, получила зерна изъ Россіи въ первые 11 мѣсяцевъ 1900 года 3,1 милліона пуд. противъ 4,8 милліоновъ пуд. 1899 года, т. е. въ первомъ изъ приведенныхъ годовъ на 1,7 милліоновъ пуд. менѣе. Это пониженіе ввоза объясняется сокращеніемъ импорта пшеницы, достигавшаго въ 1900 году лишь $1\frac{1}{2}$ милліона пуд. противъ 3,2 милліоновъ пуд. за годъ до того. Отпускъ же ржи въ Австро-Венгрію, напротивъ, повысился въ отчетномъ году на 1,2 милліонъ пуд. Сбытъ ячменя и овса на рынкахъ Австро-Венгрии имѣетъ самые ничтожные размѣры; въ 1900 году Россія доставила только 204,000 пуд. ячменя и 225,000 пуд. овса.

Ввозъ хлѣбовъ въ Голландію изъ Россіи мы, по примѣру прежнихъ лѣтъ, не будемъ подвергать особому разсмотрѣнію, такъ какъ поступающіе въ голландскіе порты весьма значительные грузы хлѣба, предназначаются главнымъ образомъ для Германіи, хлѣбная торговля которой съ Россіей была уже выше разсмотрѣна самымъ подробнымъ образомъ на основаніи германскихъ официальныхъ данныхъ. Данные, помѣщенные въ статистическихъ матеріалахъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ, по скольку они касаются русскаго экспорта зерна въ Голландію, даютъ совершенно неправильное представленіе о дѣйствительномъ положеніи торговыхъ сношеній между Россіей и Голландіей. (Согласно сказанному источнику, вывозъ хлѣбовъ въ Голландію выразился въ 1900 году въ $59\frac{1}{2}$ слишкомъ милліонахъ пуд., но не подлежитъ никакому сомнѣнію, что германская официальная статистика при составленіи данныхъ, касающихся германскаго импорта хлѣбовъ изъ Россіи, приняла во вниманіе значительную часть означенной цифры, предназначенную для потребленія въ Германіи.

Урожай хлѣбовъ въ 72 губерніяхъ и областяхъ Россійской Имперіи (со включеніемъ Средней Азіи и Сибири) выпалъ по даннымъ, опубликованнымъ Центральнымъ Статистическимъ Комитетомъ, за послѣдніе 4 года слѣдующимъ образомъ:

	1900	1899	1898	1897
	Въ пудахъ			
Озимая рожь .	1,407,321,900	1,383,709,000	1,118,040,000	986,468,000
Яровая „	19,526,200	29,957,000	25,599,000	28,123,000
Ржи всего .	1,426,848,100	1,413,666,000	1,143,639,000	1,014,591,000
Озим. пшеница	224,294,800	270,753,000	256,164,000	151,270,000
Яровая „	478,493,100	483,792,000	506,926,000	413,910,000
Пшеницы всего	702,787,900	754,545,000	763,090,000	565,180,000

	1900	1899	1898	1897
		В ъ п у д а х ъ		
Овесъ . . .	756,471,600	881,954,000	609,232,000	588,125,000
Ячмень . . .	314,987,400	301,600,000	407,951,000	317,208,000
Полба . . .	15,634,700	18,349,000	6,168,000	14,822,000
Гречиха . . .	54,805,700	70,857,000	58,419,000	51,828,000
Пшено . . .	113,395,400	138,867,000	130,727,007	89,860,000
Маисъ . . .	53,121,500	47,936,000	74,306,000	80,583,000
Горохъ . . .	43,343,100	45,544,000	42,156,000	39,718,000
Всего . . .	3,481,395,400	3,673,318,000	3,235,688,000	2,761,915,000

Въ 1900 году площадь засѣва въ 72 губерніяхъ и областяхъ Россійской Имперіи занимала 78,348,039 десятинъ, изъ которыхъ подъ озимыми хлѣбами было 31,588,706 десятинъ или 40,3⁰%, а подъ яровыми 46,789,333 десятины или 59,7⁰%. Сборъ на всемъ пространствѣ этой площади составлялъ 3,481,395,400 пуд., изъ которыхъ на озимые хлѣба приходится 1,631,616,700 пуд. и на яровые 1,849,778,700 пуд.; кромѣ того подъ чечевицей и бобами было 441,444 десятины, давшихъ 15,399,300 пуд. сбора; картофелемъ было засѣяно 3,447,396 десятинъ, съ которыхъ было собрано 1,598,772,900 пуд. При сравненіи урожая 1900 года съ результатами сбора 1899 года приходится констатировать, что въ истекшемъ году было собрано на 191,922,000 пуд. или 5,5⁰% меньше, чѣмъ въ 1899 году. Въ томъ числѣ на долю озимыхъ хлѣбовъ приходится 22,845,000 пуд. или 1,4⁰% и на яровые хлѣба — 169,077,000 пуд. или 9,1⁰% противъ 1899 года. Слѣдовательно жатва яровыхъ оказалась въ 1900 году значительно ниже сбора озимыхъ хлѣбовъ. Тѣмъ не менѣе отчетный годъ далъ лучшіе результаты, чѣмъ 1897 и 1898 года. Сопоставленіе жатвы 1900 года со среднимъ урожаемъ послѣдняго пятилѣтія съ 1895 по 1899 годъ приводитъ къ выводу, что въ 60 губерніяхъ европейской Россіи и въ Привисляпскомъ краѣ прошлагодня жатва превосходить средній урожай сказаннаго пятилѣтняго періода на 296,730,500 пуд. или 10,3⁰%. Поэтому сборъ хлѣбовъ въ 1900 году можно назвать вполне удовлетворительнымъ. По отдѣльнымъ земледѣльческимъ районамъ результаты послѣдней жатвы представляются въ слѣдующемъ видѣ: ниже средняго — въ новороссійскомъ, югозападномъ и отчасти въ промышленномъ районахъ (губерніи: Бессарабская, Волынская, Кіевская, Костромская, Подольская, Таврическая, Херсонская и Ярославская), средніе — въ остальной части промышленнаго района, въ Прибалтійскихъ губерніяхъ и на крайнемъ сѣверѣ (губерніи: Вологодская, Гродненская, Екатеринбургская, Калишская, Лифляндская, Люблинская, Минская, Полтавская, Радомская, Сѣдлецкая, Тверская, Черниговская и Эстляндская), выше средняго — въ остальныхъ 43 губерніяхъ. Ржи и ячменя было собрано въ отчетномъ году на 13 милліоновъ пуд. болѣе, чѣмъ въ 1899, пшеницы на 52 милліона пуд. менѣе.

Въ общую массу сбора хлѣбовъ отдѣльные виды послѣднихъ входятъ въ слѣдующемъ процентѣ:

	1900	1899	1898
Рожь	40,98 0/0	38,5 0/0	35,3 0/0
Пшеница	20,18 0/0	20,5 0/0	23,5 0/0
Овесъ	21,73 0/0	24,0 0/0	18,8 0/0
Ячмень	9,05 0/0	8,2 0/0	12,6 0/0
Прочіе виды хлѣбовъ	8,06 0/0	8,8 0/0	9,8 0/0

По вычетѣ необходимаго для посѣва количества мы получимъ остатокъ въ 72 губерніяхъ и областяхъ — 2,799,281,000 пуд. пли 23,21 пуд. на каждую единицу населенія, т. е. только немногимъ меньше, чѣмъ въ 1899 году (25,41 пуд.).

Количество собранной соломы простирается въ 1900 году до 4,859,674,000 пуд., въ томъ числѣ 2,454,349,000 пуд. отъ озимыхъ хлѣбовъ и 2,405,325,000 пуд. яровыхъ.

Изъ числа главнѣйшихъ конкурентовъ Россіи на міровомъ хлѣбномъ рынкѣ одна Аргентинская республика имѣла въ 1900 году болѣе обильную жатву пшеницы, чѣмъ въ предшествовавшемъ году, между тѣмъ какъ въ Сѣвероамериканскихъ Соединенныхъ Штатахъ сборъ въ количественномъ отношеніи далъ еще худшіе результаты, чѣмъ въ 1899 году, который потерпѣлъ уже чувствительный уронъ по сравненію съ 1898 годомъ. Такъ какъ качество послѣдней аргентинской жатвы было вполне удовлетворительно, то сбытъ лаплатскаго товара на міровомъ рынкѣ не находилъ никакихъ затрудненій, не смотря на то, что въ виду сравнительно ограниченнаго потребленія на европейскомъ континентѣ и конкуренціи Сѣверной Америки область сбыта въ общемъ не была благопріятна. Количество грузовъ, отправленныхъ изъ Аргентинской республики была гораздо значительнѣе, чѣмъ въ предшествовавшіе годы; оно простиралось въ 1900 году приблизительно до 129 милліоновъ пуд. противъ 110 милліоновъ пуд. 1899 года и 40 милліоновъ пуд. 1898 года. Сборъ пшеницы въ Аргентинской республикѣ повысился съ 77 милліоновъ пуд. въ 1898 году до 161 милліона пуд. въ 1899 году и 182 милліоновъ пуд. въ 1900 году; такимъ образомъ жатва отчетнаго года превышала сборъ 1898 года на 105 милліоновъ пуд. Сборъ пшеницы въ Сѣверной Америкѣ далъ въ истекшемъ году 914 милліоновъ пуд. противъ 952 милліоновъ пуд. 1899 года, 1,218,000,000 пуд. 1898 года и 1,008,000,000 пуд. 1897 года. Жатва прошлаго года дала такимъ образомъ менѣе благопріятные результаты, чѣмъ въ названные годы; она уступаетъ на 38 милліоновъ пуд. 1899 году, на 304 милліона пуд. 1898 и на 94 милліона пуд. 1897 году. Согласно окончательному отчету земледѣльческаго бюро въ Вашингтонѣ въ Сѣвероамериканскихъ Соединенныхъ Штатахъ было собрано маису: въ 1900 году—3,683,930,000 пуд. противъ 3,636,752,000 пуд. 1899 года, 3,367,323,000 пуд. 1898 года

и приблизительно 3,330,000,000 пуд. 1897 года. Такимъ образомъ урожай маиса въ отчетномъ году превосходилъ жатву 1899 года приблизительно на 47 миллионъ пуд. и превышалъ сборъ 1898 года на 316 миллионъ пуд. и на 353 миллионъ пуд. жатву 1897 года. Урожай овса въ Соединенныхъ Штатахъ былъ въ отчетномъ году обильнѣе чѣмъ въ три предшествовавшіе года; онъ достигалъ 859,696,000 пуд. противъ 845,939,000 пуд. 1899 года, 776,587,000 пуд. 1898 года и 742,443,000 пуд. 1897 года. Плюсъ истекшаго года равнялся сравнительно съ годами: 1899 — приблизительно 14 миллионамъ пуд., 1898 — 83 миллионамъ пуд. и 1897 — 117 миллионамъ пуд. Сборъ ячменя въ Соединенныхъ Штатахъ далъ сравнительно съ 1899 отрицательные результаты; собрано было только 88,389,000 пуд. противъ 110, 072,000 пуд. 1899 года и 83,688,000 пуд. 1898 года. Такимъ образомъ жатва истекшаго года уступала на $21\frac{2}{3}$ миллионъ 1899 году но превышала на $4\frac{3}{4}$ миллионъ 1898 годъ.

Ржи въ Соединенныхъ Штатахъ были собраны въ оба послѣдніе года почти одинаковыя количества: въ 1900 году — 40,493,126 пуд. противъ 40,435,441 пуд. 1899 года.

Кромѣ Сѣверной Америки изъ внѣевропейскихъ странъ были достигнуты недородомъ пшеницы Канада и Индія, изъ европейскихъ — Франція, Испанія, а въ особенно сильной степени Англія. Недостаточна была также жатва ржи въ Германіи и неудовлетворителенъ урожай овса въ Россіи. Въ Великобританіи и Австро-Венгріи весьма скудные результаты далъ сборъ ячменя.

Извѣстный англійскій спеціальныи органъ „Beerbohms Corn Trade List“ даетъ нижеслѣдующую таблицу, иллюстрирующую результаты міроваго урожая пшеницы въ 1900 году. На вѣрность этихъ данныхъ нельзя впрочемъ положиться; тѣмъ не менѣе въ общемъ они даютъ приблизительное представленіе о размѣрахъ жатвы

Сборъ хлѣбовъ составлялъ въ 1000 пуд.:

	1900	1899	1898	1897
Австрія	73,500	73,500	81,200	56,000
Венгрія	253,400	238,000	210,000	168,000
Бельгія	21,000	28,000	31,500	28,000
Волгарія	70,000	49,000	70,000	56,000
Данія	7,000	7,000	7,000	7,000
Франція	518,000	630,000	630,000	420,000
Германія	203,000	238,000	210,000	189,000
Греція	10,500	10,500	10,500	9,100
Голландія	7,000	9,100	8,400	9,100
Италія	196,000	231,000	224,000	154,000
Португалія . . .	7,000	7,000	10,500	11,900
Румынія	98,000	45,500	98,000	84,000
Россія	560,000	588,000	616,000	539,000

	1900	1899	1898	1897
Кавказъ	70,000	77,000	84,000	52,500
Сербія	21,000	17,500	21,000	23,100
Испанія	168,000	140,000	161,000	147,000
Швеція	7,000	7,000	7,700	7,000
Швейцарія	7,000	7,000	7,000	7,000
Турція, европ.	56,000	56,000	49,000	49,000
Англія	91,000	115,500	140,000	98,000
Европа	2,444,400	2,574,600	2,676,800	2,114,700
Альжиръ	28,000	21,000	35,000	28,000
Тунисъ	14,000	14,000	10,500	8,400
Аргентин. респ.	182,000	161,000	77,000	91,000
Австралія	98,000	98,000	94,500	56,700
Малая Азія	70,000	70,000	84,000	84,000
Канада	84,000	119,000	119,000	94,500
Калскія колонія	7,000	7,000	7,700	5,600
Чили	21,000	28,000	28,000	24,500
Египетъ	21,000	17,500	17,500	14,000
Индія	322,000	406,000	434,000	336,000
Персія	42,000	35,000	35,000	35,000
Сирія	28,000	21,000	21,000	21,000
Сѣверн. Америка	913,900	952,000	1,218,000	1,008,000
Уругвай	28,000	21,000	21,000	17,500
Мексико	28,000	21,000	21,000	21,000
Въ виѣвропейск. странахъ	1,886,900	1,991,500	2,223,200	1,845,200

Міровой урожай . 4,331,300 4,566,100 4,900,000 3,959,900

По приведенному расчету Веергольмса всемірная жатва отчетнаго года уступаетъ 1899 году на 235 милліоновъ и 1898 на 569 милліоновъ пуд. Что же касается 1897 года, то послѣдній далъ менѣе благоприятный результатъ, такъ что сборъ пшеницы уступалъ въ этомъ году на 372 милліона пуд.

Экспортъ льна изъ портовъ Балтійскаго моря и Архангельска обнималъ слѣдующія количества (въ пудахъ):

	Изъ Риги	Изъ Либавы	Изъ Ревеля и Балт. порта
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

	Изъ Риги	Изъ Либавы	Изъ Ревели и Балт. порта
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
1899 :	6,262,330	739,395	1,554,566
1900 :	2,822,034	2,242,002	1,290,632
	Изъ Пернова	Изъ С.-Петербурга	Изъ 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	446,142	57,000*)

Во всѣхъ вышеприведенныхъ портахъ, за исключеніемъ одной Либавы, мы замѣчаемъ въ истекшемъ году убыль экспорта льна. Сокращеніе вывоза было обусловлено незначительностью запасовъ стараго льна, равно какъ скудостью жатвъ въ оба послѣдніе года. Чувствительный мицусъ въ Рижскомъ отпускѣ находится кромѣ того въ связи съ необыкновенно продолжительнымъ перерывомъ навигаціи въ нашемъ портѣ. Экспортеры вынуждены были въ теченіе 3 слишкомъ мѣсяцевъ (съ января до середины апрѣля) отправлять свой товаръ за границу черезъ Либаву. Этимъ то и объясняется непомерно высокая цифра экспорта Либавы, которая, какъ извѣстно, не ведетъ собственной вывозной торговли этимъ товаромъ. Этотъ товаръ проходитъ черезъ Либаву исключительно въ качествѣ транзитнаго. Если принять во вниманіе это обстоятельство, то сокращеніе Рижской торговли льномъ въ истекшемъ году покажется далеко не такимъ значительнымъ, какъ это кажется при бѣгломъ обзорѣ предпосланной таблицы. Тѣмъ не менѣе уронъ по сравненію съ 1899 годомъ очень чувствительный. Это обстоятельство впрочемъ не помѣшало Ригѣ и въ отчетномъ году сохранить за собой мѣсто перваго экспортнаго пункта Россіи по отпуску льна. Положеніе льняного рынка въ С.-Петербургѣ было также далеко не блестящее, такъ какъ не только грузы, направляемые за границу непосредственно изъ С.-Петербургскаго порта, но и идущіе транзитомъ черезъ Ревель понесли чувствительный уронъ. Во время закрытія С.-Петербургскаго порта для навигаціи

*) По даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

Петербургскіе экспортеры отправляютъ свои товары въ Ревель для дальнѣйшаго ихъ слѣдованія за границу. Вообще незначительный непосредственный вывозъ столицы за границу уменьшился въ отчетномъ году почти на 400,000 пуд., экспортъ Ревеля сократился на 250,000 слишкомъ пуд. Убыль отпуска въ отчетномъ году замѣчается также въ Перновѣ и Архангельскѣ. Въ Перновѣ она достигаетъ приблизительно 300,000 пуд., въ Архангельскѣ простирается до 31,000 пуд. Экспортъ льна черезъ Перновъ былъ въ отчетномъ году такъ незначителенъ, какъ ни въ одномъ изъ предшествовавшихъ ему годовъ, приведенныхъ въ предпосланной таблицѣ.

Самые видные потребители Рижскаго льна — Великобританія и Ирландія, далѣе Бельгія и Франція. Прочія страны, какъ Швеція, Данія и въ особенности Германія, которая почти все потребное количество льна получаетъ черезъ нашу западную сухопутную границу, не играютъ видной роли въ нашей льняной торговлѣ. Главнѣйшею областью сбыта для льна, экспортируемаго изъ С.-Петербурга и Ревеля, является Франція; Великобританія занимаетъ здѣсь второе мѣсто, Бельгія — третье. Перновскій ленъ направляется главнымъ образомъ (въ 1900 году $\frac{5}{6}$ общей массы экспорта) въ Великобританію. Изъ Либавы въ 1900 году наиболѣе крупные грузы (935,502 пуд.) экспортированы во Францію, въ Бельгію вывезено свыше 700,000 пуд. и въ Великобританію 585,000 пуд.

Наиболѣе крупные грузы льняныхъ оческовъ проходятъ черезъ С.-Петербургъ, отпускъ котораго составлялъ: въ 1900 году — 391,000 пуд., въ 1899 — 426,627 пуд., въ 1898 — 401,220 пуд., въ 1897 — 558,125 пуд. и въ 1896 — 436,044 пуд. Второе мѣсто занимаетъ Рига съ экспортомъ въ 186,818 пуд. въ 1900 году, 489,683 пуд. въ 1899 году, 218,111 пуд. въ 1898 году, 164,597 пуд. въ 1897 году и 179,573 пуд. въ 1896 году. Черезъ Либаву были проведены большей частью за счетъ Рижскихъ экспортныхъ фирмъ слѣдующія количества льна и пеньковой пакли*): 1900 — 298,235 пуд., 1899 — 120,090 пуд., 1898 — 100,019 пуд., 1897 — 144,331 пуд. и 1896 — 143,907 пуд. Экспортъ изъ Ревеля оческовъ и кудели выразился въ слѣдующихъ количествахъ: 1900 — 173,905 пуд., 1899 — 201,656 пуд., 1898 — 167,396 пуд., 1897 — 134,770 пуд. и 1896 — 110,622. Перновъ сбывъ на заграничныхъ рынкахъ: въ 1900 — 84,698 пуд., въ 1899 — 105,476 пуд., въ 1898 — 115,967 пуд., въ 1897 — 100,231 пуд. и въ 1896 — 92,283 пуд. Вывозъ Архангельска достигалъ въ 1900 — 93,000**) пуд., въ 1899 — 128,471 пуд., въ 1898 — 135,635 пуд. и въ 1897 — 135,682 пуд.

*) Въ Либавской мѣстной статистикѣ объ эти статьи до сихъ поръ не регистрируются раздѣльно.

**) По даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

Къ потребителямъ этого товара принадлежать въ первой очереди опять таки рынки Великобританіи; впрочемъ, довольно крупныя партіи поступаютъ также на рынки Бельгій и Франціи.

Въ началѣ отчетнаго года нашъ льняной рынокъ былъ объятъ настроеніемъ, съ какимъ едва-ли приходилось когда считаться нашему рынку. Цѣны очень замѣтно оправившіяся еще во вторую половину 1899 года, не смотря на свой непомѣрно высокій уровень, продолжали подниматься почти изо дня въ день, такъ что въ среднихъ числахъ января онѣ достигли высоты, какой не запомятъ въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ. Это явленіе было обусловлено главнымъ образомъ тѣмъ, что жатвы, въ особенности же сборъ 1899 года, дали очень скудные результаты. Вслѣдствіе этого запасы были ограничены, что подтверждается между прочимъ тѣмъ обстоятельствомъ, что торговцы и крестьяне, не смотря на непомѣрно высокій подъемъ цѣнъ, доставляли на рынокъ лишь незначительныя партіи. Трудно предположить, чтобы въ ихъ распоряженіи находились крупныя количества товара, такъ какъ они несомнѣнно использовали бы небывало благопріятное положеніе рынка и доставили на рынокъ по возможности больше товара. Вторымъ факторомъ, вызвавшимъ небывалое повышеніе цѣнъ, является крайнее истощеніе запасовъ у русскихъ и заграничныхъ прядильщиковъ, которые попали въ стѣснительное положеніе вслѣдствіе того, что многіе изъ контрактовъ, заключенныхъ или съ торговцами на русскихъ рынкахъ еще въ началѣ осени 1899 года, не были исполнены торговыми фирмами. Въ виду этого прядильщики были въ началѣ отчетнаго года поставлены въ необходимость, покупать во что бы то ни стало и по возможности скорѣе, чтобы такимъ образомъ запастись необходимымъ для ихъ производства сырымъ матеріаломъ. Въ концѣ января повышательная тенденція цѣнъ прекратила свое теченіе, и цѣны съ этого времени прочно держались на своемъ высокомъ уровнѣ. Незначительный Рижскій подвозъ быстро находилъ сбытъ, при чемъ экспортеры почти сплошь удовлетворяли самыя высокія требованія. Въ серединѣ февраля на мѣстномъ рынкѣ стало замѣчаться спокойное настроеніе, продолжавшееся до среднихъ чиселъ марта. Вслѣдствіе продолжительнаго выжидательнаго настроенія за границей торговля у насъ затихла почти въ конецъ, и цѣны сильно упали. Во вторую половину марта снова настало нѣкоторое оживленіе въ торговомъ дѣлѣ, и откѣтки стали крѣпнуть. Подвозъ однако, не смотря на хорошее состояніе дорогъ, оставался по прежнему крайне скуднымъ. Вскорѣ по открытіи навигаціи, послѣдовавшей лишь въ серединѣ апрѣля, цѣны снова поднялись почти до высшаго уровня, достигнутаго ими зимой. Въ теченіе мая цѣны при скромныхъ торговыхъ оборотахъ держались на этомъ уровнѣ. Въ началѣ іюня сезонъ былъ почти законченъ, такъ какъ вслѣдствіе истощенія запасовъ у торговцевъ и производителей покупки уже не совершались. Въ рукахъ экспортеровъ

также находились сравнительно скудные запасы нераспроданного товара. Въ виду этого въ іюнѣ мѣсяцѣ торговля шла тихо. Въ іюль, равно какъ въ продолженіе почти всего августа, на рынкѣ господствовало полное затишье, цѣны за отсутствіемъ оборотовъ были номинальныя. Въ концѣ августа, когда съ каждымъ днемъ становилось очевиднѣе, что новая жатва выпала еще хуже прежней, за границей стали снова выказывать большій интересъ и прядильщики покупали маленькія партіи для пополненія своихъ запасовъ; такъ какъ продавцы обнаруживали чрезвычайную сдержанность, то цѣны держались высоко. Въ сентябрѣ спросъ усилился въ еще большей степени, и отмѣтки поднялись до своего прежняго высшаго уровня. Обороты приняли-бы еще большіе размѣры, если-бы находящіеся въ складахъ запасы льна не были уже сильно истощены. Въ виду значительнаго занозданія прошлогодней жатвы и отсутствія стараго товара въ октябрѣ почти невозможно было получить болѣе значительныхъ партій льна. Русскіе фабриканты, нуждаясь въ сырѣ, скупали по непрерывно растущимъ непомерно высокимъ цѣнамъ весь товаръ, какой только могли получить; заграничные прядильщики также пріобрѣтали небольшія пробныя партіи свѣжаго товара, платя за него высокую цѣну. Болѣе крупныя грузы поступили на нашъ рынокъ лишь въ декабрѣ мѣсяцѣ. Такъ какъ жатва истекшаго года въ районахъ, тяготеющихъ къ Ригѣ, не только не превышала сбора 1899 года, но даже уступала ему, что въ особенности относится къ урожаю во внутреннихъ губерніяхъ, то цѣны обнаруживали до конца года ясно выразившуюся повышательную тенденцію, которая въ текущемъ году сдѣлала еще дальнѣйшіе успѣхи. Шотландія, правильно уяснивъ положеніе русскаго рынка, приняла на себя въ послѣдніе мѣсяцы руководящую роль по покупкѣ русскаго товара и закупила крупныя партіи льна. Шотландскіе прядильщики были вынуждены покрыть этимъ путемъ недостающее количество матеріала, тѣмъ болѣе, что въ предшествовавшей сезонъ они сдѣлали сравнительно незначительныя закупки. Франція и Бельгія получали товаръ изъ тяготеющихъ къ намъ районовъ весьма неохотно и то лишь для покрытія самой насущной потребности, но съ другой стороны пріобрѣтали въ большихъ количествахъ сланецъ изъ внутреннихъ губерній. Подвозившійся къ намъ въ незначительныхъ партіяхъ ленъ находилъ немедленно сбытъ до конца года по высокимъ цѣнамъ. Даже непосредственно передъ Рождествомъ подвозъ, въ противоположность прежнимъ годамъ, имѣлъ довольно скромныя размѣры, что слѣдуетъ отнести исключительно на счетъ недостаточнаго сбора льна. При этомъ слѣдуетъ отмѣтить то обстоятельство, что намъ приходится считаться съ урожаемъ, неудачнымъ не только въ количественномъ, но и въ качественномъ отношеніи и къ тому же очень пестрымъ; высокія цѣны могутъ найти оправданіе только въ сильномъ истощеніи запасовъ льна и обусловленной этимъ непомерно возросшей потребности.

За лифляндскій „Zins“ въ началѣ января отчетнаго года платили 48 руб., въ концѣ мѣсяца 56 руб. за $\times HD \times$ 45¹/₂ руб. и около 20 января за тотъ же сортъ давали уже 51 руб.; цѣны на курляндскій „Zins“ поднялись до 52¹/₂ рублей. Цѣна за опоченскій ленъ составляла въ началѣ января 50¹/₂ руб. и достигла своего высшаго уровня 58—59 руб. къ концу января. По временамъ цѣны исподволь падали, такъ что котировка на курляндскій „Zins“ равнялась въ мартѣ 45 руб. и на сортъ $\times HD \times$ 46 руб. Лифляндскій „Zins“ падалъ въ цѣнѣ не въ такой значительной степени, такъ какъ во первыхъ онъ рѣдко встрѣчался на рынкѣ и во вторыхъ далъ сравнительно наилучшій урожай въ качественномъ отношеніи. Начиная съ марта цѣны можно считать номинальными, такъ какъ подвозъ сводился къ минимуму и торговые обороты вращались въ скромныхъ границахъ. Затѣмъ въ концѣ іюня цѣны снова оправляются, когда становится очевиднымъ, что снова надвигается неурожай. Отмѣтки поднимаются до того уровня, который занимали въ январѣ, а въ слѣдующіе мѣсяцы повысились еще болѣе, такъ что за незначительныя пробныя партіи сорта $\times HD \times$ поваго сбора платили въ началѣ 55 руб., за лифляндскій „Zins“ 57 руб. и за курляндскій „Zins“ 55 руб. Начиная съ этого времени цѣны почти сплошь обнаруживаютъ повышательную тенденцію, благодаря чему котировка поднялась еще на 4 руб. Особеннымъ спросомъ пользовался лифляндскій ленъ сортовъ „Kron“ и „Hofs“, благодаря своему высокому качеству. Курляндія, разумѣется, такъ-же принадлежала къ числу лучшихъ районовъ, но качество курляндскаго льна было пестро. Двинскій, полоцкій и другіе подобныя сорта пользовались очень малымъ спросомъ, такъ какъ ихъ качество было весьма посредственно и они давали низкій въ качественномъ отношеніи подборъ, спросъ на который былъ весьма скромный.

Вывозъ изъ Россіи льна составлялъ по даннымъ, опубликованнымъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ:

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	„

Изъ этого количества прошло черезъ Вержболово:

1889:	3,004,548	пуд.
1890:	2,750,227	„
1891:	2,243,702	„

1892 :	2,244,472	пуд.
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 :	1,324,000	”

Изъ первой предпосланной таблицы усматривается вліяніе скудныхъ жатвъ въ Россіи въ оба послѣдніе года на снабженіе международнаго рынка русскимъ льномъ. Экспортъ отчетнаго года уступаетъ 1899 году почти на $3\frac{1}{2}$ милліона пуд. Истекшій годъ замѣтно отсталъ и отъ другихъ своихъ предшественниковъ за исключеніемъ одного 1894 года, въ который отпускъ за границу былъ меньше приблизительно на 1,7 милліонъ пуд.

Вывозъ льна черезъ Вержболово въ отчетномъ году потерпѣлъ также незначительный уронъ (166,000 пуд.) сравнительно съ 1899 годомъ. Начиная съ 1899 года ни одинъ годъ, включая сюда и столь неблагоприятный для торговли льномъ 1894 годъ, не далъ такой незначительной цифры отпуска, какъ отчетный годъ. Изъ всего количества грузовъ, прошедшихъ въ 1900 году черезъ эту пограничную станцію приходится на Верро (36,200 пуд.), Псковъ (92,280 пуд.), Островъ (170,810 пуд.), Витебскъ (271,940 пуд.) и Поневѣжь (35,560 пуд.) слѣдовательно всего свыше 600,000 пуд., происходящихъ изъ района, снабжающаго Ригу, и такимъ образомъ отнятыхъ у Рижской торговли.

Большая часть грузовъ льна проходящихъ черезъ Вержболово, направляется въ Кенигсбергъ, который въѣдствіе этого имѣетъ въ большинствѣ случаевъ общія съ Ригой области производства.

Изъ $10\frac{1}{2}$ милліоновъ пуд. льна экспортированныхъ въ отчетномъ году на всемъ пространствѣ Россійской Имперіи, на балтійскіе порты и Архагельскъ приходится 7,3 милліоновъ пуд. или 69,9 0/0, между тѣмъ какъ въ 1899 году изъ общей массы вывоза, достигавшаго почти 14 милліоновъ пуд., черезъ названные порты прошло почти $10\frac{1}{2}$ милліоновъ пуд. или 75,3 0/0. Остающіеся приблизительно 30 0/0 въ 1900 году и около 25 0/0 въ 1899 году почти въ всемъ своемъ объемѣ были вывезены изъ предѣловъ нашего отечества черезъ сухопутную границу (Вержболово, Сосновицы, Границу и Граево).

Отпускъ льняной пакли изъ Россіи выразился по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ :

1897 :	1,849,000	пуд.
1898 :	1,690,000	”
1899 :	2,252,000	”
1900 :	1,966,000	”

Какъ видно отсюда, въ отчетномъ году экспортъ уступалъ 1899 году круглымъ числомъ на 300,000 пуд., но превосходилъ почти на 250,000 пуд. и 100,000 пуд. размѣры вывоза въ 1898 и 1897 г. г.

Изъ всего экспортированнаго изъ Россіи въ 1899 году количества пакли черезъ порты Балтійскаго моря и Архангельскъ прошелъ 1,4 милліонъ пуд., или 61,9 %; остальная часть, составляющая около 38 % направилась за границу сухимъ путемъ; въ 1900 году отпускъ балтійскихъ портовъ и Архангельска не превышалъ 1,1 милліона пуд., или 55,5 % общерусскаго вывоза, между тѣмъ какъ на экспортъ черезъ сухопутную границу (главнымъ образомъ черезъ Вержолово, Граево и Сосновицы) пришлось свыше 30% общей массы русскаго отпуска.

Ввозъ льна главнѣйшими западно-европейскими государствами представляется, согласно даннымъ опубликованнымъ „Вѣстникомъ фипансовъ“, въ первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ четырехъ лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ.

И м п о р т ъ
Всего

	1897	1898	1899	1900
	Пуды	Пуды	Пуды	Пуды
Германія:				
Лень	2,619,066	2,870,042	2,900,918	2,227,164
Пакля	1,469,524	1,574,490	1,548,264	1,687,144
Бельгія:				
Лень	3,247,374	4,106,632	4,005,448	4,205,460
Пакля	894,040	733,956	828,072	850,020
Франція:				
Лень	3,900,110	4,333,180	4,391,956	4,109,794
Пакля	378,758	478,702	280,488	548,638
Великобрит.:				
Лень	5,580,806	5,625,074	5,835,130	4,094,790
	Въ томъ числѣ изъ Россіи			
	1897	1898	1899	1900
	Пуды	Пуды	Пуды	Пуды
Германія:				
Лень	2,395,432	2,633,078	2,651,182	1,986,108
Пакля	862,482	904,394	826,088	939,424
Бельгія:				
Лень	1,507,654	2,382,536	2,144,952	1,612,620
Пакля	323,144	141,670	329,530	325,500
Франція:				
Лень	3,855,160	3,985,050	4,115,126	3,832,158
Пакля	—	—	—	—
Великобрит.:				
Лень	4,161,440	4,448,438	4,710,264	2,980,774

Въ общей массѣ импорта льна въ нижеприведенныя страны доля участія Россіи представлялась въ слѣдующемъ размѣрѣ:

	1897	1898	1899	1900
Германія	91,5 ⁰ / ₀	91,7 ⁰ / ₀	91,4 ⁰ / ₀	89,2 ⁰ / ₀
Бельгія	46,4 ⁰ / ₀	58,0 ⁰ / ₀	53,6 ⁰ / ₀	38,3 ⁰ / ₀
Франція	98,8 ⁰ / ₀	92,0 ⁰ / ₀	93,7 ⁰ / ₀	93,2 ⁰ / ₀
Великобританія	74,6 ⁰ / ₀	79,1 ⁰ / ₀	80,7 ⁰ / ₀	72,8 ⁰ / ₀

Въ общей массѣ импорта пакли въ нижеприведенныя страны участіе Россіи представляется въ слѣдующемъ видѣ :

	1897	1898	1899	1900
Германія	58,7 ⁰ / ₀	57,4 ⁰ / ₀	53,4 ⁰ / ₀	55,7 ⁰ / ₀
Бельгія	36,1 ⁰ / ₀	19,3 ⁰ / ₀	39,8 ⁰ / ₀	38,3 ⁰ / ₀
Франція	—	—	—	—

Ввозъ льна въ Германію, Францію и Великобританію въ отчетномъ году сократился, импортъ же въ Бельгію, напротивъ, нѣсколько повысился.

Всѣми этими странами, вмѣстѣ взятыми, было ввезено 14,6 милліоновъ пуд. противъ 17,1 милліоновъ пуд. 1899 года, 16,9 милліоновъ пуд. 1898 года и 15,3 милліоновъ пуд. 1897 года. Такимъ образомъ убыль въ отчетномъ году по сравненію съ 1899 выразилась въ 2¹/₂ милліонахъ пуд. а сравнительно съ годами 1898 и 1897 — въ 2,3 милліонахъ и 700,000 пуд. Во всѣхъ четырехъ названныхъ странахъ замѣчается уменьшеніе ввоза русскаго льна, особенно же въ Великобританіи, Бельгіи, а также Германіи. Россія дала общегерманскому импорту въ 1897, 1898 и 1899 годахъ свыше 91⁰/₀, въ отчетномъ же году только 89,2⁰/₀. Доля Россіи въ доставкѣ льна для Бельгіи, достигавшая въ 1898 и 1899 годахъ 58⁰/₀ и 53,6⁰/₀, составляла въ 1900 году только 38,3⁰/₀. Въ Великобританіи около 80⁰/₀ ввоза въ 1896 и 1899 годахъ были русскаго происхожденія, въ 1900 же году, процентъ этотъ доходилъ лишь до 72,8. Въ импортѣ Франціи Россія участвовала въ 1899 году 93,7⁰/₀ и въ 1900 — 93,2⁰/₀, между тѣмъ какъ въ 1897 году доля участія Россіи выразилась въ 98,8⁰/₀.

Наибольшее количество русскаго льна получила въ отчетномъ году Франція. Въ прежніе-же годы первенство въ данномъ ввозѣ бывало за Великобританіей. Самымъ виднымъ потребителемъ русскаго льна тѣмъ не менѣе остается по прежнему Великобританія, такъ какъ всѣ направляемые въ нее грузы остаются внутри страны, гдѣ и подвергаются обработкѣ, между тѣмъ какъ Франція сама является экспортеромъ большей части импортированнаго льна. Наибольшее количество льняной пакли было ввезено въ отчетномъ году въ Германію (почти 1,7 милл. пуд., изъ которыхъ больше половины русскаго происхожденія). Ввозъ Бельгіи равняется приблизительно половинѣ германскаго; во Францію постушаютъ еще меньшія количества (Бельгія — 850,000 пуд., Франція — 548,000 пуд.). Изъ общей цифры

германскаго импорта пакли на долю Россіи приходится 55,7% противъ 53,4% 1899 года, 57,4% 1898 года и 58,7% 1897 года. На бельгійскій ввозъ пакли приходится въ 1899 году 39,8% и въ 1900 году 38,3% русскаго товара.

Самую крупную цифру по экспорту льна дала Бельгія съ вывозомъ свыше 1½ милліона пуд. въ 1900 году противъ 1,8 милліона пуд. предшествовавшаго года. Франція вывезла въ 1900 году около 1,3 милліона пуд., въ 1899 же году только 900,000 пуд. Наиболѣ скромнымъ по размѣрамъ является отпускъ льна изъ Германіи (871,000 пуд. въ 1900 году противъ 564,000 пуд. предшествовавшаго года). Великобританія не ведетъ вывозной торговли льномъ.

Экспортъ льна изъ Германіи, Бельгіи и Франціи въ первые 11 мѣсяцевъ послѣднихъ четырехъ лѣтъ иллюстрируется слѣдующими цифрами, заимствованными изъ „Вѣстника Финансовъ“.

	1897	1898	1899	1900
	Пуд.	Пуд.	Пуд.	Пуд.
Германія:				
Лень	1,073,530	833,838	564,200	871,410
Пакля	618,450	632,400	662,160	666,748
Бельгія:				
Лень	1,901,354	2,087,044	1,814,926	1,538,530
Пакля	533,448	524,644	465,558	560,046
Франція:				
Лень	806,248	692,602	900,116	1,288,980
Пакля	411,184	440,386	488,870	503,936

Истекній годъ занимаетъ особо выдающееся положеніе въ исторіи развитія русской торговли льномъ. Никогда еще цѣны на лень не достигали столь высокаго уровня, какъ въ прошломъ году. Главнѣйшими факторами, обусловившими этотъ небывалый подъемъ цѣнъ, являются скудные сборы льна въ Россіи, которой, какъ извѣстна, принадлежитъ главенство въ міровомъ производствѣ.

Чувствительный дефицитъ въ жатвѣ 1899 года указывалъ на возможность стать лицомъ къ лицу съ недостаткомъ въ сырѣѣ, дававшимъ себя чувствовать уже въ концѣ 1899 года, особенно въ виду того обстоятельства, что прядильни и ткацкія заведенія были буквально переполнены заказами въ теченіе всего сезона 1899/1900. Среди этихъ заказовъ не послѣднюю роль играли поставки для англійской арміи, а равно спросъ со стороны Сѣвероамериканскихъ Соединенныхъ Штатовъ. Особенно значительны были закупки льна въ концѣ 1899 года. Такъ какъ положеніе рынка мануфактурныхъ товаровъ было долгое время вполне благопріятно, то, при наличности живого спроса на лень, запасы его къ началу лѣта были почти исчерпаны. Въ это время почти отъ всюду изъ районовъ, разводящихъ лень, поступили къ намъ извѣстія о значительномъ

расширеніи площади засѣва подѣ вліяніемъ высокихъ цѣнъ въ послѣдніе мѣсяцы сезона 1899/1900 года. Вслѣдствіе этого можно было рассчитывать на обильный сборъ. Ожиданія эти не оправдались. Осенью съ недѣли на недѣлю все съ большею опредѣленностью распространялись свѣдѣнія объ ожидаемой далеко не удовлетворительной жатвѣ. По прибытіи же на рынокъ новаго товара выяснилось, что надежда на благопріятный исходъ сбора была уничтожена частыми дождями въ періодъ жатвы. Урожай выпалъ неудовлетворительный и притомъ гораздо хуже сбора 1899 года. Каждая неблагопріятная вѣсть о ходѣ жатвенныхъ работъ получалась прядильщиками съ возрастающей тревогой, что вполне естественно, если принять во вниманіе скудость запасовъ въ началѣ текущаго сезона и усилившуюся дѣятельность фабрикъ въ первые его мѣсяцы. Еще до прибытія на рынокъ достаточнаго количества товара цѣпы поднялись на такую высоту, что ни русскіе торговцы, ни прядильщики не выказывали намѣренія заключать торговые сдѣлки. Первые выжидали дальнѣйшаго повышенія цѣнъ и живо раскупали весь поступающій на рынокъ товаръ, послѣдніе придерживались выжидательной тактики въ надеждѣ на усиленіе предложенія и выясненіе положенія рынка. Поэтому на рынкѣ царило полное затишье, а цѣны росли непрерывно.

Такое выжидательное настроеніе длилось нѣсколько недѣль, пока на рынки не поступило достаточно товара и въ свою очередь не обнаружился упадокъ цѣнъ; и только тогда часть находившихся на рынкахъ у торговцевъ запасовъ была реализована, настроеніе рынка стало снова крѣпнуть, и цѣны, при слабомъ предложеніи, почти непрерывно росли до конца года, такъ что отмѣтки въ началѣ нынѣшняго года взяли верхъ надъ котировками начала 1900 года на 30—50%.

Положеніе русскаго льняного рынка оказалось не безъ вліянія на рынки Ирландіи, Франціи, Бельгіи, Германіи и Австро-Венгрии, которыя вынуждены были слѣдовать повышательному движенію цѣнъ русскаго рынка: 1) въ виду господствующаго значенія русскаго льна и 2) вслѣдствіе недорода, застигшаго и названныя страны.

Положеніе льняной промышленности въ новой кампаніи было въ виду высокаго уровня цѣнъ на сырье не изъ легкихъ, и фабриканты были въ концѣ концовъ вынуждены ограничить производство.

Вывозъ пеньки изъ Риги составлялъ среднимъ числомъ:

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	пуд.
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 :	391,057	„
1896—1900 :	413,250	„

Какъ видно отсюда, нашъ отпускъ пеньки понизился сравнительно съ 1899 годомъ круглымъ числомъ на 100,000 пудовъ. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что цифра вывоза въ отчетномъ году значительно повысилась бы, если бы перерывъ въ нашей навигаціи не длился столь продолжительное время. Последнее обстоятельство обусловило экспортъ крупныхъ количествъ пеньки черезъ Либавскій портъ.

Два раза только въ періодъ, обрисуемый вышеприведенной таблицей, цифра отпуска была ниже, чѣмъ въ истекшемъ году, а именно въ 1892 году (меньше приблизительно на 2,600 пуд.) и 1897 (минусъ въ 81,000 пуд.), всѣ же прочіе годы берутъ верхъ надъ отчетнымъ. Последнему пятилѣтію 1896—1900, въ которое вывозилось за границу среднимъ числомъ по 413,000 пуд., 1900 годъ уступаетъ на 12,000 пуд.

Изъ помѣщенного выше сравнительнаго обзора цифръ, иллюстрирующаго развитіе нашего вывоза пеньки за послѣдніе 35 лѣтъ, легко усматривается, что Рижская торговля пенькой неудержимо клонится къ упадку, что объясняется умаленіемъ вообще значенія русской торговли пенькой на всемірномъ рынкѣ. Увеличившееся производство итальянской пеньки, повысившееся потребленіе заокеанскихъ волокнистыхъ веществъ (джута, манильской и сизальской пеньки), равно какъ постепенная замѣна пеньковыхъ канатовъ проволочными наносятъ удары спросу на пеньку.

Какъ въ былыя времена, Рига и нынѣ сохраняетъ за собою въ средѣ портовъ Балтійскаго моря значеніе самаго виднаго экспортнаго пункта по вывозу этой статьи. Довольно крупныя количества проходятъ и черезъ Либату, но это, какъ уже было выше упомянуто, исключительно транзитный товаръ. Отпускъ Либавы составлялъ: въ 1900 году — 170,249 пуд., въ 1899 — 60,094 пуд., въ 1898 — 64,703 пуд., въ 1897 — 130,289 пуд., въ 1896 — 244,766 пуд. и въ 1895 — 224,328 пуд. Вывозъ пеньки изъ Ревеля сильно выросъ въ

отчетномъ году, онъ достигалъ 85,242 пуд. противъ 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. Экспортъ С.-Петербурга едва-ли заслуживаетъ упоминанія: по даннымъ нашей таможенной статистики онъ не превышалъ въ 1899 году 14,000 пуд. противъ 18,000 пуд., вывезенныхъ въ 1900 году.

Въ общерусскомъ вѣншемъ отпускѣ пеньки участіе портовъ Балтійскаго моря не выходитъ изъ скромныхъ рамокъ, такъ какъ черезъ названные порты проходитъ лишь около четверти общей массы вывоза, между тѣмъ какъ свыше трехъ четвертей экспортируется въ Германію черезъ западную сухопутную границу, главнымъ образомъ черезъ Вержболово и Граево. Ядро германскаго импорта пеньки направляется въ Кепигсбергъ, который въ обширныхъ размѣрахъ играетъ роль торговаго посредника по продажѣ этой статьи, преимущественно въ Великобританію. Для портовъ Балтійскаго моря главнѣйшими потребителями являются рынки Великобританіи; Данія, Швеція и Норвегія, Бельгія, Франція и Германія никакого существеннаго значенія для насъ не имѣютъ.

Въ началѣ отчетнаго года на нашемъ рынкѣ пеньки продолжительное время господствовало твердое настроеніе при незначительныхъ размѣрахъ подвоза. Дѣла на заграничныхъ рынкахъ шли также тихо, такъ какъ тамошніе потребители выказывали сдержанность и не торопились съ закупками въ виду высокихъ и твердыхъ цѣнъ, на которыхъ настаивали наши продавцы. Товаръ сбора 1898 года, въ количественномъ отношеніи уступавшаго приблизительно на одну треть результатамъ предшествовавшаго года, не давалъ повода къ жалобамъ въ качественномъ отношеніи; волокно, хотя и было короче, но отличалось крѣпостью. Такъ какъ обработка свѣжаго товара вслѣдствіе чрезмѣрной продолжительности зимняго времени и глубокаго снѣга была сильно задержана, то запасы были незначительны, а потому и цѣны держались на весьма высокомъ уровнѣ. Заграничные фабриканты съ большою неохотой сдавались на высокія требованія продавцовъ. Русскіе же продавцы только въ исключительныхъ случаяхъ склонялись на уступки. Вслѣдствіе этого движеніе торговой жизни совершалось очень вяло и только по временамъ обнаруживало нѣкоторую оживленность. Такое положеніе продолжалось до конца іюля, когда заграничные покупатели оказались болѣе уступчивымъ. Ходъ торговыхъ оборотовъ задерживался высокимъ уровнемъ цѣнъ на русскихъ рынкахъ, почти сплошь обнаруживавшихъ твердое настроеніе. Въ августѣ настроеніе покупателей на русскихъ рынкахъ выразилось еще въ болѣе устойчивыхъ формахъ, что объясняется задержкой въ ростѣ конопли вслѣдствіе сильной жары и засухи. Такъ какъ продавцы настаивали на своихъ высокихъ цѣнахъ, то заграничнымъ фабрикантамъ пришлось согласиться на эти цѣны для

покрытія самыхъ насущныхъ нуждъ. За невозможностью добиться уступокъ со стороны русскихъ продавцовъ, заграничные продавцы были поставлены въ необходимость обратиться къ другимъ источникамъ, такъ что въ концѣ копцовъ спросъ на русскій товаръ почти окончательно прекратился. Въ послѣднюю треть отчетнаго года настроеніе продавцевъ на внутреннихъ рынкахъ продолжало оставаться твердымъ; что въ значительной степени способствовало биржевому затишью; лишь изрѣдка заключались отдѣльныя сдѣлки. Необыкновенно твердое настроеніе русскихъ рынковъ объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что, во первыхъ, запасы стараго товара (1899 года) были весьма ограниченны, а, во вторыхъ, жатва истекшаго года, выпавшая удачно въ качественномъ отношеніи, въ количественномъ отношеніи представляла только половину сбора предшествовавшаго года. Русскіе фабриканты дѣлали закупки весьма бойко и по очень высокой цѣнѣ, въ особенности въ оба послѣдніе мѣсяца, и этимъ они не мало содѣйствовали твердому настроенію рынка.

Цѣны на пеньку со станціи Рига за истекшій годъ представляются въ слѣдующемъ видѣ: за сортъ OSFPRH 42—43 руб., за SFPRH 40—41 руб., за ESPRH 39—40 руб., за PRH 37—38 руб., за MRH 39—40 руб., за МН колебались въ предѣлахъ отъ 37 до 44 руб. и за очески отъ 24 до 28 руб.

Согласно свѣдѣніямъ Статистическаго Отдѣла Департамента Таможенныхъ Сборовъ вывозъ пеньки изъ Россіи выражался слѣдующимъ образомъ:

1891 :	3,429,000	пуд.
1892 :	2,933,000	"
1893 :	2,725,000	"
1894 :	2,937,000	"
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	"

Отсюда видно, что экспортъ отчетнаго года держится на высотѣ своего предшественника; вообще вывозъ этого продукта въ послѣдніе четыре года подвергался самымъ незначительнымъ колебаніямъ. При сопоставленіи же цифры прошлаго года съ результатами, полученными во всѣ прочіе годы, приведенные въ предпосланной таблицѣ, мы констатируемъ рѣзко выразившійся упадокъ русскаго отпуска пеньки.

Черезъ пограничную станцію Вержболово по частнымъ свѣдѣніямъ, собраннымъ Рижскимъ Биржевымъ Комитетомъ въ Эйдткуненѣ, прошло :

въ 1891 году :	1,518,804	пуд.
„ 1892 „	1,352,159	„
„ 1893 „	942,837	„
„ 1894 „	1,079,915	„
„ 1895 „	999,573	„
въ 1891—1895 г.:	1,178,657	„
въ 1896 году :	1,001,695	„
„ 1897 „	942,621	„
„ 1898 „	852,600	„
„ 1899 „	805,040	„
„ 1900 „	833,290	„

Пропускъ черезъ названный пограничный пунктъ, правда, нѣсколько увеличился сравнительно съ 1899 годомъ, по при сравненіи съ предшествовавшими ему годами, въ особенности болѣе отдаленными, мы обнаруживаемъ сильный упадокъ. Грузы пеньки, прошедшіе черезъ Вержболово и предназначенные почти въ полномъ своемъ объемѣ для Кенигсберга, въ 1900 г. имѣли пунктами отвращенія преимущественно слѣдующія желѣзнодорожныя станціи: Карачевъ (110,000 пуд.), Новозыбковъ (96,000 пуд.), Орель (71,000 пуд.), Унечу, Рыльскъ, Тереховку, Почепъ, Льговъ, Рославль, Починокъ, Дубровку, Гомель, Поныри и Курскъ.

Русскій отпускъ пеньковой пакли иллюстрируется нижеслѣдующей таблицей:

1897 :	655,000	пуд.
1898 :	728,000	„
1899 :	595,000	„
1900 :	657,000	„

Вывозъ этого товара, достигшій въ отчетномъ году небольшого прироста, совершается главнымъ образомъ черезъ западную сухопутную границу (Вержболово). Всѣ порты Балтійскаго моря вмѣстѣ взятые экспортировали въ истекшемъ году треть общерусскаго отпуска. Изъ Риги вышли слѣдующія количества: 1900 — 57,032 пуд., 1899 — 150,225 пуд., 1898 — 72,773 пуд. и 1897 — 32,749 пуд. Значеніе С.-Петербурга въ торговлѣ даннымъ продуктомъ укладывается въ истекшемъ году въ болѣе широкія рамки, чѣмъ роль Риги. Экспортъ Петербурга равнялся 156,000 пуд. противъ 39,000 пуд. 1899 года. Черезъ Либаву, по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, прошло въ 1899 году 31,000 пуд., въ 1900 году 34,000 пуд.

Общая картина ввоза пеньки въ главнѣйшія западноевропейскія страны представляется за первые 11 мѣсяцевъ, согласно свѣдѣніямъ, помѣщеннымъ въ „Вѣстникѣ Финансовъ“ въ слѣдующемъ видѣ (въ пуд.):

	Общая сумма импорта.			
	1897	1898	1899	1900
Въ Бельгію	990,760	868,868	927,892	918,220
„ Великобританію	5,003,214	5,196,468	5,275,146	5,969,298
„ Германію	2,652,856	2,607,968	2,711,074	2,651,430
„ Францію	1,019,962	855,662	963,356	1,130,756

	Въ томъ числѣ изъ Россіи.			
	1897	1898	1899	1900
Въ Бельгію	66,588	68,758	62,930	83,886
„ Великобританію	420,670	506,146	572,322	542,252
„ Германію	1,177,540	1,801,038	1,672,946	1,708,534
„ Францію	69,130	82,026	93,186	91,636

Въ общей массѣ пеньки, ввезенной въ нижеприведенныя страны на долю Россіи пришелся слѣдующій процентъ (въ первые 11 мѣсяцевъ).

	1897	1898	1899	1900
Бельгія	6,7 ⁰ / ₁₀₀	7,9 ⁰ / ₁₀₀	6,8 ⁰ / ₁₀₀	9,1 ⁰ / ₁₀₀
Великобританія	8,4 ⁰ / ₁₀₀	9,7 ⁰ / ₁₀₀	10,8 ⁰ / ₁₀₀	9,1 ⁰ / ₁₀₀
Германія	44,4 ⁰ / ₁₀₀	69,1 ⁰ / ₁₀₀	61,7 ⁰ / ₁₀₀	64,4 ⁰ / ₁₀₀
Франція	6,8 ⁰ / ₁₀₀	9,6 ⁰ / ₁₀₀	9,7 ⁰ / ₁₀₀	8,1 ⁰ / ₁₀₀

Въ послѣдніе годы Россія покрыла нѣсколько болѣе 22% общаго потребленія названныхъ главнѣйшихъ странъ потребительницъ; другими словами, русская пенька играетъ на міровомъ рынкѣ лишь подчиненную роль. Италія дала міровому снабженію пенькой 1900 году 24%; остающіеся 50 слишкомъ процентовъ падаютъ преимущественно на продукты заокеанскаго происхожденія. Наиболѣе круинымъ потребителемъ пеньки на міровомъ рынкѣ является Великобританія, за которой слѣдуютъ Германія, Франція и, наконецъ, Бельгія. Главнымъ поставщикомъ для Германіи является Россія. Въ 1900 году въ Германію было доставлено изъ Россіи 64,4% общегерманскаго импорта, ввозъ же Великобританіи и Бельгіи измѣряется въ 9,1% каждый; наконецъ, Франція покрыла свои нужды русской пенькой въ размѣрѣ 8,1%.

Экспортъ пеньки изъ нижеслѣдующихъ странъ составлялъ согласно приведенному выше источнику въ первые 11 мѣсяцевъ (въ пудахъ):

	1899	1900
Изъ Бельгіи	274,784	256,370
„ Австро-Венгріи	192,696	183,086
„ Великобританіи	2,265,914	2,164,296
„ Германіи	1,001,424	1,062,122
„ Франціи	21,700	13,392
„ Италіи	2,623,778	2,667,736

Вывозъ пеньки изъ Италіи опередилъ въ отчетномъ году русскій отпускъ приблизительно на 300,000 пуд. На ряду съ Италіей крупную отпускную торговлю пенькой ведетъ и Великобританія.

Солидныхъ размѣровъ достигаютъ также, какъ указано выше, грузы пеньки, вывозимые изъ предѣловъ Германіи.

Отчетный годъ характеризуется высокими цѣнами на пеньку и скуднымъ снабженіемъ мірового рынка сырьемъ. Почти въ продолженіи всего года настроеніе русскихъ внутреннихъ рынковъ было крайне твердое, и только изрѣдка наблюдались кратко временныя послабленія въ цѣнахъ. Обусловленные недостаточнымъ подвозомъ высокія требованія русскихъ продавцовъ сильно тормазили развитие торговой жизни на заграничныхъ рынкахъ русской пеньки; впрочемъ, спросъ держался неослабно весь сезонъ, чему способствовала ограниченность запасовъ на мировомъ рынкѣ. Ростъ цѣнъ особенно обращалъ на себя вниманіе съ середины февраля; во всѣ слѣдующіе мѣсяцы цѣны стояли также на весьма высокомъ уровнѣ. Когда въ октябрѣ обнаружилось, что урожай конопли выпалъ въ Россіи далеко не блестяще, предложеніе сократилось еще больше. Заключенъ былъ годъ при непомѣрно высокихъ цѣнахъ.

Недостаточное снабженіе мірового рынка, о чемъ мы уже говорили выше, объясняется съ одной стороны менѣе благоприятными результатами сбора въ Италіи, съ другой стороны причина этого кроется въ ограниченномъ подвозѣ манильской пеньки, которой на международный рынокъ было доставлено 673,000 тюковъ противъ 797,000 тюковъ 1899 года и 856,000 тюковъ 1898 года. Къ этому присоединилось еще то обстоятельство, что въ Россіи обнаружился живой спросъ со стороны фабрикантовъ. Такъ на Свенской ярмаркѣ въ октябрѣ, которая вообще протекла тихо, закупки совершались почти исключительно фабрикантами; сдѣлки же на экспортъ не выходили изъ очень скромныхъ рамокъ.

Вывозъ черезъ Ригу выбойнаго льняного сѣмени представляетъ слѣдующую картину:

1866—1870 :	1,262,356	пуд.	среднимъ 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 ¹ / ₂	"	
1892 :	1,567,071	"	
1893 :	1,150,941	"	
1894 :	1,771,506	"	
1895 :	2,582,753 ¹ / ₄	"	
1891—1895 :	1,927,911	"	среднимъ числомъ
1896 :	3,046,617 ³ / ₄	"	
1897 :	4,198,532 ¹ / ₄	"	
1898 :	1,796,586	"	

1899 :	1,845,409 ¹ / ₂ пуд.
1900 :	2,158,282 ¹ / ₂ „
1896—1900 :	2,609,086 „ среднимъ числомъ

Въ отпускѣ этого товара, который съ 1898 года далъ рѣзко выразившуюся убыль, въ оба послѣдніе года мы съ отряднымъ чувствомъ можемъ снова константировать незначительный приростъ. Плюсъ экспорта отчетнаго года по сравненію съ 1899 годомъ выразился въ 300,000 слишкомъ пудахъ, девяносто же девятый годъ опередилъ своего предшественника приблизительно на 50,000 пуд. (съ другой стороны размѣры экспорта въ отчетномъ году значительно уступаютъ цифрамъ 1896 и 1897 годовъ, которые, безъ сомнѣнія, составляютъ исключительно благопріятный періодъ въ нашей торговлѣ выбойнымъ льнянымъ сѣменемъ.

Въ предшествовавшіе годы и пятилѣтія размѣры отпуска за границу льняного сѣмена часто превышали результаты истекшаго года, такъ наиримѣръ въ пятилѣтіе 1886—1890 и 1881—1885, а также въ 1891 и 1895 годахъ. Наконецъ цифра вывоза отчетнаго года уступаетъ среднему экспорту послѣдняго пятилѣтія 1896—1900 закончившагося 1900 годомъ на 450,000. Есть однако основаніе предполагать, что ограниченіе нашего отпуска сѣмени является лишь временнымъ, и вызвано случайнымъ совпаденіемъ нѣсколькихъ неблагоприятныхъ обстоятельствъ (неурожаевъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ и обусловленныхъ недородами скудныхъ запасовъ, а равно высокихъ цѣнъ). Весь характеръ развитія нашей виѣшней торговли льнянымъ сѣменемъ, какъ можно усмотрѣть изъ предпосланной таблицы указываетъ на то, что сокращеніе въ вывозѣ данной статьи слѣдуетъ считать временнымъ.

По экспорту льняного сѣмени Рига занимаетъ первое мѣсто между вывозящими портами Балтійскаго побережья; въ ряду же русскихъ экспортныхъ центровъ Рига довольствуется лишь вторымъ мѣстомъ, уступая за послѣдніе 2 года Новороссійску (1899: 3,7 милл. пуд., 1900: 4,8 милліона пуд.). Среди портовъ Балтійскаго моря на второмъ мѣстѣ стояла въ отчетномъ году наша столица, отпускъ которой составлялъ: 1900 — 2,016,000*) пуд., 1899 — 701,852 пуд., 1898 — 1,259,824 пуд., 1897 — 3,134,860 пуд., 1896 — 3,078,075 пуд. и 1895 — 3,044,993 пуд. Значительнаго развитія достигъ также вывозъ Либавы. Онъ составлялъ: 1900 — 1,663,144 пуд. противъ 1,244,641 пуд. въ 1899 году, 1,158,948 пуд. въ 1898 году, 2,420,036 пуд. въ 1897 году, 1,496,456 пуд. въ 1896 году и 1,577,864 пуд. въ 1895 году. Экспортъ Ревеля, столь сильно пострадавшаго въ данномъ отношеніи въ 1899 году, что даже Перновъ одержалъ надъ нимъ верхъ въ отчетномъ году, оправился и далъ 296,107 пуд. противъ

*) По даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

89,567 пуд. 1899 года, 364,563 пуд. 1898 года, 665,046 пуд. 1897 года, 599,772 пуд. 1896 года и 736,009 пуд. 1895 года. Черезъ Перновъ прошли за границу слѣдующіе грузы: 1900 — 248,053 пуд., 1899 — 147,501 пуд., 1898 — 230,000 пуд., 1897 — 521,915 пуд., 1896 — 312,295 пуд. и 1895 — 69,440 пуд. Отсюда вытекаетъ, что во всѣхъ приведенныхъ портахъ отпускъ льняного сѣмени былъ въ отчетномъ году обширнѣе, чѣмъ въ 1899 году.

Участіе южнорусскихъ портовъ въ вывозѣ изъ предѣловъ Россіи льняного сѣмени выразилось, согласно даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, за послѣдніе два года въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1899	1900
Одесса	1,377,000 пуд.	810,000 пуд.
Николаевъ	277,000 "	401,000 "
Евпаторія	59,000 "	— "
Феодосія	137,900 "	279,000 "
Керчь	65,000 "	114,000 "
Маріуполь	346,000 "	207,000 "
Таганрогъ	167,000 "	84,000 "
Ростовъ на Дону	818,000 "	729,000 "
Новороссійскъ	3,721,000 "	4,848,000 "
Всего	6,967,000 пуд.	7,472,000 пуд.

Въ то время какъ экспортъ балтійскихъ портовъ повсюду возросъ, вывозъ изъ южныхъ далъ по большей части минусъ; въ особенности бросается это въ глаза въ одесскомъ экспортѣ. Что же касается отпуска льняного сѣмени изъ Новороссійска, то тутъ, напротивъ, мы замѣчаемъ серьезный подъемъ. Общая прибыль вывоза въ южнорусскихъ портахъ равняется сравнительно съ 1899 годомъ только 500,000 пуд., между тѣмъ какъ плюсъ отпуска въ портахъ Балтійскаго побережья, отправившихъ въ 1900 году за границу круглымъ числомъ 6,4 милліоновъ пуд., (противъ 4 милліоновъ предшествовавшаго года) равняется 2,4 милліонамъ пуд. Такимъ образомъ южнорусскіе порты понесли въ послѣднее время чувствительный уронъ въ своемъ давнишнемъ господствующемъ положеніи по вывозу льняного сѣмени изъ предѣловъ Россійской Имперіи. Перевѣсъ ихъ надъ портами Балтійскаго моря въ настоящее время измѣряется довольно скромными цифрами; прибалтійскіе порты направили за границу въ 1900 году только на одинъ милліонъ пуд. меньше южнорусскихъ портовъ; въ 1899 году эта разниа составляла еще около 3 милліоновъ пуд. Въ общерусскомъ отпускѣ порты Балтійскаго моря участвовали въ 1900 году 37%, противъ 30% 1899 года, порты же Южной Россіи дали 44% противъ 51% 1899 года. Остающаяся часть вывозится изъ Россіи черезъ сухопутную границу (преимущественно черезъ Вержболово,

Граево и Георгенбургъ), равно какъ черезъ Архангельскъ (1899: 246,000 пуд. противъ 239,000 пуд. въ 1900 году).

Самое видное мѣсто среди потребителей русскаго льняного сѣмени занимаетъ Великобританія; кромѣ того значительные грузы сѣмени сбываются въ Германіи и Голландіи, а также во Франціи и Бельгіи. Бельгія и Франція за послѣднее время до нѣкоторой степени утратили свое значеніе въ русской внѣшней торговлѣ льнянымъ сѣменемъ.

Цѣны на льняное сѣмя стояли въ отчетномъ году выше, чѣмъ въ 1899 году, когда онѣ уже испытали значительный подъемъ.

За обыкновенное сушеное льняное сѣмя, шедшее въ январѣ по 1 руб. 47 коп., а въ февралѣ по 1 руб. 54 коп., въ апрѣлѣ платили уже 1 руб. 68 коп. и 1 руб. 75 коп. Въ началѣ мая цѣна стояла на 1 руб. 79 коп. и даже 1 руб. 85 коп.; во всякомъ случаѣ этотъ уровень носилъ лишь временный характеръ; въ концѣ мая цѣны упали до 1 руб. 73 коп., но въ іюнѣ при твердомъ и оживленномъ настроеніи рынка снова поднялись до 1 руб. 80 коп. Іюль и почти весь августъ прошли въ крайне тихомъ и бездѣятельномъ настроеніи при крайне скудныхъ размѣрахъ подвоза. Въ сентябрѣ, а въ особенности въ октябрѣ, подвозъ по желѣзной дорогѣ достигъ небывало крупныхъ размѣровъ (въ сентябрѣ желѣзнодорожнымъ путемъ въ Ригу прибыло свыше одного милліона пуд.), вслѣдствіе чего экспортная дѣятельность приняла самыя живыя формы. Цѣны, уже стоявшія на высокомъ уровнѣ, росли изо дня въ день, такъ что въ октябрѣ имѣли мѣста сдѣлки даже по 1 руб. 89 коп. Ноябрь и декабрь были отмѣчены затишьемъ на рынкѣ, но цѣны падали чуть замѣтно (до 1 руб. 86 коп. и 1 руб. 83 коп.). За послѣдніе 3 мѣсяца не приходилось отмѣчать сдѣлки ниже, чѣмъ по 1 руб. 83 коп.

Цѣны на степное сѣмя также испытали въ истекшемъ году далеко необычное повышеніе. Въ первые мѣсяцы года этотъ товаръ покупали еще по 1 руб. 55 коп. до 1 руб. 56 коп. Въ апрѣлѣ же приходилось уже платить 1 руб. 78 коп., а въ іюнѣ даже 1 руб. 82 коп. и 1 руб. 83 коп. Іюль и августъ не принесли съ собой почти никакого оживленія, а цѣны сильно пострадали (онѣ упали до 1 руб. 62 коп.). Въ сентябрѣ рынокъ снова оживился, и цѣны въ такой степени оправились, что въ концѣ этого мѣсяца снова достигали 1 руб. 82 коп. и 1 руб. 83 коп. Въ октябрѣ нѣкоторыя сдѣлки заключались по болѣе высокой цѣнѣ, а именно по 1 руб. 90 коп. и даже 1 руб. 92 коп. Въ оба послѣдніе мѣсяца года платили нѣсколько меньше, а именно 1 руб. 85 коп. и 1 руб. 87 коп., при чемъ настроеніе было гораздо спокойнѣе.

Сушеное сѣмя сорта „кронъ“ сбывалось въ небольшихъ количествахъ и въ продолженіи небольшой лишь части года. Высшій уровень цѣнъ на этотъ товаръ достигалъ приблизительно 1 руб. 80 коп.

Обороты съ друйскимъ сѣменемъ также не выходили изъ довольно скромныхъ границъ. Этотъ сортъ, который въ первые мѣсяцы года предлагали еще по 1 руб. 45 коп. — 1 руб. 50 коп., въ октябрѣ шелъ уже по 1 руб. 84 коп. — 1 руб. 85 коп. Въ ноябрѣ, а также и въ декабрѣ цѣна на него не падала ниже 1 руб. 83 коп.

Максимумъ цѣнъ на обыкновенное сушеное льняное сѣмя колебался въ 1900 году въ предѣлахъ отъ 1 руб. 83 коп. до 1 руб. 86 коп. (по временамъ уровень этотъ доходилъ даже до 1 руб. 89 коп.), противъ 1 руб. 50 коп. (по временамъ 1 руб. 54 коп., — 1 руб. 56 коп., — 1 руб. 57 коп. и 1 руб. 59 коп.) въ 1899 году, 1 руб. 33 коп. — 1 руб. 35 коп. въ 1898 году и 1 руб. 12 коп. — 1 руб. 13 коп. въ 1897 году. Отсюда видно, что повышеиe съ 1897 года достигаетъ небывалыхъ размѣровъ. Высшая цѣна на степное сѣмя равнялась 1 руб. 85 коп. — 1 руб. 88 коп. (по временамъ 1 руб. 90 коп. и 1 руб. 92 коп.) въ 1900 году, 1 руб. 57 коп. — 1 руб. 58 коп. (по временамъ 1 руб. 63 коп.) въ 1899, 1 руб. 40 коп. въ 1898, 1 руб. 20 коп. — 1 руб. 22 коп. въ 1897, 1 руб. 17 коп. — 1 руб. 18 коп. въ 1896, 1 руб. 23 коп. — 1 руб. 26 коп. въ 1895 и 1 руб. 43 коп. — 1 руб. 47 коп. въ 1894.

По статистическимъ даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ экспортъ льняного сѣмени на всемъ пространствѣ Россійской Имперіи представляется 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 :	16,928,000	"

Сравнительно съ 1899 годомъ вывозъ льняного сѣмени увеличился въ отчетномъ году почти на $3\frac{1}{2}$ милліона пуд., благодаря повышенной экспортной дѣятельности осенью 1900 года. Цифра отпуска 1900 года сильно уступаетъ результатамъ, зарегистрированнымъ въ 1895, 1896, 1897, а также 1890 годахъ. Всѣ же прочіе предшественники истекшаго года дали болѣе скромныя цифры экспорта, чѣмъ 1900 годъ.

Обнаружившійся въ послѣдніе годы на всемірномъ рынкѣ замѣтный подъемъ цѣнъ на выбойное сѣмя не въ такой степени об-

условливался усилившимся спросомъ на сѣмя и жмыхи, какъ, главнымъ образомъ, скудными результатами жатвы во всѣхъ главнѣйшихъ производящихъ странахъ. Начиная съ середины девяностыхъ годовъ почти непрерывно слѣдовалъ недородъ за недородомъ; 1899 годъ былъ также отмѣченъ значительнымъ неурожаемъ. Вслѣдствіе этого снабженіе международнаго рынка производилось въ недостаточной степени. Русская жатва 1899 года на 35 % уступала сбору предшествовавшаго года; она не выдерживаетъ сравненія даже съ крайне неудовлетворительной жатвой 1895 года. Урожай 1900 года въ главнѣйшихъ своихъ частяхъ выпалъ ниже средняго по винѣ чрезмѣрнаго зноя и засухи въ періодъ созрѣванія хлѣбовъ. Сборъ рапса также представлялъ мало утѣшительнаго, въ особенности въ югозападной части Россіи, гдѣ посѣвы были почти совсѣмъ уничтожены неблагоприятнымъ вліяніемъ зимы 1899/1900 годовъ. Нѣсколько лучше, впрочемъ въ незначительной степени, былъ урожай рѣпнаго сѣмени и ярового рапса, но и тутъ приходится считаться съ недородомъ. Подсолнечнаго сѣмени было собрано весьма мало, такъ какъ посѣвы были повреждены червемъ. Лишь одна жатва конопля, предназначавшейся на сѣмя, дала результаты выше среднихъ. Въ виду ограниченности предложенія поднялась цѣна какъ на сѣмя, такъ и на жмыхи и масла. Возрожденіе же сѣмянъ вызвало сокращеніе производства на маслобойняхъ и многіе мелкіе маслобойные заводы прекратили на нѣсколько мѣсяцевъ работы. Въ концѣ года какъ покупатели, такъ и продавцы относились сдержанно къ заключенію торговыхъ сдѣлокъ; всеобщій интересъ сосредоточился на предстоящей реализаціи жатвъ въ Соединенныхъ Штатахъ, Аргентинской республикѣ и Индіи.

Нижеприведенная заимствованная изъ „Вѣстника Финансовъ“ таблица міроваго снабженія льнянымъ сѣменемъ показываетъ, какъ скудно предложеніе сѣмени во всѣхъ странахъ, занимающихся культурой названнаго сѣмени и такимъ образомъ объясняетъ причину вѣдомѣрно высокихъ цѣнъ, характеризующихъ текущую кампанію.

Экспортъ изъ:	1899		
	Въ Велико- британію	На континентъ	Всего
Остѣ-Индіи	11,864,300	16,195,900	28,060,200
Аргентинск. республ. . . .	5,795,300	8,806,000	14,601,300
Сѣвероамерик. Соединенн.			
Штатовъ и Канады	2,070,600	2,023,000	4,093,600
Россіи и придунайскихъ государствъ	2,606,100	9,234,400	11,840,500
Всего	22,336,300	36,259,300	58,595,600

Экспортъ изъ:	1900		
	Въ Велико- британію	На конти- неиць	Всего
Ость-Индіи	7,604,100	9,210,600	16,814,700
Аргентинск. республ.	6,521,200	7,223,300	13,744,500
Съвероамерик. Соединенн. Штатовъ и Канады	821,100	2,451,400	3,272,500
Россіи и придунайскихъ государствъ	4,510,100	8,175,300	12,685,400
Всего	19,456,500	27,060,600	46,517,100

Общая цифра льняного сѣмени, вывезеннаго изъ вышеприведенныхъ странъ, согласно предпосланной таблицѣ уменьшилась въ отчетномъ году сравнительно съ результатами предшествовавшаго года на 12 миллионѣвъ пуд. Самый чувствительный уроиъ понесла Ость-Индіа, отпускъ которой, вслѣдствіе посѣтившаго эту страну недорода, сократился на 11 слишкомъ миллионѣвъ пуд. Равнымъ образомъ пострадалъ вывозъ изъ Аргентинской республики и Соединенныхъ Штатовъ, хотя и не въ особенно сильной степени. Нѣкоторое повышение экспорта наблюдалось въ истекшемъ году только въ Россіи и придунайскихъ странахъ.

Размѣры вывоза посѣвного льняного сѣмени черезъ Ригу выразились въ слѣдующихъ цифрахъ:

1888:	въ мѣшкахъ и бочкахъ	610,551 ¹ / ₂ пуд.
1889:	" " " "	619,694 ¹ / ₂ "
1890:	" " " "	560,429 "
1891:	" " " "	621,298 ⁵ / ₈ "
1892:	" " " "	526,639 ⁷ / ₈ "
1893:	" " " "	713,266 ³ / ₄ "
1894:	" " " "	640,625 "
1895:	" " " "	583,752 ⁷ / ₈ "
1896:	" " " "	565,589 ⁷ / ₈ "
1897:	" " " "	415,022 ¹ / ₂ "
1898:	" " " "	456,888 ⁵ / ₈ "
1899:	" " " "	510,952 "
1900:	" " " "	445,690 "

Такимъ образомъ нашъ вывозъ посѣвного сѣмени въ отчетномъ году сократился сравнительно съ 1899 годомъ на 65,000 пуд., что при темерешнемъ незначительномъ вывозѣ этого продукта даетъ себя тяжело чувствовать.

Въ періодъ, протекшій съ 1866 года, въ отпускѣ даннаго товара за границу замѣчается сильный упадокъ, особенно замѣтный въ послѣдніе годы. Значительно большимъ спросомъ, чѣмъ въ настоящее время, посѣвное сѣмя пользовалось въ пятилѣтіе 1866—1870, когда ежегодно вывозилось среднимъ числомъ 1,145,138 пуд., т. е. на

700,000 пуд. больше, чѣмъ въ отчетномъ году. Пятилѣтія 1871—1875 и 1876—1880 также дали болѣе крупныя экспортныя количества.

Итакъ наша ви́шняя торговля посѣвнымъ льнянымъ сѣменемъ не имѣла въ себѣ достаточно силъ для успѣшнаго развитія въ истекшемъ году, не смотря на то, что обусловленное высокимъ уровнемъ цѣпъ болѣе широкое распространеніе культуры льна въ Западной Европѣ (въ особенности въ Ирландіи и Австріи) вызвало болѣе широкій спросъ и подъемъ цѣнъ на посѣвное льняное сѣмя.

Качество посѣвного сѣмени, поступившаго въ прошломъ году на рынокъ, было хорошее и спросъ на этотъ продуктъ, какъ мы уже упомянули, оживленный. Въ виду повышательной тенденціи цѣнъ на выбойное льняное сѣмя, что явилось слѣдствіемъ неудовлетворительности жатвъ въ количественномъ отношеніи, вліянію сказанной тенденціи естественно подчинилось и посѣвное сѣмя. За границей вначалѣ не замѣчалось расположенія удовлетворять эти повышенныя требованія; но такъ какъ и цѣны на выбойное сѣмя крѣпли безъ перерыва, то заграничные покупатели, не будучи въ силахъ побороть упорство продавцовъ, были поставлены въ необходимость платить высокую цѣну. Во Франціи и Бельгіи платили почти сплошь 32¹/₂—34 франковъ противъ 26—29 франковъ 1899 года и 22³/₄—24 франковъ 1898 года, въ Голландіи — 17—18 гульденовъ противъ 15—16 гульденовъ въ 1899 году и 11¹/₂—12 гульденовъ въ 1898 году, въ Ирландіи — 27 sh до 27 sh 6 d противъ 24—25 sh въ 1899 году и 18 sh 9 d до 19 sh 6 d въ 1898 году и, наконецъ, въ Германіи 25—27 марокъ противъ 22—23¹/₂ марокъ 1899 года и 18¹/₂—19 марокъ 1898 года; цѣны эти значатся за мѣшокъ вѣсомъ приблизительно въ 5 пуд.

Импортъ сѣмени въ Бельгію уступаетъ размѣрамъ ввоза въ предшествовавшій сезонъ; впрочемъ въ этой странѣ было употреблено для посѣва большое количество собственнаго сѣмени, сборъ котораго далъ въ Бельгіи благоприятные результаты. Привозъ во Францію извнѣ не выходилъ изъ предѣловъ 1899 года. Въ вывозѣ въ Германію замѣчается значительная убыль, но есть основаніе предполагать, что въ текущемъ году съ открытіемъ навигаціи туда будетъ отправлено еще нѣсколько партій, такъ какъ воздѣлываніе льна при настоящемъ положеніи цѣнъ является прибыльнымъ. Въ отпускѣ въ Ирландію не замѣчается никакихъ существенныхъ измѣненій; что же касается Голландіи, то послѣдняя ввезла болѣе значительныя количества.

Изъ сосѣднихъ съ нами Балтійскихъ портовъ одинъ только Перновъ достигъ нѣкотораго значенія въ этой отрасли ви́шней торговли, но экспортируемыя имъ количества сѣмени далеко не достигаютъ цифры вывоза нашего порта. Отпускъ посѣвного сѣмени черезъ Перновъ, ведущій сношенія исключительно съ Германіей, составлялъ: 1900 = 15,435 тоннъ = 79,104³/₈ пуд., 1899 — 8,705 тоннъ = 44,613¹/₈ пуд., 1898 — 11,530 тоннъ = 59,091¹/₄ пуд.,

1897 — 15,590 тоннъ = 79,898³/₄ пуд., 1896 — 13,885 тоннъ = 71,160⁵/₈ пуд. и 1895 — 21,040 тоннъ = 107,830 пуд. Значительно меньше размѣры Либавскаго экспорта, составлявшаго: 7,482¹/₂ пуд. въ 1899*) году, 13,325 пуд. въ 1898 году, 9,540 пуд. въ 1897 году, 7,687¹/₂ пуд. въ 1896 году и 8,671¹/₂ пуд. въ 1895 году. Относительно экспорта посѣвного сѣмени изъ С.-Петербурга, Ревеля и вообще общерусскаго вывоза мы не располагаемъ надлежащими данными.

Конопляное сѣмя вывозилось изъ Риги въ слѣдующихъ количествахъ:

1888 :	87,445	четверт.	=	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	"

Изъ этой таблицы усматривается, что нашъ экспортъ коноплянаго сѣмени неудержимо клонится къ упадку. Увиданіе данной торговой отрасли особенно бросается въ глаза, если сдѣлать сопоставленіе съ болѣе отдаленными пятилѣтіями; такъ отпускъ изъ Риги составлялъ: въ среднемъ въ 1866—1870 гг. 679,798 пуд., въ 1871—1875 гг. 303,226 пуд., въ 1876—1880 гг. 636,518 пуд., въ 1881—1885 гг. 334,967 пуд. и 1886—1890 гг. 406,729 пуд. Особенно рѣзко бросается въ глаза убыль вывоза въ переводъ съ 1891 года.

Экспортъ отчетнаго года едва заслуживаетъ упоминанія: онъ былъ такъ малъ, какъ ни въ одномъ изъ предшествовавшихъ годовъ. Коренной причиной этого явленія слѣдуетъ считать усиленіе спроса со стороны маслобоенъ и населенія, сокращеніе площади засѣва, равно какъ болѣе широкое распространеніе за границей другихъ маселъ для промышленныхъ цѣлей.

Въ былое время Рига была самымъ виднымъ портомъ Имперіи по вывозу коноплянаго сѣмени. Въ послѣднее же время пальма первенства перешла къ Либавѣ; черезъ послѣднюю прошла: въ 1900 году 302,918 пуд., въ 1899 г. 476,611 пуд., въ 1898 г. 54,645 пуд.,

*) Свѣдѣніями за 1900 годъ мы пока не располагаемъ.

въ 1897 г. 74,441 пуд., въ 1896 г. 226,776 пуд., въ 1895 г. 235,768 пуд. и въ 1894 г. 150,000 пуд. Наиболѣе видную область сбыта для рижскаго и либавскаго коноплянаго сѣмени представляетъ Франція; въ Великобританію направляются также значительныя партіи. Ревель и С.-Петербургъ никакого значенія для торговли этимъ товаромъ не имѣютъ.

Мы уже выше говорили, что торговая дѣятельность въ области сбыта коноплянаго сѣмени имѣла минимальныя размѣры. Въ теченіе всего года не заключались болѣе или менѣе крупныя сдѣлки, и лишь по временамъ находили сбытъ небольшія партіи. За сушеный товаръ платили въ первые мѣсяцы года около 1 руб. 20 коп. Въ маѣ цѣны исподоволь поднялись до 1 руб. 28 коп., въ іюлѣ до 1 руб. 30 коп. Слѣдующіе мѣсяцы протекли безжизненно. Только въ сентябрѣ въ Ригу открылся небольшой подвозъ и товаръ сбывался по окрѣпшей цѣнѣ. Уровень цѣнъ колебался въ предѣлахъ отъ 1 руб. 40 коп. до 1 руб. 45 коп., но впослѣдствіи онъ нѣсколько понизился. Въ послѣдніе мѣсяцы года снова ощущался крайній недостатокъ въ товарѣ, такъ что до сдѣлокъ дѣло не доходило. Цѣны на несухой товаръ повысились въ первое полугодіе съ 1 руб. 20 коп. до 1 руб. 28 коп. Во вторую половину года почти сплошь онѣ установились на 1 руб. 30 коп. и только на короткіе сроки онѣ доходили до 1 руб. 35 коп. и 1 руб. 40 коп. Большую часть года цѣны было только номинальныя. Уровень цѣнъ отчетнаго года былъ значительно ниже, чѣмъ въ 1899 и 1898 годахъ и, напротивъ, гораздо выше, чѣмъ въ годахъ съ 1895 по 1897. Вышій размѣръ отмѣтокъ былъ: въ 1900 году — 1 руб. 40 коп. — 1 руб. 45 коп., въ 1899 — 1 руб. 72 коп. — 1 руб. 74 коп., въ 1898 — 1 руб. 64 коп., въ 1897 — 1 руб. 28 коп., въ 1896 — 1 руб. 11 коп. и въ 1895 — 1 руб. 4 коп.

Общерусскій вывозъ коноплянаго сѣмени представляется по официальнымъ даннымъ въ слѣдующемъ видѣ:

1890 :	910,000	пуд.
1891 :	1,116,000	„
1892 :	552,000	„
1893 :	1,022,000	„
1894 :	763,000	„
1895 :	1,353,000	„
1896 :	888,000	„
1897 :	631,000	„
1898 :	442,000	„
1899 :	1,359,000	„
1900 :	652,000	„

Въ общерусскомъ отпускѣ коноплянаго сѣмени замѣчаются сильныя колебанія, обусловленныя преимущественно далеко неодинаковыми результатами жатвъ. Экспортированныя въ отчетномъ году за границу

грузы сѣмени вдвое меньше вывоза 1899 года. Еще болѣ скромныя цифры чѣмъ въ истекшемъ году мы видимъ въ 1897 и 1892 и въ особенности въ 1898 году.

Въ прежніе годы наиболѣ крупныя количества коноплянаго сѣмени направлялись въ западную Европу черезъ нашу западную сухопутную границу. Въ отчетномъ же году ядро русскаго экспорта прошло черезъ балтійскіе порты (Либава). Въ 1900 году черезъ прибрежные пункты Балтійскаго моря было вывезено 328,000 пуд. (1899: 560,000 пуд.), а черезъ сухопутную границу (Граево) только 220,000 пуд. (1899: 528,000 пуд.). Итакъ, несмотря на уменьшеніе отпуски изъ балтійскихъ портовъ, относительное участіе послѣднихъ въ общей массѣ русскаго вывоза, напротивъ, выиграло.

Изъ южнорусскихъ портовъ только Одесса вела отпускную торговлю коноплянымъ сѣменемъ, впрочемъ въ очень ограниченныхъ размѣрахъ. (1899: 91,000 пуд. и 1900: 58,000 пуд.).

Вывозъ изъ Риги жмыховъ развивался ижежестѣдующимъ образомъ :

1888 :	1,658,028 пуд.
1889 :	1,071,396 "
1890 :	1,316,443 "
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 "
1896 :	1,982,950 "
1897 :	2,199,959 "
1898 :	3,521,361 "
1899 :	4,073,952 "
1900 :	1,824,591 "

Замѣчавшееся въ прошломъ году оскудѣніе въ сѣменахъ, равно какъ усиленный спросъ на сѣмена на всемірномъ рынкѣ неблагопріятно повліяли и на экспортъ жмыховъ. Вывозъ даннаго товара, благодаря развитію нашей маслостройной промышленности, отличался непрерывнымъ усиленнымъ ростомъ (1886—1870: среднимъ числомъ 43,000 пуд., 1881—1885: 1 милліонъ пуд., 1886—1890: 1,4 милліонъ пуд., 1890—1895: 2,1 милліона пуд.). Въ отчетномъ же году оказался чувствительный минусъ: экспортъ сократился на 2 слишкомъ милліона пуд. сравнительно съ 1899 годомъ, который безъ сомнѣнія является самымъ благопріятнымъ понынь по вывозу изъ Риги жмыховъ. Цифра вывоза за отчетный годъ представляетъ минимумъ періода времени съ 1893 года. Рига ведетъ торговлю почти исключительно льняными

жмыхами, лишь въ незначительной степени подсолнечными и самую ничтожную конопляными.

Въ 1898 и 1899 годахъ Рига представляла самый крупный экспортный центръ Россіи по отпуску жмыховъ. Въ отчетномъ же году она должна была снова уступить первенство С.-Петербургу и оказалась даже ниже Либавы. Вывозъ столицы равнялся: въ 1900 году — 3,185,000 пуд., въ 1899 — 2,692,814 пуд., въ 1898 — 2,640,302 пуд., въ 1897 — 3,163,660 пуд. и въ 1896 — 3,200,000 пуд. Экспортъ С.-Петербурга состоялъ въ 1900 году на половину изъ подсолнечныхъ, на половину изъ льняныхъ жмыховъ. Черезъ Либаву прошли слѣдующія количества: въ 1900 году — 3,007,417 пуд. противъ 2,770,571 пуд. 1899 года, 1,895,009 пуд. 1898, 2,807,496 пуд. 1897, 2,165,991 пуд. 1896 и 1,499,808 пуд. 1895. Общая масса вывоза 1900 года состояла болѣе чѣмъ на половину изъ подсолнечныхъ жмыховъ, на одну четверть изъ льняныхъ и на четверть изъ конопляныхъ. Ревельскій отпускъ жмыховъ, состоящій приблизительно въ двухъ третьяхъ изъ жмыховъ льняныхъ и въ одной трети изъ подсолнечныхъ, потерпѣлъ въ отчетномъ году значительный уронъ. Въ 1900 году онъ достигалъ 368,509 пуд. противъ 748,518 пуд. 1899 года, 715,818 пуд. 1898, 703,640 пуд. 1897, 337,390 пуд. 1896 и 66,474 пуд. 1895.

Главною областью сбыта для данной статьи является Великобританія, въ настоящее время чуть ли не единственная потребительница (свыше 75% нашего экспорта). Въ значительномъ отдаленіи за ней слѣдуютъ Бельгія, Франція, Германія, Данія и Швеція. Отпускъ жмыховъ изъ Ревеля и С.-Петербурга также направляется предпочтительно въ Великобританію, на второмъ мѣстѣ у нихъ стоитъ Данія. Самымъ значительнымъ потребителемъ жмыховъ Либавскаго вывоза является, напротивъ, Данія. Впрочемъ Великобританія, Швеція и Германія также получаютъ изъ Либавы крупныя количества этого товара.

Цѣны на жмыхи льняные стояли въ отчетномъ году въ среднемъ на болѣе высокомъ уровнѣ, чѣмъ въ 1899 году, когда онѣ уже значительно оправились. Въ первые пять мѣсяцевъ года онѣ при очень спокойномъ настроеніи рынка держались почти на той же высотѣ, на которой стояли въ исходѣ 1899 года, а именно на 96—99 коп. за мѣстный и 95—96 коп. за русскій товаръ. Въ іюнѣ и іюлѣ положеніе рынка окрѣпло, и цѣны медленно повышались на 1 руб. 01 коп. — 1 руб. 3 коп. за мѣстный и 1 руб. — 1 руб. 2 коп. за русскій товаръ. Вторая половина іюля и августа прошли въ тихомъ, но довольно твердомъ настроеніи, такъ что положеніе цѣнъ было подтверждено самымъ незначительнымъ колебаніямъ. Въ сентябрѣ стало замѣчаться болѣе оживленное настроеніе, и отмѣтки повысились до 1 руб. 4 коп. — 1 руб. 6 коп. за мѣстный и 1 руб. 3 коп. — 1 руб. 5 коп. за русскій товаръ. Въ октябрѣ былъ достигнутъ максимумъ цѣнъ отчетнаго года, а именно 1 руб. 5 коп. — 1 руб. 7 коп. за

мѣстный и 1 руб. 4 коп. — 1 руб. 6 коп. за русскій товаръ (вышія отмѣтки въ 1899 году составляли 1 руб. 3 коп. — 1 руб. 4 коп. за мѣстный и 1 руб. 2 коп. за русскій товаръ). Въ оба послѣдніе мѣсяца теченіе торговой жизни шло вяло, и цѣны стали медленно падать, такъ что на исходѣ года платили не больше 1 руб. 2 коп. — 1 руб. 4 коп. за мѣстный и 1 руб. — 1 руб. 3 коп. за русскій товаръ.

Цѣна на саратовскіе подсолнечные жмыхи доходила въ январѣ истекшаго года, какъ и въ концѣ 1899, приблизительно до 78 коп. Въ теченіе февраля и марта цѣны держались сплошь на высотѣ 76 коп.; въ маѣ же и іюнѣ платили только 73 коп. Іюль и августъ были отмѣчены полнымъ отсутствіемъ биржевой жизни. Въ сентябрѣ снова прибыло на рынокъ небольшое количество товара, находившее сбытъ по 82—83 коп. Въ октябрѣ цѣны достигли высшаго уровня — 84 коп. (максимумъ цѣны 1899 года равнялся 78—79 коп.), но въ ноябрѣ испытали пониженіе до 82 коп. Въ декабрѣ никакихъ сдѣлокъ зарегистрировано не было.

Обороты съ конопляными жмыхами на здѣшнемъ рынкѣ не выходили въ отчетномъ году изъ очень узкихъ рамокъ; цѣны достигали высокаго уровня, доходя приблизительно до 74 коп., между тѣмъ какъ высшія отмѣтки 1899 года не превышали 60 коп.

Вывозъ изъ Россіи жмыховъ, согласно даннымъ, опубликованнымъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ, представляется въ слѣдующемъ видѣ (въ пудахъ):

	1897	1898	1899	1900
льняные жмыхи . . .	9,752,000	12,149,000	12,127,000	7,898,000
конопляные „ . . .	1,623,000	1,096,000	1,083,000	1,357,000
подсолнечн. „ . . .	4,236,000	2,790,000	5,593,000	8,473,000
рапсов. и рѣпные жмыхи	2,713,000	2,822,000	3,585,000	2,744,000
Всего .	18,324,000	18,857,000	22,388,000	20,472,000

Отсюда видно, что 1900 годъ сравнительно со своимъ предшественникомъ далъ убыль почти въ 2 милліона пуд.; въ 1897 и 1898 годахъ отпускъ за границу уступалъ прошлегоднему экспорту на 2,1 и 1,6 милліоновъ пуд. Въ истекшемъ году замѣчается значительное сокращеніе отпуска льняныхъ жмыховъ, доходящее приблизительно до 30% сравнительно съ 1899 годомъ. Уменьшеніе вывоза коснулось также рапсовыхъ и рѣпныхъ жмыховъ (на 800,000 пуд.). Экспортъ же подсолнечныхъ жмыховъ напротивъ замѣтно повысился (приблизительно на 3 милліона пуд.); небольшой плюсъ далъ также и отпускъ конопляныхъ жмыховъ (около 300,000 пуд.).

Экспортъ льняныхъ жмыховъ направляется преимущественно черезъ порты балтійскаго побережья. Этимъ путемъ въ 1899 году было вывезено за границу 6,7 милліоновъ пуд. противъ 4,1 милліона пуд. 1900 года. Черезъ сухопутную границу прошло въ 1899 году 3,4 милліона пуд. и въ 1900 — 3,1 милліона пуд. Въ общерусскомъ

отпускъ порты Балтійскаго моря участвовали въ 1900 году съ 51,4⁰/₀ (1899: 55,4⁰/₀), вывозъ же черезъ сухопутную границу (главнымъ образомъ черезъ Граево и Александрово) не превышать 38,8⁰/₀ въ 1900 и 29,5⁰/₀ въ 1899 году. Что касается южныхъ портовъ, то одна только Одесса экспортпирала болѣе или менѣе значительное количество грузовъ (1899; 861,000 пуд. и 1900: 316,000 пуд.).

Въ отпускѣ за границу подсолнечныхъ жмыховъ опять таки самую видную роль играютъ прибрежные пункты Балтійскаго моря. Черезъ послѣдніе было вывезено: въ 1899 году — 2,6 милліона пуд. и въ 1900 — 3,8 милліона пуд., между тѣмъ какъ экспортъ черезъ сухопутную границу (Граево и Александрово) выразился въ 1899 году лишь въ 1,3 милліонѣ пуд. и въ 1899 въ 1,5 милліонѣ пуд. Конопляные жмыхи вывозились въ истекшемъ году изъ портовъ Балтійскаго моря (Лпбава) и сухимъ путемъ (Вержболово, Граево и Александрово) почти въ одинаковыхъ количествахъ (585,000 и 581,000 пуд.). Но еще въ 1899 году желѣзнодорожные грузы, направлявшіеся черезъ сухопутную границу (527,000 пуд.), превосходили въ значительной мѣрѣ экспортъ Балтійскихъ портовъ (465,000 пуд.)

Южнорусскіе порты не играютъ никакой роли въ торговлѣ данными тремя сортами жмыховъ; въ экспортѣ же жмыховъ рапсовыхъ и рѣпныхъ имъ принадлежитъ далеко не заурядная роль; ихъ отпускъ составлялъ: въ 1899 году — 2,6 милліона пуд. и въ 1900 — 2 милліона пуд., между тѣмъ какъ черезъ сухопутную границу прошло въ 1899 году 649,000 пуд. и въ 1900 — 430,000 пуд. Въ торговлѣ портовъ Балтійскаго побережья этотъ товаръ не встрѣчается.

Рижскій экспортъ гороха составлялъ:

1886:	142,105	пуд.
1887:	301,853	"
1888:	406,657	"
1889:	388,008 ¹ / ₂	"
1890:	212,201 ¹ / ₂	"
1886—1890:	290,165	"
1891:	175,702 ¹ / ₂	"
1892:	70,699	"
1893:	107,743 ¹ / ₂	"
1894:	199,101	"
1895:	249,365 ¹ / ₂	"
1891—1895:	160,522	"
1896:	193,505 ¹ / ₂	"
1897:	167,627 ¹ / ₂	"

1898 :	241,632 ¹ / ₂ пуд.
1899 :	146,043 ¹ / ₂ „
1900 :	50,207 ¹ / ₂ „

Отпускъ гороха изъ Риги, никогда не представлявшій крупной величины, снизошелъ въ отчетномъ году почти на нѣтъ. При крайне ограниченномъ подвозѣ въ теченіе всего года лишь изрѣдка сбывались отдѣльныя небольшія партіи; единственнымъ мѣсяцемъ, въ который были вывезены болѣе или менѣе значительные грузы былъ июнь. Весь экспортъ истекшаго года равнялся 50,000 пуд., онъ уступалъ всѣмъ своимъ предшественникамъ приведеннымъ въ пред-
посланной таблицѣ.

Отпускъ Либавы, напротивъ, повысился въ истекшемъ году сравнительно съ 1899 приблизительно на 200,000 пуд., но не выдерживаетъ сравненія съ прочими предшествовавшими ему годами, при чѣмъ разница сказывается сплошь въ солидныхъ цифрахъ. Вывозъ черезъ Либаву составлялъ: 1900 — 901,352 пуд., 1899 — 707,827 пуд., 1898 — 959,394 пуд., 1897 — 1,427,075 пуд., 1896 — 1,784,000 пуд., 1895 — 2,154,000 пуд. и 1894 — 2,572,000.

Ревельскій экспортъ гороха также понесъ въ послѣдніе годы чувствительный уронъ, за отчетный же годъ онъ далъ по сравненію съ 1899 приростъ приблизительно въ 75,000 пуд. Прошедшіе черезъ этотъ портъ грузы равнялись: 1900 — 169,516 пуд., 1899 — 95,949 пуд., 1898 — 54,622 пуд., 1897 — 437,360 пуд., 1896 — 821,824 пуд. и 1895 — 711,033 пуд. Упадокъ даннаго вывознаго товара особенно бросается въ глаза, если сопоставить среднюю цифру отпуска за пятилѣтіе 1895—1899 424,644 пуд. съ экспортомъ 1900 года равняющимся 169,516 пуд.

С.-Петербургъ, обороты котораго съ горохомъ прежде значительно превышали размѣры отпуска изъ Либавы, въ настоящее время уступаетъ послѣдней; черезъ С.-Петербургскій портъ прошли: 146,604 пуд. въ 1899*) году, 1,098,181 пуд. въ 1898, и колоссальное количество въ 4,034,764 пуд. въ 1897 году. Главнѣйшими потребителями этого товара являются рынки Великобританіи, Германіи и Голландіи.

Общая масса вывоза гороха изъ предѣловъ Россійской Имперіи также значительно сократилась за послѣдніе годы; она составляла по даннымъ нашего Департамента Таможенныхъ Сборовъ:

1890 :	3,783,000 пуд.
1891 :	6,684,000 „
1892 :	2,499,000 „
1893 :	4,243,000 „

*) Данныхъ за 1900 годъ пока не имѣется.

1894 :	8,547,000	пуд.
1895 :	10,038,000	”
1896 :	9,354,000	”
1897 :	10,013,000	”
1898 :	6,370,000	”
1899 *) :	5,564,000	”
1900 *) :	4,130,000	”

Отсюда видно, что начиная съ 1897 года экспортъ гороха идетъ на уклонъ; минусъ отчетнаго года составляетъ по сравненію съ 1897 почти 6 милліоновъ пуд.

Отпускъ изъ Риги масла и сыра иллюстрируется слѣдующими цифрами:

	Масло	Сыръ
1886—1890 :	6,190 пуд.	61 пуд.
1891—1895 :	14,786 ”	856 ”
1896 :	15,082 ”	4,316 ”
1897 :	22,008 ”	7,067 ”
1898 :	37,557 ”	8,464 ”
1899 :	17,153 ”	4,528 ”
1900 :	81,198 ”	2,988 ”
1896—1900 :	34,600 ”	5,473 ”

Вывозъ этихъ продуктовъ, какъ усматривается изъ таблицы непрерывно растетъ. Экспортъ масла, достигавшій въ пятилѣтній періодъ 1886—1890 среднимъ числомъ лишь 6,190 пуд. въ годъ, возросъ въ пятилѣтіе 1891—1895 до 14,786 пуд. и въ пятилѣтіе 1896—1900 до 34,600 пуд. Максимумъ прироста приходится на 1900 годъ. Равнымъ образомъ повысился въ сильной степени и отпускъ сыра: въ пятилѣтній періодъ 1886—1890 ежегодно вывозилось среднимъ числомъ лишь по 61 пуду противъ 856 пуд. въ пятилѣтіе 1891—1895 и 5473 пуд. въ пятилѣтіе 1896—1900.

Открытое съ началомъ текущаго навигаціоннаго періода скорое срочное пароходное сообщеніе между Ригой и Лондономъ для перевозки скоропортящихся продуктовъ въ связи съ введеніемъ ускоренныхъ товарныхъ поѣздовъ и вагоповъ-ледниковъ, а равно предстоящимъ устройствомъ въ Ригѣ склада-холодильника для храненія легко портящихся товаровъ, о чемъ мы уже подробно говорили выше, безъ сомнѣнія оживляюще подѣйствуютъ въ ближайшемъ будущемъ на вывозъ масла и сыра. Доставка этихъ товаровъ изъ мѣстъ производства па рынки сбыта отнынѣ производится съ соблюденіемъ необходимой скорости и точности.

Подвозимое въ Ригу масло до настоящаго времени доставлялось преимущественно со станцій Риги-Орловской желѣзной дороги, а также дорогъ Псково-Рижской и Балтійской линіи, Рига-Митава-Муравьево

*) Въ первые 11 мѣсяцевъ.

и Московско-Брестской дороги. Приходившіе по настоящее время въ Ригу грузы масла съ Сибирской желѣзной дороги были сравнительно невелики. Экспортъ сибирскаго масла безъ сомнѣнія сильно выиграетъ отъ введенія съ пинѣшняго лѣта ускоренныхъ товарныхъ поѣздовъ между Сибирью и Ригой.

Отпускъ масла изъ Ревеля превосходитъ вывозъ изъ Риги на значительную цифру: онъ составлялъ въ 1900 году 578,640 пуд. противъ 163,446 пуд. 1899 года и 87,174 пуд. среднимъ числомъ въ пятилѣтній періодъ 1895—1899. Такимъ образомъ столь поразительное оживленіе ревельскаго вывоза масла самаго недавняго происхожденія.

Черезъ Либаву проходятъ менѣе крупные грузы масла чѣмъ черезъ Ригу; отпускъ изъ либавскаго порта составлялъ: въ 1900 году — 49,177 пуд. противъ 19,663 пуд. 1899 года.

Экспортъ масла на всемъ пространствѣ Россійской Имперіи, согласно даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

1896 :	310,000	пуд.
1897 :	529,000	„
1898 :	619,000	„
1899 :	616,000 *)	„
1900 :	1,164,000 *)	„

Отсюда видно, что съ 1896 года этотъ предметъ вывоза обнаружилъ необыкновенный подъемъ; въ первые 11 мѣсяцевъ 1900 года за границу было отправлено масла на 854,000 пуд. больше, чѣмъ за весь 1896 годъ. По подсчету Департамента Таможенныхъ Сборовъ цѣнность отпуски масла равнялась въ 1900 году 13 слишкомъ милліонамъ рублей.

Въ общемъ числѣ вывоза масла въ 1900 году Ревель участвовалъ круглымъ числомъ съ 50%, Рига только 70% и Либава 4%. Главными областями сбыта этого продукта для насъ являются Великобританія, Германія, а равно Данія.

Экспортъ изъ Риги яицъ составлялъ:

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	„

*) Въ первые 11 мѣсяцевъ.

1897 :	1,877,928 пуд.
1898 :	2,012,430 „
1899 :	2,047,998 „
1900 :	1,941,397 „

Вывозъ этого предмета испыталъ съ 1895 года такое сильное повышеніе, что въ настоящее время Рига является по отпуску яицъ самымъ виднымъ экспортнымъ пунктомъ. Объясняется это съ одной стороны усиленнымъ заготовленіемъ яицъ внутри имперіи, съ другой стороны — пониженіемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, ускореніемъ перевозки яицъ, а также развитіемъ срочнаго пароходнаго сообщенія. Въ 1899 году экспортъ яицъ изъ Риги достигъ своего кулминаціоннаго пункта, превысивъ 2 милліона пуд. Отчетный годъ уступаетъ своему предшественнику приблизительно на 100,000 пуд. Плюсъ истекшаго года по сравненію со среднею цифрою вывоза за пятилѣтіе 1886—1890 составляетъ почти $1\frac{3}{4}$ милліона пуд. По своей цѣнности данный предметъ уже нѣсколько лѣтъ занимаетъ третье мѣсто среди нашихъ вывозныхъ товаровъ. Только лѣсъ и ленъ представляютъ болѣе крупную цѣнность.

Въ общей массѣ русскаго вывоза яицъ Рига участвовала въ 1899 году 29,5%, въ 1900 же году только 26,6%. Вторымъ по размѣрамъ вывоза экспортнымъ пунктомъ является С.-Петербургъ, участіе котораго въ отпускѣ всей имперіи опредѣлилось въ 1899 году 15,1% и въ 1900 году — 13,1%. Отпускъ столицы составлялъ: въ 1900 году — 952,800 пуд., въ 1899 — 1,047,237 $\frac{1}{2}$ пуд., въ 1898 — 959,736 пуд., въ 1897 — 872,400 пуд., въ 1896 — 591,672 пуд. и въ 1895 — 433,668 пуд. Въ значительномъ отдаленіи за С.-Петербургомъ слѣдуетъ Либавъ, черезъ которую прошло въ 1899 году 4,3% и въ 1900 — 6% всего русскаго экспорта. Отпускъ Либавы выражался въ слѣдующихъ цифрахъ: въ 1900 году — 434,246 пуд., въ 1899 — 299,482 пуд., 1898 — 247,407 пуд., 1897 — 334,117 пуд., 1896 — 238,365 пуд. и въ 1895 — 382,785 пуд. Торговля Ревеля даннымъ товаромъ имѣетъ самые незначительные размѣры. Равнымъ образомъ весьма незамѣтную роль играютъ въ торговлѣ яицами южно-русскіе порты. Колоссальныя грузы, папротивъ, проходятъ черезъ сухопутную границу, преимущественно въ Австро-Венгрію (черезъ Волочискъ, Новоселицы, Гусятинскъ и Сосновицы); транспорта, проходящіе черезъ Вержболово и Александрово, также достигаютъ значительныхъ размѣровъ. Изъ общей цифры русскаго экспорта на долю сухопутной границы пришлось: въ 1900 году — 3,115,120 пуд. или 42,8% и въ 1899 — 2,954,458 $\frac{1}{3}$ пуд. или 42,6%, между тѣмъ какъ изъ всѣхъ балтійскихъ портовъ въ 1900 году было вывезено 3,328,443 пуд. или 45,7% и въ 1899 — 3,394,717 $\frac{1}{2}$ пуд. или 48,9%. Отпускъ яицъ черезъ всѣ остальные таможи такимъ образомъ

выразился въ 1900 году въ 749,116 пуд. или 10,3% и въ 1899 году въ 453,375 пуд. или 6,5% всего русскаго вывоза.

Данный предметъ экспорта находить свой сбытъ преимущественно въ Великобританіи (Лондонъ, Лисъ, Гартлишуль, Гуль), куда изъ Риги отправляется миллионъ слишкомъ пуд. Вторымъ по значенію потребителемъ нашихъ яицъ является Германія съ ежегоднымъ импортомъ изъ Риги свыше полумилліона пуд. Первое мѣсто между германскими портами по импорту яицъ въ послѣднее время занимаетъ Гамбургъ; раньше первенствующее значеніе принадлежало Любеку. Эта перемѣна объясняется открытіемъ канала императора Вильгельма. Въ послѣдніе годы значительныя количества яицъ направляются также въ рейнскіе порты, въ особенности въ Кельнъ. Равнымъ образомъ видную роль въ качествѣ потребителей нашихъ яицъ играютъ Бельгія и Голландія.

Вывозъ яицъ на всемъ пространствѣ Россійской Имперіи иллюстрируется нижеслѣдующей таблицей:

1894 :	3,821,516 пуд.
1895 :	5,734,037 "
1896 :	6,116,729 "
1897 :	7,144,000 "
1898 :	7,629,000 "
1899 :	6,935,779 "
1900 :	7,284,079 "

Наибольшая цифра отпуска приходится на 1898 годъ. Отчетный годъ уступаетъ 1898 на 300,000 слишкомъ пудовъ, сравнительно же съ 1899 онъ далъ плюсъ болѣе, чѣмъ въ 300,000 пуд.

Спросъ Великобританскихъ рынковъ на яйца поразительно великъ; но при этомъ предполагается, что продуктъ высшаго качества. Качество же русскихъ яицъ, поступающихъ на заграпичные рынки, хотя и улучшилось благодаря усиленію провозной способности русскихъ желѣзныхъ дорогъ и организациі прямого и скорого сообщенія между русскими и иностранными портами, тѣмъ не менѣе оно много оставляетъ желать лучшаго. Вслѣдствіе этого цѣны на яйца русскаго происхожденія ниже, чѣмъ на товаръ, привозимый изъ другихъ странъ (въ 1900 году цѣна на русскія яйца стояла на британскихъ рынкахъ за сотню крупныхъ 5 sh 6 d, на датскія же 7 sh 6³/₄ d и французскія 7 sh 7¹/₂ d). Значительныя количества яицъ идутъ также въ Германію и Бельгію, откуда однако большая часть подвергается дальнѣйшему экспорту, преимущественно въ Великобританію.

Рижскій отпускъ дичи и битой птицы составлялъ:

1886—1890 :	4,475 пуд.
1891—1895 :	7,748 "
1896 :	16,379 "
1897 :	19,370 "

1898 :	17,974 пуд. и 350 штукъ
1899 :	24,981 „ и 2210 мѣстъ
1900 :	29,771 „
1896—1900 :	21,695 „

Отсюда видно, что въ отпускѣ этого товара обнаруживается непрерывное повышеніе начиная съ 1886 года; въ особенности замѣтенъ подъемъ въ послѣдніе годы. Тѣмъ не менѣе данный экспортъ далеко не достигаетъ размѣровъ Либавскаго и Ревельскаго. Черезъ Либаву прошло въ 1900 году 191,641 пуд. противъ 106,202 пуд. предшествовавшаго года, 81,264 пуд. 1898 года, 192,901 пуд. 1897, 141,471 пуд. 1896 и 48,452 пуд. среднимъ числомъ въ пятилѣтіе 1891—1895. Вывозъ Ревеля составлялъ въ 1900 году — 120,541 пуд., въ 1899 — 125,027 пуд. и среднимъ числомъ 119,430 пуд. въ пятилѣтній періодъ 1895—1899. Данныхъ относительно отпуска С.-Петербурга, а равно всей Россійской Имперіи у насъ не имѣется.

Экспортъ изъ Риги кожъ и шкуръ выражался въ слѣдующихъ цифрахъ :

1886—1890 :	106,559 пуд.
1891—1895 :	156,800 „
1896 :	176,649 „
1897 :	207,352 „
1898 :	225,427 „
1899 :	324,125 „
1900 :	231,821 „
1896—1900 :	233,075 „

Вывозъ этого товара, какъ усматривается изъ таблицы, растетъ съ пятилѣтія на пятилѣтіе; средняя цифра отпуска въ пятилѣтній періодъ 1896—1900 превосходитъ экспортъ пятилѣтія 1886—1890 приблизительно на 126,000 пуд. Что касается въ частности отчетнаго года, то по сравненію съ 1899, самымъ благоприятнымъ поныѣ въ отношеніи вывоза кожъ и шкуръ, то онъ далъ минусъ, превышающій 90,000 пуд. Всѣ же прочіе предшественники истекшаго года уступаютъ послѣднему. Изъ Ревельскаго порта было вывезено кожъ и шкуръ: въ 1900 году — 117,635 пуд., въ 1899 — 99,185 пуд. и въ пятилѣтіе 1895—1899 среднимъ числомъ 54,178 пуд. въ годъ.

Согласно статистикѣ Департамента Таможенныхъ Сборовъ отпускъ столицы составлялъ въ 1900 г. — 110,000 пуд. противъ 173,000 пуд. предшествовавшаго года, экспортъ Либавы равнялся 47,000 пуд. противъ 134,000 пуд. 1899 года. Такимъ образомъ первенство принадлежитъ Ригѣ.

Главное количество русскаго вывоза кожъ направляется черезъ порты Балтійскаго моря. При общерусскомъ отпускѣ въ 804,000 пуд. въ 1900 году черезъ балтійскіе порты прошло свыше 503,000 пуд. (въ 1889 году данный экспортъ составлялъ 535,000 пуд. на 734,000 пуд.

общаго вывоза. Въ отпускѣ всей Россійской Имперіи балтійскіе порты участвовали въ 1900 году 62,6 0/0 (1899 — 72,9 0/0), таможи по сухопутной границѣ 17 0/0 (противъ 10,5 0/0 въ 1899 году) и прочіе таможи 20,4 0/0 (1899 : 16,6 0/0).

Главнѣйшей страной сбыта для этого товара является Германія.

Рижскій экспортъ минеральныхъ маслъ представляется въ слѣдующемъ видѣ :

1886—1890 :	345,491	пуд.
1891—1895 :	278,470	„
1896 :	371,972	„
1897 :	295,811	„
1898 :	274,963	„
1899 :	323,783	„
1900 :	343,892	„
1896—1900 :	322,084	„

Вывозъ минеральныхъ маслъ, обязанный своимъ существованіемъ рижской промышленности, не представляетъ въ общемъ значительныхъ колебаній и составляетъ почти изъ года въ годъ немногимъ больше 300,000 пуд.

Отпускъ этихъ маслъ изъ Ревеля равнялся въ 1900 году 171,313 пуд., въ 1899 — 204,915 пуд. и среднимъ числомъ 191,300 пуд. въ пятилѣтіе 1895—1899.

Рига и Ревель доставляютъ минеральное масло главнымъ образомъ въ Германію и Великобританію. Относительно Либавы и С.-Петербурга у насъ данныхъ пока не имѣется.

Грузы нефтяныхъ продуктовъ выходящіе изъ портовъ Балтійскаго моря, совершенно ступшеваются передъ размѣрами экспорта на всемъ пространствѣ Россійской Имперіи. Изъ Россіи высылаются преимущественно освѣтительныя масла (керосинъ и т. п.). Вывозъ отдѣльныхъ видовъ нефтяныхъ продуктовъ представляется по даннымъ, опубликованнымъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ, въ первые 11 мѣсяцевъ 3 послѣднихъ лѣтъ въ слѣдующемъ видѣ (въ пудахъ):

	1900	1899	1898
Сырая нефть.	183,000	114,000	254,000
Плотные минеральные жиры (вазелинъ, парафинъ)	2,000	—	—
Вазелиновое масло	178,000	210,000	302,000
Легкія масла, не подлежащія акцизному обложенію (легкій бензинъ, газولينъ)	2,000	3,000	2,000
Освѣтительныя масла, обложен. акцизомъ			
{ легкія (керосинъ			
{ и т. п.)	61,344,000	63,485,000	46,671,000
{ тяжелыя	4,629,000	1,427,000	701,000

Нефтяное сма-	{	неочищенное	1,747,000	1,981,000	1,479,000
зочное масло		очищенное	8,222,000	7,317,000	6,998,000
Нефтяные остатки			4,077,000	3,354,000	3,110,000

Нижеслѣдующія цифры иллюстрируютъ нашу торговлю лѣснымъ товаромъ:

1896:	43,800,000	англ. куб.-фут.
1897:	49,400,000	" "
1898:	45,400,000	" "
1899:	46,700,000	" "
1900:	46,550,000	" "

Съ верховьевъ Двины было доставлено:

1896:	около 15,500	гонокъ
1897:	" 21,200	" "
1898:	" 19,100	" "
1899:	" 12,600	" "
1900:	" 19,300	" "

Высокія цѣны, господствовавшія во вторую половину 1899 года почти на всѣ сорта вывозимаго лѣса, естественно, благопріятно вліяли на лѣсныя порубки, а такъ какъ кромѣ того работамъ въ лѣсахъ сильно содѣйствовала продолжительная снѣжная зима, то нельзя удивляться, что подвозъ въ истекшемъ году принялъ обширные размѣры. Количество прибывшихъ съ верховьевъ Двины гонокъ составляло около 19,300, превосходя такимъ образомъ, какъ видно изъ вышеприведеннаго сопоставленія данныхъ, среднюю цифру послѣдняго пятилѣтія на 2000. Количество экспортированнаго лѣса также достигло весьма солидной высоты: тѣмъ не менѣе отчетный годъ не можетъ быть отнесенъ къ числу особо благопріятныхъ для нашего купечества, причастнаго къ лѣсному экспорту, такъ какъ главная отрасль нашей лѣсной торговли — лѣсопильная промышленность — оставляла желать лучшаго.

Въ самомъ началѣ сезона неблагоприятное вліяніе на успѣшный ходъ экспортной дѣятельности имѣли значительные песчаные заносы у входа въ нашу гавань. Вслѣдствіе этого большіе пароходы долгое время должны были держаться въ отдаленіи отъ Риги. Такъ прошла ранняя весна безъ всякой пользы, а въ это время мы привыкли рассчитывать на сравнительно низкіе фрахты отъ Риги, пока еще порты расположенные сѣвернѣе въ Балтійскомъ морѣ покрыты льдомъ. Когда же впоследствии обмеленіе нашего порта было до нѣкоторой степени устранено обширными землечерпательными работами, то настала небывалая въ теченіе долгаго времени въ такихъ размѣрахъ дороговизна морскихъ фрахтовъ, обусловленная высокими цѣнами на уголь и политическими осложненіями въ Китаѣ. Какъ слѣдствіе этого явился почти полный застой въ дѣлахъ, постепенно перешедшій осенью во время упадка фрахтоваго рынка въ болѣе или

менше общее пониженіе цѣнъ. Вслѣдствіе этого ко времени закрытія навигаціи оставались громадныя запасы лѣса, преимущественно пиленого.

Сезонъ сплава прошелъ въ своемъ первомъ и важнѣйшемъ періодѣ въ общемъ благопріятно. За исключеніемъ одного значительнаго залома, запрудившаго на короткое время главное русло Двины, на полное устраненіе котораго потребовалось нѣсколько недѣль, большихъ заломовъ въ истекшемъ году не было. Въ разгаръ лѣта и осенью доставка гонокъ была сильно затруднена вслѣдствіе низкаго уровня воды въ Двигѣ и ея притокахъ. Заинтересованныя въ сплавѣ лица были вслѣдствіе этого вовлечены въ крупныя издержки, при чемъ прибытіе нѣкоторыхъ партій было задержано на цѣлые мѣсяцы.

Переходя къ отдѣльнымъ предметамъ нашего лѣсного экспорта, мы должны замѣтить, что въ нынѣшнемъ году мы принуждены совершенно прекратить печатаніе свѣдѣній о вывозѣ кленки, такъ какъ этотъ товаръ, нѣкогда игравшій столь видную роль въ нашемъ отпускѣ, постепенно лишился всякаго значенія.

Экспортъ тесаныхъ и круглыхъ бревенъ составлялъ :

	тесаныя		круглыя		Всего	
	сосновыя	еловыя	сосновыя	еловыя		
1896 :	22,159	23,144	48,691	158,735	=	252,729 штукъ
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 "

Сосновые голландскіе брусья. Первые закупки были сдѣланы за второй сортъ приблизительно по 8 коп. выше цѣны за среднее число футовъ длины, т. е. при средней длинѣ въ 27/28 футовъ Амстердамскій погонный футъ продавали по 35 коп. Весной и лѣтомъ цѣны исподоволь поднялись приблизительно до 15 коп. за футъ выше цѣны за среднюю норму длины. Когда впоследствии спросъ изъ заграницы ослабѣлъ и наступилъ упадокъ цѣнъ, запасы этого товара на рынкѣ почти изсякли. За третій сортъ по обыкновенію платили на 3 коп. дешевле, чѣмъ за второй. Сбывался товаръ, какъ и всегда въ Бельгію, Голландію и сѣверную Францію; встрѣчались покупатели также и въ Великобританіи и Ирландіи.

Еловые голландскіе брусья пользовались хорошимъ спросомъ; первые сдѣлки были заключены приблизительно по 1 коп. за футъ свыше цѣны за среднюю норму длины, сорта Kron, т. е. при среднемъ числѣ футовъ длины 27/28 платили по 28 коп. за погонный старый Амстердамскій футъ. Въ теченіе лѣта цѣны постепенно поднялись до 6—7 коп. за футъ свыше цѣны за среднюю норму длины сорта Kron; второй сортъ на 3 коп. дешевле. Все экспортированное количество почти исключительно направлено было въ Голландію.

Запасовъ какъ сосновыхъ, такъ и еловыхъ голландскихъ брусевъ мы не переносимъ въ новый сезонъ.

Англійскіе брусья встрѣчались въ очень ограниченныхъ количествахъ.

Норвежскія округленныя бревна. Этотъ товаръ въ обработанномъ видѣ почти не поступалъ на рынокъ. То же наблюдалось и въ предшествующіе годы. Экспортируемые изъ Риги сосновыя и еловыя округленныя бревна выдѣливались почти исключительно на мѣстѣ изъ круглыхъ бревенъ, а потому представляется затруднительнымъ опредѣлить ихъ мѣстную цѣну. Такъ какъ при закупкѣ партій доброкачественныхъ болѣе прочныхъ бревенъ, годныхъ для переработки въ округленныя бревна, приходилось выдерживать сильную конкуренцію, то предлагаемая цѣна доходила до очень высокихъ размѣровъ.

Покупная цѣна на обработанныя виолнѣ готовые для вывоза норвежскія округленныя бревна, какъ сосновыя, такъ и еловыя равнялась приблизительно 16—17 коп. за погонный старый Амстердамскій футъ при 10" діаметрѣ. Такъ какъ толщина бревенъ уменьшается изъ года въ годъ, то за послѣднее время стали отправлять за границу и 9-дюймовыя бревна, цѣна которыхъ ниже 10-дюймовыхъ приблизительно 4 коп. на футъ. Цѣны сіѣ при продажѣ въ Голландію достигали 28--30 центовъ за 10" діаметръ, но нѣсколько понижались къ осени. По причинѣ высокихъ фрахтовъ, которые приходилось платить лѣтомъ, торговля не представляла никакой выгоды для тѣхъ, кто не обезпечилъ себѣ въ самомъ началѣ судовыми помѣщеніями.

Экспортъ ольховыхъ, осиновыхъ и березовыхъ бревенъ составлялъ:

1896 :	154,465	штукъ
1897 :	220,585	"
1898 :	202,481	"
1899 :	154,959	"
1900 :	174,294	"

Платили за лѣсъ :

при продажѣ за границу :

ольховый 10" и толще около 77--79 пф. за англ. куб. футъ.
 " 9" " " " 70 " " " " "
 сіѣ въ порты Нѣмецкаго моря.

Въ порты Валтійскаго моря рѣдко отправляется отсюда ольховый лѣсъ, такъ какъ онъ не выдерживаетъ конкуренціи вислянскаго товара.

Осиновый 10" и толще
 около 70 пф. за англ. куб. футъ сіѣ въ порты Балтійскаго моря,
 " 75 " " " " " " " " " Нѣмецкаго "

при покупке на мѣстѣ:

Ольховый 20/22' средней длины, брак.

9"	около	8 коп.	} за пог. англ. футъ франко на острова.
10"	"	12 "	
11"	"	14 "	
12"	"	15 "	

Осиновый 20/22 средней длины, брак.

10"	приблиз.	по 10—10 ¹ / ₂ коп.	} за пог. англ. футъ франко острова.
11"	"	" 11—11 ¹ / ₂ "	
12"	"	" 13—13 ¹ / ₂ "	

Нѣкоторыя партіи были проданы по 15¹/₂ коп. за куб. футъ франко острова, бракованныя.

Конечно, и въ прошломъ году имѣли мѣсто сдѣлки съ товаромъ, оцѣниваемымъ на глазъ, само собою разумѣется, что въ такихъ случаяхъ не можетъ быть и рѣчи о базисѣ цѣны.

Ольховый лѣсъ размѣромъ въ 10" и выше не могъ покрыть спроса изъ за границы, такъ что осенью заводы были вынуждены купить лѣсъ меньшаго калибра, въ 9" и толще, по высокой цѣнѣ. Маленькія партіи тонкаго лѣса, негоднаго для экспорта, пошли въ зимній запасъ.

Уровень цѣны на осиновый лѣсъ держался весь сезонъ равномерно, причемъ спросъ соответствовалъ предложенію. На зиму не осталось ничего.

Количество вывезенныхъ изъ Риги мауерлатъ составляло (въ пудахъ):

	Сосновыхъ	Еловыхъ	Всего.
1896:	47,478	23,969	71,447
1897:	58,252	26,815	85,067
1898:	62,680	28,780	91,460
1899:	61,622	33,793	95,415
1900:	68,365	53,616	121,981

Какъ и на всѣ сорта длиннаго лѣса, спросъ на мауерлаты былъ въ первую половину года оживленный; вывезенное количество мауерлатъ, въ особенности еловыхъ, значительно увеличилось сравнительно съ предшествовавшимъ годомъ.

Сосновыя мауерлаты размѣромъ 10 × 10", которыя въ началѣ шли по 1—2 коп. за футъ 2-го сорта свыше цѣны за среднее число футовъ при средней и высшей средней длинѣ, вскорѣ повысились въ цѣнѣ до 4—5 коп. за футъ выше цѣны за среднюю норму длины. Но на этой высотѣ онѣ не могли удержаться и постепенно опустились до прежняго уровня. Партіи съ незначительной въ среднемъ длиной, подходящей для германскаго рынка, продавались значительно дороже.

чѣмъ мауерлаты съ болѣе крупной средней нормой длины и находили выгодный сбытъ въ Штеттинѣ и Берлинѣ.

Сосновыя мауерлаты $11 \times 11''$ шли приблизительно по 3—4 коп. за пог. футъ дороже противъ размѣра $10 \times 10''$.

Еловые мауерлаты $10 \times 10''$ были подвержены довольно сильнымъ колебаніямъ. Цѣна установилась въ размѣрѣ 23 коп. за погонный англійскій футъ сорта Кгон при длинѣ въ среднемъ $27/28'$ и вскорѣ затѣмъ исподоволь поднялась до 24—25 коп. и выше; осенью однако настала регрессъ, и запоздавшія партіи съ трудомъ находили покупателей даже по 23—22 коп.

За еловые мауерлаты $11 \times 11''$ платили приблизительно на 3 коп. болѣе чѣмъ за $10 \times 10''$.

Сбытъ за границу сліперовъ всѣхъ размѣровъ составлялъ:

	тесаные	круглые	всего
1896 :	2,279,339	15,135	2,294,474
1897 :	2,729,098	16,997	2,746,095
1898 :	2,166,172	85,816	2,251,988
1899 :	2,577,814	47,707	2,625,521
1900 :	2,213,676	37,509	2,251,185

Грузы сліперовъ, отправленные за границу состояли по обыкновенію изъ сосновыхъ экземпляровъ $10 \times 10''$ квадратныхъ длиною $8^{11}/_{12}$ футовъ, употребляемые въ Великобританіи. Когда въ ноябрѣ 1899 г. была заключена крупная сдѣлка на май/іюнь по 2 руб. 35 коп. безъ задатка за подборъ изъ 40 % тесаныхъ и со стѣнкой въ 9'', 30% со стѣнкой въ 8'' и 30% со стѣнкой въ 7'', то вслѣдъ за этимъ имѣли мѣсто дальнѣйшія сдѣлки приблизительно по 2 руб. 28 коп. до 2 руб. 30 коп. съ обычнымъ задаткомъ. Въ январѣ уже давали повсюду 2 руб. 35 коп. съ задаткомъ, а немного позже около 2 руб. 40 коп. Съ приходомъ свѣжаго подвоза платили приблизительно 2 руб. 45 коп., а въ іюлѣ цѣна поднялась приблизительно до 2 руб. 47 коп. Около этой цифры и вращался высшій уровень въ этомъ сезонѣ. Осенью наступило ослабленіе цѣнъ, и владѣльцы запоздавшихъ партій должны были довольствоваться 2 руб. 25 коп. Все это разумѣется при спецификаціи изъ 40 . 30 . 30 %.

Сосновые квадратные сліпера $10 \times 10''$ длиною $8^{11}/_{12}'$ со стѣнкой въ 6'' повышались въ цѣнѣ приблизительно отъ 1 руб. 60 коп. постепенно до 1 руб. 85 коп., затѣмъ понизились до 1 руб. 80 коп. и держались на этомъ уровнѣ все лѣто, пока осенью цѣны на нихъ не подверглись общему упадку.

При продажѣ въ Великобританію получали за болѣе или менѣе значительные запасы, находившіеся на мѣстѣ при открытіи навигаціи 46/— до 46/6 за спецификацію изъ 50 % тесаныхъ со стѣнкой въ 9'', 40 % со стѣнкой въ 8'' и 10 % со стѣнкой въ 7''. Поставки на май/іюнь колебались въ цѣнѣ во время зимнихъ

мѣсяцевъ отъ 46/— до 46/6. Тѣ же ставки преобладали весной и лѣтомъ до тѣхъ поръ пока въ концѣ іюля спросъ не ослабѣлъ; номинально господствовали тѣ же цѣны еще въ продолженіе нѣкотораго времени на прежнемъ уровнѣ, но за отсутствіемъ достаточнаго числа судовыхъ помѣщений не приходилось регистрировать сдѣлокъ. Осенью съ ослабленіемъ напряженнаго состоянія на фрахтовомъ рынкѣ и съ появленіемъ нѣсколькихъ дешевыхъ судовыхъ помѣщений, англійскіе покупатели обнаружили желаніе понизить цѣну еще болѣе, и имъ дѣйствительно удалось приобрести по 44/— и даже 43/— партіи, владѣльцы которыхъ не желали помѣщать свои товары въ зимніе склады. Всѣ эти цѣны разумѣются за подборъ изъ 50 . 40 . 10 % тогда какъ спецификація 40 . 30 . 30 % шла сплошь на 9 d до 1/— на лодъ дешевле.

За квадратные сосновые слипера $10 \times 10''$ длиною въ $8^{11}/_{12}$ фут. со стѣнкой въ 7'' платили почти во весь сезонъ 42 s 6 d до 43 s, пока зимою этотъ сортъ не упалъ до 41—40 s.

Сосновые квадратные слипера $10 \times 10''$ длиною въ $8^{11}/_{12}$ фут. при стѣнкѣ въ 6'' шли по 35 до 36 s; осенью англійскіе покупатели пытались низвести этотъ уровень до 32 s 6 d — 33 s 6 d, но были вынуждены вполнѣдствіи платить снова 35 s и больше.

Спросъ на квадратные слипера $9 \times 9''$ длиною въ $8^{11}/_{12}'$ подбора изъ 70 % съ 7'' и 30 % съ 6'' стѣнкой былъ невеликъ. Сначала платили отъ 1 руб. 30 коп. до 1 руб. 40 коп., но въ виду незначительности потребленія за границей цѣна вскорѣ упала приблизительно до 1 руб. 15 коп. Зимною заграничные покупатели платили 32 s до 34 s и дороже, но затѣмъ обнаружился снова упадокъ цѣнъ, завершившійся уровнемъ около 29 s за лодъ изъ 10 штукъ.

Сосновыя шпалы $10 \times 6''$ длиною $8^{11}/_{12}$ фут.

Положеніе этого товара было критическое. Съ одной стороны производство было оживлено непомерно высокими цѣнами, господствовавшими за годъ до того, съ другой стороны германскіе покупатели выказывали сильную сдержанность, обусловленную значительными запасами въ прусскихъ портахъ, и воздерживались отъ крупныхъ операций. Въ результатѣ оказалось пониженіе цѣнъ съ 2 руб. 35 коп. за пару $6 \times 10''$ англійскихъ и 2 руб. 45 коп. за пару $6 \times 10''$ рейнскихъ исподволь до 1 руб. 90 коп. за пару какъ англійскихъ такъ и рейнскихъ. Запасы шпалъ этого размѣра, которые мы перенесли на новый сезонъ, невелики, во всякомъ случаѣ значительнѣе чѣмъ въ послѣдніе года.

Сосновые квадратные обтесанные со всѣхъ сторонъ слипера $10 \times 5''$ длиною $8^{11}/_{12}$ фут. и квадратные $9 \times 4^{1}/_{2}''$ длиною $8^{11}/_{12}$ фут. подвозились въ небольшомъ количествѣ, такъ какъ за послѣдніе годы на російскихъ и заграничныхъ дорогахъ употребляются меньшіе

размѣры, которые до послѣдняго времени сбывались лѣсовладѣльцами болѣе выгоднымъ образомъ. Высшій уровень цѣнъ за размѣръ $10 \times 5''$ не превышалъ 1 руб. 77 коп. до 1 руб. 80 коп. за пару и упалъ постепенно приблизительно до 1 руб. 50 коп. Размѣръ $9 \times 4\frac{1}{2}''$, который обыкновенно держится на той же высотѣ, что и квадратные слипера $9 \times 9''$, цѣнился сначала по 1 руб. 35 коп. за пару, но въ концѣ концовъ упалъ до 1 руб. 10 коп.

Еловые слипера квадратные $10 \times 10''$ длиною въ $8\frac{1}{12}$ фут. при подборѣ изъ 40, 30, 30% пользовались оживленнымъ спросомъ. Зимой котировки за границей составляли только 25 s 6 d, весною же и лѣтомъ цѣны поднялись до 29 и 30 s и даже выше до 32 s 6 d. Соотвѣтственно этому поднялась и цѣна на мѣстѣ съ 1 руб. 40 коп. весной до 1 руб. 75 коп. осенью.

Что касается пиленого лѣса, то въ послѣдніе 5 лѣтъ вывозились слѣдующія количества (въ штукахъ):

	Свыше 3 дм.	3 дм.	Ниже 3 дм.	Всего
1896 :	17,263	6,378,553	10,403,134	16,798,950
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	6,069,270	10,480,821	16,559,941

Какъ уже было выше указано, положеніе лѣсопильнаго дѣла было въ прошломъ году не совсѣмъ благопріятно. Находившіеся здѣсь при открытіи навигаціи запасы во всякомъ случаѣ могли найти сбытъ по вполнѣ сходнымъ цѣнамъ, а въ отдѣльныхъ случаяхъ удавалось получать даже довольно высокую цѣну; по вскорѣ ходъ торговыхъ операцій почти совсѣмъ пріостановился вслѣдствіе колоссальнаго повышенія судовыхъ фрахтовъ. Въ началѣ цѣны сохраняли свою высоту номинально, но осенью онѣ поддались въ значительной степени, когда снова обнаружилось паденіе фрахтовъ. Менѣ всего пострадали планки $3 \times 9''$, которыя и осенью находили сбытъ по сходной цѣнѣ, тогда какъ болѣе узкіе размѣры сбывались съ громадными трудностями по сильно пониженной цѣнѣ. Значительные запасы мы переносимъ поэтому въ новый сезонъ.

Такъ какъ весною и осенью къ прибытію новыхъ партій бревенъ никто не хотѣлъ еще вѣрить пониженію цѣнъ на пиленый товаръ, и всѣ надѣялись на возрожденіе торговаго дѣла, то за новыя пиленые бревна, въ особенности же за болѣе значительныя партіи требовали очень высокія цѣны.

Продажныя цѣны за границу представлялись приблизительно въ слѣдующемъ видѣ:

Еловые планки	3×11"	2-го сорта	около	9 £ 15 s.
"	"	3×8"	2-го "	" 7 £ 5 s до 6 £ 5 s.
"	"	3×7"	2-го "	" 7 £ 5 s до 6 £.

за стандартъ fob.

Еловые планки 3×9" (длина въ метрическихъ единицахъ):

30¹/₄—28¹/₂ сантимовъ за 2 сортъ

28¹/₄—26¹/₂ " " 3 "

за погонный метрической футъ fob.

Еловые батенсы, 2¹/₂×7" длина въ метрическихъ единицахъ, не сортированные приблизительно 195—175 франковъ.

Сосновые батенсы, 2¹/₂×7" длина въ метрическихъ единицахъ, не сортированные приблизительно 200—190 франковъ.

Сосновые батенсы 3¹/₂×8" и 3×7", длина въ метрическихъ единицахъ, не сортированные приблизительно 180—170 франковъ.

Сосновые батенсы 3×9", длина въ метрическихъ единицахъ, не сортированные, приблизительно 260—250 франковъ.

Еловые доски 1 и 2 сорта не сортированныя:

1×9" приблизительно 220—210 М.

1×8" " 200—190 "

1×7" " 165—160 "

1×6" " 160—155 "

1×5" " 145—140 "

1×4" въ метрич. ед. длины около 170—165 франковъ.

Прочіе размѣры пропорціональны вышепоказаннымъ цѣнамъ. Всѣ цѣны разумѣются за стандартъ fob.

Вышеобозначенныя котировки относятся къ излюбленнымъ маркамъ; товаръ менѣе высокаго достоинства продавался гораздо дешевле.

Дрань (Splittholz). Экспортъ составлялъ:

1896: 14,509 саж.

1897: 14,845 "

1898: 11,754 "

1899: 10,158 "

1900: 14,651 "

За дрань весь сезонъ платили, смотря по подбору, отъ 8 руб. до 8 руб. 25 коп. за сажень и футъ съ доставкой на корабль; только осенью наступилъ упадокъ въ цѣнѣ, которая низошла до 7 руб. 80 коп.

Число экспортированныхъ шахтовыхъ распорокъ (Pitprops) составляло:

1896: 1,930,189 штукъ

1897: 2,609,021 "

1898: 3,341,039 "

1899: 3,822,738 "

1900: 4,006,465 "

Шахтовые распорки съ 3-дюймовымъ діаметромъ въ верхнемъ отрубѣ, длиною отъ 11/12' до 15/16' среднимъ числомъ. Благодаря многочисленности прибывшихъ гонокъ на рынокъ поступило значительное количество распорокъ; продавцы получали на 1—2 руб. выше противъ цѣнъ предшествовавшаго года, а именно отъ 8 руб. 50 коп. за 11/12' до 10 руб. за 15/16' среднюю длину за 1000 погонныхъ футовъ. Объясняется это тѣмъ обстоятельствомъ, что въ виду выгодныхъ конъюнктуръ на каменный уголь въ Англіи ощущалась сильная потребность въ распоркахъ для устройства шахтъ, что и повліяло на повышеніе цѣнъ. Вывозъ простирался приблизительно до 7 милліоновъ фут.; при продажѣ за границу получали отъ 4 s 6 d до 5 s за 3" при средней длинѣ въ 11/12' и 4 s 9 d до 5 s 3 d за 100' при средней длинѣ 15/16' cif Firth of Forth. Эти цѣны дали бы крупный барышъ, если бы непомѣрное возвышеніе фрахтовъ не урѣзало сильно прибыли, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже обусловило убытокъ.

II. Ввозная торговля.

Ввозная торговля отчетнаго года, какъ усматривается изъ нижеприведенныхъ таблицъ, протекала подобно экспортной торговлѣ въ болѣе узкихъ границахъ, чѣмъ въ 1889 году. Причины этого явленія мы старались выяснитъ въ подробномъ введеніи къ настоящему отчету. Но мы возвратимся еще разъ къ весьма важному правительственному мѣропріятію, неблагоприятно вліявшему на ввозную торговлю. Мы имѣемъ въ виду послѣдовавшее въ іюлѣ повышеніе пошлинъ, коснувшееся слѣдующихъ важныхъ предметовъ нашего импорта. Повышеніе пошлины въ размѣрѣ 50% легло своею тяжестью на: сельди, вино, табакъ, каучукъ и гутаперчу въ сыромъ видѣ, апельсины и лимоны, виноградъ, орѣхи, миндаль и коринку, въ размѣрѣ 30% на сырой кофе, 20% джутъ-сырецъ и 10% gummi elasticum или каучукъ и гутаперчу въ обработанномъ видѣ и въ видѣ готовыхъ фабрикатовъ, натрій и калий (въ томъ числѣ на соду, поташъ, глауберову соль), хлорную известь, кислоты, различныя масла, дубильныя вещества, индиго и глиняныя трубы. Далѣе, пошлина на хлопокъ-бумагу повышена на 1 руб., на хлопчатобумажную пряжу на 1 руб. 50 коп., на целлюлозу на 7½ коп. и на огнеупорный кирпичъ на 1 коп. на пудъ.

Господствовавшіе въ прошломъ году непорядки при выгрузкѣ каменнаго угля и другихъ массовыхъ товаровъ, и въ отчетномъ году неблагоприятно вліяли на торговлю этими товарами, такъ какъ ни одно изъ многочисленныхъ неудобствъ не было устранено. Мюльграбенъ и Дамба гавани оказались далеко не отвѣчающими требованіямъ, предъявляемымъ къ нимъ выгрузкой значительныхъ количествъ каменнаго

угля и другихъ массовыхъ грузовъ; ощущался недостатокъ въ вагонахъ какъ крытыхъ, такъ и специальныхъ платформъ (Lowry), безусловно необходимыхъ для скорой, дешевой и аккуратной перевозки угля. Вѣсы для взвѣшиванія вагоновъ находились въ такомъ же неисправномъ состоянн, какъ и за годъ до того. Вслѣдствіе этого суда были вынуждены сдавать грузъ, какъ и раньше, опредѣляя вѣсъ его на основанн сертепартн. Въ виду полной непригодности находящихся у города мѣстъ для выгрузки торговлѣ пришлось бороться съ такими трудностями, какихъ не встрѣчалось ни въ одномъ изъ предшествовавшихъ годовъ. Положеніе обострилось еще больше вслѣдствіе несчанныхъ заносовъ между обоими мостами и около дамбы АВ, устранить которые отчасти удалось только въ октябрѣ, а также въ виду того обстоятельства, что предоставленныя на Андреевскомъ островѣ мѣста для выгрузки товаровъ оказались слишкомъ ограниченными по своимъ размѣрамъ. Въ видахъ огражденія Рижской торговли и въ особенности промышленности отъ дальнѣйшаго значительнаго ущерба должны быть немедленно приняты мѣры къ увеличенію числа и устройству мѣстъ для выгрузки товаровъ. На сколько велико можетъ быть вліяніе скорой разгрузки въ нашемъ портѣ специально на уголь, явствуетъ изъ обмѣна письмами между фирмами „I. K. Ессенъ“ и „Гельмсингъ и Гриммъ“. Переписка эта напечатана на стр. 159—161 „Рижскаго Торговаго Архива“; въ ней констатируется тотъ фактъ, что если бы было возможно разгружать суда въ теченіе 4 дней, считая съ момента прибытія въ Больдераа, то владѣльцы судовъ съ 2000 тоннъ довольствовались бы платой меньшей противъ настоящей на 9 d до 1 s за тонну. Надо помнить, что непродуманные расходы и издержки, прнстекающіе вслѣдствіе упомянутыхъ непорядковъ, ложатся бременемъ единственно на нашу промышленность, у которой въ виду этого область сбыта при той борьбѣ, которую она выдерживаетъ съ возрастающей внутри Имперіи конкуренціей, естественно сокращается. Такъ какъ наша промышленность, т. е. та ея часть, которая работаетъ не для мѣстнаго потребленія, должна въ интересахъ прочнаго успѣха перерабатывать привозимое изъ-за границы сырье для потребностей внутреннихъ губерній или же подвергать обработкѣ мѣстные продукты для сбыта за границу, то для промышленности нашей имѣетъ первостепенное значеніе уровень цѣнъ на сырые материалы. Вообще положеніе промышленности, потребляющей сырье, настоятельно требуетъ улучшеній въ теперешнихъ приспособленіяхъ для выгрузки и храненія массовыхъ товаровъ.*) Въ первой очереди у города, по возможности по обоимъ берегамъ, должны быть отведены мѣста для выгрузки и храненія товаровъ, доступъ къ которымъ

*) Въ общей массѣ нашего импорта массовые товары, выгруженные за предѣлами Таможеннаго района, составляли 90%. Остальная часть, составляющая только 10%, приходится на ввозные товары, прошедшіе черезъ таможенный районъ.

долженъ быть охраняемъ отъ песчаныхъ заносовъ; далѣе должны подвергаться улучшенію мѣста для выгрузки въ Мюльграбенъ и Дамбъ гавани. Затѣмъ безусловно необходимо расширить систему путей у станцій Александровскія ворота и Зассенгофъ. Въ настоящее время обѣ названныя станціи не имѣютъ никакого значенія для транспорта массовыхъ товаровъ, и находящіеся по близости отъ нихъ фабрики и заводы подвозятъ уголь, по скольку они не располагаютъ подъѣздными вѣтвями, на лошадахъ. Слѣдуетъ еще замѣтить, что система путей въ Дамбъ гавани нуждается въ незначительномъ исправленіи, безъ котораго это выгодно расположенное мѣсто выгрузки не имѣетъ никакого практическаго значенія. Безусловно необходимо также устройство мѣстъ для выгрузки и складыванія товаровъ, привозимыхъ на плашкотахъ, а именно въ районѣ новой центральной станціи на городскомъ выгонѣ, на Красной Двинѣ (по возможности ближе къ Николаевской улицѣ), далѣе въ концѣ Кюлевейнской канавы у паровой пристани, у Гагенсберга и у Городского канала. Такъ какъ во всѣхъ названныхъ мѣстахъ не замѣчается никакого теченія, то можно удовольствоваться лишь углубленіемъ фарватера и замощеніемъ прилегающихъ частей берега; надобности же въ устройствѣ набережной не представляется. Заинтересованныя лица, разумѣется, сами озаботились бы устройствомъ мостковъ.

Хотя въ прошломъ году, какъ мы это увидимъ впоследствии, и замѣчалась по нѣкоторымъ предметамъ прибыль ввоза, но на общій видъ импорта она не имѣла рѣшительно никакого вліянія. Судя по находящимся въ настоящее время въ нашемъ распоряженіи даннымъ, которыя, разумѣется, нуждаются въ провѣркѣ, общая цѣнность импортированныхъ товаровъ представляетъ сравнительно съ 1899 годомъ значительный минусъ. Сильный упадокъ ввозной торговли безъ сомнѣнія находится главнымъ образомъ въ связи съ завершеніемъ учредительской и строительной дѣятельности въ области промышленности, благодаря чему импортъ машинъ подвергся значительному сокращенію; равнымъ образомъ упадокъ этотъ обусловленъ убылью во ввозѣ желѣза, чугуна и стали, что въ свою очередь явилось слѣдствіемъ широкаго развитія отечественной промышленности. Что же касается общей цифры импорта прочихъ продуктовъ, то едва ли можно ее назвать менѣе благоприятной, чѣмъ въ 1899 году.

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 ¹ / ₄	"

1892 :	20,698,639	руб.
1893 :	26,384,643 ¹ / ₄	„
1894 :	33,066,954	„
1895 :	30,747,310 ¹ / ₂	„
1891—1895 :	25,945,677	„
1896 :	42,081,397	„
1897 :	43,578,327	„
1898 :	58,481,526 ¹ / ₄	„
1899 :	63,355,661	„
1900 :	51,444,796	„

Кромѣ того въ истекшемъ году въ Ригу поступило товаровъ черезъ сухопутную границу на сумму 2,258,747 руб. (противъ 1,907,127³/₄ руб. въ 1899 году, 1,205,692 руб. въ 1898, 1,150,000 руб. въ 1897). Импортированные изъ Финляндіи товары представляли въ отчетномъ году цѣнность въ 698,989 руб. (противъ 764,991 руб. въ 1899 году, 623,174 въ 1898 и 55,000 въ 1897).

Цѣнность товаровъ, ввезенныхъ въ отчетномъ году въ Ригу морскимъ путемъ, такимъ образомъ уменьшилась сравнительно съ 1899 годомъ круглымъ числомъ на 12 милліоновъ рублей и по сравненію съ 1898 на 7 милліоновъ руб. Въ эти два года наша импортная торговля находилась въ высшемъ фазисѣ своего развитія. Всѣ прочіе предшествовавшіе годы и пятилѣтія дали значительно меньшія противъ истекшаго года цифры ввоза.

Слѣдующіе важнѣйшіе предметы привоза испытали сокращеніе ввозной цифры: желѣзо въ полосахъ, листахъ и т. п. (на 1,8 милліоновъ пуд. меньше, чѣмъ въ 1899 году), чугуны (на 470,000 пуд. меньше), сталь не въ дѣлѣ (на 570,000 пуд. меньше), машины и части машинъ (на 650,000 пуд. меньше), каменный уголь (на 300,000 пуд. меньше), хлопокъ (меньше на 230,000 слишкомъ пуд.), сырое гумми (на 40,000 меньше), далѣе вино, удобрительныя вещества, желѣзнодорожные рельсы, сырой мѣлъ, глауберова соль и сода.

Въ большемъ количествѣ сравнительно съ 1899 годомъ введены слѣдующіе товары: красильное дерево (больше на 4 милліонъ пуд. слишкомъ), смола (на 100,000 пуд.), необработанное пробковое дерево (на 85,000 пуд.), копра (приблизительно на 38,000 пуд.), кофе (на 5,000 пуд.), рисъ (на 120,000 пуд. слишкомъ), а также селитра и глина.

Изъ общей суммы ввезенныхъ въ Ригу товаровъ пришлось на долю главнѣйшихъ странъ производства въ отдѣльные пятилѣтія и года:

	Бельгійскія Британія.	Германія.	Бельгія.
	‰	‰	‰
1866—1870 :	58,0	18,8	4,8
1871—1875 :	47,8	24,3	4,3
1876—1880 :	43,1	28,7	8,3

	Великобританія.	Германія.	Бельгія.
	‰	‰	‰
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

Въ виду того, что за 1900 годъ пока не имѣется точныхъ свѣдѣній относительно странъ производства импортированныхъ въ нашъ портъ товаровъ, мы должны ограничиться сравнительнымъ обзоромъ до 1899 года включительно. Въ 1899 году къ намъ прибыло товаровъ какъ изъ Великобританіи, такъ и изъ Германіи больше, чѣмъ въ 1898; что же касается Бельгіи, то изъ нея поступило товаровъ меньше, чѣмъ въ 1898 году, а именно на 2,6%. Наиболѣе крупный приростъ далъ импортъ изъ Германіи, повысившійся на 4,5%, тогда какъ плюсъ ввоза изъ Великобританіи достигаетъ лишь 2%. Достаточно взглянуть на предпосланную таблицу, чтобы убѣдиться, какъ сильно измѣнилось взаимное отношеніе обѣихъ названныхъ странъ по участию въ нашей импортной торговлѣ начиная съ 1866 года. Въ періодъ съ 1866 по 1875 размѣръ ввоза изъ Великобританіи превосходилъ импортъ германскихъ товаровъ вдвое и даже втрое (1866—1870: 58% противъ 18,8%, 1871—1875: 47,8% противъ 24,3%); въ настоящее же время Англія доставляетъ намъ товаровъ не больше Германіи. Согласно вышеприведенной таблицѣ доля участія Соединеннаго Королевства въ нашемъ ввозѣ за 1899 выше ввоза германскаго на 2,2%, но при этомъ слѣдуетъ принять во вниманіе, что приведенная въ этой таблицѣ цифра относится лишь къ непосредственному импорту изъ Германіи. Дѣйствительные же размѣры ввоза изъ Германіи гораздо выше, такъ какъ значительная часть товаровъ, поступающихъ къ намъ изъ Голландіи и Бельгіи на самомъ дѣлѣ германскаго происхожденія. Значеніе Германіи для нашего импорта въ особенности возрасло со времени заключенія въ 1893 году торговаго договора. Три упомянутыя государства участвовали въ нашей ввозной торговлѣ 1899 года 88,3% (противъ 84,4% 1898 года и 87,6% 1897 года). Такимъ образомъ на долю остальныхъ странъ приходится только 11,7%.

Цѣнность нашего ввоза составляла въ рублѣхъ :

	Изъ Германіи. Руб.	Изъ Великобританіи. Руб.	Изъ Бельгіи. 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 ¹ / ₂	7,498,452 ¹ / ₄	1,370,183 ¹ / ₂
1892 :	6,917,658 ¹ / ₂	7,703,654 ¹ / ₄	1,647,396 ³ / ₄
1893 :	4,658,282 ¹ / ₂	12,122,147 ¹ / ₂	3,577,951 ³ / ₄
1894 :	8,984,635 ¹ / ₂	13,836,282 ¹ / ₂	4,037,908 ¹ / ₂
1895 :	9,982,841 ¹ / ₂	11,476,712 ¹ / ₄	4,539,886 ¹ / ₂
1891—1895 :	7,300,282	10,527,450	3,034,665
1896 :	14,968,451	15,785,551	6,178,392 ¹ / ₄
1897 :	15,617,717 ¹ / ₄	14,366,862 ¹ / ₄	8,173,197 ¹ / ₄
1898 :	19,332,198 ¹ / ₂	22,124 450	7,882,497 ¹ / ₂
1899 :	23,832,261 ¹ / ₄	25,225,997 ¹ / ₂	6,928,942 ³ / ₄

Изъ упомянутыхъ трехъ странъ мы получили въ 1899 году товаровъ приблизительно на 56 милліоновъ руб. противъ 49¹/₂ милліоновъ руб. въ 1898 году и 38 милліоновъ руб. въ 1897. Такимъ образомъ всѣ прочія страны участвовали въ нашей импортной торговлѣ 1899 года въ размѣрѣ 7¹/₃ милліоновъ руб. (противъ 9 милліоновъ руб. 1898 года и 5¹/₂ милліоновъ руб. 1897 года). Первое мѣсто въ ряду этихъ странъ занимала въ 1899 году Голландія. Экспортъ ея въ Ригу достигалъ 2,799,696 руб. За Голландіей слѣдуютъ Швеція и Норвегія, доставившія намъ товаровъ на 1³/₄ милліона руб. Изъ Даніи импортъ къ намъ составлялъ свыше 900,000 руб., изъ Африки около 800,000 руб. и изъ Америки болѣе 600,000 руб. Португалія сбывла у насъ товара на 250,000 руб.; сбытъ Франціи нѣсколько превысилъ 200,000 руб. Непосредственный импортъ въ Ригу изъ Италіи представлялъ цѣнность лишь въ 32,000 руб.

Ввозъ заграничныхъ товаровъ черезъ либавскій портъ далъ въ 1900 году поразительный приростъ. Цѣнность либавскаго импорта, державшагося почти на одинаковомъ уровнѣ въ 1896, 1897 и 1898 годахъ (свыше 17 милліоновъ руб.), повысилъ въ 1899 году до 18,708,970 руб. и въ 1900 году до 24,923,559 руб. Такимъ образомъ сравнительно съ 1899 годомъ онъ увеличился на 6 милліоновъ слишкомъ руб.

Ввозъ моремъ въ Ревель*) составлялъ :

*) Всѣ эти, равно какъ и дальнѣйшія свѣдѣнія, касающіяся ревельскаго импорта почерпнуты изъ „Обзора морской внѣшней торговли Ревеля въ 1900 году“ (составленнаго секретаремъ торгово-статистическаго бюро Ревельскаго Биржевого Комитета Хр. Флейшеромъ).

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 "
" 1899 "	15,401,608 " " "	55,807,296 "
" 1900 "	15,056,123 " " "	52,826,276 "

Импортъ истекшаго года по количеству ввезенныхъ товаровъ весьма немного уступаетъ своему предшественнику; что же касается цѣнности ввоза, то разница между 1900 и 1899 годами опредѣляется приблизительно въ 3 милліона руб. Вообще съ 1898 года, въ которомъ импортъ достигъ высшаго своего уровня за послѣдніе 5 лѣтъ (70,5 милл. руб.), благодаря усиленному ввозу хлопка, а также машинъ и машинныхъ частей, равно какъ желѣза и стали въ сыромъ и обработанномъ видѣ, въ слѣдующіе два года импортъ пошелъ на уклонъ. Хотя въ 1899 году упомянутые товары и ввозились еще въ значительныхъ количествахъ для надобностей возникшихъ въ Ревелѣ промышленныхъ предпріятій, тѣмъ не менѣе небольшой спросъ на эти товары въ 1900 году, сократившійся на однихъ только вышеприведенныхъ продуктахъ на 880,000 пуд., не могъ не оказать вліяніе на конечную цифру ввоза, и даже плюсъ въ импортѣ хлопка въ размѣрѣ 285,000 пуд. не могъ вполне выровнять этого недочета. Ввозъ изъ Германіи, непрерывно растущій въ послѣдніе годы, одержать верхъ въ 1900 году даже надъ импортомъ изъ Великобританіи, которая до настоящаго времени всегда сохраняла за собой первое мѣсто. Въ общей массѣ Ревельскаго импорта Германія принимала участіе въ размѣрѣ 46,54%, тогда какъ Соединенное Королевство участвовало лишь 39,69%. Повышеніе ввоза изъ Германіи должно быть приписано въ первой очереди тому обстоятельству, что за послѣдніе годы импортъ хлопка-сырца черезъ германскіе порты, въ особенности Бременъ, принялъ значительно большіе размѣры. Участіе прочихъ странъ въ Ревельскомъ ввозѣ выразилось слѣдующимъ образомъ: Данія — 4,67%, Голландія — 4,33%, Бельгія — 2,37%, Америка — 1,36%, Норвегія — 0,41%, Италія — 0,27%, Франція — 0,16%, Испанія — 0,10%, Португалія — 0,06% и Швеція — 0,04%.

Цѣнность импорта въ Европейскую Россію (со включеніемъ Черноморскаго побережья на Кавказѣ и торговли съ Финляндіей) представляется по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ за послѣдніе 11 лѣтъ 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	руб.
1896 :	523,234,828	„
1897 :	499,834,136	„
1898 :	562,017,000	„
1899 :	594,428,000	„
1900 :	572,496,000	„

Изъ этихъ суммъ на отдѣльныя группы товаровъ приходилось за послѣднiе семь лѣтъ :

	1894	1895	1896	1897
Жизнен. припасы	65,843,409	67,235,341	69,258,258	63,503,340
Сырые и полуобработанные материалы . . .	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. издѣлiя	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
Жизненные припасы		69,820,000	73,441,000	79,780,000
Сырые и полуобработанные материалы		302,099,000	301,329,000	304,579,000
Животныя		1,511,000	1,802,000	1,136,000
Фабричныя издѣлiя		188,587,000	217,856,000	187,001,000
Всего		562,017,000	594,428,000	572,496,000

Какъ видно отсюда, цѣнность ввоза была въ истекшемъ году на 22 милліона ниже, чѣмъ въ 1899; всѣ не вышеприведенные предшественники 1899 года уступаютъ 1900 году.

Изъ отдѣльныхъ группъ товаровъ жизненные припасы, а равно сырье и полуобработанные материалы дали въ отчетномъ году илюсь, фабричныя же издѣлiя и животныя, напротивъ, ввозились въ меньшемъ количествѣ. Замѣчательно, что импортъ „сырья и полуобработанныхъ материаловъ“, не смотря на стѣсненное состояніе промышленности, далъ приростъ хотя и незначительный; онъ составлялъ 53% общей суммы ввоза. Ввозъ фабричныхъ издѣлiй, непрерывно растущій съ 1894 года, понесъ въ отчетномъ году уронъ; тѣмъ не менѣе эта группа все еще составляетъ почти 33% всего русскаго импорта, что говоритъ въ пользу того факта, что русская промышленность далеко еще не способна хотя бы до нѣкоторой степени покрыть непрерывно растущій спросъ.

Импортъ въ Ригу 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 *)	„

*) Въ 1866—1890 г. каменный уголь и коксъ не регистрировались таможенно раздѣльно, такъ что въ данныхъ цифрахъ содержатся и ввезенные грузы кокса.

1891 :	10,542,001	пуд.
1892 :	10,517,806	"
1893 :	10,924,845	"
1894 :	12,563,438 ^{1/2}	"
1895 :	13,321,732	"
1891—1895 :	11,573,964	"
1896 :	15,951,791	"
1897 :	16,696,439 ^{1/2}	"
1898 :	19,545,739 ^{1/2}	"
1899 :	31,767,168	"
1900 :	31,432,481 ^{1/2}	"
1896—1900 :	23,078,724	"

Такимъ образомъ импортъ угля былъ въ отчетномъ году меньше, чѣмъ въ 1899 приблизительно на 300,000 пуд., въ которомъ количество ввезеннаго угля достигло небывалыхъ размѣровъ. Изъ всего громаднаго количества угля, импортированнаго въ истекшемъ году и достигавшаго почти 31^{1/2} милліона пуд., на долю казны пришлось сравнительно небольшая часть, а именно около 3^{1/2} милліоновъ пуд. Почти вся остальная масса была ввезена для потребностей нашей промышленности. Высокая цифра импорта отчасти объясняется тѣмъ, что съ 1899 года были переведены въ отчетный самые незначительные запасы.

Что касается неурядицъ, которыя въ прошломъ году сильно стѣснили торговлю каменнымъ углемъ, то мы о нихъ упомянули уже выше въ общемъ обзорѣ ввозной торговли.

Цѣны на уголь (на суднѣ, включая пошлину) достигали въ январѣ 18^{3/4} коп. за пудъ, поднялись въ юнѣ до 20^{1/4} коп. и достигли въ августѣ своего высшаго уровня 22 коп. Съ сентября до декабря онѣ упали до 21 коп.

Ввозъ каменнаго угля въ остальные порты Балтійскаго моря составлялъ:

	1893	1894	1895	1896
С.-Петербургъ съ				
Кронштадтомъ .	69,789,230	77,165,670	76,569,312	76,845,962
Ревель и Балтійскій				
портъ *) . . .	3,032,020	3,658,830	1,521,717	1,943,958
Либава	4,235,611	5,221,927	5,552,052	5,829,814
	1897	1898	1899	1900
С.-Петербургъ съ				
Кронштадтомъ .	76,819,932	90,574,533	120,587,859	103,262,607
Ревель и Балтійскій				
портъ *) . . .	2,480,691	3,115,197	6,499,362	6,816,525
Либава	6,2434,75	6,655,704	11,331,068	17,918,935

*) Включая коксъ.

Общая сумма импорта въ Россію (черезъ европейскую границу, включая черноморскую границу Кавказа и торговые сношенія съ Финляндіей) составляла (въ пудахъ):

	1893	1894	1895	1896
Каменный уголь	104,087,000	119,330,000	116,714,000	120,857,000
Коксъ	17,639,000	17,671,000	17,864,000	22,357,000
	1897	1898	1899	1900
Каменный уголь	129,569,000	154,494,000	237,898,000	239,897,000
Коксъ	24,413,000	27,953,000	35,029,000	33,972,000

Согласно этимъ даннымъ ввозъ угля въ С.-Петербургъ въ 1900 году уступалъ импорту предшествовавшего года на 17 слишкомъ миллионъ пуд., тогда какъ либавскій импортъ превышалъ своего предшественника на 6¹/₂ миллионъ пуд. и ревельскій болѣе, чѣмъ на 300,000 пуд. Черезъ три названные порта совмѣстно съ Ригой прошло 159¹/₂ миллион. пуд. противъ 170 миллионъ пуд. 1899 года, т. е. въ отчетномъ году на 11¹/₂ миллионъ пуд. меньше. На всемъ же пространствѣ Россійской Имперіи, напротивъ, въ истекшемъ году было ввезено изъ-за границы угля на 2 миллионъ пуд. больше, чѣмъ въ 1899 году. Вслѣдствіе увеличивающагося потребленія со стороны фабрично-заводской промышленности и желѣзныхъ дорогъ спросъ въ Россіи на заграничный уголь непрерывно повышается. Въ виду незначительной производительности русскихъ каменноугольныхъ копей русская промышленность и Управленіе желѣзныхъ дорогъ очутились въ послѣдніе годы въ такомъ критическомъ положеніи, что было признано цѣлесообразнымъ впредь до дальнѣйшаго отмѣнить пошлину на уголь, предназначенный для югозападныхъ дорогъ, а равно для городовъ Варшавы, Одессы и др. Въ балтійскихъ портахъ русскій уголь вообще не выдерживаетъ конкуренціи съ заграничнымъ, такъ какъ послѣдній дешевле и болѣе высокаго качества. Въ общей массѣ русскаго импорта угля на долю портовъ Балтійскаго моря пришлось въ 1900 году 75%. Грузы угля, поступающіе въ балтійскіе порты, преимущественно великобританскаго происхожденія, тогда какъ черезъ западную сухопутную границу (Сосновицы) доставляется исключительно уголь силезскій; въ 1900 г. послѣдняго было ввезено 52¹/₂ миллионъ пуд. противъ 48 миллионъ пуд. въ 1899 году. Изъ южнорусскихъ портовъ значительныя количества угля импортируетъ Одесса, при чемъ ввозъ въ такихъ размѣрахъ относится къ послѣднимъ годамъ (1900: 16,2 миллионъ пуд., 1899: 9,9 миллионъ пуд., 1898: 2¹/₄ миллионъ пуд. и 1897: 3³/₄ миллионъ пуд.)

Черезъ Феодосію прошло въ 1900 году 1,4 милл. пуд. противъ 2,9 миллионъ пуд. 1899 года. Импортъ прочихъ южныхъ портовъ имѣетъ самые ничтожные размѣры.

Ввозъ въ Ригу кокса выразился:

1891 :	553,078 ¹ / ₂ пуд.
1892 :	544,243 "
1893 :	567,852 ¹ / ₂ "
1894 :	470,120 "
1895 :	623,713 ¹ / ₂ "
1891—1895 :	551,801 "
1896 :	990,035 ¹ / ₂ "
1897 :	956,296 ¹ / ₂ "
1898 :	1,310,603 "
1899 :	1,417,615 "
1900 :	1,465,816 ¹ / ₂ "
1896—1900 :	1,228,073 "

Наибольшая цифра ввоза приходится на отчетный годъ. По сравненію съ 1899 годомъ она оказывается выше лишь приблизительно на 50.000 пуд., по сравненію съ прочими годами, предшествовавшими 1899, ввозъ отчетнаго года является поразительно крупнымъ.

Въ истекшемъ году, такъ же, какъ и въ 1899 замѣчалось большое оскудѣніе въ коксѣ. Цѣны продолжительное время держались высоко; за тонну въ 1000 килограммовъ платили до 42 марокъ сѣ Рига (т. е. 34¹/₂ коп. за пудъ на суднѣ включая пошлину). Съ упадкомъ повышательнаго настроенія начиная съ осени товаръ можно было получать съ меньшими трудностями, но цѣны до конца года держались на своемъ прежнемъ уровнѣ. Этотъ какъ и прочіе массовые товары, страдали отъ недостатка въ мѣстахъ для выгрузки.

Въ С.-Петербургѣ ввозъ кокса, который вообще гораздо обширнѣе нашего, въ 1900 году нѣсколько понизился.

Онъ составлялъ только 8,071,938 пуд. противъ 8,464,428 пуд. въ 1899 году и 6,742,701 пуд. въ 1898. Импортъ кокса въ Либаву, напротивъ, значительно повысился: онъ равнялся въ 1900 году 463,818 пуд. противъ 136,617 пуд. 1899 года, 224,940 пуд. 1898, 205,142 пуд. 1897, 192,485 пуд. 1896 и 215,728 пуд. 1895 года. Черезъ Ревель прошло въ оба послѣдніе года по 200,000 слишкомъ пуд. Въ общерусскомъ импортѣ кокса, который съ 35 милліоновъ пуд. въ 1899 году снизошелъ приблизительно до 34 милліоновъ пуд. въ 1900 году, порты Балтійскаго моря участвовали въ оба года приблизительно 10 милліонами пуд. Остальные 25 милліоновъ въ одномъ году и 24 милліона пуд. въ другомъ почти во всемъ своемъ объемѣ прошли черезъ западную сухопутную границу (Сосновицы, Границу). Коксъ этотъ идетъ преимущественно изъ Слезіи, ввозимый же черезъ порты Балтійскаго побережья — вестфальскаго происхожденія. Изъ

Великобританіи къ намъ поступаютъ лишь незначительныя количества кокса газоваго, идущаго на топливо.

Въ истекшемъ году также замѣчалось почти во всѣхъ важнѣйшихъ производящихъ странахъ повышеніе добычи угля. Въ Великобританіи количество добытаго угля повысилось съ 220 милліоновъ тоннъ 1899 года до 225*) милліоновъ тоннъ 1900, въ Сѣверной Америкѣ съ 236 милліоновъ тоннъ до 270**) милліоновъ тоннъ, въ Германіи со 101,6 милліона тоннъ до 109,3 милліоновъ тоннъ. Въ Бельгіи добыча составляла въ 1899 году 21 милліонъ тоннъ, во Франціи 32 милліона тоннъ, въ Россіи свыше 13 милліоновъ тоннъ или 810,578,639 пуд. (противъ 746,708,887 пуд. въ 1898 году, 679,971,187 пуд. въ 1897 и 569,472,709 пуд. въ 1896 году), тогда какъ въ 1900 году въ Россіи (включая Кавказъ) было по одному только предварительному подсчету добыто 985,192,345*) пуд. По количеству добываемаго угля Россія, не смотря на быстрое развитіе каменноугольной промышленности (съ 1890 по 1899 годъ добыча угля возросла съ 6 милліоновъ тоннъ до 13 слишкомъ милліоновъ тоннъ), сильно отстала отъ прочихъ странъ, участвуя лишь 2% въ міровой добычѣ угля.

Что касается производства кокса въ Россіи, то оно, подъ вліяніемъ широкаго развитія желѣзодѣлательной промышленности, сильно разрослось за послѣдніе годы.

Оно выразилось въ слѣдующихъ цифрахъ***):

1896 :	35,006,493	пуд.
1897 :	48,530,463	„
1898 :	75,390,384	„
1899 :	96,500,000	„
1900 :	107,168,000	„

Великобританія, которая еще нѣсколько лѣтъ тому назадъ занимала первое мѣсто по добычѣ угля, должна была уступить свое первенство Сѣвероамериканскимъ Соединеннымъ Штатамъ, на которые уже въ настоящее время падаетъ болѣе трети міровой добычи (свыше 750 милліоновъ тоннъ). Можно предположить съ достаточной долей вѣроятности, что каменно-угольное производство приметъ въ Соединенныхъ Штатахъ значительно большіе размѣры. Наиболѣе крупный успѣхъ наряду съ Америкой отмѣчается въ Германіи. Не смотря на повышеніе добычи угля въ Европѣ, возрастающее потребленіе рынка въ послѣднее время съ трудомъ удовлетворяется. Въ виду этого европѣйскіе рынки вынуждались, въ особенности въ истекшемъ году,

*) По предварительному подсчету.

**) По даннымъ, заимствованнымъ изъ „Торгово-Промышленной Газеты“ № 94 отъ 25 апрѣля 1901 года.

***) Согласно даннымъ, почерпнутымъ изъ „Торгово-Промышленной Газеты“ № 94 отъ 25 апрѣля 1901 г.

гораздо чаще обращаться къ американскимъ поставщикамъ каменнаго угля. Послѣдній вслѣдствіе этого въ настоящее время сталъ играть роль виднаго фактора въ торговлѣ даннымъ продуктомъ. Въ будущемъ съ увеличеніемъ народонаселенія и дальнѣйшимъ развитіемъ фабрично-заводской промышленности въ Европѣ безусловно придется считаться съ американскимъ углемъ, отличающимся въ нѣкоторыхъ своихъ сортахъ общеизвестной доброкачественностью. Между прочимъ дѣлалась попытка и въ Россіи организовать правильный импортъ американскаго угля. Эти стремленія нашли сильную поддержку въ состоявшемся въ апрѣлѣ текущаго года въ Англіи введеніи таможеннаго обложенія экспортируемаго угля. Обстоятельство это безъ сомнѣнія будетъ использовано американскими экспортными фирмами, чтобы такимъ путемъ постепенно занять твердое положеніе на европейскихъ рынкахъ сбыта. Вывозъ американскаго угля въ Европу равнялся въ 1900 году 635,000 тоннамъ противъ 35,000 тоннъ въ 1899 году.

Англійскій экспортъ угля представлялъ въ отчетномъ году цѣнность въ 38 слишкомъ милліоновъ £ противъ 23 милліоновъ £ 1899 года. Въ 1900 году изъ Великобританіи было вывезено за границу 46 милліоновъ тоннъ противъ 41 милл. тоннъ въ 1899 году и 35 милліоновъ тоннъ въ 1898. Россія, скандинавскія страны, Германія, Франція, Испанія и Италія получаютъ двѣ трети вывозимаго изъ Великобританіи угля.

Согласно официальнымъ даннымъ общая масса ввезенныхъ въ предѣлы Россійской Имперіи каменнаго угля и кокса по происхожденію своему распредѣляется слѣдующимъ образомъ :

	Изъ Германіи:		Изъ Великобританіи:	
	Каменный уголь 1000 пуд.	Коксъ	Каменный уголь 1000 пуд.	Коксъ
1898 :	31,360	10,863	111,551	4,533
1899 :	43,502	12,528	176,953	5,443
1900 :	53,444	11,048	164,519	4,593

Ввозъ въ Ригу желѣза въ полосахъ, брускахъ и листахъ и т. д. составлялъ :

1889 :	563,143 ¹ / ₂ пуд.
1890 :	483,170 ¹ / ₂ „
1886—1890 :	552,902 „
1891 :	370,062 ¹ / ₂ „
1892 :	387,734 ¹ / ₂ „
1893 :	449,070 „
1894 :	1,186,630 „
1895 :	1,404,411 ¹ / ₂ „
1891—1895 :	759,582 „

1896 :	1,577,733	пуд.
1897 :	2,221,746 ^{1/2}	„
1898 :	2,456,566	„
1899 :	2,088,436	„
1900 :	239,852	„
1896—1900 :	1,716,867	„

Импортъ въ Ригу желѣза, который съ 1894 года сдѣлалъ громадные успѣхи, въ отчетномъ году снизошелъ до минимума. Почти съ 2^{1/2} милліоновъ пуд. въ 1898 году и 2,1 милліоновъ пуд. въ 1899 онъ упалъ приблизительно до 240,000 пуд. Это явленіе объясняется возрастаніемъ способности въ нашей промышленности къ конкуренціи. При этомъ производительность русскихъ заводовъ съ каждымъ годомъ принимаетъ все болѣе широкіе размѣры.

Во ввозѣ желѣза черезъ остальные порты Балтійскаго моря также замѣчается значительная убыль. Ввозъ С.-Петербурга равнялся въ 1900 году лишь 683,000 пуд., противъ 2,035,000 пуд. въ 1899 году, 2,506,000 пуд. въ 1898 и 3,118,000 пуд. въ 1897. Черезъ Либаву прошло только 540,000 пуд.*) противъ 1,098,470 пуд. въ 1899 году, 1,308,644 пуд. въ 1898 и 1,081,120 пуд. въ 1897. Въ Ревель было ввезено 266,517 пуд. противъ 835,539 пуд. 1899 года, 451,848 пуд. 1898 и 503,102 пуд. 1897. Въ общей массѣ русскаго ввоза С.-Петербургъ въ истекшемъ году участвовалъ 12^{1/2}%, Либава — 10%, на долю Рижскаго и Ревельскаго импортовъ пришлось по 4%; всего, слѣдовательно, 30%. Изъ южнорусскихъ портовъ мы упомянемъ только Одессу и Батумъ, доля участія которыхъ въ общерусскомъ ввозѣ составляетъ 14%. Черезъ Одессу въ 1900 году прошло 850,000 пуд. противъ 1,7 милліона 1899 года и 2 милліоновъ пуд. въ 1898 году, импортъ Батума равнялся въ 1900 году круглымъ числомъ 200,000 пуд. противъ 700,000 пуд. 1898 года и 500,000 пуд. 1898 г. Остающееся количество почти все импортируется по желѣзной дорогѣ черезъ западную сухопутную границу (Сосновицы).

На всемъ пространствѣ Европейской Россіи (со включеніемъ черноморской границы, Кавказа и торговыхъ сношеній съ Финляндіей) согласно даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ ввозъ желѣза равнялся :

1895 :	12,506,000	пуд.
1896 :	15,850,000	„
1897 :	18,195,000	„
1898 :	18,635,000	„
1899 :	15,918,000	„
1900 :	5,670,000	„

*) Цифра за 1900 годъ замѣтована изъ статистическихъ матеріаловъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ; данныя, касающіяся прочихъ годовъ почеркнуты изъ мѣстной статистики.

Упадокъ импорта небывалый. Ввозъ истекшаго года составляетъ около трети цифры 1899 года.

Главной страной производства для ввозимаго въ Россію желѣза является Германія. По отдѣльнымъ сортамъ желѣза и стали, равно какъ по отдѣльнымъ родамъ машинъ русскій импортъ расчленяется слѣдующимъ образомъ (въ 1000 пудовъ).

	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Желѣзо въ полосахъ, фасонное и т. д.	6573	7807	9269	9560	8059	2663
Желѣзо въ листахъ до № 25 по бирмингемскому калибру . . .	4894	7001	7517	7429	6102	1644
Тоже въ листахъ выше № 25 . .	1039	1042	1409	1646	1757	1363
Сталь въ полосахъ, фасонная, въ брускахъ и ломъ	1662	2730	3147	2836	1898	911
Сталь въ листахъ до № 25	347	842	1342	704	423	164
Тоже выше № 25	14	36	55	79	53	31
Машины	3152	4236	3919	5851	7565	5277
Локомотивы, тендера, паровыя пожарныя трубы	320	1107	321	268	315	125
Сельскохозяйственныя машины и орудія	935	871	808	1180	1195	1146
Локомобили со сложными молотилками	226	126	117	243	365	377
Чугунныя, желѣзныя и стальныя части машинъ	1238	1447	1855	2165	2333	1695

Изъ этой таблицы явствуетъ, что, всѣ вышеприведенныя статьи ввозились въ 1900 году въ меньшемъ количествѣ. Въ особенности замѣтно пониженіе во ввозѣ желѣза и стали. Импортъ машинъ также понесъ значительный ущербъ.

Ввозъ въ Ригу чугуна и стали равнялся:

	Чугунъ	Сталь
1871—1875:	231,994 пуд.	28,463 пуд.
1876—1880:	2,080,505 ”	75,684 ”
1881—1885:	3,637,472 ”	54,137 ”
1886—1890:	1,407,162 ”	250,981 ”
1891:	345,543 ”	167,285 ¹ / ₂ ”
1892:	244,911 ”	159,664 ¹ / ₂ ”
1893:	506,073 ”	385,892 ¹ / ₂ ”
1894:	371,247 ”	789,719 ”
1895:	584,125 ¹ / ₂ ”	612,962 ”
1891—1895:	410,380 ”	423,105 ”

	Чугунъ	Сталь
1896 :	473,734 ¹ / ₂ пуд.	1,090,363 пуд.
1897 :	400,834 "	1,107,254 "
1898 :	1,037,528 "	1,213,791 ¹ / ₂ "
1899 :	650,404 ¹ / ₂ "	729,577 "
1900 :	181,256 ¹ / ₂ "	351,330 ¹ / ₂ "
1896—1900 :	548,752 "	938,463 "

Импортъ чугуна, значительно повысившійся въ 1898 году, внезапно понизился въ оба послѣдніе года вслѣдствіе широкаго развитія русскаго желѣзодѣлательнаго производства. Въ 1899 году было ввезено приблизительно на 400,000 пуд. менѣе, чѣмъ въ 1898, а въ 1900 году меньше на 470,000 пуд. противъ 1899 года. Въ особенности сильно отсталъ отчетный годъ отъ пятилѣтій 1876—1880 и 1881—1885 въ которыхъ импортъ черезъ нашъ портъ составлялъ 2 милліона и 3,6 милліона пуд.

Такимъ образомъ Рига въ настоящее время получаетъ желѣзо и т. д. русскаго производства, которое въ виду высокой ввозной пошлины въ сильной степени стѣснило ввозъ желѣза изъ-за границы. Хотя по своему качеству русское желѣзо въ среднемъ уступаетъ иностранному, во всякомъ случаѣ по своей цѣнѣ оно вполне выдерживаетъ конкуренцію съ заграничнымъ продуктомъ. Такъ какъ качество русскаго желѣза также постепенно улучшается, то въ будущемъ можно ожидать дальнѣйшаго сокращенія ввоза желѣза. Какъ ни отраденъ этотъ фактъ въ интересахъ преуспѣянія нашего отечества, но съ нимъ соединяется большая опасность для рижской промышленности, въ особенности для занимающейся массовымъ производствомъ дешевыхъ желѣзныхъ издѣлій; эта отрасль зиждется на переработкѣ сырыхъ матеріаловъ не добываемыхъ на мѣстѣ по привозимихъ въ Ригу изъ другихъ мѣстъ. Вслѣдствіе значительной убыли въ нашемъ ввозѣ заграничнаго желѣза съ одной стороны и повышеннаго потребленія русскаго продукта съ другой стороны условія въ настоящее время до того измѣнились къ невыгодѣ Риги, что напр. брянскій районъ не получаетъ болѣе сырья черезъ Ригу, а напротивъ въ Ригу доставляется сырой матеріалъ черезъ Брянскъ. Если принять во вниманіе, что сбытъ мѣстныхъ фабричныхъ издѣлій испытываетъ тяготѣніе ко внутреннимъ губерніямъ, то изъ этого слѣдуетъ, что мы въ настоящее время поставлены по закупкѣ сырья въ худшее положеніе, чѣмъ Брянскъ, тогда какъ раньше Брянскъ находился въ болѣе неблагопріятномъ положеніи. Такое явленіе вполне понятно, если принять въ соображеніе, что данный продуктъ долженъ дважды пройти по тому же пути не только въ видѣ фабричнаго издѣлія, какъ раньше, но и подъ видомъ сыраго матеріала. Вслѣдствіе этого издержки по производству, включая фрахтъ, для главнѣйшихъ нашихъ массовыхъ издѣлій въ нашей области сбыта

внутри имперіи обходятся на 25% выше сравнительно съ расходами тамошней конкурирующей промышленности. Такимъ образомъ дальнѣйшее сокращеніе области сбыта для этихъ промышленныхъ отраслей является только вопросомъ времени.

Желѣзо съ одной и уголь съ коксомъ съ другой стороны находятся другъ съ другомъ въ самой тѣсной связи. То обстоятельство, что оба послѣдніе продукта получаются изъ-за границы еще дешевле и лучшаго качества, чѣмъ изъ русскихъ мѣстъ добычи, утѣшительно, но въ то же время оно какъ бы побуждаетъ по возможности удешевить ввозъ этихъ товаровъ низкими портовыми расходами путемъ повышенія пріемной способности нашего порта и такимъ образомъ поставить въ болѣе выгодное положеніе нашу и безъ того сильно стѣсненную промышленность. Силы ея будутъ напряжены помимо этого борьбой на внутреннихъ рынкахъ съ возникшей на югѣ Россіи промышленностью конкурирующей изъ-за преобладанія.

Ввозъ стали также далъ въ отчетномъ году значительный минусъ. Нашъ импортъ стали, который достигалъ въ 1866 году только 2000 пуд. и затѣмъ поднимался весьма медленно и постепенно, достигъ болѣе крупнаго значенія въ пятилѣтіе 1891—1895 въ которое было доставлено изъ-за границы нѣсколько болѣе 400,000 пуд. Высшаго развѣта достигъ онъ только въ слѣдующіе годы. Такъ въ 1896 и 1897 годахъ было импортировано по 1,1 милліона пуд. и въ 1898 году даже 1,2 милліона. Въ 1899 году ввозъ упалъ до 900,000 пуд. и въ отчетномъ до 350,000 пуд.

Первенство по импорту чугуна принадлежитъ С.-Петербургу, ввозъ котораго по статистикѣ Департамента Таможенныхъ Сборовъ выразился въ 1900 году въ милліонѣ слишкомъ пуд. противъ $3\frac{2}{3}$ милліоновъ пуд. 1899 года и приблизительно $2\frac{1}{2}$ милліоновъ пуд. въ три предшествовавшіе года. Доля участія столицы въ общерусскомъ импортѣ понизилась съ 44,1% въ 1899 году до 32,3% въ 1900 году. Рига участвовала въ ввозѣ Имперіи въ 1899 году 8,2% и въ 1900 8%. Грузы, проходящіе черезъ Либаву и Ревель, далеко не достигаютъ такихъ размѣровъ. Либавскій импортъ равнялся: въ 1900 году*) 90,000 пуд. противъ 118,021 пуд. въ 1899 г., 122,216 пуд. въ 1898, 159,313 пуд. въ 1897 и 128,504 пуд. въ 1896. Въ Ревель было доставлено: въ 1900 году 40,764 пуд. противъ 63,590 пуд. въ 1899 году, 40,187 пуд. въ 1898 и 49,382 пуд. въ 1897.

Черезъ нашу западную сухопутную границу было импортировано въ 1900 году 558,000 пуд. противъ 1,062,000 пуд. 1899 года. Что касается южнорусскихъ портовъ, то нижеслѣдующіе импортировали

*) По даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ.

чугунъ въ болѣе или менѣе значительныхъ количествахъ: Одесса (1899: 103,000 пуд., 1900: 20,000 пуд.), Николаевъ (1899: 355,000 пуд., 1900: 235,000 пуд.), Мариуполь (1899: 755,000 пуд., 1900: 42,000 пуд.), Тагапрогъ (1899: 241,000 пуд., 1900: — пуд.).

По ввозу стали Рига одержала верхъ надъ С.-Петербургомъ въ 1898 году; импортъ С.-Петербурга составлялъ въ 1900 году — 206,000 пуд., въ 1899 — 703,000 пуд., въ 1898 — 1,186,000 пуд. и 1897 — 1,547,000 пуд. Изъ всего русскаго импорта на долю С.-Петербурга въ 1900 году пришлось 18,6% (противъ 29,6% 1899 года), на долю Риги — 31,7% (противъ 39,1% 1899 года). Ввозъ Либавы существеннаго значенія не имѣетъ, онъ равнялся: въ 1900 году — 4000 пуд.*) въ 1899 — 8258 пуд., въ 1898 — 11,246 пуд., въ 1897 — 23,655 пуд. Проходящiе черезъ Ревель грузы стали нѣсколько значительнѣе; они составляли въ 1900 году 31,716 пуд. противъ 34,452 пуд. 1899 года, 85,938 пуд. 1898 года и 111,716 пуд. 1897 г. Изъ южныхъ портовъ заслуживаютъ вниманiя только Одесса, ввозъ которой составлялъ въ 1899 году 170,000 пуд. противъ 134,000 пуд. 1900 года и Батумъ съ импортомъ въ 1899 году — 137,000 пуд. и въ 1900 — 59,000 пуд. Размѣръ импорта стали черезъ сухопутную границу укладывается въ самыя узкiя рамки.

Ввозъ чугуна и стали на всемъ протяженiи Россiйской Имперiи (со включенiемъ черноморской границы Кавказа и торговыхъ сношенiй съ Финляндiей) составлялъ:

	Чугунъ	Сталь
1896:	4,598,000 пуд.	3,842,000 пуд.
1897:	6,002,000 ”	4,597,000 ”
1898:	6,749,000 ”	3,619,000 ”
1899:	8,339,000 ”	2,374,000 ”
1900:	3,155,000 ”	1,106,000 ”

Импортъ этихъ продуктовъ, имѣвшiй весьма солидные размѣры въ болѣе отдаленные годы, сильно подался за послѣднее время. Наименьшiя цифры приходятся на отчетный годъ; убыль сравнительно съ 1899 годомъ составляетъ для чугуна болѣе 5 миллiоновъ пуд., для стали свыше 1¹/₄ миллiона пуд.

Все потребное количество иностраннаго чугуна Россiя получаетъ почти исключительно изъ Великобритании. Въ качествѣ поставщиковъ стали фигурируютъ помимо Великобритании еще Германiя и Бельгiя.

Что касается выработки сырого желѣза, то, на основанiи находящихся въ настоящее время въ нашемъ распоряженiи по большей части приблизительныхъ данныхъ, всѣ причастныя въ этому дѣлу страны, за исключенiемъ одной Великобритании, повысили въ послѣднiе

годы свою производительность, какъ это и усматривается изъ слѣдующей таблицы :

	Соед. Штаты	Великобританія	Германія	Россія	Франція
		Т о	и и	ы	
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 :	9,807,000	8,930,086	6,889,067	1,880,410	2,472,000
1898 :	11,967,000	8,819,968	7,402,717	2,219,850	2,525,075
1899 :	13,838,634	9,305,319	8,143,132	2,703,890	2,567,388
1900 :	14,137,230	8,908,570	8,422,842	2,860,600	2,800,000

Въ ряду трехъ странъ-поставщиковъ международного рынка Германія изъ года въ годъ повышаетъ свою производительность; то же самое имѣетъ мѣсто и въ Соединенныхъ Штатахъ; въ одной лишь Англии движеніе это слабо и не носитъ регулярнаго характера. Изъ вышеприведенныхъ цифръ явствуетъ, что первое мѣсто среди всѣхъ странъ занимаютъ Соединенные Штаты, второе — Великобританія и третье Германія. Между тѣмъ какъ Германія стоитъ на третьемъ мѣстѣ болѣе 25 лѣтъ, Америка опередила Великобританію только въ 1890 году. Три названныя страны вмѣстѣ даютъ міровому производству болѣе трехъ четвертей сырого желѣза. Всего болѣе бросается въ глаза неожиданный подъемъ производства въ Россіи за послѣдніе 10 лѣтъ, именно съ 860,000 тоннъ почти до 2,9 Милліоновъ тоннъ. Такимъ образомъ Россія одержала верхъ надъ Франціей и слѣдуетъ непосредственно за Германіей на четвертомъ мѣстѣ въ ряду странъ добывающихъ желѣзо. По относительному приросту въ добычѣ желѣза Россія стоитъ даже на первомъ мѣстѣ, оставляя за собой Америку. Самымъ крупнымъ успѣхомъ русская желѣзодѣлательная промышленность была отмѣчена въ послѣдніе 5 лѣтъ. Въ этотъ періодъ на югѣ Россіи основано не менѣе 40 новыхъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ и въ то же время дѣйствовавшіе до того времени четыре завода удвоили число доменныхъ печей. Изъ общаго числа пудовъ желѣза, выработаннаго русскими заводами и достигавшаго въ 1900 году около 174 милліоновъ пуд. противъ 163,195,811 пуд. предшествовавшаго года, одни южнорусскіе заводы дали 91,385,838 пуд., на долю же уральскихъ заводовъ пришлось 49,044,698 пуд. Литейные заводы Царства Польскаго, равно какъ средней Россіи вынуждены были въ виду недостатка угля сократить свою производительность (въ 1900 году тѣми и другими было выработано 16,3 и 14,8 милл. пуд.) Въ настоящее время производительность русскихъ

заводовъ превышаетъ потребление страны. Вслѣдствіе этого между заводчиками явилась конкуренція, и цѣны понизились, что особенно замѣчалось въ истекшемъ году.

Что касается прочихъ странъ, то Австро-Венгрія выработала въ 1900 году 1,3 милліона тоннъ, Бельгія 1,1 милліона тоннъ и Швеція, неуклонно расширяющая свое производство, 600,000 тоннъ. Если на долю остальныхъ странъ отнести около 500,000 тоннъ, то міровое производство опредѣлится въ истекшемъ году въ 40 слишкомъ милліоновъ тоннъ.

По вывозу сырого желѣза на первомъ мѣстѣ стоитъ Великобританія, далѣе слѣдуетъ Америка, за Америкой Германія.

Бросивъ ретроспективный взглядъ на ходъ торговыхъ операцій съ сырымъ желѣзомъ въ Англии въ 1900 году, мы вынуждены констатировать тотъ фактъ, что въ теченіе первыхъ трехъ мѣсяцевъ положительное движеніе цѣнъ, обнаружившееся еще въ 1898 и 1899 годахъ, сдѣлало дальнѣйшіе успѣхи. Высшаго своего уровня онѣ достигли въ апрѣлѣ; цѣна на шотландское сырое желѣзо доходила до 76 s, но къ началу юня быстро понизилась до 63 s 6 d. Этотъ упадокъ явился слѣдствіемъ кризиса въ Америкѣ, гдѣ цѣны непомѣрно повышались и выработка сырого желѣза производилась въ размѣрахъ далеко превышавшихъ дѣйствительную потребность. Вслѣдствіе этого цѣны въ самое короткое время понизились на 10 до 15 долларовъ на тонну. Послѣ этого упадка цѣны снова стали оправляться. Въ Великобританіи, въ виду высокихъ цѣнъ на уголь, реакція совершалась гораздо медленнѣе. Замедленію регрессивнаго движенія способствовали также спекулятивные маанипуляціи на глэзговскомъ рынкѣ сырого желѣза. Маанипуляціи эти имѣли цѣлью поддержать цѣны.

Не смотря на это и на британскомъ рынкѣ желѣза въ концѣ концовъ обнаружилось очень чувствительное паденіе цѣнъ, такъ что цѣны на шотландское сырое желѣзо послѣ своего апрѣльскаго максимума въ размѣрѣ 76 s снизошли къ концу года до 55 s. Соответственное паденіе цѣнъ замѣчалось и на всѣхъ прочихъ желѣзныхъ товарахъ,*)

Ввозъ въ Ригу машинъ равнялся:

	Промышл., сельско- хоз. и друг. машины	Части машинъ	Всего
	Пуд.	Пуд.	Пуд.
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

*) Включая машины, проходящія черезъ Ригу транзитомъ.

	Промышл., сельско- хоз. и друг. машины	Части машинъ	Всего
	Пуд.	Пуд.	Пуд.
1896 :	425,723	196,099 ¹ / ₂	621,822 ¹ / ₂
1897 :	427,451 ¹ / ₂	317,410	744,861 ¹ / ₂
1898 :	776,610 ¹ / ₂	441,463	1,218,073 ¹ / ₂
1899 :	1,045,460 ¹ / ₂	723,672 ¹ / ₂	1,769,133
1900 :	510,038 ¹ / ₂	605,278 ¹ / ₂	1,115,317
1896—1900 :	637,057	456,785	1,093,842

Импортъ въ Ригу машинъ сильно возросъ за послѣдніе 20 лѣтъ. Наибольшія цифры ввоза дали 1898 и 1899 года, при чемъ плюсъ импорта приходится на машины промышленныя, которыя выписывались въ усиленномъ размѣрѣ изъ за границы для удовлетворенія потребности въ машинахъ нашей фабрично-заводской промышленности, замѣтно окрѣпшей въ приведенные два года. Ввозъ же сельскохозяйственныхъ машинъ, напротивъ, не только не повышается, но даже идетъ на убыль. Въ настоящее время изъ-за границы импортируются главнымъ образомъ сложныя сельско-хозяйственныя машины; импортъ же простыхъ сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій, которыя подъ охраной высокихъ пошлинъ изготовляются въ Россіи все въ болѣе широкихъ размѣрахъ, понесъ чувствительный ущербъ. Ввозъ машинъ въ Ригу, достигшій въ 1899 году небывалыхъ размѣровъ, сократился на крупную цифру, а именно на 650,000 слишкомъ пуд. въ 1900 году, когда предпринимательская горячка утихла. Въ 1898 году было ввезено больше противъ отчетнаго приблизительно на 100,000 пуд., отчетный же годъ далеко оставилъ за собой всѣхъ прочихъ предшественниковъ.

Въ прежніе годы къ намъ ввозились почти исключительно англійскія машины, за послѣдніе же годы все болѣе и болѣе выдвигается на первый планъ Германія, такъ что въ настоящее время послѣдняя немогимъ только уступаетъ Великобританіи. Проходящая черезъ Ригу сельскохозяйственныя машины по большей части германскаго происхожденія; значительное число приходитъ также изъ Швеціи, тогда какъ Великобританія занимаетъ лишь третье мѣсто.

Импортъ машинъ черезъ С.-Петербургскій портъ, который до 1898 года нѣсколько превышалъ ввозъ черезъ Ригу, въ оба послѣдніе года уступаетъ послѣднему. Онъ составлялъ: въ 1900 году — 1,032,000 пуд., 1899 — 1,567,000 пуд., 1898 — 1,257,000 пуд. и 1897 — 787,000 пуд. Въ общерусскомъ импортѣ Рига участвовала въ 1900 году 13% (противъ 15% 1899 года), С.-Петербургъ — 12% (противъ 13,3% 1899 года).

Ревельскій ввозъ машинъ равнялся: въ 1900 году — 776,671 пуд., 1899 — 903,372 пуд., 1898 — 709,990, 1897 — 479,075 пуд.,

тогда какъ еще въ 1892 году размѣры ввоза не превышали 150,759 пуд.

Наименьшую цифру импорта машинъ среди портовъ Балтійскаго моря дала Либава; черезъ этотъ портъ прошло сельскохозяйственныхъ машинъ: въ 1900 году — 163,674 пуд. противъ 109,658 пуд. 1899 года, 48,912 пуд. 1898 и 18,600 пуд. 1897 г.; машинъ же другихъ родовъ, аппаратовъ и частей тѣхъ и другихъ: 323,134 пуд. противъ 270,101 пуд. въ 1899 году, 227,361 пуд. въ 1898 и 204,107 пуд. въ 1897 г.

Значительныхъ размѣровъ достигаетъ импортъ германскихъ машинъ (промышленныхъ машинъ всякаго рода, далѣе сельскохозяйственныхъ машинъ, локобилей, равно какъ частей машинъ и аппаратовъ) черезъ сухопутную границу: 1900 — 3,557,000 пуд., 1899 — 4,957,000 пуд., 1898 — 3,691,000 пуд., 1897 — 2,710,000 пуд. и 1896 — 2,448,000 пуд.

Изъ южныхъ портовъ импортировали: Одесса 276,000 пуд. (противъ 410,000 пуд. 1899 года), Мариуполь 86,000 пуд. (противъ 207,000 пуд. 1899 года), Новороссійскъ 86,000 пуд. (1899: 114,000 пуд.) и Батумъ 170,000 пуд. (1899: 185,000 пуд.).

На всемъ пространствѣ Европейской Россіи ввозъ въ послѣдніе 5 лѣтъ по официальной статистикѣ составляетъ:

1896:	7,876,000 пуд.
1897:	7,105,000 "
1898:	9,881,000 "
1899:	11,773,000 "
1900:	8,620,000 "

Какъ видно отсюда, убыль импорта составляетъ въ отчетномъ году по сравненію съ 1899 болѣе 3,1 милліона пуд., сравнительно же съ 1898 годомъ — свыше 1,2 милліона пуд. Изъ всего доставленнаго въ 1900 году въ Россію количества машинъ на долю сельскохозяйственныхъ приходится только 1,523,000 пуд.

Главнымъ поставщикомъ машинъ для Россіи является Германія которая въ 1900 году сбыла въ Россію 450,083 двойныхъ центнера или 19,1% своего вывоза противъ 625,141 двойного центнера или 28,4%, сбытыхъ въ 1899 году. Цѣнность ввезенныхъ изъ Германіи въ Россію машинъ равняется, согласно русскимъ статистическимъ даннымъ, 36 слишкомъ милліонамъ руб. противъ 49 милліоновъ руб. 1899 год. Изъ Великобританіи въ 1900 году въ Россію было доставлено болѣе 2,3 милліоновъ пуд. на сумму 21 милліонъ руб. противъ 3,1 милліона пуд. на сумму 28,7 милліоновъ руб., ввезенныхъ въ 1899 году. Импортъ изъ Сѣвероамериканскихъ Соединенныхъ Штатовъ, Франціи, Австро-Венгрии и Бельгіи представляетъ гораздо меньшее значеніе.

Ввозъ въ Ригу желѣзнодорожныхъ рельсовъ и другихъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ составлялъ:

	Рельсы		Желѣзнодорожн. 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 ¹ / ₂	"
1892 :	1,407	"	31 ¹ / ₂	"
1893 :	189,248	"	5,262 ¹ / ₂	"
1894 :	24,895 ¹ / ₂	"	111,301	"
1895 :	284,165 ¹ / ₂	"	14,444 ¹ / ₂	"
1891—1895 :	99,999	"	26,208	"
1896 :	33,945 ¹ / ₂	"	13,905 ¹ / ₂	"
1897 :	21,403 ¹ / ₂	"	57,664 ¹ / ₂	"
1898 :	46,864	"	23,122	"
1899 :	60,265	"	37,537 ¹ / ₂	"
1900 :	11,908	"	10,718	"
1896—1900 :	34,877	"	28,589	"

Ввозъ этихъ статей испыталъ съ 1880 года столь сильное сокращеніе, что въ настоящее время онъ едва-ли заслуживаетъ упоминанія. Изрѣдка въ теченіе названнаго періода поступали болѣе или менѣе значительные грузы. Такъ какъ производительность русскихъ рельсопрокатныхъ заводовъ за послѣднее время настолько велика, что все потребляемое внутри имперіи количество можетъ быть покрыто производствомъ русскихъ заводовъ, то въ скоромъ времени статья это по всей вѣроятности исчезнетъ изъ ввозной статистики. Тоже самое можно сказать и относительно другихъ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ.

Общая масса импортированныхъ въ Россійскую Имперію желѣзныхъ и стальныхъ рельсовъ равнялась въ 1900 году 304,000 пуд. противъ 746,000 пуд. 1899 года и 912,000 пуд. 1898 года, тогда какъ черезъ одну только Ригу въ пятилѣтіе 1866—1870 прошло въ среднемъ круглымъ числомъ 2 милліона пуд. и въ пятилѣтній періодъ 1871—1875 1,8 милліоновъ пуд. Черезъ сухопутную границу въ 1900 году было ввезено стальныхъ рельсовъ только 25,000 пуд. про-

тивъ 80,000 пуд. 1899 года, 394,000 пуд. 1898, 310,000 пуд. 1897 и 327,000 пуд. 1896 г.

Рижскій импортъ хлопка*) составлялъ :

1886—1890 :	145,483	пуд.	средн. числомъ
1891 :	114,462 ¹ / ₂	„	
1892 :	117,350 ¹ / ₂	„	
1893 :	230,121 ¹ / ₂	„	
1894 :	173,704	„	
1895 :	171,014	„	
1891—1895 :	161,451	„	средн. числомъ
1896 :	233,714 ¹ / ₂	„	
1897 :	134,786 ¹ / ₂	„	
1898 :	388,138	„	
1899 :	532,985 ¹ / ₂	„	
1900 :	298,840 ¹ / ₂	„	
1896—1900 :	317,693	„	средн. числомъ

Отсюда усматривается, что ввозъ данной статьи значительно сократился въ отчетномъ году. Сравнительно съ 1899 годомъ, на который пришлась высшая понынѣ цифра импорта, въ истекшемъ году замѣчается убыль въ 234,000 пуд. На этотъ ущербъ безъ сомнѣнія повліяло наряду съ другими причинами (высокими цѣнами и ограпиченнымъ предложеніемъ въ виду педородовъ) послѣдовавшее во вторую половину года повышеніе таможенныхъ ставокъ. Въ 1898 году ввезенное къ намъ количество хлопка также оставило за собой цифру 1900 года. Всѣ же остальные годы уступаютъ отчетному перѣдко въ весьма значительной степени. Повышеніе, замѣчающееся въ нашемъ импортѣ хлопка начиная съ 1898 года находитъ себѣ объясненіе въ широкомъ развитіи мѣстной хлопчатобумажной промышленности. Ревелю, какъ и раньше, а въ повѣйшее время еще въ большей степени, достается львиная доля въ транзитномъ движеніи колоссальныхъ грузовъ хлопка, направляемыхъ внутрь имперіи, въ особенности же въ московскій фабричный районъ. Черезъ ревельскій портъ прошло :

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	„

*) Включая грузы хлопка, прошедшіе черезъ нашъ портъ транзитомъ.

1898:	3,658,102	пуд.
1899:	2,948,642	„
1900:	3,234,561	„

Ввозъ отчетнаго года уступаетъ такимъ образомъ только двумъ изъ приведенныхъ въ предпосланной таблицѣ годовъ, именно 1898 и 1890 г. г.: первому на 424,000, а второму на 433,000 пудовъ.

Съ 1889 г. Либава не ведетъ самостоятельной торговли хлопкомъ. Ввозъ ея поспитъ случайный характеръ и обусловливается незамерзаниемъ порта, какъ это и видно изъ слѣдующей таблицы:

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	„
1900:	219,552	„

Благодаря сравнительно продолжительному закрытію прочихъ балтійскихъ портовъ, по причинѣ ихъ замерзанія, импортъ Либавскаго порта въ 1900 г. довольно значительно усилился. Послѣ Ревеля въ послѣднее время проходятъ наибольшія количества этой ввозной статьи черезъ С.-Петербургъ, тогда какъ раньше большее значеніе имѣла Одесса. Импортъ столицы составлялъ: въ 1900 г. — 2,018,000 пудовъ противъ 1,980,000 пуд. въ 1899 г., 2,220,000 пуд. въ 1898 г. и 1,502,000 пуд. въ 1897 г. Въ Одессу же было ввезено: въ 1900 г. — 1,128,000 пуд. противъ 1,533,000 пуд. въ 1899 г., 2,861,000 пуд. въ 1898 г. и 2,396,000 пуд. въ 1897 г.

Изъ прочихъ портовъ должно упомянуть еще Нарву, куда въ 1900 г. прибыло 692,000 пуд. противъ 556,000 пуд. въ 1899 г.

Затѣмъ еще значительные грузы заграничнаго хлопка провозятся черезъ нашу западную сухопутную границу, преимущественно черезъ Александрово, а также черезъ азіатскую границу (Баку, Астрахань, Асхабадъ); черезъ первую изъ названныхъ границъ прошло въ 1900 г. 1,630,000 пуд. противъ 1,836,000 пуд. въ 1899 г., а черезъ вторую въ 1900 г. — 999,000 пуд. противъ 934,000 пуд. въ 1899 г.

Непосредственный ввозъ американскаго хлопка въ порты Балтійскаго моря за послѣдніе годы почти совсѣмъ прекратился, такъ что въ послѣднее время мы получаемъ этотъ товаръ чуть ли не исключительно черезъ посредство Германіи и Великобританіи. Им-

портъ египетскаго хлопка направляется черезъ Одессу и черезъ западную сухопутную границу.

Ввозъ хлопка въ Имперію (по европейской границѣ со включеніемъ торговли съ Финляндіей и черноморскаго побережья на Кавказѣ, а также по азіатской границѣ) представляется за послѣдніе 5 лѣтъ, по даннымъ „Обзора виѣшней торговли Россіи“, въ слѣдующемъ видѣ:

1896 :	9,239,000	пуд.
1897 :	9,959,000	”
1898 :	12,074,000	”
1899 :	10,224,000	”
1900 :	10,284,000	”

Отсюда усматривается, что ввозъ въ послѣдніе два года держался на одинаковой высотѣ. 1898 году отчетный годъ уступаетъ приблизительно на 1,8 миліонъ пуд.

Только меньшую часть всего потребляемаго хлопка (ок. 15 милл. пудовъ) Россія пока можетъ удовлетворить продуктомъ съ плантацій своихъ средне-азіатскихъ владѣній; гораздо большая же часть все еще, какъ показываетъ статистика импорта, должна быть покрываема ввозомъ америкапскаго и египетскаго хлопка, цѣнамъ на который, сильно повышеннымъ благодаря таможенной пошлинѣ, соотвѣтствуютъ и цѣны русскаго хлопка на русскихъ рынкахъ. Послѣдовавшее въ отчетномъ году значительное повышение пошлинъ (съ 3 рубл. 15 коп. до 4 руб. 15 коп. съ пуда) имѣло послѣдствіемъ особенно благопріятное положеніе для русскихъ средне-азіатскихъ производителей хлопка, тѣмъ болѣе, что урожай истекшаго года оказался лучше, чѣмъ какаго-либо изъ предыдущихъ годовъ: согласно официалнымъ даннымъ, урожай, считая только чистое волокно, по предварительнымъ подсчетамъ составляетъ 7,121,700 пудовъ противъ 5,029,300 пудовъ 1899 года, что является послѣдствіемъ съ одной стороны увеличенія площади культуры хлопка, а съ другой — большаго средняго урожая. Соотвѣтственно этому замѣтно и значительное усиленіе провоза хлопка со станцій центрально-азіатскихъ желѣзныхъ дорогъ въ Красноводскъ въ 1900 году, а именно 6,467,567 пудовъ противъ 4,056,698 пудовъ за 1899 годъ.

О торговыхъ операціяхъ съ хлопкомъ въ 1900 г. въ ежегодникѣ „Sachverständige Berichte“, изданныхъ по иниціативѣ гамбургской торговой камеры, говорится слѣдующее :

Этотъ товаръ, ввозъ котораго уже въ 1899 году увеличился на прибол. 40⁰/₀, пользовался и въ теченіе истекшаго года постоянно большимъ спросомъ, при чемъ цѣны опять значительно повысились. Предложеніе далеко не было въ состояніи удовлетворить большому спросу, такъ что къ осени, къ концу сезона, былъ настоящій голодъ въ хлопкѣ и различные рынки оказались въ такомъ положеніи, какаго они не переживали еще со времени окончанія американской между-

усобной войны. Американскій урожай 1899/1900 года по своимъ результатамъ дѣйствительно оказался соответствующимъ самой низкой предварительной оцѣнкѣ его; къ этому присоединилось еще почти полное отсутствіе подвоза остъ-индскаго хлопка, такъ какъ тамъ тоже случился неурожай, какого давно уже не бывало. Хуже всѣхъ обезпеченнымъ оказался ливерпульскій рынокъ благодаря господствовавшей тамъ спекуляціи, задавшейся цѣлью, каждый данный мѣсяць заключать сдѣлки съ значительнымъ ипогда депортомъ сравнительно съ каждымъ изъ предыдущихъ мѣсяцевъ. Это обстоятельство препятствовало тому, чтобы достаточное количество товара направлялось въ Ливерпуль. Заласы поэтому къ сентябрю настолько уменьшились, что естественно возникъ спекулятивный синдикатъ и цѣны за сортъ middling были повышены до $7\frac{3}{8}$ d, а за сентябрьскія поставки даже до $7\frac{15}{32}$ d, тогда какъ у насъ цѣна за middling поднялась приблизительно до 65 пфенн. Такимъ образомъ дѣйствительность далеко превзошла самыя смѣлыя ожиданія игравшихъ на повышение, такъ какъ о такомъ повышеніи цѣнъ навѣрное въ теченіе сезона не думалъ ни одинъ человекъ; по крайней мѣрѣ никто, если даже и допускалъ возможность этого, не осмѣлился раньше высказать свои мысли. Такія цѣны — цѣны настоящаго голоднаго времени — не могли конечно удержаться послѣ прибытія новаго товара и постепенно понижались въ теченіе всего октября мѣсяца, пока не былъ подвезенъ middling америк. по $49\frac{1}{2}$ пфенн. Тогда частью вслѣдствіе естественной реакціи на предшествовавшее сильное пониженіе цѣнъ, частью вслѣдствіе сообщеній о сильномъ морозѣ въ штатахъ, производящихъ хлопокъ, нанесшемъ будто-бы вредъ молодымъ растеніямъ, послѣдовало сильное повышение цѣнъ на 4 пф., которое продержалось весь ноябрь и отчасти декабрь. Съ тѣхъ поръ цѣны колебались, но не достигали снова того минимума, какой былъ въ октябрѣ и началѣ ноября, а именно цѣна на middling держалась около 51—52 пфенн.

И на русскихъ рынкахъ замѣчались такія-же колебанія цѣнъ, какъ на заграничныхъ. Въ маѣ положеніе фабрикантовъ, особенно лодзинскаго раіона, было очень затруднительнымъ; многіе прекратили платежи, другіе должны были сократить свое производство. И въ московскомъ фабричномъ раіонѣ, особенно осенью, положеніе было критическимъ.

Ввозъ красильнаго дерева въ Ригу составлялъ:

1888 :	1,055,820 $\frac{1}{2}$	пуд.
1889 :	628,785	„
1890 :	953,210	„
1886—1890 :	874,653	„ средн. числомъ
1891 :	1,084,699	„
1892 :	573,438	„
1893 :	743,916 $\frac{1}{2}$	„

1894 :	1,114,654 ¹ / ₂	пуд.
1895 :	979,216 ¹ / ₂	”
1891—1895 :	899,185	” средн. числомъ
1896 :	1,055,846 ¹ / ₂	”
1897 :	828,946 ¹ / ₂	” и 11,475 штукъ
1898 :	979,802	”
1899 :	659,140	”
1900 :	1,691,855	”
1896—1900 :	1,043,118	” средн. числомъ

Ввозъ красильнаго дерева въ полѣньяхъ, чуркахъ и. т. д. въ отчетномъ году достигъ необыкновенной высоты; ввезено слишкомъ на миллионъ пудовъ больше, чѣмъ въ 1899 году. И всѣ другіе годы уступаютъ истекшему по количеству ввезеннаго товара этого рода; даже въ лучшихъ до сихъ поръ годахъ 1888, 1891, 1894 и 1896 ввезено слишкомъ на 500,000 пудовъ въ одномъ случаѣ и на 600,000 пудовъ въ трехъ случаяхъ — меньше, чѣмъ въ отчетномъ году. Повышеніе ввоза этого сырья обусловлено сильнымъ развитіемъ нашей обрабатывающей красильное дерево промышленности.

Импортъ С.-Петербурга не такъ значителенъ, какъ импортъ Риги, а именно за послѣдніе годы въ столицу ввозилось въ среднемъ ок. 800,000 пудовъ. Импортъ Либавы гораздо менѣе обширенъ и начиная съ 1897 года значительно понизился: въ пятилѣтія 1886 до 1890 и 1891—1895 привозилось въ Либаву круглымъ счетомъ по 400,000 пудовъ въ среднемъ ежегодно, въ 1896 году было привезено свыше 375,000 пудовъ, въ 1897-же году только 6000 пудовъ, въ 1898 году — 36,000 пудовъ, въ 1899 году — 212,520 пудовъ и въ 1900 году — 204,832 пуда. За послѣднее время, слѣдовательно, опять замѣтно улучшеніе. Ввозъ красильнаго дерева въ Ревель равняется прибол. 20,000 пудамъ ежегодно (въ 1900 году — 17,858 пудовъ).

Почти все доставляемое сюда красильное дерево — американскаго происхожденія и получается нами оттуда частью непосредственно, частью черезъ посредство Германіи и Франціи.

Ввозъ вообще въ Россію красильнаго дерева въ полѣньяхъ и чуркахъ, а также кверцитрона и другихъ, особо не поименованныхъ красильныхъ веществъ растительнаго происхожденія, по даннымъ Департамента таможенныхъ сборовъ составлялъ:

1898 :	2,739,000	пуд.
1899 :	2,551,000	”
1900 :	2,293,000	”

Такимъ образомъ за послѣдніе годы замѣчается уменьшеніе ввоза этого товара.

По отчетамъ, издаваемымъ гамбургской торговой камерой („Sachverständige Berichte“), торговля красильнымъ деревомъ въ началѣ года обѣщала быть довольно оживленной; и дѣйствительно число за-

ключаемыхъ сдѣлокъ было удовлетворительно, такъ какъ ткацкія мануфактуры работали хорошо. Но мало-по-малу наступилъ болѣе спокойный періодъ и годъ закончился при очень тихомъ настроеніи. Особенно вредно отразились на ходъ торговыхъ дѣлъ китайскія смуты, а также неблагоприятное положеніе торговли въ штатахъ южной и средней Америки, явившееся слѣдствіемъ дурного состоянія тамошняго денежнаго рынка, благодаря которому экспортъ для мануфактуръ оказался возможнымъ только въ самыхъ скромныхъ размѣрахъ и временно даже вовсе прекратился.

Ввозъ кампешеваго дерева для гамбургскаго рынка былъ въ 1900 г. нѣсколько больше, чѣмъ въ предыдущіе годы. Вслѣдствіе плохого положенія торговли и вызваннаго имъ медленнаго сбыта, товаръ сильно залеживался и къ началу новаго года запасы на рукахъ у перепродавцевъ были очень велики. Для пользы торговли красивымъ деревомъ можно только пожелать, чтобы не было вновь такого спекулятивнаго повышенія цѣнъ, какое имѣло мѣсто для нѣкоторыхъ сортовъ въ 1900 году, такъ какъ высокія цѣны только вѣрнѣе заставляютъ постоянныхъ потребителей кампешеваго дерева обращаться къ произведеніямъ промышленности искусственныхъ красокъ, которая уже теперь прилагаетъ всѣ возможные усилія, чтобы привлечь потребителей на сторону анилиновыхъ и ализариновыхъ красокъ. Не слишкомъ-же высокія цѣны только поддержать торговлю кампешевымъ деревомъ, которое только при этихъ условіяхъ можетъ конкурировать съ искусственными красками. Сумахъ въ истекшемъ году игралъ только очень скромную роль, такъ какъ въ общемъ спросъ на этотъ сортъ былъ очень малъ. Несмотря на небольшой подвозъ, цѣны въ теченіе почти всего года понижались и только иногда вызванное дѣйствительною потребностью повышеніе спроса позволяло цѣнамъ нѣсколько подняться. Только за послѣднее время спросъ на нѣкоторые сорта оживился и цѣны поэтому нѣсколько окрѣпли при спокойномъ настроеніи биржи.

Ввозъ риса въ Ригу составлялъ :

1881—1885 :	73,785	пуд. средн. числомъ
1886 :	38,459 ¹ / ₂	„
1887 :	10,745 ¹ / ₂	„
1888 :	12,753 ¹ / ₂	„
1889 :	10,037	„
1890 :	16,306 ¹ / ₂	„
1886—1890 :	17,660	„ средн. числомъ
1891 :	18,731	„
1892 :	15,890	„
1893 :	14,147 ¹ / ₂	„
1894 :	34,147 ¹ / ₂	„
1895 :	27,064	„

1891—1895 :	21,996	нуд. средн. числомъ
1896 :	27,893 ¹ / ₂	”
1897 :	29,474 ¹ / ₂	”
1898 :	22,507 ¹ / ₂	”
1899 :	75,215	”
1900 :	197,207	”
1896—1900 :	70,459	” средн. числомъ

Въ нашемъ импортѣ риса, который значительно повысился уже въ 1899 году, за отчетный годъ замѣчается дальнѣйшее и притомъ очень сильное повышение.

Между тѣмъ какъ ввозъ этого товара за пятилѣтіе 1895—1898 равнялся приблизительно 20,000 пудовъ ежегодно, въ 1899 году онъ оказался свыше 75,000 пудовъ, а въ 1900 году — даже болѣе 197,000 пудовъ, т. е. въ 1900 году ввезено больше, чѣмъ въ 1899 г., на 122,000 пудовъ, а въ 1898 въ свою очередь больше, чѣмъ въ 1898 году — на 53,000 пудокъ. Причину такого сильнаго повышения ввоза слѣдуетъ видѣть въ томъ, что дешевые сорта риса, которые прежде получались нами изъ Баку, за послѣднее время и въ особенности за отчетный годъ но большей части должны были привозиться изъ за границы, такъ какъ рисовыя фабрики въ Баку, вслѣдствіе распоряженія персидскаго правительства о запрещеніи вывоза риса, за недостаткомъ необходимаго сырого матеріала, не могли удовлетворить спросу. Къ началу текущаго года торговля рисомъ приняла опять свое прежнее, нормальное теченіе и ввозъ изъ за границы, откуда получались только болѣе дорогіе сорта, понизился до своего прежняго уровня, такъ какъ фабрики въ Баку вслѣдствіе снятія запрещенія вывоза изъ Персіи опять оказались въ состояніи расширить производство до прежнихъ размѣровъ. Но уже въ апрѣлѣ персидское правительство снова запретило вывозъ риса въ виду большаго поврежденія рисовыхъ плантацій засухой.

Почти все привозимое къ намъ изъ за границы количество риса мы получаемъ черезъ посредство Германіи (Бремена и Гамбурга). И для всей Россіи вообще главнымъ поставщикомъ этого товара является Германія.

Ввозъ риса во всѣ другіе порты Балтійскаго моря также значительно увеличился въ отчетномъ году. Въ Ревель ввезено въ 1900 году 101,682 пуда противъ 13,565 пудовъ 1899 года, 6,098 пуд. 1898 года, 6,862 пудовъ 1897 года и 5,675 пудовъ 1896 года. Импортъ Либавы равнялся: въ 1900 году — 81,211 пудамъ, въ 1899 — 21,224 пудамъ, въ 1898 — 11,802 пудамъ, въ 1897 — 10,407 пуд. Данныя объ импортѣ С.-Петербурга за послѣдніе 3 года въ настоящее время еще не могутъ быть получены.

Общій ввозъ риса въ Россію черезъ европейскую и азіатскую границы представляется по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ :

	черезъ европ. границу ввезено	черезъ азіатскую границу ввезено
1898 :	210,000 пуд.	3,083,000 пуд.
1899 :	424,000 „	2,712,000 „
1900 :	1,400,000 „	1,413,000 „

Какъ видно изъ предыдущихъ таблицъ вмѣстѣ съ сокращеніемъ ввоза черезъ азіатскую границу увеличился ввозъ черезъ европейскую. Импортъ черезъ европейскую границу съ 1898 года увеличился почти на 1,2 милліона пудовъ, а импортъ черезъ азіатскую — уменьшился болѣе чѣмъ на 1,6 милліона пудовъ. Причины этого явленія мы попытались объяснить выше, когда говорилось о рижской торговлѣ рисомъ за истекшій годъ.

Торговля очищеннымъ рисомъ, говорится въ издаваемыхъ по порученію гамбургской торговой камеры отчетахъ („Sachverständige Berichte“) за 1900 годъ, оказалась противъ всякаго ожиданія въ первой половинѣ очень неудовлетворительной. Первые грузы новаго урожая, которые обыкновенно влекутъ за собой нѣкоторое оживленіе торговли, на этотъ разъ были встрѣчены довольно равнодушно, что обуславливалось, вѣроятно, заключеніемъ въ концѣ 1899 года крупныхъ сдѣлокъ на весеннюю поставку. Кромѣ того благодаря прибывшимъ еще въ ноябрѣ и декабрѣ прошлаго года грузамъ наши запасы были еще очень велики и при существовавшемъ тихомъ спросѣ какъ для внутренней торговли, такъ и для вывоза, уменьшались только очень медленно. Несмотря на благопріятные выводы изъ статистическихъ подсчетовъ, судя по которымъ въ Европу постоянно прибывали небольшія партіи товара, общій вывозъ нисколько не измѣнился: торговля оставалась тихою въ продолженіе всего года съ короткими перерывами въ іюнѣ и въ концѣ года. Цѣны сортовъ Rangoon и Bassein, установившіяся при прибытіи риса новаго урожая па м. 9,25 за рисъ просѣва 0, къ серединѣ года упали до м. 8,75. Затѣмъ настроеніе улучшилось при большемъ спросѣ, который впрочемъ вскорѣ опять ослабѣлъ, такъ какъ сбытъ былъ недостаточенъ. Такъ какъ прибывшія во второй половинѣ года партіи были также не велики, то цѣны не упали и запасы стали хотя и медленно уменьшаться по существующимъ до сихъ поръ цѣнамъ.

Прибывавшія партіи сорта Saigon находили всегда хорошиій сбытъ исключительно для экспорта и часто продавались еще въ пути, причемъ расчетъ велся на очищенный товаръ. Цѣны, бывшія вначалѣ немного ниже м. 8, повысились послѣ приблизительно до м. 8,25 и на этомъ уровнѣ и удержались при почти полномъ отсутствіи запасовъ въ первыхъ рукахъ.

На рисовый ломъ спросъ въ теченіе всего года былъ хорошъ : до большого предложенія его не доходило, потому что были заключены значительныя сдѣлки съ постепенной поставкой. Цѣны, бывшія вначалѣ м. 7,25, стоятъ теперь на м. 7.50.

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 ^{1/2}	”
1892 :	99,206	”
1893 :	125,356 ^{1/4}	”
1894 :	81,737 ^{17/32} 1)	”
1895 :	82,602 ^{3/4} 2)	”
1891—1895 :	91,836	”
1896 :	82,070 ^{7/9} 3)	”
1897 :	57,745 ^{1/9}	”
1898 :	103,135 ^{13/18}	”
1899 :	74,722 ^{1/9}	”
1900 :	87,872 ⁴)	”

Ввозъ, слѣдовательно, былъ больше чѣмъ въ 1899 году приблизительно на 13,000 бочекъ, что объясняется тѣмъ, что уловъ сельди, какъ въ Норвегій, такъ и въ Шотландіи, далъ нѣсколько лучше результаты.

Сильный ударъ торговлѣ сельдями былъ нанесенъ повышеніемъ пошлины, установленнымъ въ іюлѣ, послѣ начала китайской войны. Такимъ образомъ сельди теперь обложены пошлиной въ 60^{3/4} коп. съ пуда, что имѣетъ огромное значеніе, если принять во вниманіе, что этотъ товаръ является важнымъ пищевымъ продуктомъ для бѣднѣйшихъ классовъ населенія.

Въ общемъ въ продолженіе всей весны цѣны понижались и здѣшніе запасы сбывались съ убыткомъ. Цѣна на сортъ „Voog“ бывшая въ началѣ 18 рубл., впоследствии понизилась до 14 рубл.

Спросъ въ прошломъ году былъ тихій по причинѣ высокихъ цѣнъ, вліяніе которыхъ было замѣтно въ продолженіе всей осени, послѣ повышенія пошлины. Нѣкоторые сорта, какъ напримѣръ дешевый сортъ „Voog“, настолько вздорожали благодаря повышенію пошлины, что въ будущемъ они здѣсь найдутъ только очень ограниченный сбытъ. Ввозъ норвежскихъ сельдей былъ-бы, вѣроятно, еще

1)	Изъ этого числа черезъ Либаву прошло	5,000 боч.
2)	” ” ” ” ” ”	7,825 ”
3)	” ” ” ” ” ”	6,133 ”
4)	” ” ” ” ” ”	13,000 ”

больше, если-бы эта рыба не была настолько мелка, что товаръ этотъ оказался неподходящимъ для здѣшняго рынка.

Цѣны въ теченіе всей осени были высоки, а именно: за сельди шотландскаго побережья: „Fulls“ 23 руб., „Matfulls“ 22 руб., „Matjes“ 21 рубл.; за сельди западнаго шотландскаго побережья: „Medlum“ 21 руб., „Fulls“ 22 руб. Цѣна ярмутскихъ сельдей была 19—20 руб., норвежскихъ марки КК 24 руб., марки К 19—22 руб., марки МК 16—17 руб. и марки М 14—15 руб. На складахъ въ Ригѣ находилось къ 1 января 1901 года 24,000 бочекъ противъ 12,000 бочекъ къ 1 января 1900 года и 18,200 бочекъ къ 1 января 1899 года.

Въ самый значительный по ввозу сельдей портъ Россіи—Либаву ввезено слѣдующее количество ихъ:

1890:	136,889 ¹ / ₂	бочекъ
1891:	122,541 ³ / ₄	„
1892:	211,580	„
1893:	240,753	„
1894:	159,079	„
1895:	190,915	„
1896:	190,221 ¹ / ₂	„
1897:	114,910 ³ / ₄	„
1898:	193,837 ⁷ / ₈	„
1899:	123,661	„
1900:	143,853	„

Отсюда видно, что въ Либаву ввезено на 20,000 бочекъ больше, чѣмъ въ 1899 году, но на 50,000 бочекъ меньше, чѣмъ въ 1898. Вообще ввозъ отчетнаго года уступаетъ ввозу большинства предыдущихъ годовъ. Ввозятся въ Либаву главнымъ образомъ шотландскія и норвежскія сельди.

Ввозъ въ Ревель составлялъ:

1890:	172,900 пуд.	=	19,211 бочекъ
1891:	282,163	„	= 31,351 „
1892:	243,103	„	= 27,011 „
1893:	392,516	„	= 43,613 „
1894:	232,879	„	= 25,875 „
1895:	255,803	„	= 28,242 ¹ / ₂ „
1896:	88,067	„	= 9,785 ² / ₉ „
1897:	141,663	„	= 15,740 ¹ / ₃ „
1898:	224,634	„	= 24,959 „
1899:	152,554	„	= 16,950 ¹ / ₂ „
1900:	241,906	„	= 26,878 ⁴ / ₉ „

Итакъ, слѣдовательно, въ истекшемъ году получено круглымъ счетомъ на 10,000 бочекъ больше, чѣмъ въ 1899 году. Сюда сельди привозятся главнымъ образомъ изъ Норвегіи; Шотландія занимаетъ уже второе мѣсто.

Главнымъ поставщикомъ С.-Петербурга является напротивъ съ давнихъ поръ Шотландія; ввозъ въ столицу составлялъ :

	Всего	Шотландскихъ	Норвежскихъ	Ярмутскихъ
1900 :	50,466 ¹ / ₂ бочекъ	25,054 ¹ / ₂ бочекъ	20,725 бочекъ	4687 бочекъ
1899 :	96,312 "	61,817 "	34,495 "	— "
1898 :	150,025 "	110,110 "	40,025 "	— "
1897 :	111,823 "	84,737 "	27,086 "	— "
1896 :	123,071 "	94,313 "	28,758 "	— "
1895 :	91,845 "	78,370 "	13,475 "	— "
1894 :	90,437 "	63,168 "	27,260 "	— "
1893 :	72,334 "	52,002 "	20,332 "	— "
1892 :	67,873 "	43,593 "	24,280 "	— "
1891 :	53,181 "	60,094 "	4,087 "	— "

Такимъ образомъ ввозъ за отчетный годъ оказывается наименьшимъ за весь 10-лѣтний періодъ времени. Рига, стоявшая, начиная съ 1894 года, въ отношеніи ввоза сельдей ниже С.-Петербурга, въ истекшемъ году снова опередила его.

Черезъ сухопутную границу за послѣдніе три года прошли слѣдующія количества сельдей : въ 1900 — 2,768,000 пуд., въ 1899 — 2,927,000 пуд. и въ 1898 — 3,232,000 пуд. Общую торговлю сельдами съ Россіей ведетъ Кенигсбергъ.

Ввозъ сельдей (соленыхъ и вяленыхъ) во всю Россію вообще представляется по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ :

1898 :	8,638,000 пуд.
1899 :	6,452,000 "
1900 :	6,433,000 "

Ввозъ за послѣдніе два года, въ теченіе которыхъ онъ держался почти на одномъ уровнѣ, оказывается слѣдовательно меньше ввоза 1898 года на 2,2 милліона пудовъ круглымъ счетомъ. Это уменьшеніе тѣмъ болѣе страннымъ, что уловъ сельдей въ Волгѣ постоянно ухудшается, что объясняется хищническимъ ловомъ ихъ, принимавшимъ въ прежніе годы значительные размѣры.

Пробковаго дерева въ Ригу ввезено :

1886 — 1890 :	200,706 пуд. среднимъ числомъ
1891 :	225,349 ¹ / ₂ "
1892 :	217,907 "
1893 :	227,549 "
1894 :	275,190 ¹ / ₂ "
1895 :	266,107 ¹ / ₂ "
1891—1895 :	242,421 " среднимъ числомъ

1896 :	287,005	пуд.
1897 :	323,831 ¹ / ₂	„
1898 :	269,583 ¹ / ₂	„
1899 :	208,922	„
1900 :	292,137	„
1896—1900 :	276,296	„ среднимъ числомъ

Количество ввезеннаго за отчетный годъ пробковаго дерева оказывается больше, чѣмъ за всѣ предшествовавшіе годы, за исключеніемъ 1897 г., когда было ввезено слишкомъ на 300,000 пудовъ больше. Увеличеніе ввоза сравнительно съ 1899 годомъ составляетъ приблизительно 80,000 пудовъ. Большая часть ввозимаго изъ за границы пробковаго дерева перерабатывается мѣстными фабриками, производительность которыхъ увеличивается съ каждымъ годомъ.

Послѣ Риги изъ портовъ Балтійскаго моря наибольшую цифру ввоза даетъ Либава; ввозъ этого порта составлялъ :

1889 :	60,562	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	„

Въ количествѣ пробковаго дерева, ввозимаго въ С.-Петербургъ замѣтно иовышеніе, а именно за пятилѣтіе 1891—1895 въ столицу ввозилось въ среднемъ только 22,000 пуд. ежегодно, послѣ-же въ годы 1896 и 1897 -- уже по 57,000 пуд. ежегодно. За послѣдніе три года числовыя данныя еще не могутъ быть получены.

Меньше всего ввозится пробковаго дерева въ Ревель: въ 1900 году ввезено 16,480 пуд. противъ 20,134 пуд. 1899 года, 8230 пуд. 1898 года, 3401 пуд. 1897 года и 7494 пуд. 1896 года.

Изъ остальныхъ русскихъ портовъ слѣдуетъ отмѣтить только еще Одессу, куда въ 1897 году*) было ввезено 150,000 пуд. пробковаго дерева.

Главными поставщиками этого товара являются Африка, Португалія и Испанія. Въ прежніе годы большая часть ввозимаго въ Ригу пробковаго дерева (до 90% всего ввоза) шла изъ Португаліи; теперь ея мѣсто заняла Африка.

*) Данныя за 1898, 1899 и 1900 годы еще не опубликованы.

Такъ, напримѣръ, болѣе $\frac{2}{3}$ всего ввезеннаго въ 1899 году пробковаго дерева было получено изъ Африки, остальное — по большей части изъ Португаліи. Испанія, которая въ прежніе годы снабжала насъ солиднымъ количествомъ этого товара, нынѣ совсѣмъ отгѣснена на задній планъ двумя вышеупомянутыми странами.

Весь русскій импортъ по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ составлялъ :

1887—1891 :	341,000	пуд.
1892—1896 :	458,000	„
1897 :	913,000	„
1898 :	696,000	„
1899 :	573,000	„
1900 :	687,000	„

Ввозъ этого товара сильно увеличился послѣ 1887 года, такъ какъ Россія потребляетъ все большія количества его для нуждъ винной монополіи. Между тѣмъ какъ прежде русская пробковая промышленность была не велика и сосредоточена исключительно въ Ригѣ, Либавѣ и Москвѣ, она теперь значительно расширилась и укрѣпилась и въ другихъ мѣстностяхъ государства (Одесса, С.-Петербургъ). Съ 1885 до 1896 года число фабрикъ въ Россіи увеличилось съ 8 до 27, а общая стоимость выработаннаго ими товара съ 1,2 милліоновъ до 6,4 милліоновъ рублей. Изъ этой суммы на лифляндскую и курляндскую губерніи приходится почти 4,3 милліона руб. и на Москву приблизительно 1,4 милліоновъ рублей.*)

Ввозъ смолы въ Ригу составлялъ :

1876—1880 :	360,308	пуд. среднимъ 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	„ среднимъ числомъ
1896 :	278,007	„
1897 :	253,019	„
1898 :	230,658 $\frac{1}{2}$	„
1899 :	161,628 $\frac{1}{2}$	„
1900 :	262,688 $\frac{1}{2}$	„
1896—1900 :	237,200	„ среднимъ числомъ

Противъ всякаго ожиданія ввозъ этого товара въ истекшемъ году значительно увеличился : было ввезено круглымъ счетомъ на

*) Ср. „Выводы изъ торговой статистики г. Риги“ за годы 1891—1898, стр. 46.

100,000 пудовъ больше, чѣмъ въ 1899 году. Однако раньше ввозъ былъ еще гораздо обширнѣе, такъ какъ тогда наша область сбыта для этого товара простиралась до Волги, нынѣ-же она ограничена Ригию и прилегающими къ ней ближайшими мѣстностями.

Смола, потребляемая въ центральныхъ губерніяхъ государства, преимущественно въ Москвѣ, идетъ теперь туда черезъ С.-Петербургъ, а также Одессу и Кенигсбергъ.

Ввозъ французскихъ смолъ, которыя прежде играли главную роль въ нашей торговлѣ, теперь въ теченіе уже цѣлаго ряда лѣтъ 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 на смолы покрывается товаромъ американскаго происхожденія, съ которымъ французскія смолы, несмотря на свое лучшее качество, конкурировать не могутъ, такъ какъ цѣны на американскій товаръ значительно ниже.

О ходѣ торговли смолою въ отчетномъ году мы узнаемъ изъ издаваемыхъ по порученію гамбургской торговой камеры отчетовъ („Sachverständige Berichte“), что наступавшее въ концѣ 1899 года повышеніе цѣнъ продержалось въ теченіе почти всего отчетнаго года и что цѣны, за исключеніемъ небольшого пониженія ихъ въ іюль, сравнительно съ предыдущимъ годомъ поправились, повысившись приблизительно на 1 марку. Къ концу года настроеніе рынка было очень твердое.

Черезъ С.-Петербургъ идетъ почти половина всего ввозимаго въ Россію количества смолы, но въ самомъ городѣ остается только небольшая часть, большая-же часть идетъ дальше во внутрь страны. Ввозъ въ С.-Петербургъ гарніуса, галипота и пивоваренной смолы въ 1897 году былъ свыше 865,000 пудовъ. Данныя для отдѣльныхъ портовъ за послѣдніе три года еще не опубликованы Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ. Въ Ревель поступаютъ только небольшія количества. По тамошнимъ мѣстнымъ статистическимъ даннымъ гарніуса, галипота и пивоваренной смолы было получено въ 1900 г. — 5,702 пуд., въ 1899 — 3,901¹/₂ пуд., въ 1898 — 12,248¹/₂ пуд., въ 1897 — 3,295¹/₂ пуд. и въ 1896 — 4,923 пуд. Въ либавской статистикѣ ввозъ гарніуса и пивоваренной смолы опредѣляется слѣдующими данными: въ 1900 году — 13,191 пуд., въ 1899 — 13,919 пуд., въ 1898 — 3,684 пуд., въ 1897 — 14,228 пуд., въ 1896 — 18,767 пуд. и въ 1895 — 1,563 пуд.

Ввозъ гарніуса, галипота и пивоваренной смолы въ Россію вообще по официальнымъ статистическимъ даннымъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1898	1899	1900
Гарпіуса пуд.	1,529,000	1,896,000	1,565,000
Галипота „	3,000	8,000	3,000
Смолы пивов. . . . „	28,000	32,000	24,000
Всего пуд.	1,560,000	1,936,000	1,592,000

Изъ таблицы видно, что ввозъ за отчетный годъ стоитъ на одномъ уровнѣ съ 1898 годомъ, но уступаетъ ввозу 1899 года на слишкомъ 340,000 пудовъ.

Ввозъ соды въ Ригу составлялъ :

	Сода	Поташа
1889 :	156,038 пуд.	1,012 ¹ / ₂ пуд.
1890 :	164,454 „	1,341 ¹ / ₂ „
1886—1890 :	192,461 „	712 „
1891 :	132,785 „	4,585 „
1892 :	146,410 „	3,489 „
1893 :	184,288 „	4,023 ¹ / ₂ „
1894 :	127,825 „	299 ¹ / ₂ „
1895 :	131,839 „	296 ¹ / ₂ „
1891—1895 :	144,630 „	2,539 „
1896 :	159,911 „	7,605 ¹ / ₂ „
1897 :	158,394 „	2,123 ¹ / ₂ „
1898 :	170,525 ¹ / ₂ „	22,837 „
1899 :	83,197 ¹ / ₂ „	8,736 „
1900 :	46,003 ¹ / ₂ „	6,133 „
1896—1900 :	123,606 „	9,487 „

Нашъ ввозъ соды, бывшій въ прежніе годы очень значительнымъ, начиная съ 1886 года постоянно, хотя и медленно, понижался и въ отчетномъ году достигъ минимума. Весь ввозъ 1900 года составилъ 46,003 пуд., тогда какъ въ пятилѣтіе 1881—1885 ввозилось въ среднемъ 294,946 пуд. ежегодно, въ 1886—1890 годахъ — 192,461 пуд., въ 1891—1895 годахъ — 144,630 пуд. и въ 1896—1900 годахъ — 123,606 пуд. Этотъ товаръ, надо полагать, скоро и вовсе исчезнетъ изъ списка ввозимыхъ нами товаровъ, такъ какъ производство соды въ Россіи (а именно на югѣ въ Славянскѣ) подъ защитою высокихъ ввозныхъ пошлинъ настолько окрѣпло и развилось, что оказывается въ состояніи почти полностью удовлетворить спросу для внутренняго потребленія. За послѣднее время производство соды началось и въ Ригѣ.

О серьезной конкуренціи заграничныхъ фабрикатовъ съ продуктами русской содовой промышленности теперь почти не можетъ быть и рѣчи, такъ какъ съ одной стороны расходы по производству въ Россіи все уменьшаются, что выражается въ постоянномъ пониженіи цѣнъ, съ другой-же стороны заграничный товаръ, благодаря

имѣвшему мѣсто въ отчетномъ году повышенію пошлины, сталь еще значительно дороже. Пошлина была повышена на 10%, а именно съ 82¹/₂ коп. съ пуда до 90³/₄ коп. съ пуда. Такимъ образомъ пошлина на этотъ товаръ оказывается больше, чѣмъ стоимость самого товара за границей. Повышеніе пошлины на 10% послѣдовало и для поташа, ѣдкаго натра и ѣдкаго кали, двууглекислаго натра и кали, а также сѣрно- и кремнекислаго натра, для хлористой извести и бѣлильныхъ жидкостей.

Главнымъ поставщикомъ соды является Великобританія.

Импортъ въ Либаву соды, поташа и ѣдкаго, сѣрнокислаго и двууглекислаго натрія представляется въ слѣдующемъ видѣ;

	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Ѣдкаго натрія	29,056	43,095	25,390	19,547	23,492	347
Сѣрнокислаго натрія	1,117	487	542	20,982	11,632	2,797
Двууглекислаго натрія	6,406	6,254	7,850	8,365	3,339	2,282
Соды и поташа	10,137	15,054	41,877	20,062	13,021	2,438
Всего	46,716	64,890	75,659	68,956	51,484	7,864

Отсюда видно, что соды въ частности въ Либаву привозятся только совсѣмъ незначительныя количества. Далѣе замѣчается очень сильное паденіе цифры ввоза для всѣхъ сортовъ, вмѣстѣ взятыхъ, въ отчетномъ году.

Ввозъ соды и поташа въ Ревель равнялся:

1893:	7,484	пуд.
1894:	23,114	"
1895:	19,549	"
1896:	56,529	"
1897:	38,228	"
1898:	41,414	"
1899:	23,192	"
1900:	12,950	"

Общій ввозъ въ Россію ѣдкаго натрія и ѣдкаго кали, двууглекислаго натрія и калия, а также соды и поташа представляется за послѣдніе 3 года по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ въ слѣдующемъ видѣ:

	1898	1899	1900
Ѣдкихъ натрія и кали	439,000 пуд.	347,000 пуд.	88,000 пуд.
Двууглекисл. натрія и кали	94,000 "	94,000 "	75,000 "
Соды и поташа	569,000 "	294,000 "	93,000 "
Всего	1,102,000 пуд.	735,000 пуд.	256,000 пуд.

Во ввозѣ соды и поташа сравнительно съ 1898 годомъ оказывается огромное пониженіе, а именно на 476,000 пуд., весь возъ за

отчетный годъ составилъ 93,000 пуд. Такимъ образомъ заграничный продуктъ не играетъ почти никакой роли въ потребленіи страны.

Кофе нами получены слѣдующія количества :

1866—1870 :	33,531	пуд.	среднимъ	числомъ
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 ¹ / ₂	"		
1894 :	24,923	"		
1895 :	27,737 ¹ / ₂	"		
1891—1895 :	24,627	"	среднимъ	числомъ
1896 :	24,730	"		
1897 :	27,963 ¹ / ₂	"		
1898 :	39,778 ¹ / ₂	"		
1899 :	34,506 ¹ / ₂	"		
1900 :	39,988 ¹ / ₂	"		
1896—1900 :	33,393	"	среднимъ	числомъ

Нашъ импортъ кофе увеличился сравнительно съ 1899 годомъ болѣе, чѣмъ на 5000 пуд., несмотря на то, что въ отчетномъ году послѣдовало значительное повышеніе пошлины на этотъ товаръ (съ 4 руб. 50 коп. до 5 руб. 85 коп. на пудъ) и на конкуренцію нашимъ импортерамъ со стороны болѣе дѣятельныхъ гамбургскихъ фирмъ въ области ихъ сбыта въ центральныхъ губерніяхъ государства. По ввозу отчетный годъ стоитъ впереди всѣхъ предыдущихъ, за исключеніемъ пятилѣтія 1871—1875, когда въ Ригу привозилось ежегодно среднимъ числомъ на 2000 пуд. круглымъ счетомъ больше.

И въ будущемъ едва-ли можно ожидать уменьшенія ввоза этого товара, даже въ томъ случаѣ, если послѣдовавшее въ видѣ временной мѣры повышеніе пошлины не будетъ отмѣнено, такъ какъ во внутреннихъ областяхъ Россіи этотъ товаръ потребляется почти исключительно состоятельными классами населенія.

Импортъ кофе въ Ревель, подверженный, какъ видно изъ ниже-слѣдующей таблицы, довольно значительнымъ колебаніямъ, составлялъ :

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	пуд.
1895 :	16,165	„
1896 :	32,721	„
1897 :	36,137	„
1898 :	24,802	„
1899 :	21,602	„
1900 :	19,601	„

Такимъ образомъ ввозъ Ревеля за отчетный годъ оказывается на 2000 пуд. меньше, чѣмъ за предыдущій. За послѣдніе три года Ригю получены гораздо большія количества кофе, чѣмъ Ревелемъ, тогда какъ въ нѣкоторые изъ предыдущихъ годовъ Ревель превзошеть Ригу въ отношеніи ввоза этого товара.

Импортъ кофе въ Либаву въ теченіе уже цѣлаго ряда лѣтъ колеблется въ очень узкихъ границахъ (въ 1900 году — 11,695 пуд., въ 1899 — 9806 пуд., въ 1898 — 8731 пуд., въ 1897 — 9450 пуд., въ 1896 — 8349 пуд. и въ 1895 — 9247 пуд.), тогда какъ Петербургскій портъ пріобрѣтаетъ за послѣдніе годы все большее значеніе въ торговлѣ этимъ товаромъ. По сравненію съ другими портами Балтійскаго моря С.-Петербургъ стоитъ далеко впереди: ввозъ его въ 1896 году равнялся 142,961 пуд., въ 1897 — 168,533 пуд., въ 1899 — 184,488 пуд. и въ 1900 — 168,995 пуд. Въ Россію вообще, согласно официальнымъ даннымъ, за послѣдніе 3 года было ввезено:

1898 :	497,000	пуд.
1899 :	511,000	„
1900 :	503,000	„

Значительной разницы между цифрами ввоза за отдѣльные годы, какъ видно, нѣтъ. Россія получаетъ кофе не непосредственно съ родины его, но черезъ посредство Германіи, а также Великобританіи, Бельгіи и Голландіи.

О ходѣ торговли кофе мы почерпаемъ изъ отчетовъ, издаваемыхъ гамбургской торговой камерой („Sachverständige Berichte“) слѣдующія свѣдѣнія: „Увѣренность въ измѣненіи къ лучшему дѣлъ съ этимъ товаромъ, господствовавшая въ началѣ года, выразилась прежде всего въ разумномъ и вовсе не неумѣреннымъ повышеніи цѣнъ, имѣвшемъ тогда тѣмъ болѣе основанія, что почти всѣми раздѣлялось убѣжденіе въ томъ, что въ слѣдующіе годы производство кофе будетъ не такъ велико. За этимъ послѣдовалъ періодъ относительнаго спокойствія. Когда же въ іюлѣ бразильскій вексельный курсъ за короткое время посредствомъ не знающей мѣры спекуляціи былъ поднятъ до 14¹/₂ d, то и игра на повышеніе при срочныхъ сдѣлкахъ на кофе приняла болѣе спекулятивный характеръ. Повышеніе вексельнаго курса не было продолжительнымъ и рука объ руку съ пониженіемъ его стала проявляться въ сдѣлкахъ на срокъ тенденція на пониженіе цѣнъ. На здѣшнемъ рынкѣ цѣны достигли своего максимума 19 іюля: въ

этотъ день отмѣтки на іюль были 47, на сентябрь — 47, на декабрь 47^{3/4}, на мартъ — 48^{1/2}, на май — 49 пф.

Правда уже тогда слышались предостерегающіе голоса, указывавшіе на то, что такое положеніе цѣнъ на этотъ товаръ едва-ли имѣеть подъ собой твердую почву; но даже и тѣ, которые смотрѣли на обстоятельства съ безпристрастной точки зрѣнія, едва-ли тогда предвидѣли, что снова наступитъ такое непрерывное, продолжавшееся собственно до конца года, стремительное паденіе цѣнъ. Уже одинъ только постоянный подвозъ большихъ партій изъ Бразиліи и связанное съ нимъ накопленіе значительныхъ запасовъ во всѣхъ складочныхъ мѣстахъ и какъ слѣдствіе этого избыточное предложеніе должны были мало по малу деморализующе подѣйствовать на рынокъ. Курсы на срокъ къ концу 1900 года, начавшагося при такомъ увѣренномъ настроеніи, были еще на 1^{1/2} пф. ниже цѣнъ 2 января и только немного выше низшаго уровня, какого онѣ только достигали за послѣдніе годы.

Бразильскій урожай 1899/1900 года далъ въ общей сложности 8,976,000 мѣшковъ противъ 8,772,000 мѣшковъ предыдущаго года и оказался нѣсколько ниже общаго ожиданія. Къ этому надо прибавить около 5^{1/2} милл. мѣшковъ кофе изъ другихъ производящихъ его странъ, такъ что міровое производство кофе за 1899/1900 годъ можно принять равнымъ круглымъ счетомъ 14^{1/2} милл. мѣшковъ. За шесть лѣтъ съ 1890 по 1896 годъ средній ежегодный урожай составлялъ 10^{1/2} миллионъ мѣшковъ, за послѣдніе-же четыре года, съ 1896 по 1900 г., когда начались обильные урожаи въ Бразиліи, около 14^{1/2} милл. мѣшковъ въ годъ.

Эти числа доказываютъ, что времена перепроизводства все еще продолжаются и пока, надо полагать, оказывается невозможнымъ увеличить сбытъ настолько, чтобы онъ сравнялся съ предложеніемъ.

Вина и шампанскаго въ Ригу ввезено:

	Вино ведра	Шампанское бутылки
1888 :	30,260	22,772
1889 :	40,462 ^{1/2}	25,715
1890 :	46,154 ^{1/2}	29,388
1886—1890 :	36,161	25,541
1891 :	35,955	34,242
1892 :	30,796	20,582
1893 :	31,324 ^{5/8}	31,912
1894 :	40,509 ^{3/4}	26,561
1895 :	43,395	31,064
1891—1895 :	36,395	28,872
1896 :	37,262	90,018
1897 :	43,098	94,578

	Вино ведра	Шампанское бутылки
1898 :	43,698	112,356
1899 :	50,858	140,204
1900 :	47,864 ¹ / ₂	54,727
1896—1900 :	44,556	98,377

Ввозъ вина за истекшій годъ былъ больше, чѣмъ за всѣ предыдущіе вышеприведенные годы, за исключеніемъ 1899, когда было ввезено приблизительно на 3,000 ведеръ больше. Едва-ли можно допустить, что на уменьшеніе ввоза повліяло вступившее въ силу въ іюль отчетнаго года повышеніе пошлины (съ 6 руб. до 9 руб. за пудъ брутто), такъ какъ вино является предметомъ роскоши, распространеннымъ благодаря своей высокой цѣнѣ преимущественно среди зажиточныхъ классовъ населенія и слѣдовательно имѣетъ свой постоянный кругъ потребителей.

Отчетный годъ даетъ наименьшую цифру ввоза шампанскаго за все время, начиная съ 1896 года. Уменьшеніе ввоза за 1900 годъ сравнительно съ предыдущимъ, который надо пока считать наилучшимъ, составляетъ нѣсколько болѣе 85,000 бутылокъ. До 1896 года этого товара получалось однако еще гораздо меньше, чѣмъ въ истекшемъ году.

Въ Ревель было ввезено :

	Вина въ бочкахъ	Вина въ бутылкахъ
1896 :	20,893 пуд.	43,649 бутыл.
1897 :	12,762 „	14,577 „
1898 :	11,646 „	18,345 „
1899 :	9,179 „	11,689 „
1900 :	9,443 „	12,600 „

Ввозъ за только что истекшій годъ правда нѣсколько увеличился сравнительно съ 1899 годомъ, но все таки сильно отсталъ отъ ввоза предыдущихъ, въ таблицѣ приведенныхъ, годовъ.

Ввозъ Либавы равнялся :

	Вина въ бочкахъ	Вина въ бутылкахъ
1897 :	16,301	4,415
1898 :	17,427	4,661
1899 :	16,080	4,985
1900 :	15,557	3,700

Кромѣ того въ 1899 году было ввезено шампанскаго — 21,240 бут., въ 1898-же году — 21,883 бут. Данныхъ за 1900 годъ у насъ не имѣется. Изъ таблицы видно, что ввозъ черезъ этотъ портъ за вышеприведенные годы подвергался только незначительнымъ колебаніямъ.

С.-Петербургъ, который ввозить ежегодно приблизительно 400,000 вед. вина и болѣе $\frac{1}{2}$ милліона бутылокъ шампанскаго, занимаетъ господствующее положеніе среди портовъ Балтійскаго моря.

Оказывается довольно труднымъ точно установить, откуда идетъ ввозимое въ Россію вино, такъ какъ нельзя отдѣлить непосредственный импортъ отъ посредственнаго. Рядомъ съ производящими вино странами — Франціей, Испаніей, Португаліей и Германіей, фигурируютъ какъ мѣста вывоза этого товара и Великобританія, Бельгія, Голландія и Дашія, хотя эти страны могутъ играть только посредническую роль.

Въ Россію вообще по даннымъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ ввезено:

	Вина въ бутылк.	Вина въ бочкахъ
1898:	1,195,000	565,000 пуд.
1899:	1,353,000	583,000 "
1900:	1,339,000	519,000 "

Ввозъ вина въ бочкахъ испыталъ за истекшій годъ небольшое уменьшеніе: ввезено на слишкомъ 60,000 пуд. меньше, чѣмъ въ 1899 году. Ввозъ-же вина въ бутылкахъ напротивъ почти на уровнѣ предыдущаго года.

Искусственныя землеудобрительныя вещества*) ввозились въ Ригу въ слѣдующихъ количествахъ:

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 $\frac{1}{2}$	"**)
1895:	848,928	"**)
1896:	1,155,072 $\frac{1}{2}$	"**)
1897:	781,140	"**)
1898:	1,308,762	"**)
1899:	1,417,380 $\frac{1}{2}$	"**)
1900:	1,493,179	"**)

Слѣдовательно за послѣдніе два года ввозъ держался на почти одинаковомъ уровнѣ (въ 1900 году на прибол. 75,000 пуд. больше); за всѣ-же предыдущіе, приведенные въ таблицѣ годы ввозъ этого товара былъ меньше. Что-же касается отдѣльныхъ сортовъ, то за

*) Включая чилийскую селитру, которая, въ виду случайнаго характера употребленія ея для цѣлей удобрения, до сихъ норъ не принималась въ расчетъ въ нашихъ обозорахъ импорта землеудобрительныхъ веществъ.

***) Сюда не включены ввезенные къ намъ сырые фосфаты.

отчетный годъ сравнительно съ 1899 годомъ для суперфосфатовъ замѣтно уменьшеніе, для томасовыхъ шлаковъ-же увеличеніе ввоза на слишкомъ 100,000 пуд. Также каинить и чилійская селитра ввезены въ количествахъ нѣсколько большихъ, чѣмъ въ 1899 году. Цѣны на суперфосфатъ за отчетный годъ колебались здѣсь, смотря по качеству товара, въ предѣлахъ отъ 3 руб. 10 коп. до 3 руб. 20 коп. за мѣшокъ; въ 1899-же году средняя цѣна за мѣшокъ была 3 руб.

Каинить къ намъ привозится исключительно изъ Германіи, суперфосфатъ-же и томасовы шлаки — преимущественно изъ Великобританіи, а также изъ Бельгіи.

По отдѣльнымъ сортамъ ввозъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ :

	1893 пуд.	1894 пуд.	1895 пуд.	1896*) пуд.
Суперфосфатъ	975,156	766,614	541,668	667,356
Томасовы шлаки	275,322	347,321	140,034	363,620
Каинить	76,962	80,193	58,320	91,736
Чилійск. селитра	22,146	15,930 ^{1/2}	20,954	32,360 ^{1/2}
Разныя удобр. вещества	—	—	87,952	—
Всего	1,349,586	1,210,058 ^{1/2}	848,928	1,155,072 ^{1/2}
	1897*) пуд.	1898 пуд.	1899 пуд.	1900 пуд.
Суперфосфатъ	499,812	789,470	805,140	689,832
Томасовыя шлаки	142,493	357,054 ^{1/2}	325,439	459,635
Каинить	88,176	106,046	201,204	235,556 ^{1/2}
Чилійск. селитра	44,227	55,164	85,242	106,170
Разн. удобр. вещества	6,432	1,027 ^{1/2}	355 ^{1/2}	1,985 ^{1/2}
Всего	781,140	1,308,762	1,417,380 ^{1/2}	1,493,179

Кромѣ того ввезено сюда сырыхъ фосфатовъ: въ 1900 году — 628,483^{1/2} пуд., въ 1899 году — 796,397 пуд., въ 1898 году — 308,970 пуд., въ 1897 году — 494,893 пуд., въ 1896 году — 224,857 пуд., въ 1895 году — 252,142 пуд.

Либавою получены слѣдующія количества :

	1892 пуд.	1893 пуд.	1894 пуд.	1895 пуд.
Суперфосфаты	522,187	436,700	489,271	410,386
Томасовы шлаки	254,037	296,676	351,447	221,772
Каинить	28,286	7,359	12,473	46,615
Стасфуртскія соли		39,881	21,357	613
Чилійская селитра	5,111	8,049	79,901	1,443
Всего	809,621	788,665	954,449	680,829

*) За 1896 и 1897 годы распредѣленіе ввоза искусственныхъ земледобрильныхъ веществъ по отдѣльнымъ сортамъ сдѣлано на основаніи частныхъ сообщеній, этимъ объясняется, почему итоги этой таблицы не согласуются съ данными таблицы, приведенной выше и составленной на основаніи данныхъ, сообщенныхъ таможеню.

	1896	1897	1898	1899	1900
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Суперфосфаты . . .	278,899	297,116	330,046	374,687	289,311
Томасовы шлаки . .	331,871	454,177	438,669	463,565	620,959
Каинитъ	20,494	36,182	64,659	6,134	52,460
Стасфуртскія соли .	—	610	1,227	34,948	29,250
Чилійская селитра .	157,527	87,063	79,314	75,742	69,800
Всего	788,791	875,148	913,912	955,076	1,081,780

Ввозъ въ Ревель составлялъ :

	1892	1893	1894	1895
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Суперфосфаты . . .	60,438	99,504	61,834	40,282
Томасовы шлаки . .	39,072	90,744	69,413	117,820
Каинитъ	30,300	45,550	35,894	43,557
Чилійская селитра .	1,200	—	6,402	251
Другія	—	3,000	1,278	1,247
Всего	131,010	238,798	174,821	203,157

	1896	1897	1898	1899	1900
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Суперфосфаты . . .	9,300	278	166 ¹ / ₂	47,625	632
Томасовы шлаки . .	142	80,437	154,608 ¹ / ₂	48,815	162,082
Каинитъ	49,201	43,150	55,094 ¹ / ₂	58,709	108,462
Чилійская селитра .	14,172	32,177	23,664 ¹ / ₂	28,541	25,388
Другія	—	—	—	—	—
Всего	72,815	156,042	233,534	183,690	296,564

Изъ таблицы видно, что въ Ригу ввозятся больше всего суперфосфаты, тогда какъ въ Ревель и Либаву теперь предпочтительно томасовы шлаки; впрочемъ, и для Риги количество ввозимыхъ томасовыхъ шлаковъ все повышается. Въ импортъ Ревеля и каинитъ играетъ довольно большую роль, между тѣмъ какъ суперфосфаты почти совсѣмъ исчезаютъ. Либава-же, напротивъ, все еще получаетъ значительныя количества суперфосфата.

Въ три вышеприведенные порта Балтійскаго моря всего ввезено землеудобрительныхъ веществъ: въ 1900 году — 2,851,523 пуд., а въ 1899 году — 2,556,146 пуд., т. е. въ 1900 году приблизительно на 300,000 пуд. больше.

Ввозъ землеудобрительныхъ веществъ въ Россіи вообще за послѣдніе три года по официальнымъ свѣдѣніямъ составлялъ :

	1898 пуд.	1899 пуд.	1900 пуд.
Фосфориты немолот., друг. естественн. удобрит. вещества, необработ. кости, томасовы шлаки немолот.	143,000	579,000	360,000
Кости необработ. молот., фосфориты молот., томасовы шлаки молот.	2,036,000	2,223,000	2,546,000
Суперфосфаты, кости, обработ. сѣрной кислотой, компосты, пудры . .	1,481,000	1,683,000	1,369,000
Кости жженыя, костяная зола и костяной уголь	1,000	—	1,000
Стасфурт. соли въ естественн. состоянїи (хотя-бы и молотыя)	330,000	461,000	713,000
Хлористый калий, сѣрнокислый калий	161,000	240,000	220,000
Чилійская селитра	836,000	938,000	894,000
Всего	4,988,000	6,124,000	6,103,000

Количества этихъ товаровъ, ввезенныя въ Россію, въ послѣдніе два года были почти равны, тогда какъ въ 1898 году было ввезено слишкомъ на миллионъ пудовъ меньше.

Заграничной соли въ Рпгу ввезено :

1866—1870 :	3,074,474	пуд.	средн. числомъ
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 ¹ / ₂	"	
1894 :	52,262	"	
1895 :	19,682	"	
1891—1895 :	48,727	"	средн. числомъ
1896 :	34,175	"	
1897 :	29,143 ¹ / ₂	"	
1898 :	17,651 ¹ / ₂	"	
1899 :	14,644	"	
1900 :	7,392	"	

Импортъ соли изъ за границы, процвѣтавшій лѣтъ 20 тому назадъ, теперь, благодаря послѣдовавшей въ 1880 году отмѣнѣ акциза на соль, а также высокой пошлинѣ на этотъ товаръ, потерялъ всякое значеніе. Наименьшую цифру ввоза даетъ отчетный годъ, за который ввезено немного болѣе 7,000 пуд., т. е. приблизительно половина того, что ввезено въ 1899 году. Привозимая теперь къ намъ соль идетъ преимущественно изъ Германїи и состоитъ изъ красной каменной соли и небольшого количества мелкой столовой.

Русская соляная промышленность на югѣ и юго-востокѣ, благодаря вышеозначеннымъ мѣрамъ, была поставлена въ столь выгодное положеніе, что почти безъ труда могла побить иностранную конкуренцію. Теперь она настолько окрѣпла и приняла такіе размѣры, что другія страны не играютъ почти никакой роли въ снабженіи Россіи солью. Рига, а также сосѣднія съ нею порта, получаютъ необходимую имъ соль изъ Крыма.

Въ Ригу было привезено :

1886—1890 :	1,142,129	пуд. средн. числомъ
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. числомъ
1896 :	2,032,084	”
1897 :	1,608,655	”
1898 :	1,890,201	”
1899 :	1,834,469	”
1900 :	2,003,657	”
1896—1900 :	1,873,813	” средн. числомъ

Подвозъ въ 1900 году оказался, слѣдовательно, приблизительно на 170,000 пудовъ больше, чѣмъ въ предыдущемъ году. Только въ годы 1894, 1895 и 1896 привозилось нѣсколько больше, чѣмъ въ отчетномъ году.

Въ Ревель были привезены изъ Крыма слѣдующія количества соли: въ 1900 году — 1,229,900 пуд., въ 1899 — 1,470,900 пуд., 1898 — 1,358,400 пуд., въ 1897 — 1,295,521 пуд., въ 1896 — 1,422,300 пуд., въ 1895 — 1,157,835 пуд. Ввозъ-же соли въ Ревель изъ за границы составлялъ: въ 1900 году — 20,800 пуд., въ 1899 — 24,286 пуд., въ 1898 — 14,773 пуд., въ 1897 — 12,223 пуд., въ 1896 — 21,652 пуд., въ 1895 — 9,119 пуд., и въ 1894 — 11,493 пуд.

О ввозѣ соли въ Либаву изъ за границы не стоитъ даже упоминать; изъ Крыма-же ею были получены значительныя количества соли, а именно: въ 1900 году — 429,930 пуд., въ 1899 — 1,040,055 пуд., въ 1898 — 651,701 пуд., въ 1897 — 203,934 пуд., въ 1896 — 1,111,897 пуд. и въ 1895 — 550,664 пуд.

Ввозъ соли изъ за границы въ Россію вообще по официальнымъ свѣдѣніямъ за послѣдніе три года составлялъ :

1898 —	614,000	пуд.
1899 —	538,000	”
1900 —	567,000	”

Слѣдовательно изъ за границы получается ежегодно отъ 500,000 до 600,000 пуд. соли.

Изъ другихъ важныхъ предметовъ ввоза мы назовемъ еще слѣдующіе;

	Сѣра пуд.	Чил. селитра*) пуд.	Копра пуд.
1887 :	102,979 ¹ / ₂	307 ¹ / ₂	264,821 ¹ / ₂
1888 :	76,076 ¹ / ₂	—	402,669 ¹ / ₂
1889 :	144,309 ¹ / ₂	4,029	90,569
1890 :	135,403	3,449	100,979
1891 :	135,227	164	133,548
1892 :	138,433 ¹ / ₂	4,130	158,861
1893 :	121,382	22,146	181,094
1894 :	132,548 ¹ / ₂	15,930 ¹ / ₂	198,235 ¹ / ₂
1895 :	128,025 ¹ / ₂	20,954	152,224
1896 :	97,329	32,360 ¹ / ₂	164,087 ¹ / ₂
1897 :	104,147	44,227	97,456
1898 :	105,445 ¹ / ₂	55,164	166,699
1899 :	189,684	85,242	133,484 ¹ / ₂
1900 :	186,360	106,170	171,409 ¹ / ₂
1896—1900 :	136,593	64,633	147,227

	Мѣль пуд.	Гумми пуд.	Глина пуд.	Мет. руды пуд.
1887 :	1,965,892	4,035 ¹ / ₂	610,607	727 ¹ / ₂
1888 :	1,923,357 ¹ / ₂	4,786 ¹ / ₂	666,631	8,426 ¹ / ₂
1889 :	1,590,231 ¹ / ₂	7,403 ¹ / ₂	465,948 ¹ / ₂	16,930 ¹ / ₂
1890 :	2,499,697	12,146	741,786 ¹ / ₂	1,469 ¹ / ₂
1891 :	1,943,307	14,866 ¹ / ₂	771,455 ¹ / ₂	36,860 ¹ / ₂
1892 :	1,415,416 ¹ / ₂	33,820	784,411	263,770
1893 :	2,985,504	42,391 ¹ / ₂	945,861 ¹ / ₂	350,900 ¹ / ₂
1894 :	2,444,932	48,212	1,217,419	501,154
1895 :	2,775,678	43,081 ¹ / ₂	975,889 ¹ / ₂	413,093 ¹ / ₂
1896 :	3 201,137	56,787	931,538	282,761
1897 :	3,037,741	52,571 ¹ / ₂	1,359,865	569,963 ¹ / ₂
1898 :	3,675,151	92,242 ¹ / ₂	1,277,396 ¹ / ₂	816,937 ¹ / ₂
1899 :	4,891,571 ¹ / ₂	113,819 ¹ / ₂	1,567,468	750,200 ¹ / ₂
1900 :	4,493,152 ¹ / ₂	71,172 ¹ / ₂	1,887,076 ¹ / ₂	793,658 ¹ / ₂
1896—1900 :	3,859,731	77,319	1,404,669	642,704 ¹ / ₅

Во ввозѣ сѣры, который въ 1899 году достигъ своего максимума при 189,000 пуд., за отчетный годъ оказывается уменьшеніе, хотя и незначительное (на 3000 пуд. приблизительно). Высокія цифры ввоза за послѣдніе два года показываютъ, что въ нашей про-

*) Въ этихъ цифрахъ заключаются и ввезенныя, впрочемъ очень небольшія, количества обыкновенной селитры.

мышленности снова увеличилось примѣненіе сырой сѣры вмѣсто сѣрнаго колчедана.

Гораздо обширнѣе, чѣмъ импортъ Риги, оказывается импортъ С. Петербурга, куда въ 1897 году было ввезено 603,428 пуд. сѣры; для послѣднихъ трехъ лѣтъ цифры ввоза еще не опубликованы. О ввозѣ въ Либаву почти не стоитъ упоминать (въ 1900 году — 471 пуд., въ 1899 — 364 пуд. и въ 1898 — 256 пуд.). Ввозъ въ Ревель равнялся: въ 1900 году — 1582 пуд., въ 1899 — 50,493 пуд., въ 1898 — 10,452 пуд., въ 1897 же только 339 пуд.

Нашимъ поставщикомъ этого товара является Сицилія, откуда въ 1900 году вывезено 557,668 англ. тоннъ противъ 479,031 тонны предыдущаго года т. е. въ 1900 году на 78,637 тоннъ или 14,1% больше.

Что-же касается другихъ приведенныхъ въ предыдущей таблицѣ сырыхъ матеріаловъ, потребляемыхъ преимущественно нашей промышленностью, то за отчетный годъ цифры ввоза увеличились для чилийской селитры (на прибл. 14,000 пуд. больше, чѣмъ въ 1899 году), копры (на 38,000 пуд. больше) и глины (болѣе, чѣмъ на 300,000 пуд. больше) и уменьшились для мѣла (круглымъ счетомъ на 400,000 пуд. меньше) и гумми (на 42,000 пуд. меньше). Количество ввезенной копры повысилось до 171,409 пуд., по все таки далеко еще не достигло той высоты, на какой было въ 1887 и 1888 годахъ (264,000 пуд. и 402,000 пуд.).

Значительнѣе, чѣмъ нашъ импортъ копры, оказывается импортъ Либавы, такъ какъ онъ равнялся: въ 1900 году — 518,926 пуд., въ 1899 — 419,690 пуд. и въ 1898 — 510,906 пуд. Все это количество остается въ Либавѣ и тамъ перерабатывается. Импортъ Ревеля за послѣдній годъ значительно улучшился, а именно составилъ 71,438 пуд. противъ 11,936 пуд. въ 1899 году и 32,038 пуд. въ 1898 году.

Ввозъ сырого гумми, почти непрерывно повышавшійся до 1899 года, за отчетный годъ уменьшился сравнительно съ 1899 годомъ на слишкомъ 42,000 пуд.; однако онъ все еще очень значителенъ, если принять во вниманіе, что цѣна этого товара очень высока.

Столичная промышленность потребляетъ гораздо большія массы гумми, чѣмъ рижская. Въ 1897 году въ С.-Петербургъ ввезено болѣе 180,000 пуд. За послѣдніе три года данныхъ еще не имѣется.

Въ Ревель ввезено въ 1900 году сырого гумми 93,787 пуд.*) (въ 1899 году ввезено 110,905 пуд., въ 1898 — 98,597 пуд., въ 1897 — 90,805¹/₂ пуд., въ 1896 — 117,350 пуд. и въ 1885 — 84,596 пуд.)

Пошлина на сырое гумми повышена въ 1900 годъ съ 60 коп. до 90 коп. за пудъ.

*) Въ томъ-же числѣ заключаются и ввезенныя очень небольшія количества резиновыхъ смоль; въ таможенной статистикѣ эти два товара не регистрируются отдѣльно.

Согласно таможеннымъ даннымъ въ общую сумму ввезенныхъ въ Ригу металлическихъ рудъ, которыя только съ 1896 года различаются таможнею по сортамъ, вошли:

	1896	1897	1898	1899	1900
	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.	пуд.
Желѣзная руда	3,072	4,595 ¹ / ₂	63,497	1,221	20,701
Марганцовая руда	23,591	28,672	89,555 ¹ / ₂	66,389	10,561
Сѣрный колчеданъ	254,246 ¹ / ₂	535,549	660,050 ¹ / ₂	680,350	760,581 ¹ / ₂
Особонепоим.руды	1,851 ¹ / ₂	1,147	3,834 ¹ / ₂	2,240 ¹ / ₂	1,814 ¹ / ₂
Всего	282,761	569,963 ¹ / ₂	816,937 ¹ / ₂	750,200 ¹ / ₂	793,658 ¹ / ₂

Ввозъ сѣрнаго колчедана слѣдовательно сильно увеличивался, начиная съ 1896 года.

Ввозъ въ Россію вообще товаровъ, перечисленныхъ въ предыдущей таблицѣ, за послѣдніе 3 года согласно официальнымъ даннымъ составлялъ:

	1898	1899	1900
	въ пудахъ		
Копра	2,114,000	2,030,000	2,287,000
Мѣль сырой	3,462,000	5,300,000	4,886,000
Каучукъ и гуттаперча въ сыромъ видѣ	220,000	313,000	262,000
Сѣра сырая	1,055,000	1,240,000	1,289,000
Селитра чилийск.	836,000	938,000	894,000
Глина	4,123,000	4,568,000	4,623,000

За отчетный годъ сравнительно съ предыдущимъ 1899 годомъ увеличился ввозъ слѣдующихъ товаровъ: копры — на 257,000 пуд., сѣры — на 49,000 пуд. и глины — на 55,000 пуд., тогда какъ ввозъ мѣла уменьшился на 414,000 пуд., каучука и гуттаперчи въ сыромъ видѣ — на 51,000 пуд. и чилийской селитры — на 44,000 пуд.

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, выходитъ 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*):

1896 :	1,874	суд.	вмѣстим.	въ	519,697	ласт.
1897 :	1,877	"	"	"	589,566	"
1898 :	1,965	"	"	"	610,929	"
1899 :	1,911	"	"	"	588,926	"
1900 :	1,896	"	"	"	556,320	"

изъ нихъ съ балластомъ :

1896 :	714	суд.	вмѣстим.	въ	249,844	ласт.
1897 :	708	"	"	"	299,216	"
1898 :	671	"	"	"	280,823	"
1899 :	504	"	"	"	196,811	"
1900 :	498	"	"	"	183,251	"

или, въ процентахъ общаго числа, съ балластомъ пришло :

1896 :	48,1	0/0
1897 :	50,8	0/0
1898 :	46,0	0/0
1899 :	33,4	0/0
1900 :	32,9	0/0

Число и общая вмѣстимость прибывшихъ пароходовъ видны изъ слѣдующей таблицы :

1896 :	1,533	парох.	вмѣстим.	въ	477,742	ласт.
1897 :	1,522	"	"	"	544,194	"
1898 :	1,632	"	"	"	567,867	"
1899 :	1,619	"	"	"	552,161	"
1900 :	1,553	"	"	"	513,066	"

Такимъ образомъ число ластовъ пароходовъ находится въ слѣдующемъ процентномъ отношеніи къ общей суммѣ ластовъ :

1896 :	91,9	0/0
1897 :	92,3	0/0
1898 :	93,0	0/0
1899 :	93,8	0/0
1900 :	92,2	0/0

Суда плавали подъ флагами слѣдующихъ государствъ :

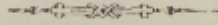
	1896	1897	1898	1899	1900
Россіи	440	491	525	560	612
Германіи	379	340	381	375	405
Швеціи	183	189	185	144	177
Норвегіи	128	122	126	123	135
Даніи	276	292	297	326	228
Голландіи	20	25	16	6	17
Бельгіи	—	4	4	3	12
Франціи	3	6	3	2	2

*) За исключеніемъ судовъ, не служившихъ цѣлямъ товарнаго движенія.

	1896	1897	1898	1899	1900
Англіи	442	404	425	368	303
Австріи	—	1	1	1	—
Італіи	—	—	—	2	—
Іспаніи	3	3	2	1	5
Итого	1874	1877	1965	1911	1896

Первый пароходъ пришелъ 8 апрѣля, первое парусное судно — 10 апрѣля.

Официальное открытіе навигаціи послѣдовало 24 апрѣля, а вскрытіе рѣкъ 26 апрѣля 1900 года.



Обзоръ фрахтовыхъ ставокъ, примѣнявшихся въ Ригѣ при перевозкѣ грузовъ на пароходахъ въ навигацію 1900 года.

Англія.

Въ Лондонѣ фрахты колебались на:

Хлѣбъ въ предѣлахъ между	1/6 и 1/11/2	за 320 фунтовый основнаго фрахта на овесъ.
Ленъ и пенька	22/6 и 15/—	за тонну.
Жмыхи	10/— " 8/—	" "
Яйца	22/6 " 22/6	" "
Планки и баттенсы	40/— " 24/6	— стандартъ.
Дрань (Splittholz)	70/— и 35/—	за саж. въ 288 куб. фут.
Слипера	12/6— и 9/—	за лодъ.
Обрѣзки	40/— " 30/—	" стандартъ.
Гримсби. Планки и баттенсы	40/— " 23/—	" "
Доски	36/6 " 24/—	" "
Обрѣзки	32/6 " 24/6	" "
Гуль. Хлѣбъ между	1/6 и 1/3	за 320 ф. основн. фрахта на овесъ.
Сѣмя	1/6 " 1/3	" 320 " " " "
Жмыхи	9/— и 9/—	за тонну.
Планки и баттенсы	37/6 " 24/—	за стандартъ.
Доски	31/3 " 25/—	" "
Копцы	40/— " 25/—	" "
Дрань	70/— " 41/—	— саж. въ 288 куб. ф.
Слипера	12/— " 10/—	— лодъ.
Лоустофтъ. Слипера	8/6 " 7/6	" "
Мидльсборо на Тисъ. Пельсъ за	17/6 " 12/6	" "
Уэстъ-Гартльпуль. Планки и баттенсы	38/6— и 23/—	за стандартъ.
Дрань	60/— и 32/6	за саж. въ 288 куб. ф.
Слипера	10/3 " 8/6	— лодъ.
Ньюнестль на Тэйнъ. Планки и баттенсы	30/— и 24/—	за стандартъ.
Плимутъ. Слипера	13/— " 6/—	— лодъ.
Дрань	70/— " 45/—	— саж. въ 288 куб. ф.
Бэльфастъ. Жмыхи	10/6 " 10/6	— тонну.
Ленъ и пенька	22/6 " 22/6	" "
Лисъ. Хлѣбъ между 1/— и 1/6	и 1/6	за 320 ф. основн. фрахта на овесъ.
Ленъ и пенька между	21/6 и 15/—	за тонну.
Планки и баттенсы между	35/— и 21/—	за стандартъ.

Лисъ. Обрѣзки	23/6 и 34/—	за стандартъ.
Дрань	62/6 " 35/—	— саж. въ 288 куб. ф.
Гренжмутъ. Планки и баттенсы	35/— " 21/—	— стандартъ.
Дрань	62/6 " 40/—	— саж. въ 288 куб. ф.
Метиль. Ленъ и пенька	17/6 " 17/6	— тонну.
Дунди. Хлѣбъ между 1/6 и 1	за 320 ф. основн. фрахта на овесъ.	
Ленъ и пенька между	22/6 и 15/—	за тонну.
Планки и баттенсы между	35/— и 22/6	за стандартъ.
Обрѣзки	35/— " 25/—	" "
Эбердинъ. Планки и баттенсы	26/— " 35/—	" "
Строевой лѣсъ и мауерлаты между	18/— и 11/—	за лодъ.

Голландія.

Амстердамъ. Планки и баттенсы	19 и 13	за стандартъ.
Норвежскія кап. бревна	23 " 17	— тульть.
Брусля основныя	14 " 10 1/2	— погон. футъ.
Брусля сосновыя и еловыя	12 " 9 1/2	" "
Мауерлаты и стр. лѣсъ	22 " 17	— стандартъ.
Заандамъ. Планки и баттенсы	23 и 13	за стандартъ.
Норвежскія кап. бревна	23 " 17	— тульть.
Мауерлаты	22 " 17	— стандартъ.
Вестзаанъ. Норвежскія кап. бревна	23 " 17	— тульть.
Мауерлаты	23 " 17	— стандартъ.
Шидамъ. Хлѣбъ между 1/6 и 1/11/2	за 320 ф. основн. фрахта на овесъ.	
Роттердамъ. Хлѣбъ	1/6 и 1/—	" 320 " " " "
Сѣмя	1/6 " 1/—	" 320 " " " "
Планки и баттенсы между	19 и 12	за стандартъ.
Копцы	20 " 13 1/2	" "
Норвежск. кап. бревна	22 " 17 1/2	— тульть.
Мауерлаты 10×10"	10 1/2 " 8 1/2	— пог. футъ.

Дордрехтъ. Планки и баттенсы	17 и 14 1/2	за стандартъ.
Слипера	11/— " 10	— лодъ.
Дельфизиль. Планки и баттенсы	22 " 13	— стандартъ.
Норвежск. кап. бревна	23 " 19	— тульть.
Мауерлаты 10×10"	11 " 10	— пог. футъ.
Брусля	14 " 10	" "

Бельгія.

Антверпенъ. Хлѣбъ между 1/6 и 1/11/2	за 320 ф. основн. фрахта на овесъ.	
Пенька и ленъ	30 и 20 1/2	за тонну.
Планки и баттенсы	50 " 29	— стандартъ.
Обрѣзки	50 " 32	" "
Гентъ. Хлѣбъ между 1/6 и 1/11/2	за 320 ф. основн. фрахта на овесъ.	
Сѣмя	11 1/4 и 1 1/16	за мѣшокъ.
Жмыхи	12 " 9	— тонну въ 1015 килогр.
Ленъ и пенька	30 " 20	— тонну.
Планки и баттенсы	50 " 29	— стандартъ.
Дрань	60 " 45	— саж. въ 288 куб. ф.
Мауерлаты 10×10"	28 " 21	— пог. футъ.
Брусля	35 " 20	" "
Слипера	17 " 12	— лодъ.

Франція.

Дюнкирхенъ. Хлѣбъ между 1/6 и 1/11/2	за 320 ф. основн. фрахта на овесъ.	
Жмыхи	11 и 9	за тонну въ 1015 килогр.
Ленъ и пенька	30 " 20	— тонну.
Планки и баттенсы	50 " 27	— стандартъ.
Обрѣзки	40 " 25	" "
Гонфлеръ. Планки и баттенсы	51 " 31	" "
Руанъ. " "	52 " 32	" "
Бордо. " "	60 " 40	" "

Германія.

Штеттинъ. Мауерлаты 10×10"	20 и 14	за пог. футъ.
Хлѣбъ между 15 и 12	за 2000 килогр. основн. фрахта на розъ.	
Любекъ. " "	16 " 8	" 2000 " " " "
Гамбургъ. " "	1/6 " 9d	" 320 фунт. " " " овесъ.
Яйца	20 " 20	— тонну.
Бране. Планки и баттенсы	40 и 29	за стандартъ.
Бременъ. " "	33 1/2 " 32	" "
Доски	35 " 32	" "

Данія.

Копенгагенъ. Хлѣбъ между 19 и 12	за 2000 килогр. основн. фрахта на розъ.
----------------------------------	---

Швеція.

Гетеборгъ. Хлѣбъ между 18 и 15	за 2000 килогр. основн. фрахта на розъ.
--------------------------------	---

Норвегія.

Христианія. Хлѣбъ между 19 и 14	за 2000 килогр. основн. фрахта на розъ.
Шинъ (Skien). " "	19 " 15 1/2 " 2000 " " " "

Африка.

Алжиръ. Планки и баттенсы	75 и 50	за стандартъ.
---------------------------	---------	---------------

Рижскій экспортъ моремъ

съ 1 января по 31 декабря.

	1899	1900*)		1899	1900
Абрикосовыя косточки	—	пуд. 434	Животныя:		
Анисъ	26471	" 21378	Лошади	1592	шт. 2394
Анисовое масло	170	" 30	Собаки	2	" —
Азбестъ	8	" 6813	Утки	—	" 27
Бочки для пива	—	шт. 128	Золотыя опилки	—	пуд. 14
Бѣлокъ	2126	пуд. 2434	Известнякъ	—	" 16
Боченки	—	шт. 55	Ирный корень	—	" 530
Бумага	11	пуд. —	Инструменты ремесленн.	—	" 2
Бочки	—	шт. 1	Изюмъ	2	" 4546
Водка сладкая	184438	бут. 169279	Икра	45	" 1
" (спиртъ)	—	вед. 750	"	—	ящ. 5
Волось:			Кокосовый ломъ	2810	пуд. —
Конскія гривы	4482	пуд. 1622	Кокосовая мука	5870	" 5704
Конскіе хвосты	8046	" 5123	Капуста	31	" —
Конскій волосъ	10293	" 3687	Конфеты	43	" 91
Верблюжій "	28444	" 14797	"	—	ящ. 3
Коровій и козій волосъ	15359	" 18727	Консервы	199	" 194
Щетина свинья	5719	" 2290	"	1	мѣсто —
Вино	1	" —	"	2	боч. —
"	20	бут. —	Кишки	681	пуд. 1930
"	—	ящик. 1	Кишнець	598	" 606
"	1	боч. —	Кожн и шкуры:		
Войлокъ	18	пуд. 55	Конскія	21023	" 18409
Варъ	128	" —	Воловья	26004	" 3838
Гильзы	5	" —	Лосинья	18	" —
"	105	ящ. 148	"	—	ящикъ 1
Гирса	—	пуд. 2515	Телячьи, овечьи, козьи	275815	пуд. 28740
Грибы	20	" —	Барсучьи	26	" 24
"	—	боч. 2	Зячьи	1239	" 810
Горчица	142	" 13	Медвѣжьи	—	" 20
Горчичная мука	—	" 13	Казеинъ	602	" 95
Глина	90098	" 109272	Казенная замазка	—	" 436
Гипсовыя издѣлія	23	ящ. —	Картофель	77	" —
Глиняные черепки	8500	пуд. —	Кости	655	" —
Деготь (березовый)	1788	" —	Костяные уголь и зола	57576	" 24611
"	—	боч. 57	Костяная мука	98033	" 32410
Джутъ	1473	пуд. 10	Клеверъ	2	" —
Дробина сушеная	—	" 41067	Кожа	490	" 554
Дичь и птица	24981	" 29771	Кожанный товаръ	3	" —
"	5	ящ. —	Клей	1219	" 1207
"	5	корзинъ —	Камень	2	" —
"	2210	мѣсть —	Канатъ и веревки	24	" —
"	23	шт. —	" старый	1152	" 16
Желтокъ	11296	пуд. 12849	Клеенка	4	" 6
Жестъ	50	" —	Кровяная мука	2409	" 595
Желѣзный товаръ	64	" 2	Книги	9	" —
Жмыхи	4073952	" 1824591	Лосинья головы	—	ящ. 2

*) По предварительнымъ, имѣющимся въ нашемъ распоряженіи свѣдѣніямъ.

	1899	1900		1899	1900
Ленъ	6262330	2822034	Рыба	708	631
Льняная пакля	489709	186818	"	—	1
" пряжа	555	10250	Рога	19	—
" кудельн. пряжа	—	615	"	—	9
Лакъ	217	22	Резиновые товары	15258	22238
Липовый цвѣтъ	—	31	" " старые	103173	103339
Линолеумъ	45	6	Рогъ и роговые отбросы	2631	4255
Ликоподиумъ (плаунъ)	305	719	Раки	33	—
Лыко	—	1232	"	5	—
Лукъ	19292	—	Рогожки	22738	18034
Лакрица	8144	9894	"	2000	31510
Масло коровье	17153	81198	Рожки ржаные	114	83
Мясо	71	40	Свинцовый пепель	380	145
Мѣдныя опилки	423	693	Скипидаръ	24696	17005
Москательный товаръ	555	968	Сигары	—	2
Миндаль	—	687	Сѣно	3	—
Мѣшки	28	—	Сыръ	4528	2988
"	—	365	Свѣчи	12	6
Мѣховой товаръ	57	17	Сирень, цвѣты	50	—
Мѣха	—	1	Сѣстные припасы	—	1
Мускусный корень	—	17	Сало	—	193
Мебель	—	46	Стульняя сидѣнья	642	925
Мука	22	—	"	426	—
Мельничныя плиты	—	177	Солодъ	—	353
Машины	194	—	Сѣмя :		
Малиновый чай	—	18	Посѣвное льняное	1790	1450
Металлическіе обрѣзки	1063	759	"	97908	85514
Металлическая зола	—	525	выбойное	223686	261610
Масло	—	1	конопляное	15014	2527
Масло Льняное	1217	4184	рапсовое и рѣпное	7877	—
" Конопляное	33	—	рѣжичное	—	11264
" Бакуинъ	323783	343892	тимофѣево	—	1428
" Олифа	7	3	травное	2271	—
Мыло	6	8	сурьпное	672	—
Обрѣзки бѣлой кожи	22396	8717	цитварное	588	—
Огурцы	—	4	клеверное	2006	2615
"	1	1	клевещинное	4640	—
Отруби	46779	65409	огуречное	130	50
Оловянная зола	110	561	Стебли отъ сѣмянъ	—	1050
Орѣхи	—	5	Сантонишъ	703	305
Папиросы	1	10	Смола	412	32364
Пиво	25	—	"	—	39
"	—	75	Стальные обрѣзки	1369	2177
Пружина спиральная	—	5	Сычугъ	133	76
Плоды	3282	764	Тминъ	55	—
"	2	—	Тряпье	4024	5628
Пенька	489892	391057	Табакъ	39170	92712
Пеньковые очески	150808	56032	Табачныя издѣлія	—	8
Пеньковая пряжа	80602	64626	"	83	17
Перья :			Уголь древесный	4	—
Перья для перинъ	3335	1289	Уралитъ	—	496
Пухъ	15	33	Угары хряща	182863	145380
Писчія перья	—	75	Укропъ	—	133
Перья стальные	—	2	Фарфоровые товары	76	361
"	—	12	"	12	—
Песокъ	24	—	Фрукты	—	27
Пробки	465	—	Хлѣбъ: Пшеница	51293	262634
Пробковое дерево	863	—	Пшеничн. мука	885	139
Пробковыя стружки	159009	138470	Рожь	406328	652971
Пробковыя изоляціонныя	—	473	Ржаная мука	500	22
пластины	—	—	Ячмень	181769	142506
Поташъ	788	10781	Овесь	161834	269753
Птичьи шкурки	1280	662	Горохъ	15373	5285
" крылья	19	76	Бобы	8004	1805

	1899	1900		1899	1900
Хлѣбъ: Вика	12307	чт.	2609		
Крупа	55	"	—		
Хмель	6	пуд.	7459		
Цикорій	136	"	117		
Цинкъ, новый	599	"	—		
старый	462	"	—		
Цинковые опилки	927	"	—		
Цинковый пепель	—	"	1353		
Шлаки	46525	"	56291		
Шерсть	13693	"	15646		
Шелковые очески	—	"	36		
Шпанскія мушки	199	"	137		
Щавелево-каплевая соль	275	"	—		
Яблоки	1008	"	655		
Ягоды	169	"	2149		
Яйца	2047998	"	1941397		
Лѣсъ: Шпирь	1274	шт.	933		
Бревна сосновыя	107720	"	87944		
" еловыя	242761	"	237474		
" берез., ольх. и др.	154959	"	174294		
Чурбаны, разныя	79177	"	58164		
Доски 1—2 1/2"	12174799	"	10480821		
3"	5646290	"	6069270		
свыше 3"	11939	"	9850		
Ваишосы кронъ	114	"	28		
Пиповка, (клепка) фр.					
лѣсъ:					
3—3 1/2, 6—8, 84—108	7257	"	126		
2 1/2—3, 5—6, 72—78	6047	"	24		
Оксгофтныя дощечки,					
фр. лѣсъ:					
2 1/2—3, 5—6, 36—40	8945	шт.	1206		
Клепка	81745	"	68575		
Судовыя мачты	9206	"	8553		
Стропила и жерди ..	199328	"	397283		
Руднич. стойки (Pit-					
props)	3822738	пуд.	4006465		
Дрова	3363	саж.	3282		
Дрань	10158	"	14651		
Слипера, острокантные	2577814	шт.	2213676		
" круглыя	47707	"	37509		
Мауерлаты, сосн.	61622	"	68365		
" елов.	33793	"	53616		
Доски для ящиковъ ..	11	ящ.	—		
Крестовины	1485	шт.	—		
Бочарный лѣсъ	—	"	226052		
Древесная проволока.	122387	пуд.	193537		
Древесный матеріалъ.	—	"	29		
Древесная шерсть ...	186	"	—		
Деревянные товары ..	275	"	408		
Лопаты	—	шт.	1120		
Рѣшетинникъ	15244	"	—		
Ивовые прутья	4	пуд.	—		
Рукоятки для кирокъ	6285	шт.	—		
Колесныя спицы	—	"	33868		

Рижскій импортъ моремъ

важнѣйшихъ товаровъ*).

Съ 1-го января по 31-ое декабря.

	1899	1900**)		1899	1900**)
Вино	51306 ⁷³ / _{120 в.}	47864 ¹ / ₂	Поташь.....	8736 пуд.	6133
Глауберова соль	25465 ¹ / ₂	пуд. 18520 ¹ / ₂	Рисъ	75568 "	197207
Глина	1641124 ¹ / ₂	" 1887076 ¹ / ₂	Смола	161896 "	262688 ¹ / ₂
Гумми	120542 ¹ / ₂	" 71172 ¹ / ₂	Селитра.....	85242 "	106170
Жельзо, не въ дѣлѣ... ..	2088436	" 239852	Сѣра	190309 ¹ / ₂	" 186360 ¹ / ₂
Жельзнодоро. рельсы ...	60271	" 11908	Сода	86792 "	46003 ¹ / ₂
Кофе	35335 ¹ / ₂	" 39988	Сигары и папиросы ...	251 "	189 ¹ / ₂
Копра	137675	" 171409 ¹ / ₂	Сельди.....	74727 ⁵ / ₉	боч. 84872 ⁵ / ₉
Красильное дерево въ полѣньяхъ и тертое	659140	" 1691855	Соль.....	14644 пуд.	7392
Каменный уголь	31767168	п. 31432481 ¹ / ₂	Сталь, не въ дѣлѣ ...	929577 "	351330 ¹ / ₂
Коксъ	1417615	" 1465816 ¹ / ₂	Удобрительныя веще- ства***).....	2181416 ¹ / ₂	" 2051492 ¹ / ₂
Кирпичъ.....	1910710	" 668087	Хмель	4370 "	3532 ¹ / ₂
Мѣлъ, необработанный и перемолотый	4891471 ¹ / ₂	" 4493152 ¹ / ₂	Хлопокъ, сырецъ	532985 ¹ / ₂	" 298840 ¹ / ₂
Машины и части ихъ ..	1769133	" 1115317	Чугунъ, не въ дѣлѣ ...	650404 ¹ / ₂	" 181256 ¹ / ₂
Масло, растительное ...	19882 ¹ / ₂	" 15462	Шампанское	140204 ⁴ / ₉	бут. 54727 ¹ / ₃
Пробковое дерево, не въ дѣлѣ.....	208922	" 292137			

*) Въ нашемъ распоряженіи въ настоящее время не имѣется, какъ въ прежніе годы, данныхъ относительно **всѣхъ** ввозимыхъ черезъ нашъ портъ товаровъ.

***) Включая транзитъ.

***) Включая сырые фосфаты.

