

227537

ОТЧЕТЪ

САРАТОВСКАГО

БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА

за 1899/1900 годъ.



САРАТОВЪ.

ТИПОГРАФИЯ И ПЕРЕПЛ. Н. П. ШТЕРЦЕРЪ.

1902.

227537

227537

ОТЧЕТЪ

САРАТОВСКАГО

БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА

за 1899/1900 годъ.



САРАТОВЪ.

ТИПОГРАФІЯ И ПЕРЕПЛ. Н. П. ШТЕРНЕРЪ.

1902.

227537

ПРОДЕРЖАНО 48 Р.



ОТЧЕТЪ

Саратовскаго Биржевого Комитета

за 1899/1900 годъ.



САРАТОВЪ.

Типография и перепл. Н. П. Штерцеръ.

1902.

Печатать разрѣшаю марта 21 дня 1902 года,

Губернаторъ А. П. Энгельгардтъ.



ОТЧЕТЪ

САРАТОВСКАГО БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА

за 1899—1900 годъ.

Саратовское Биржевое Общество имѣло въ своемъ составѣ за отчетный годъ всего—180 членовъ, изъ которыхъ 90 платили взносъ по 1-й гильдii (15 руб. въ годъ) и 90—2-й гильдii (10 руб. въ годъ). Кромѣ того, правомъ посѣщенiя Биржи пользовались 141 лицо, имѣвшихъ годовые билеты съ платою 10 и 15 руб. и было выдано 94 билета на временное посѣщенiе Биржи съ уплатой по 4—5 руб. за треть года.

Составъ Биржевого Комитета въ отчетномъ году былъ слѣдующій: Предсѣдатель Н. И. Селивановъ, старшины: П. М. Рѣпинъ, Э. Э. Борель и А. И. Шумилинъ, изъ которыхъ г. Рѣпинъ, согласно 23 § Устава Саратовской Биржи, является заступающимъ мѣсто предсѣдателя. Весь составъ Комитета, окончивъ свои полномочiя службы ко дню годичнаго общаго собранiя 19-го декабря 1899 года, вновь баллотировался и былъ избранъ общимъ собранiемъ въ порядкѣ занимаемыхъ должностей, который указанъ выше. Въ кандидаты къ предсѣдателю Комитета избранъ Ф. П. Шмидтъ. Въ кандидаты къ старшинамъ на общемъ годичномъ собранiи Биржевого Общества—бывшемъ 19 декабря 1899 года избраны: Н. В. Скворцовъ и А. П. Кейль. На этомъ-же годичномъ общемъ собранiи былъ утвержденъ отчетъ Биржевого Комитета за ⁹⁸/₉₉ биржевой годъ, прихода-расходная смѣта на ⁹⁹/₉₀₀ годъ. На обсужденiе того-же собранiя былъ предложенъ докладъ Комитета о расширенiи существующаго зданiя Биржи, которое не вполне удовлетворяетъ настоящимъ своимъ помѣщенiемъ потребностямъ почтово-телеграфнаго отдѣленiя, имѣющаго въ виду расширить свои операцiи, въ интересахъ клиентовъ Биржи, до приѣма и выдачи денежной корреспонденцiи и устройства телеграфнаго аппарата системы „Юза“ съ организацiей передачи депешъ непосредственно съ Биржи безъ пересылки таковыхъ въ главное отдѣленiе. Кромѣ того, мѣстные судовладѣльцы и промышленники судоходства просятъ отвести имъ помѣщенiе въ Биржѣ, мотивируя свою просьбу тѣмъ, что они своимъ промысломъ связаны съ дѣлами крупныхъ судовладѣльцевъ, мѣстныхъ мукомоловъ, хлѣбныхъ и лѣсныхъ торговцевъ, постоянныхъ посѣтителей Биржи. Въ виду всего этого Биржевой Комитетъ находилъ своевременнымъ разрѣшить принципиально вопросъ о

расширеніи зданія Биржи и поэтому поводу онъ предлагалъ войти съ ходатайствомъ отъ имени Биржевого Общества къ городскому самоуправленію объ отводѣ мѣста для Биржи въ количествѣ семи сажень по Никольской улицѣ и въ размѣрѣ ширины, которую занимаетъ настоящее помѣщеніе Биржи. Докладъ Комитета о расширеніи зданія со всеми предложеніями принять собраніемъ.

Въ этомъ же засѣданіи заслушана записка Комитета о направленіи рѣки Волги по старорѣчью (содержаніе приводимъ ниже) и собраніе выразило желаніе, что-бы она была направлена отъ имени Биржевого Общества въ Министертво, а также рекомендовало просить Городского Голову доложить Думѣ о возбужденіи подобнаго же ходатайства отъ городского самоуправления.

Означенному общему собранію была доложена телеграмма, полученная отъ Его Высочайшаго Превосходительства Господина Министра Финансовъ въ отвѣтъ на поздравленіе Биржевого Общества съ дарованіемъ монаршей милости. Телеграмма отвѣтная слѣдующаго содержанія: „прошу передать Саратовскому Биржевому Купечеству мою искреннюю признательность за поздравленіе съ Высочайшей милостью, которой я былъ осчастливленъ и за выраженные въ телеграммѣ пожеланія“. Статсъ-Секретарь Витте. Поздравительная телеграмма Биржевого Общества направлена въ такой редакціи: „съ глубокимъ вѣрноподданническимъ чувствомъ былъ прочитанъ въ Биржевомъ Комитетѣ Саратовскимъ Биржевымъ купечествомъ рескриптъ Августѣйшаго нашего Монарха на имя Вашего Высочайшаго Превосходительства. Этимъ рескриптомъ закреплена финансовая политика, а съ нею дальнѣйшее процвѣтаніе и развитіе промышленности Россіи. Саратовское Биржевое Купечество почтительнѣйше проситъ принять отъ него Ваше Высочайшее Превосходительство, поздравленія съ новою Монаршею Милостью. Да подкрѣпитъ Васъ Господь Богъ въ Вашей неизмиримо-плодотворной дѣятельности на пользу и процвѣтаніе торговли и промышленности Россіи на многіе годы“.

Дѣятельность Биржевого Комитета за отчетный годъ можетъ быть охарактеризована въ общихъ чертахъ слѣдующимъ образомъ. Стремясь къ охраненію интересовъ мѣстной торговли и промышленности, вообще, Биржевой Комитетъ въ частности: 1) дѣлалъ сообщенія Правительственнымъ учрежденіямъ по вопросамъ торговли и промышленности, 2) выдавалъ членамъ Биржевого Общества удостовѣренія о цѣнахъ на продукты и товары; 3) доводилъ до свѣдѣнія посѣтителей Биржи о всѣхъ сообщеніяхъ правительства и частныхъ учреждений, 4) оповѣщалъ о торговыхъ цѣнахъ и сдѣлкахъ и путемъ печатанія бюллетеней старался распространить эти свѣдѣнія, 5) наблюдалъ за дѣятельностію биржевыхъ маклеровъ, 6) участвовалъ въ разсмотрѣніяхъ споровъ между членами Биржевого Общества и по мѣрѣ возможности старался устранять таковыя, (въ отчетномъ году Комитетомъ разрѣшено такихъ дѣлъ около 15); 7) имѣлъ надзоръ за тѣмъ, чтобы совершающіе торговыя сдѣлки имѣли соотвѣтствующія торговыя права и чтобы на Биржѣ не практиковалось незаконнаго маклерства и 8) въ особенности стремился къ сохраненію интересовъ

торговаго сословія, выдвигая на первый планъ все его нужды и возбуждая ходатайства въ подлежащихъ высшихъ правительственныхъ сферахъ объ удовлетвореніи таковыхъ, а также, стоя на сторожѣ интересовъ развитія мѣстной промышленности, сносился съ разными учрежденіями и мѣстными властями, могущими оказать содѣйствіе большому развитію промышленности края.

Въ ноябрѣ мѣсяцѣ отчетнаго года въ Петербургѣ былъ назначенъ 58-й тарифный сѣздъ и отъ Биржевого Общества былъ представителемъ членъ послѣдняго Я. Ф. Проппъ, который также былъ уполномоченъ отъ Биржевого Комитета въ засѣданіе комисіи, состоящей при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, обсуждавшей вновь вопросъ о соединеніи г. Астрахани желѣзнодорожнымъ путемъ съ общемою сѣтью Имперіи.

Результаты тарифнаго сѣзда можно формулировать такимъ образомъ: 1) постановили сохранять навигаціонный тарифъ по примѣру прошлыхъ лѣтъ съ пятнадцатаго марта по пятнадцатое октября, 2-е постановили внести въ Тарифный Комитетъ вопросъ о дѣйствіи навигаціоннаго тарифа круглый годъ—впредь до отмѣны. Что касается до результатовъ засѣданія Комисіи по вопросу соединенія г. Астрахани рельсовымъ путемъ, то по свѣдѣніямъ, полученнымъ хотя и не изъ официальныхъ источниковъ, оказывается, что направленіе желѣзнодорожнаго пути избирается по лѣвому берегу Волги за каковое высказывался и Биржевой Комитетъ. Слѣдуетъ имѣть въ виду, что окончательнаго рѣшенія этого вопроса не послѣдовало.

На ходатайство Биржевого Комитета отъ 28 августа 1899 г. за № 128 о предупрежденіи хищническаго лова стерлядей въ водахъ р. Волги въ отчетномъ году въ ноябрѣ мѣсяцѣ послѣдовалъ отвѣтъ слѣдующаго содержанія: Министерство Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ внесло 23 мая 1899 года на уваженіе Государственнаго Совѣта проектъ правилъ Каспійско-Волжскихъ рыбныхъ промысловъ, причемъ предполагено воспретить ловъ глистной и машковой снастями и вандами, а равно ловъ и продажу въ какомъ-бы ни было видѣ, стерлядей менѣе 6 вершковъ длиною, считая отъ полуглаза до конца краснаго пера. Означенныя ограниченія, выработанныя первоначально для низовьевъ рѣки Волги (отъ Саратова до Каспійскаго моря) проектировано Министерствомъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ распространить, за симъ, и на весь бассейнъ этой рѣки, чѣмъ и будетъ устраненъ въ недалекомъ будущемъ хищнической уловъ маломѣрной стерляди, въ особенности—съ усиленіемъ надзора за соблюденіемъ правилъ рыболовства, воспрещающихъ и нынѣ употребленіе крючковой снасти, вверхъ, отъ г. Камышина (ст. 275 уст. Сел. Хоз. изд. 1893 г.).

24 января отчетнаго года происходилъ въ Петербургѣ сѣздъ русскихъ дѣятелей по водянымъ путямъ, на каковомъ представителемъ отъ Комитета былъ старшина его П. М. Рѣпинъ, который представилъ въ Императорское Общество Судоходства ходатайство объ улучшеніи фарватера рѣки Волги и

направленіи ея по старорѣчью слѣдующаго содержанія: „Въ началѣ октября с./г. по распоряженію Начальника Казанскаго Округа Путей Сообщенія составленъ новый проэктъ по улучшенію фарватера рѣки Волги и направленію ея къ городу Саратову по старорѣчью. Саратовское Городское Общество болѣе чѣмъ четверть столѣтія, а также за послѣдніе двадцать лѣтъ и Биржевое Купеческое Общество, доказывали въ своихъ ходатайствахъ въ подлежащихъ учрежденіяхъ: въ Министерствахъ Путей Сообщенія и Финансовъ, что единственный путь для возстановленія транзита, а также и для сохраненія пристани у Саратова — это направить Волгу по старорѣчью, такъ что въ этомъ случаѣ настоящій проэктъ Министерства Путей Сообщенія есть подтвержденіе справедливости ходатайства и высказанныхъ соображеній Городскаго самоуправления и Биржевого Купеческаго Общества. Если обратиться къ исторіи вопроса по углубленію фарватера Волги близъ Саратова, то прежде всего слѣдуетъ отмѣтить въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ существующіе три проэкта объ улучшеніи судоходныхъ условій Волжскаго фарватера, исходящихъ отъ Министерства Путей Сообщенія.

Первый проэктъ заключается въ прорытіи канала по старорѣчью со срѣзкою мыса у Беклемишевскаго острова съ подходомъ судовъ къ Саратову прямо сверху рѣки, основанный на ходатайствѣ Саратовскаго Городскаго Управленія. Второй, составленный на основаніи произведенныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія изысканій, состоятъ въ полномъ поворотѣ русла рѣки по старорѣчью, пролегающемъ подъ самымъ городомъ, для достиженія чего потребовалось-бы свыше семи милліоновъ рублей и отъ семи до десяти лѣтъ времени. И наконецъ третій проэктъ предполагалъ улучшить подходы снизу рѣки и устроить пристань на коренной Волгѣ ниже города. Саратовскій Биржевой Комитетъ, внимая словамъ Господина Министра, Тайнаго Совѣтника Бунге, который указалъ обратить вниманіе, въ своемъ отношеніи отъ 28-го августа 1880 года за № 6656, на необходимость ограничить, по возможности, предстоящіе на работы по руслу Волги расходы дѣйствительными требованіями, дабы безъ существенной надобности не обременять Государственнаго Казначейства, не могъ высказаться за поддержаніе семи съ половиной милліоннаго проэкта, какъ чрезмѣрно дорогаго, тѣмъ болѣе, что направленіе транзита по старорѣчью не требовало такихъ крупныхъ затратъ. Но съ другой стороны — для обсужденія означенныхъ проэктвъ Саратовское Городское Самоуправленіе и Биржевое Купеческое Общество, считая рискованнымъ высказаться окончательно за принятіе того или иного проэкта, основываясь лишь на указаніи людей практики и знакомыхъ съ Волгой, сочли необходимымъ пригласить специалистовъ техникувъ съ цѣлю всесторонняго изслѣдованія положенія Волги на мѣстѣ, каковыми явились инженеры: Штукенбергъ и Гольденъ, которые высказались за проэктъ прорытія канала по старорѣчью со срѣзкою мыса у Беклемишевскаго острова. Кромѣ того командированные Министерствомъ Путей Сообщенія Гг. Лохтинъ, Реевскій также склонились къ принятію указаннаго проэкта. Всѣ это дало основаніе Саратовскому Биржевому Комитету 24-го октября 1880 года возбудить ходатайство передъ Г. Министромъ Финансовъ оказать поддержку означенному

проекту, какъ единственно имѣющему возможность сохранить нормальное теченіе рѣки Волги у Саратова и просить оказать содѣйствіе къ началію работъ въ настоящее зимнее время. Министерству Путей Сообщенія не благоугодно было принять означенный проектъ и оно предпочло тотъ, который заключается въ устройствѣ пристани для желѣзной дороги ниже Ильинскаго острова и въ улучшеніи подхода судовъ и пароходовъ къ Саратову съ низу рѣки. Биржевой Комитетъ тогда-же указалъ на пераціональность такого проекта, основываясь на соображеніяхъ Городской Коммисіи и предсказывалъ, по общему вѣсѣхъ убѣжденію, что осуществленіе такого проекта принесло-бы въ самомъ недалекомъ будущемъ большой вредъ судоходству и торговлѣ. Мотивы, по которымъ сложилось такое убѣжденіе, были тѣ, что перенесеніе пристани ниже Ильинскаго острова потребуетъ расчистки праваго рукава Волги у Саратова для подхода къ берегу пароходовъ и судовъ. Исполненіе-же этой части проекта, что-бы сдѣлать удобную у Саратова пристань, при существующихъ заносахъ песками русла, потребовало-бы громадныхъ денежныхъ затратъ и неопредѣленно-продолжительнаго, для работъ землечерпательными машинами, времени это высказывалось на основаніи того соображенія, что при осуществленіи такого проекта наносные пески не будутъ приноситься естественнымъ теченіемъ воды, а напротивъ, наносимые весенними и дождевыми водами съ береговыхъ возвышенностей илъ и песокъ будутъ еще болѣе осаждаться.

Къ сожалѣнію все предсказанія людей опыта и специалистовъ оказались на столько справедливыми, что въ настоящее время мы видимъ, какъ разъ полное изображеніе этой картины, каковую въ своихъ ходатайствахъ Саратовское Городское Самоуправленіе и Купеческое Биржевое Общество нѣсколько разъ въ продолженіи четверти столѣтія только намѣчали, относясь критически къ проекту принятому Министерствомъ Путей Сообщенія и желая предотвратить его осуществленіе.

Въ самомъ дѣлѣ, пески близъ пристани, что ниже Ильинскаго острова, значительны на столько, что представляютъ большое затрудненіе къ подходу судовъ и пароходовъ къ Саратову.

Транзитный путь имѣетъ ниже Саратова опять—таки препятствіе отъ заноса песками у Беклемишевскаго острова, не говоря уже о томъ, что Волга отъ Саратова ушла. Устройство плотины, направляющей теченіе въ новый каналъ, образовало водопадъ, препятствующій движенію пароходовъ. Плотина для улучшенія русла близъ настоящей Саратовской пристани прорвана теченіемъ Волги, что констатировано Саратовскимъ Биржевымъ Обществомъ черезъ особую коммисію, специально изслѣдовавшую этотъ фактъ, о чемъ своевременно было заявлено въ подлежащее учрежденіе. Въ настоящее время Саратовское Биржевое Общество, будучи убѣждено многолѣтнимъ опытомъ, что производимыя работы по принятому проекту Министерства Путей Сообщенія въ теченіи двухъ съ половиной десятилѣтій не принесли ни какихъ благихъ результатовъ, а на оборотъ, осложнили на столько подходъ судовъ и пароходовъ къ Сара-

товской пристани, что въ цѣляхъ облегченія производятся экстренныя дноуглубительныя работы со середины навигаціи каждый годъ,—не можетъ не высказать своего привѣтствія вновь принимаемому проекту, который оно отмѣчало еще двадцать лѣтъ тому назадъ и указывало, что съ устройствомъ канала по старорѣчью теченіе воды получить исходный пунктъ изъ канала у верхней части города и, протекая по правому рукаву Волги вдоль всего городского берега, естественною силою своего теченія очиститъ наносныя пески и образуетъ фарватеръ удобный для пристани на протяженіи всего берега и такимъ образомъ возстановитъ Саратовскую пристань въ соотвѣтствующее ей положеніе и образуетъ хорошій транзитный путь“.

22 февраля отчетнаго года въ С.-Петербургѣ происходилъ 60-й тарифный сѣздъ, на каковой завѣдующимъ дѣлами сѣздовъ былъ приглашенъ представитель Биржеваго Комитета, такъ какъ среди вопросовъ, намѣченныхъ въ программу сѣздовъ, отведено вниманіе пересмотру тарифовъ на перевозку нефтеныхъ грузовъ отъ Саратова. Отъ Биржеваго Комитета присутствовали члены Общества: Ф. К. Миллеръ и К. К. Рейнеке. Однимъ изъ вопросовъ, такъ живо заинтересовавшихъ членовъ Биржеваго Общества, былъ вопросъ объ оцѣнкѣ промышленныхъ заведеній г. Саратова, произведенной Саратовскими губернскимъ и уѣзднымъ земствами на 1900 г., которая оказалась слишкомъ велика, о чемъ Предсѣдателемъ Биржеваго Комитета было сдѣлано заявленіе въ засѣданіи Городской Думы, каковая потомъ сдѣлала постановленіе о возбужденіи ходатайства въ высшихъ сферахъ объ уменьшеніи такихъ оцѣнокъ. Предсѣдателемъ Комитета было созвано частное совѣщаніе по этому вопросу изъ владѣльцевъ мѣстныхъ торгово-промышленныхъ заведеній и въ результатѣ совѣщаніе пришло къ заключенію, что чрезмѣрная оцѣнка губернскимъ и уѣзднымъ земствами должна быть уменьшена, почему и надлежитъ ходатайствовать о томъ.

Въ Мартѣ мѣсяцѣ отчетнаго года владѣльцы мукомольныхъ мельницъ обратились въ Комитетъ съ просьбою направить телеграфное ходатайство гг. Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія по вопросу принятія зависящихъ мѣръ къ свободному передвиженію грузовъ по линіи Николаевской жел. дороги. Биржевымъ Комитетомъ было направлено телеграфное ходатайство Ихъ Высочайшему Предсѣдательству въ слѣдующей редакціи: „Въ Саратовскій Биржевой Комитетъ поступило заявленіе мѣстныхъ мукомоловъ о пріостановкѣ передвиженія хлѣбныхъ грузовъ по линіямъ и станціямъ Николаевской желѣзной дороги. Въ заявленіи констатируется убыточность такого явленія на операціяхъ мукомоловъ, ибо главный транзитный путь, по которому сбываютъ свои произведенія мѣстные мукомолы—Волга въ настоящее время не обслуживаетъ ихъ съ этой стороны и дѣйствительными пунктами сбыта теперь являются всѣ торговые пункты Николаевской желѣзной дороги, начиная отъ Москвы, а также Балтійскій край и станціи Варшавской желѣзной дороги, которые потребляютъ нѣкоторую часть продуктовъ ихъ произведеній, остальная же остается на мѣстѣ. Это послѣднее обстоятельство усугубляется еще тѣмъ, что въ настоящее время

производится закупка зерна предъ весенними земледѣльческими работами, требующая большихъ затратъ наличныхъ средствъ. При такихъ затруднительныхъ условіяхъ сбыта передаточной линіей на указанные пункты служить Николаевская желѣзная дорога, которая вотъ уже около трехъ недѣль пріостановила передвиженіе грузовъ, почему мѣстные мукомолы поставлены въ крайне безвыходное положеніе по реализаціи своихъ товаровъ, что несомнѣнно можетъ отразиться на уменьшеніи производства, а также и на ихъ платежной силѣ, а потому Биржевой Комитетъ, соглашаясь съ серьезностію мотивовъ заявленія мѣстныхъ мукомоловъ, имѣетъ честь почтительнѣйше просить Ваше Высокопревосходительство оказать вниманіе настоящему сообщенію Биржевого Комитета и оказать возможное со стороны Вашего Высокопревосходительства вліяніе на устраненіе тѣхъ препятствій, которыя встрѣчаютъ Саратовскіе мукомолы на линіи Николаевской желѣзной дороги къ свободному передвиженію своихъ грузовъ“.

Въ отвѣтъ на означенное ходатайство поступило отъ 9 Марта 1900 года за № 134819, отъ Управленія Ряз.-Ур. Дор. увѣдомленіе скрепленное подписью г. Управляющаго дорогою слѣдующаго содержанія: „На жалобу, принесенную Комитетомъ Господину Министру Путей Сообщенія, на пріостановку отправки муки за Николаевскую и за нею лежащія дороги и на ходатайство объ ускореніи перевозки, мнѣ поручено довѣсти до свѣдѣнія Комитета, что временное прекращеніе отправки вызвано крайнимъ затрудненіемъ движенія по Николаевской, по случаю сильныхъ мятелей въ февралѣ и образовавшихся снѣжныхъ заносовъ. Съ 3 марта Николаевская дорога возстановила правильный нормальный пріемъ; но при этомъ надлежитъ имѣть въ виду, что въ первую очередь будутъ пропущены накопившіеся въ пунктахъ въ большомъ количествѣ груженные вагоны, уже находящіеся въ пути, а затѣмъ грузы со станціонныхъ складовъ, съ соблюденіемъ старшинства очередей“.

Биржевой Комитетъ въ отчетномъ году былъ занятъ разработкой идеи открытія фондоваго отдѣленія при мѣстной Биржѣ, по какому случаю онъ слѣлалъ нѣсколько частныхъ совѣщаній и въ результатъ таковыхъ оказалось исполнѣ желательнымъ открытіе фондоваго отдѣленія при мѣстной Биржѣ. Мотивы, по которымъ Комитетъ пришелъ къ такому заключенію, слѣдующіе.

За послѣднее время въ Саратовѣ замѣчается усиленный ростъ промышленности, предпріятія которой возникаютъ на паявыхъ и акціонерныхъ началахъ.

Въ настоящее время организовано акціонерное общество „Саратовской Мануфактуры“ съ капиталомъ въ 2 мил. руб., существуетъ на акціонерныхъ началахъ Сталелитейный Волжскій заводъ. Утвержденъ уставъ Акціонернаго Общества „Кожевникъ“, наконецъ на паявыхъ началахъ уже оконченъ постройкой и функционируетъ заводъ Гантке,—все это даетъ поводъ думать, что акцій мѣстныхъ предпріятій можетъ быть представлено въ обращеніе на столько большое количество, что было бы не бесполезнымъ котировать таковыя

на мѣстной Биржѣ, ибо при существующихъ условіяхъ котировки такихъ акцій въ дали отъ предпріятій, можетъ быть оказано искусственное давленіе со стороны спекулянтовъ на повышеніе или пониженіе ихъ курса, что въ свою очередь можетъ оказывать то или другое вліяніе на ходъ акціонерныхъ и паевыхъ предпріятій, временами нарушая какъ интересы этихъ послѣднихъ въ одномъ случаѣ, такъ интересы владѣльцевъ акцій—въ другомъ. Въ виду всего этого Биржевой Комитетъ, не предпрѣшая вопроса о правилахъ фондовой Биржи, призналъ въ принципѣ желательнымъ открытіе таковой въ Саратовѣ, возбудивъ въ ближайшемъ будущемъ ходатайство по этому вопросу въ высшихъ сферахъ. Предварительно же, воспользовавшись поѣздкой маклера И. А. Залетова въ Петербургъ, поручилъ ему ознакомиться, во время своего пребыванія тамъ, съ организаціей фондовыхъ Биржъ. Вслѣдствіе чего въ мартѣ мѣсяцѣ отчетнаго года маклеръ Биржи И. А. Залетовъ сдѣлалъ докладъ Комитету о правилахъ фондовой Биржи въ С.-Петербургѣ.

Не менѣе интересовалъ Комитетъ и вопросъ открытія шерстяной ярмарки въ Саратовѣ, ибо эта отрасль промышленности, по мнѣнію Комитета, мало-разработана и торговля шерстью ведется самымъ примитивнымъ способомъ. По порученію Комитета тотъ же маклеръ Биржи И. А. Залетовъ вошелъ съ докладомъ въ Комитетъ по вопросу открытія ярмарки шерстью въ Саратовѣ, организаціи складочныхъ помѣщеній для шерсти съ выдачею ссудъ подъ этотъ товаръ. Биржевой Комитетъ, не имѣя у себя достаточнаго матеріала къ рѣшенію столь важнаго вопроса, постановилъ въ одномъ изъ своихъ засѣданій обратиться письменно ко всѣмъ овцеводамъ губерній, уѣзднымъ земствамъ и прочимъ лицамъ, имѣющимъ прикосновеніе къ означенной отрасли—промышленности, съ просьбою выяснить состояніе овцеводства и шерстяной торговли въ районѣ Саратовской и прилегающихъ къ ней губерній. Была составлена особая редакція писемъ и отпечатана въ количествѣ 400 экземпляровъ и разослана по Саратовской, Самарской, Астраханской и Тамбовской губерніямъ. На запросъ Комитета въ такомъ большомъ количествѣ экземпляровъ откликнулось лишь 5 земскихъ управъ и 27 сельскихъ хозяевъ. Такъ какъ въ отчетномъ году вопросъ объ открытіи шерстяной ярмарки болѣе описаннаго выше разрѣшенія не достигъ, то все послѣдующее движеніе этого вопроса будетъ занесено въ будущій отчетъ Биржевого Общества.

21 марта отчетнаго года въ Петербургѣ было назначено засѣданіе особаго присутствія по промысловому налогу, куда былъ приглашенъ въ качествѣ члена особаго присутствія Предсѣдатель Комитета Н. И. Селивановъ.

По вопросу проведенія средне-азіатской дороги Биржевой Комитетъ высказался за направленіе отъ Александрова-Гая на Чарджуй въ своихъ ходатайствахъ на имя Ихъ Высочайшепревосходительства Господина Министра Финансовъ отъ 4 апрѣля за № 78 и Господина Министра Путей Сообщенія отъ того же числа за № 79 по слѣдующимъ мотивамъ. Проведенію рельсовыхъ путей сообщенія въ извѣстныхъ направленіяхъ всегда предшествуютъ соображенія, по которымъ избирается то или иное протяженіе, связывающее извѣстные торговые и промыш-

ленные центры и тамъ, гдѣ эта связь болѣе необходима въ цѣляхъ возможно полнаго оживленія и развитія, а также въ цѣляхъ большей продуктивности перевозки грузовъ, тамъ намѣчается направленіе рельсоваго желѣзнодорожнаго пути.

Съ этой точки зрѣнія вопросъ о соединеніи центральной Россіи съ средней Азіей требуетъ внимательнаго разсмотрѣнія со стороны направленія, соединяющаго эти пункты.

На сколько самъ по себѣ вопросъ этотъ является предметомъ громадной важности и серьезности, можно видѣть изъ этого обстоятельства, что онъ вызвалъ при своемъ обсужденіи цѣлую литературу, сущность каковой въ общихъ чертахъ сводится къ доводамъ въ защиту съ одной стороны,—направленія рельсоваго пути отъ Оренбурга къ Ташкенту, а съ другой отъ Александрова-Гая Ряз.-Ур. ж. д. къ Чарджую.

Естественно, конечно, по этому случаю защитники одного направленія являются противниками другого. Что-бы болѣе справедливо разобраться въ отнѣченномъ вопросѣ, Саратовскій Биржевой Комитетъ ознакомился со всѣми извѣстными ему литературными произведеніями, касающимися вопроса соединенія центральной Россіи съ средней Азіей непрерывнымъ рельсовымъ путемъ. По этому поводу Биржевой Комитетъ просмотрѣлъ не только спеціальныя изданія, трактующія по этому вопросу, какъ напримѣръ книги: „кратчайшій желѣзнодорожный путь изъ центральной Россіи въ среднюю Азію“ и „задачи Россіи въ средней Азіи“, но также газетныя статьи столичной и провинціальной прессы, затрогивающія означенный вопросъ. Разсматривая весь литературный матеріалъ, касающійся направленія желѣзнодорожнаго пути, Биржевой Комитетъ находитъ, что для г. Саратова и прилегающихъ къ нему мѣстностей, а также для фабричнаго Московскаго района не безразлично то или другое направленіе указаннаго пути, такъ какъ предметы обрабатывающей промышленности Саратовскаго и Московскаго районовъ могутъ имѣть громадный сбытъ въ средней Азіи. По этому Саратовскій Биржевой Комитетъ осмѣливается высказать Вашему Высокопревосходительству свои соображенія въ защиту направленія рельсоваго пути отъ Александрова-Гая на Чарджуй, какъ ближайшаго для торговыхъ и промышленныхъ цѣлей Саратовскаго и Московскаго районовъ.

Прежде всего согласно посылкѣ Комитета, выраженной въ началѣ настоящей записки, слѣдуетъ высказать нѣсколько соображеній, имѣющихъ цѣлью доказать вообще преимущество направленія отъ Александрова-Гая на Чарджуй предъ направлѣніемъ того же пути Оренбургъ—Ташкентъ. Одно изъ важнѣйшихъ условий, которое должно быть принято во вниманіе при проведеніи рельсовыхъ путей сообщенія, это характеръ той мѣстности, по которой транируются оба пути. Съ этой точки зрѣнія во первыхъ: заселенность мѣстности между Александровымъ-Гаемъ и Чарджуемъ значительно гуще, чѣмъ населеніе мѣстности между Оренбургомъ и Ташкентомъ, что видно изъ данныхъ переписи

1897 г., опредѣляющихъ населенность первой мѣстности въ 94388 человѣкъ и второй—въ 51946,—во вторыхъ; промышленность между Александровымъ-Гаемъ и Чарджуемъ неизмѣримо стоитъ выше таковой въ мѣстности второго направленія, ибо возможное разведеніе культуръ хлопка и шелка (см. книгу кратч. желѣзнодорож. путь изъ центр. Россіи въ среднюю Азію) съ одной стороны, а съ другой указанія извѣстнаго геолога Никитина на присутствіе нефтяныхъ земель въ этой мѣстности составляютъ такія преимущества, съ которыми слѣдуетъ считаться. Не говоря уже о томъ, что центръ Россіи и весь производительный югъ ея продукты своей обрабатывающей промышленности могутъ сбывать на рынкахъ средней Азіи, что значительно возвыситъ экономическое благосостояніе такихъ центровъ какъ Москва, Варшава, Саратовъ и даже Нижній.

Если-же ко всему этому прибавить еще и то, что направленіе Александровъ-Гай Чарджуйское являясь самымъ кратчайшимъ въ отношеніи поименованныхъ выше производительныхъ центровъ, въ составъ которыхъ, кромѣ Варшавы и Москвы, входитъ и все Поволжье, а также къ этому направленію примыкаетъ и весь югъ Россіи, съ его металлургическими и горнозаводскими богатствами, прибавить, что это направленіе послужитъ въ будущемъ Индо-Европейскимъ транзитомъ, то всѣ преимущества окажутся на сторонѣ направленія Александрова-Гай Чарджуйскаго.

Таковы соображенія общаго характера, которыя Саратовскій Биржевой Комитетъ почтительнѣйше осмѣливается высказать Вашему Высокопревосходительству. Кромѣ-же этихъ послѣднихъ Комитетъ имѣетъ честь пресовокупить еще и такія частныя соображенія, которыя по существу имѣютъ значеніе исключительно въ отношеніи г. Саратова, его губерніи и прилегающихъ къ нему мѣстностей.

Г. Саратовъ и окружающій его районъ въ послѣднее время обогатился устройствомъ многихъ заводовъ и фабрикъ на акціонерныхъ и паевыхъ началахъ съ миллионными основными капиталами, производительность которыхъ находится въ прямой зависимости отъ сбыта продуктовъ ихъ производства. Помимо фуниціонирующихъ Волжско-сталелитейнаго завода, металлургическихъ Гантке, Берингъ и писчебумажной фабрики Бр. Тихомировыхъ, приступили къ постройкѣ бумагопрядильной фабрики съ 2 милл. руб. основного капитала, а также близокъ къ осуществленію кожевенный заводъ съ полмилліоннымъ акціонернымъ капиталомъ. Всѣ эти фабрики и заводы могли-бы съ успѣхомъ обслуживать продуктами своей обрабатывающей промышленности рынки средней Азіи, чѣмъ несомнѣнно откроется новая экономическая жизнь для Саратова, могущая создать ему и прилегающему къ нему району большую экономическую выгоду и дать прочное основаніе развитію мѣстной промышленности. Кромѣ того, Саратовскій край и тяготящее къ нему заволжье, имѣя громадную производительность хлѣбныхъ продуктовъ и широко развитое мукомольное производство, которое съ каждымъ годомъ принимаетъ все болѣе и болѣе широкіе

размѣры, способны обслуживать рынки средней Азіи всеми означенными продуктами въ количествѣ 100% потребленія, ибо хлѣбная торговля и мукомольное производство въ Саратовскомъ краѣ занимаютъ первенствующее мѣсто въ Россіи.

Наконецъ, если суждено оправдаться надеждамъ, что нефтеносныя земли въ Гурьевскомъ уѣздѣ будутъ разрабатываться, что весьма вѣроятно, ибо Министерство Земледѣлія уже констатировало появленіе таковыхъ близъ названнаго уѣзда въ южной части Киргизскихъ-прикаспійскихъ степей,—то этотъ край тогда явится обслуживающимъ дешевымъ топливомъ все фабрики, заводы и желѣзныя дороги какъ центра Россіи, такъ и всего юга ея и цѣлаго Поволжья. Саратовъ съ этой стороны будетъ имѣть выгоднѣйшаго поставщика нефти и ея продуктовъ на свой рынокъ, съ котораго весь фабрично-заводскій районъ Московской губерніи будетъ получать необходимый, дешевый отопительный матеріалъ. Извѣстно, что въ настоящій моментъ цѣны на нефть и керосинъ возросли до предѣловъ, переросшихъ всякія ожиданія къ повышенію и появленію нефти и ея продуктовъ на фабричныхъ рынкахъ понизить существующія цѣны, чѣмъ создастъ большое облегченіе фабрично-заводской промышленности Россіи.

Наконецъ маслособное производство въ районѣ Саратовской губерніи и въ самомъ г. Саратовѣ имѣетъ также широкое развитіе и продукты этого производства также требуютъ для сбыта новыхъ рынковъ, каковыми могутъ быть потребительные рынки средней Азіи.

Такимъ образомъ, Александрово-Гай Чарджуйское направленіе, являясь кратчайшими, и совпадая съ Индо-Европейскимъ транзитнымъ путемъ, обслуживая большую сумму экономическихъ интересовъ Россіи и проходя по мѣстности такой, разработка которой въ будущемъ можетъ оказать громадную выгоду отечественной промышленности, несомнѣнно имѣетъ, говоря вообще, громадное преимущество предъ направленіемъ Ташкентъ-Оренбургъ.

Въ частности-же для Саратовскаго края такое направленіе выгодно тѣмъ, что создаетъ возможность съ одной стороны снабжать среднеазіатскія владѣнія и сопредѣльныя съ ними области продуктами мѣстной фабрично-заводской промышленности, а также продуктами хлѣбныхъ произведеній,—съ другой получать для своихъ фабрикъ и заводовъ среднеазіатскія сырыя произведенія какъ-то: хлопокъ, шелкъ, кожи, которыя, получивъ надлежащую обработку въ Саратовскомъ краѣ, могутъ быть направляемы обратно, на потребительскіе рынки средней Азіи для сбыта уже въ переработанномъ видѣ.

Саратовскій Биржевой Комитетъ, представляя симъ свои соображенія по вопросу проведенія среднеазіатской желѣзной дороги, имѣетъ честь почтительнѣйше просить Ваше Высокопревосходительство оказать вниманіе тѣмъ мотивамъ, которые положены въ основаніе настоящаго ходатайства.

„Въ отчетномъ году въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, въ Биржевой Комитетъ поступило прошеніе Гг. кредиторовъ владѣльца машиностроительнаго и котельнаго завода „Сотрудникъ“ О. Э. Берингъ, въ которомъ первые, признавая предпріятіе послѣдняго не только полезнымъ но и необходимымъ для нуждъ края и усматривая изъ баланса, представленнаго имъ г. Берингъ, что предпріятіе его должно быть отнесено къ числу обширныхъ коммерческихъ дѣлъ, признають единственнымъ средствомъ, могущимъ покрыть ихъ долги—это учрежденіе по его дѣламъ администраціи съ цѣлью продолженія его промышленной дѣятельности для постепеннаго удовлетворенія всѣхъ кредиторовъ сполна, о чемъ Гг. кредиторы ходатайствовали предъ Биржевымъ Комитетомъ, приложивъ балансъ Беринга на 15-е марта 1900 г., а также всѣ документы, представленные послѣднимъ и касающіеся его торговой дѣятельности. Биржевой Комитетъ разсмотрѣлъ всѣ документы приложенные къ прошенію Гг. кредиторовъ Г. Беринга и нашелъ, что предпріятіе настолько обширно по производству и количеству рабочихъ рукъ, что является почти единственнымъ, служа развитію мѣстной промышленности, а потому, руководствуясь 491 ст. судопроизводства торговаго, приступилъ къ избранію шести почетнѣйшихъ торгующихъ при мѣстной Биржи купцовъ и назначилъ особое совѣщаніе изъ этихъ лицъ подъ предѣлательствомъ предѣдателя Комитета Н. И. Селиванова для разсмотрѣнія какъ изложеннаго выше прошенія Гг. кредиторовъ, такъ и всѣхъ документовъ по торговому предпріятію г. Берингъ. Совѣщаніе пришло къ единогласному рѣшенію возможности учрежденія администраціи и послѣдняя была утверждена постановленіемъ Саратовскаго Окружнаго Суда въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1900 года и функціонируетъ въ настоящее время.

Въ маѣ мѣсяцѣ отчетнаго года Биржевой Комитетъ вновь возбудилъ ходатайство предъ Его Высокопревосходительствомъ Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія по вопросу устраненія препятствій къ свободному движенію грузовъ по линіямъ Рязанско-Уральской и Николаевской желѣзныхъ дорогъ. Ходатайство было направлено 23 мая за № 115 слѣдующаго содержанія: „Возбужденное ходатайство Комитетомъ предъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ нѣсколько мѣсяцевъ тому назадъ по вопросу устраненія препятствій къ передвиженію грузовъ на Николаевской и прилегающихъ къ ней желѣзнодорожныхъ линіяхъ, встрѣтило со стороны Вашего Высокопревосходительства сочувствіе и мѣры принятые Вами къ облегченію положенія грузоотправителей съ благодарностію приняты послѣдними. Но въ настоящее время нужда въ свободномъ движеніи грузовъ на тѣхъ-же линіяхъ настолько велика, что саратовскіе фабриканты и промышленники снова претерпѣваютъ отъ медленнаго доставленія своихъ грузовъ къ потребительскимъ рынкамъ, тѣмъ болѣе что на Николаевской ж. д. пріемъ грузовъ изъ Рыбинска ограниченъ, куда волжскимъ путемъ сбывается масса грузовъ изъ саратовскаго района. Явилось опасеніе еще болѣе основательное за будущее, когда производители посѣвщики двинуть свои грузы къ потребительскимъ рынкамъ и тѣмъ болѣе сократятъ производоспособность означенныхъ желѣзнодорожныхъ линій, что въ свою очередь отразится на мѣстной торговлѣ и промышленности, вызвавъ неминуемо пониженіе цѣны на продукты и сокращеніе размѣровъ производительности мѣстныхъ

фабрикантовъ. Такое положеніе вещей можетъ создать финансовый кризисъ въ саратовскомъ районѣ, стѣснивъ оборотныя средства торговцевъ и промышленниковъ. Въ виду всего вышеизложеннаго Саратовскій Биржевой Комитетъ въ интересахъ развитія мѣстной торговли и промышленности, изъ опасенія застоя таковыхъ, имѣетъ честь почтительнѣйше просить Ваше Высокопревосходительство о принятіи мѣръ къ уничтоженію препятствій, мѣшающихъ свободному передвиженію грузовъ на Николаевской и прилегающихъ къ ней желѣзнодорожныхъ линіяхъ“.

На означенное ходатайство послѣдовалъ отвѣтъ отъ 5 іюня 1900 г. за № 25725 отъ управленія желѣзныхъ дорогъ слѣдующаго содержанія: „въ отвѣтъ на ходатайство Комитета предъ Его Сіятельствомъ Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія 23 мая за № 115 Управление желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь сообщить, что увеличеніе провозоспособности Николаевской жел. дороги до возможно полнаго удовлетворенія современныхъ требованій торговли и промышленности составляетъ предметъ особыхъ заботъ Министерства Путей Сообщенія“.

Отъ Департамента желѣзнодорожныхъ Дѣлъ Министерства Финансовъ на то-же ходатайство послѣдовало увѣдомленіе отъ 9 іюня за № ⁵⁹¹⁴1353 разъясняющее, что въ видахъ облегченія слѣдованія грузовъ съ Волжскихъ пристаней и сѣти дорогъ восточнаго района въ Петербургъ, Балтійскіе порта и Прибалтійскій районъ, принята слѣдующая мѣра: при перевозкахъ грузовъ по извѣстнымъ (въ бумагахъ означены) обходнымъ направленіямъ провозныя платы взимаются въ томъ-же размѣрѣ, какой причитался-бы, если-бы грузъ фактически прослѣдовалъ въ соответственномъ кратчайшемъ направленіи, оказавшимся непроезжимымъ.

Въ іюнѣ мѣсяцѣ отчетнаго года мѣстные лѣсоторговцы вошли съ заявленіемъ въ Комитетъ и указывали что на станціи Ильинка Ряз.-Ур. жел. дороги замѣчается большое скопленіе лѣсныхъ матеріаловъ, такъ что послѣднее мѣшаетъ не только дальнѣйшей вывозкѣ ихъ, но также и доставкѣ—вновь запро-данныхъ матеріаловъ.

Такое положеніе вещей отражается убыточно на дѣлахъ лѣсоторговцевъ, неимѣющихъ возможности въ достаточномъ количествѣ направлять свои запро-данные товары по линіи Рязанско-Уральской дороги, такъ какъ потребнаго для сего количества вагоновъ-платформъ они не получаютъ, не смотря на свои заявленія по этому поводу.

Биржевой Комитетъ по этому случаю вошелъ съ ходатайствомъ къ г-ну Управляющему Рязанско-Уральской желѣзной дороги отъ 10 іюня 1900 года за № 128 и просилъ принять мѣры къ своевременной и удовлетворительной подачѣ вагоновъ-платформъ для полнаго удовлетворенія спроса на таковыя мѣстныхъ лѣсоторговцевъ.

Въ отвѣтъ на ходатайство Комитета отъ Управляющаго дорогой поступило увѣдомленіе 21 іюня 1900 г. за № 270018, извѣщающее, что Рязанско-Уральской дорогой заарендовано у такой-же Пермской 300 платформъ, въ виду чего черезъ недѣлю или дней черезъ десять отправка лѣсныхъ матеріаловъ будетъ значительно увеличена“.

По случаю назначенія бывшаго Директора Департамента Торговли и Мануфактуръ Его Превосходительства Владиміра Ивановича Ковалевскаго Товарищемъ Министра Финансовъ Биржевымъ Обществомъ въ іюнѣ мѣсяцѣ отчетнаго года было выражена привѣтствіе и направлено телеграфомъ въ слѣдующей редакціи: „Саратовское Биржевое Купеческое Общество, узнавъ, что именнымъ Высочайшимъ Указомъ, даннымъ Правительствующему Сенату Ваше Превосходительство Назначены Товарищемъ Министра Финансовъ, слѣшнѣе выразить Вамъ искреннія поздравленія по случаю новаго столь-важнаго назначенія. Да подкрѣпитъ Господь Богъ Васъ на новомъ поприщѣ дѣятельности, плодотворность которой безъ сомнѣнія отразится на ввѣренномъ Вашему Превосходительству Управленіи. Залогомъ тому является Ваша восьмилѣтняя неутомимая дѣятельность въ качествѣ Директора Департамента Торговли и Мануфактуръ, когда Россійская торговля и промышленность быстро прогрессировали, находясь въ полномъ согласованіи интересовъ производителей, потребителей, фабрикантовъ и рабочихъ и покоилась на развитіи въ Россіи профессиональнаго и коммерческаго образованія. Привѣтствуя, Ваше Превосходительство, въ новомъ назначеніи Товарища Министра Финансовъ, Саратовское Биржевое Общество искренно желаетъ Вамъ отъ Бога продленія жизни на многія лѣта на пользу отечественной торговли и промышленности. Биржевой Комитетъ, раздѣляя вполне чувство искренняго поздравленія купеческаго общества, со своей стороны привѣтствуетъ Ваше Превосходительство, въ новомъ назначеніи Товарища Министра Финансовъ и поздравляетъ съ Высочайшей Монаршей Милостью“. Въ отвѣтъ, на имя Предсѣдателя Биржевого Комитета послѣдовала отъ Господина Товарища Министра телеграмма слѣдующаго содержанія: „Прошу принять и передать господамъ членамъ Комитета и купеческаго общества мою сердечную благодарность. Ковалевскій“.

27 іюня отчетнаго года Биржевымъ Комитетомъ было направлено ходатайство за № 124 на имя г. Министра Финансовъ, а также за № 143, въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ по вопросу необходимости урегулированія нефтяныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ предупрежденіе отвлеченія нефтяныхъ грузовъ отъ Волжско-Каспійскаго пути.

Такое ходатайство было направлено въ виду заявленія Саратовскихъ пароволадѣльцевъ и нефтеторговцевъ, просящихъ одновременно снести по тому-же вопросу со всѣми поволжскими Биржевыми Комитетами съ цѣлью коллективнаго возбужденія означеннаго ходатайства по затронутому вопросу въ Министерствахъ Финансовъ и Путей Сообщенія. Резюмируя въ общихъ чертахъ содержаніе этого ходатайства слѣдуетъ замѣтить, что выводъ изъ обширнаго

разсужденія его получается такой: 1) необходимо уравниеніе тарифныхъ условій для перевозки керосина отъ Черноморскихъ портовъ и отъ Волжскихъ пристаней, т. е. о принятіи въ расчетъ не только желѣзнодорожныхъ тарифовъ, но и фрахтовъ или уничтоженіи исключительно пониженной ехемы отъ Черноморскихъ портовъ и съ распространеніемъ общей ехемы одинаково какъ отъ портовъ Черного моря, такъ и отъ пристаней Волги. 2) Необходимо измѣнить существующую схему тарифовъ на керосинъ такимъ образомъ, чтобы было уничтожено наращиваніе $\frac{1}{125}$ коп. съ пуда и версты, т. е. что-бы съ пояса, съ котораго начинается наращиваніе въ $\frac{1}{125}$ коп., производился расчетъ по однородной пудоверстной ставкѣ, получающейся для сего пояса. 3) Необходимо установленіе провозныхъ платъ отъ Волжскихъ пристаней съ принятіемъ во вниманіе интересовъ Каспійско-Волжскаго наливнаго судоходства.

На означенное ходатайство послѣдовало отъ Департамента желѣзнодорожныхъ Дѣлъ увѣдомленіе отъ 14 сентября 1900 г. № 9840/460, 461, въ которомъ доводится до свѣдѣнія Комитета, что тарифы для перевозокъ нефтяныхъ грузовъ остаются при нынѣ дѣйствующей системѣ таковыхъ.

1 августа отчетнаго года на имя Его Превосходительства Директора Департамента шоссеиныхъ и водяныхъ сообщеній во время его пріѣзда въ Саратовъ, была подана отъ Биржевого Комитета докладная записка слѣдующаго содержанія. „Недостаточность затоновъ для зимовокъ судовъ и пароходовъ на Волгѣ обратило особое вниманіе Министерства Путей Сообщенія. Какъ видно изъ сообщеній столичныхъ газетъ, Министерство Путей Сообщенія предписало Начальнику Казанскаго Округа особенно озоботиться объ оборудованіи затоновъ.

Пароходы и Судовладѣльцы встрѣтили съ глубокой признательностію такое, крайне насущное для нихъ распоряженіе. Да иначе и быть не могло. Многомилліонный волжскій караванъ почти только въ половинной части могъ быть обезпеченъ затонами, вторая же половина каравана была прямо подвержена всякимъ случайнымъ несчастіямъ отъ весенняго и осенняго ледоходовъ.

Недостаточность въ затонахъ въ особенности замѣчается въ среднемъ Поволжѣ. Между Алексѣевскимъ и Царицынскимъ затонами болѣе удобнаго и благонадежнаго затона не имѣется, протяженіе же по Волгѣ между этими затонами считается болѣе шести сотъ верстъ.

Такое положеніе пароходовъ и судовладѣльцевъ нужно признать болѣе чѣмъ безъисходнымъ. Тѣмъ болѣе, что въ позднее, осеннее время пароходы работаютъ только въ нижнемъ и среднемъ Поволжѣ и при быстрыхъ заморозкахъ они на разстояніи этихъ шести сотъ верстъ вынуждены оставаться на зимовку въ мѣстахъ болѣе чѣмъ не гарантирующихъ цѣлость ихъ каравана. Между этими затонами были еще три затона: Курдюмскій, Покровскій и у Саратова Тархан-

скій, но они въ настоящее время не могутъ обслуживать потребности пароходо-судовладѣльцевъ: Курдюмскій засыпанъ пескомъ, входа не имѣетъ; Покровский находится во владѣніи Рязанско-Уральскаго Общества; въ Тарханскомъ же, какъ это видно изъ свѣдѣній мѣстнаго Начальника Путей Сообщенія, въ зиму 18⁹⁷/₉₈ и 18⁹⁸/₉₉ г.г. не было ни одного судна, такъ какъ подходъ изъ каренной Волги въ затонъ Тарханки засыпанъ пескомъ. Во второй половинѣ октября прошлаго 1899 года, согласно ходатайства Саратовскаго Биржевого Комитета, Начальникомъ Казанскаго Округа Путей Сообщенія было сдѣлано распоряженіе соединить Тарханскій затонъ съ Волгой для прохода судовъ на зимовку каналомъ, что и было исполнено, не смотря на то, что каналъ былъ разработанъ почти передъ закрытіемъ навигаціи и затонъ Тарханки судовладѣльцами считался, какъ выше указано, для зимовокъ не существующимъ, тѣмъ не менѣе на зимовкѣ въ 18⁹⁹/₁₉₀₀ г. было около сорока пароходовъ и болѣе ста судовъ. Эти цифры краснорѣчиво говорятъ, что въ среднемъ Поволжѣ затонъ необходимъ. Тарханскій затонъ имѣетъ по теченію Волги около четырехъ веретъ и въ ширину болѣе двухъ сотъ саженой, что составляетъ площадь около четырехъ сотъ тысячъ квадратныхъ саженой;—изъ этой площади съ увѣренностію можно отвести не менѣе ста пятидесяти тысячъ квадратныхъ сажень глубиною отъ 12 до 36 четвертей. Средній размѣръ судна можно опредѣлить не болѣе двухъ сотъ сажень, такимъ образомъ при правильной разстановкѣ судовъ представится возможность дать мѣсто для зимовки не менѣе какъ шестистамъ судамъ.

Такимъ образомъ Тарханскій затонъ, хотя отчасти, среднему Поволжью судовъ и пароходовъ окажетъ услугу къ удобнымъ и безопаснымъ зимовкамъ.

При переводѣ этого затона на приблизительную его стоимость оказывается, что изъ шестисотъ судовъ нужно принять минимально 15% паровыхъ судовъ среднюю стоимость опредѣлимъ въ 40000 руб., что составитъ сумму паров. судовъ въ 3600000 руб. и 500 не паровыхъ судовъ средняя стоимость 5000 р. составитъ 2500000 руб. получится стоимость всего каравана въ 6100000 руб.

Такимъ образомъ при посредствѣ Тарханскаго затона представится возможность хранить отъ всевозможныхъ стихійныхъ случайностей караванъ на сумму свыше 6000000 рублей.

Какъ видно изъ свѣдѣній, находящихся въ дѣлахъ Саратовскаго Городскаго Управленія и свѣдѣній, имѣющихся въ Биржевомъ Комитетѣ, Министерствомъ Путей Сообщенія на такое положеніе судовладѣльцевъ было обращено вниманіе и въ числѣ работъ по урегулированію рѣки Волги у Саратова были намѣчены и работы по устройству землечерпаніемъ гавани или затона по Саратовскому берегу, выше Дегтярной пристани. Устройство такой гавани затона съ достаточной глубиной и въ исчисленномъ выше пространствѣ—требуетъ весьма значительныхъ расходовъ и много времени къ удаленію наносныхъ песковъ и по этому, по мнѣнію Биржевого Комитета и лицъ знакомыхъ съ положеніемъ этого дѣла, устройство такой гавани затона едвали возможно и бу-

детъ цѣлесообразно тѣмъ болѣе, что безъ значительныхъ затратъ на огражденіе этого затона отъ весеннихъ водъ, гавань эта будетъ заноситься пескомъ и потребуетъ ежегодныхъ расчистокъ. Между тѣмъ какъ у Саратова, какъ выше указано, имѣется прекрасный уже готовый затонъ Тарханка, но только не имѣющій никакого сообщенія съ Волгой и только слѣдуетъ устроить это сообщеніе, тогда и получится удобный для средняго и нижняго Поволжья затонъ.

Для исполненія этого слѣдовало-бы, начиная отъ Деятярныхъ пристаней вверхъ къ Саратовскому берегу, прорыть каналъ достаточной глубины и ширины для прохода судовъ и пароходовъ въ Тарханку, устройствомъ какового канала судовладѣльцы будутъ вполне обезпечены отъ весенняго и осенняго ледоходовъ и получать постоянный, обширный и безопасный затонъ.

На основаніи вышеизложенныхъ соображеній Саратовскій Биржевой Комитетъ имѣетъ честь просить Ваше Превосходительство оказать Ваше благосклонное вниманіе къ его ходатайству.“

Особенно много вниманія удѣлили Биржевой Комитетъ въ отчетному году вопросу урегулированія фарватера Волги близъ Саратова. Какъ извѣстно, вопросъ выправленія русла Волги близъ Саратова является историческимъ и Биржевой Комитетъ, придавая существенное значеніе вопросу выправленія русла Волги, принималъ горячіе участіе во всѣхъ засѣданіяхъ коммисіи разсматривающей его 19 августа 1900 года отъ Начальника Округа Путей Сообщенія поступило слѣдующее увѣдомленіе на имя Предсѣдателя Биржеваго Комитета: „Милостивый Государь, пунктомъ 3 Высочайше утвержденнаго 12 іюня 1900 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта о кредитахъ на выправительныя работы у г. Саратова поручено Его Сіятельству Господину Министру Путей Сообщенія образовать по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ въ г. Саратовѣ особую коммисію изъ представителей трехъ упомянутыхъ вѣдомствъ, а также мѣстнаго Биржеваго Купечества и другихъ лицъ по его, Министра, усмотрѣнію, для выясненія какъ предстоящихъ для окончательнаго урегулированія транзитнаго русла р. Волги у названнаго города работъ такъ и потребныхъ для сего денежныхъ средствъ. Во исполненіе сего г. Министромъ Путей Сообщенія поручено мнѣ предсѣдательствовать въ указанной Коммисіи и озаботиться приглашеніемъ лицъ для занятій въ Коммисіи и назначеніемъ времени ея занятій. Въ виду сего покорнѣйше прошу Васъ, Милостивый Государь, принять участіе въ занятіяхъ названной Коммисіи въ качествѣ ея члена или, если-бы Вы признали это для себя почему либо невозможнымъ, не отказать въ назначеніи представителя отъ Биржеваго Комитета. При семъ присовокупляю, что засѣданія Коммисіи мною предположено начать въ 12 часовъ дня 5 сего сентября 1900 года и что они имѣютъ происходить на казенномъ пароходѣ „Межень“, на которомъ я къ тому времени прибуду въ Саратовъ“.

Засѣданія названной Коммисіи продолжались съ 5 по 12 сентябрю включительно и представителями Биржеваго Комитета были: Предсѣдатель Н. И. Селивановъ, заступающій его мѣсто П. М. Рѣпинъ, отъ Биржеваго Общества члены послѣдняго: Т. В. Горинъ и А. И. Дашковскій. Журналы засѣданія Коммисіи имѣются при дѣлахъ Биржеваго Комитета и желающіе ознакомиться съ предметами засѣданія Коммисіи благоволятъ обратиться въ Комитетъ въ присутственные дни и часы.

Большое вниманіе со стороны Комитета было удѣлено также вопросу о пересмотрѣ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ. Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ августѣ мѣсяцѣ отчетнаго года увѣдомилъ Комитетъ, что Господинъ Министръ Финансовъ изволилъ признать необходимымъ произвести безотлагательно пересмотръ дѣйствующихъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ съ такимъ расчетомъ, что-бы измѣненные тарифы могли вступить въ дѣйствіе еще осенью текущаго года.

Вслѣдствіе этого при означенномъ департаментѣ предстояло быть созванымъ особое совѣщаніе съ участіемъ представителей сельскаго хозяйства, Биржевыхъ Комитетомъ, мукомоловъ и желѣзныхъ дорогъ, а также свѣдующихъ лицъ. Открытіе засѣданій сказаннаго совѣщанія назначено было на 18 сентября 1900 года. Департаментъ просилъ Комитетъ командировать своего представителя въ означенное совѣщаніе и предупреждалъ, между прочимъ, что желательное участіе не болѣе одного представителя, во избѣжаніи слишкомъ большой многочисленности собранія. Слѣдуетъ имѣть въ виду, что совѣщаніе, о которомъ говорится выше, являлось окочаніемъ предварительнаго совѣщанія, бывшаго при Министерствѣ Финансовъ 21 іюля 1900 г. въ относительно немногочисленномъ составѣ, при чемъ среди представителей сельскаго хозяйства преобладали землевладѣльцы Орловской губерніи, а изъ представителей хлѣбной торговли были только по одному представителю отъ Калашниковской и Елецкой биржи.

Быть можетъ благодаря немногочисленному составу предварительнаго совѣщанія, въ немъ дѣлались заявленія, осуществленіе которыхъ способно было нанести серьезный ущербъ сельскому хозяйству Саратовской и прилегающихъ къ ней губерній. Такъ, между прочимъ, нѣкоторые представители предполагали установить однообразный поверстный тарифъ на перевозку хлѣба и вообще понизить нынѣ дѣйствующія платы на короткихъ разстояніяхъ съ тѣмъ, что-бы повысить ихъ на болѣе длинныхъ протяженіяхъ. Веѣ такіе предложенія, быть можетъ и выгодныя для ближайшихъ къ Москвѣ уѣздовъ Московской, Тульской и Орловской губерній, должны были отразиться крайне неблагоприятно на болѣе удаленныхъ отъ Москвы губерніяхъ Саратовской и Тамбовской откуда при повышеніи тарифовъ сельскіе хозяева или совсѣмъ могли лишиться сбыта на крупнѣйшій нашъ внутренній хлѣбный рынокъ Москву и Петербургъ или принуждены были-бы сбывать свои хлѣба туда, понижая продажныя цѣны. Кромѣ того означенное выше построеніе хлѣбныхъ тарифовъ, имѣя серьезное

значение для сельскаго хозяйства и земледѣлія Саратовск. губ., такъ-же могло оказать вліяніе на широко развитое мукомольное производство губерніи и въ особенности на подавленіе уѣзднаго мукомолья. По вѣсѣмъ изложеннымъ мотивамъ Биржевой Комитетъ слишкомъ серьезно отнесся къ этому вопросу и придавая ему особенно важное значеніе, нѣсколько разъ созывалъ частныя совѣщанія при Биржевомъ Комитетѣ изъ мѣстныхъ представителей сельско-хозяйственной и мукомольной промышленности, торговцевъ хлѣбомъ и др. обсуждалъ, насколько предполагаемая схема построения тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ во главѣ съ принципомъ пониженія на близкія разстоянія къ центрамъ и повышенія на болѣе длинныя протяженія, окажетъ неблагопріятное вліяніе на экономическое и промышленное состояніе края. Комитетъ успѣшно хлопоталъ о томъ, что-бы представителей отъ него и Биржевого Общества было нѣсколько. На совѣщаніи присутствовали отъ Комитета старшина Э. Э. Борель, отъ Биржевого Общества членъ послѣдняго, землевладѣлец Саратовской губ. А. О. Немировский. Результаты совѣщанія, благодаря представителямъ отъ Комитета, сумѣвшимъ доказать нераціональность примѣненія вышеуказанной схемы тарифовъ, оказались не такъ не благопріятны, ибо предполагаемая схема тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ полностью совѣщаніемъ принята не была и ходатайство Биржевого Комитета объ оставленіи безъ измѣненія системы дѣйствующихъ тарифовъ хотя и не было принято во всемъ его объемѣ, однако многое заслужило вниманія совѣщанія. Затѣмъ вопросъ о тарифахъ перешелъ на утвержденіе тарифнаго Комитета, куда было направлено 5 октября 1900 г. за № 199, ходатайство съ изложеніемъ слѣдующихъ мотивовъ: „Разсмотрѣнный въ особомъ совѣщаніи проэктъ измѣненія нынѣ дѣйствующихъ тарифовъ на провозъ хлѣбныхъ грузовъ имѣетъ столь громадное значеніе для Саратовскаго Края, что Биржевой Комитетъ беретъ на себя смѣлость еще разъ, пока вопросъ не получилъ окончательнаго разрѣшенія утруждать вниманіе Тарифнаго Комитета, почтительнѣйше ходатайствуя объ ставленіи въ силѣ нынѣ дѣйствующихъ тарифовъ. Безъ защиты въ этомъ вопросѣ Тарифнаго Комитета Саратовскому Краю грозятъ весьма тяжкія послѣдствія: едва вышедшая изъ безвыходнаго положенія губернія, вновь будетъ ввергнута въ прежнее состояніе, когда тарифное покровительство, оказываемое другимъ районамъ отнимало у Саратовскаго землевладѣнія и земледѣлія послѣднюю судную копѣйку. Лишь послѣ тарифнаго уравнианія, послѣдовавшаго въ 1893 г. нашъ край нѣсколько вздохнулъ; теперь-же едва оживившіяся силы должны вновь замереть и заглухнуть подъ новымъ тарифнымъ гнетомъ, который готовитъ имъ новая проэктированная схема. Неизбѣжнымъ послѣдствіемъ примѣненія новыхъ тарифовъ скажется въ томъ, что: 1-е Саратовская губернія будетъ стѣснена на Московскомъ и и вполнѣ вытѣснена съ Петербургскаго и другихъ рынковъ. 2) Мукомолье, непосредственно на р. Волгѣ находящееся, понесетъ значительный ущербъ, а уѣздное, въ губерніи раскинутое, совершенно придетъ въ упадокъ. 3) Въ то-же время мукомолье Нижняго Новгорода получитъ новыя, ни чѣмъ неоправдываемыя, преимущества и подъ новымъ тарифнымъ покровительствомъ, еще усилитъ свое производство, съ одной стороны подавляя Нижне-Поволжье, съ другой, отнимая у центральныхъ губерній тѣ выгоды, которые быть можетъ

имѣлись для нихъ въ виду-же проектированія новой тарифной системы. Что Саратовская губернія будетъ вытѣснена съ внутреннихъ рынковъ потребления, это до очевидности ясно изъ одного сопоставленія нынѣ дѣйствующихъ тарифныхъ ставокъ съ проектируемыми. Если взять два пояса около Москвы, одинъ на разстояніи 300 верстъ, другой 800 верстъ, то первый охватитъ весь центръ Россіи, второй пройдетъ по Симбирской, Пензенской, Тамбовской, Саратовской и другимъ губерніямъ. Не трудно видѣть, что сельское хозяйство болѣе отдаленныхъ губерній, безъ особой пользы для центра, будетъ подавлено и разстроено новой тарифной схемой. А именно: теперь землевладѣлецъ центральной губерніи платитъ, положимъ отъ Орла, за провозъ хлѣба до Москвы 8 коп.; отъ Саратова-же $16\frac{1}{2}$ коп. съ пуда,—до Петербурга: отъ Орла $17\frac{1}{2}$ коп.; отъ Саратова $24\frac{1}{2}$ коп. съ пуда. Такимъ образомъ разниа по нынѣ дѣйствующей схемѣ для обоихъ конкурентовъ окажется на Москву $8\frac{1}{2}$ коп.; на Петербургъ только 7 коп. По проектируемой схемѣ получится какъ разъ обратное явленіе: разниа на Петербургъ не уменьшится для Саратовскаго производителя, а напротивъ увеличится съ $8\frac{1}{2}$ коп. въ Москвѣ, до $10\frac{1}{2}$ коп. на Петербургскомъ рынкѣ. Какъ необходимый результатъ такой перестановки провозной платы будетъ прежде всего, страшное переполненіе Московскаго рынка. Въ настоящее время отдаленный продавецъ имѣетъ интересъ везти свой хлѣбъ минуя Москву дальше на Петербургскій или Прибалтійскій рынки, ибо тамъ онъ выгадываетъ противъ своего Орловскаго конкурента копѣйку и болѣе на каждый пудъ. Этимъ и объясняется то, странное и, на первый взглядъ, непонятное явленіе, почему напримѣръ саратовская губернія доставляетъ на Петербургскій рынокъ гораздо больше чѣмъ на ближайшій Московскій; именно: муки пшеничной въ 98 году было доставлено на Петербургскій рынокъ, 1.264000 пуд.; и на Московскій 267000 пуд.

Здѣсь проявляется характеристическая черта дифференціальныхъ тарифовъ: способность перебрасывать грузъ черезъ ближайшіе рынки на болѣе отдаленные. Проектируемая-же схема побуждаетъ болѣе отдаленнаго продавца поступить какъ разъ обратно, т. е. предлагать свой хлѣбъ на ближайшемъ Московскомъ рынкѣ, ибо дальше Петербургъ, Ревель онъ противъ своего центрального конкурента теряетъ до двухъ и болѣе коп. въ пудѣ. Такимъ образомъ вмѣсто предполагаемаго освобожденія Московскаго рынка получится, напротивъ, заполненіе его болѣе далекимъ хлѣбомъ, отъ котораго онъ теперь до известной степени свободенъ: конкуренція предложенія усилится и положеніе продавца центральныхъ губерній не улучшится, а ухудшится. Только для сельскаго хозяина, рынокъ котораго одинаково удаленъ отъ всѣхъ хлѣбородныхъ мѣстностей, проектируемый тарифъ можетъ оказаться безусловно выгоднымъ. Такимъ является землевладѣлецъ Привислянскаго края и отчасти Остзейскихъ губерній. Ближайшія губерніи для нихъ не страшны: хлѣбородный районъ лежитъ за ними за предѣлами 800 верстовой черты, проходящей приблизительно у Брянска. Почти всѣ центральныя губерніи, не говоря уже о болѣе отдаленныхъ:—Тамбовской, Пензенской и Саратовской губ. находятся за этой чертой, а частію на такомъ разстояніи, что доставка изъ нихъ хлѣба въ Привислянскій край и

ближайшія къ нему Литовскія губерніи прямо не возможна. Хлѣбъ восточныхъ окраинъ совершенно запертый по пути на Литву и Польшу, хлынетъ, конечно къ центральнымъ рынкамъ и результаты такой давки, конечно, ясны сами собою. Нѣтъ надобности доказывать, въ какомъ положеніи очутится Саратовскій районъ, прижатый на Московскомъ рынкѣ. Такая хлѣбородная губернія, какъ Саратовская вынуждена продавать свой хлѣбъ, каковы-бы ни были цѣны. Были времена, когда мы его продавали по цѣнамъ далеко ниже издержекъ производства и все-же продавали, потому что не могли не продавать.

Того-же, что получить отъ новаго тарифа землевладѣніе, слѣдуетъ ожидать и для мукомольной промышленности, но еще въ большей степени, ибо на это производство, какъ на дѣло заводское и промышленное, тарифныя мѣропріятія оказываютъ гораздо большее вліяніе, чѣмъ на сельское хозяйство. И если вообще вѣрно, какъ выше изложено, что проэктируемое примѣненіе тарифовъ принесетъ пользу не центру Россіи, для котораго оно повидимому задумано, главнымъ образомъ Привислянскому краю, то это предположеніе тѣмъ болѣе вѣрно относительно мукомольнаго производства. Это производство не равномерно распространено по Россіи, а, напротивъ сконцентрировано въ извѣстныхъ мѣстахъ, напр. на р. Волгѣ, гдѣ оно развилось до большихъ размѣровъ. Вотъ на это-то Привислянское мукомолье и указывалось въ особомъ Совѣщаніи, какъ на производство, которое слишкомъ господствуетъ на русскихъ рынкахъ и которому ради общаго блага слѣдуетъ поставить предѣлы. Биржевой Комитетъ не рѣшается утруждать вниманіе Тарифнаго Комитета вопросомъ о томъ, что слѣдуетъ-ли дѣйствительно принимать мѣры противъ Приволжскаго мукомолья; позволяетъ лишь себѣ замѣтить мимоходомъ, что это мукомолье развилось не въ силу какихъ либо искусственныхъ мѣропріятій; тому способствовали совершенно естественныя причины: оно выросло среди огромной, по своимъ географическимъ и хозяйственнымъ условіямъ совершенно исключительной и единственной въ Европѣ пшеничной области, по которой протекаетъ величайшія въ Европѣ судоходная рѣка, что касается собственно Саратовской губерніи, то искусственныя мѣры—тарифное покровительство, оказываемое до 1873 года другимъ районамъ, въ особенности Нижнему-Новгороду, скорѣе задерживали, чѣмъ способствовали развитію въ ней этого дѣла. Но такова сила естественныхъ причинъ и условій: тарифами ихъ нельзя создать, тарифами ихъ нельзя и убить; можно лишь внести болѣе или менѣе сильныя потрясенія въ организмъ, потрясенія вредныя и болѣзненныя, какъ всегда бываетъ при борьбѣ противъ природы и ея законовъ. Говоря о Саратовскомъ мукомольѣ необходимо отличать мельницы непосредственно на р. Волгѣ расположенныя, отъ мельницъ уѣздныхъ, раскинутыхъ по всей губерніи. Въ Саратовской губерніи насчитывается однихъ болѣе или менѣе крупныхъ мельницъ съ размоломъ выше 500 пуд. въ день до 236, изъ нихъ только 14 расположены по р. Волгѣ остальные разбросаны по уѣздамъ. Правда эти 14 мельницъ представляютъ собою самыя большія мукомольныя заводы губерніи: онѣ вырабатываютъ вѣроятно не менѣе 60% всего пшеничнаго размолу губерніи, и даютъ приблизительно 18—20 милліоновъ пуд. муки въ годъ. Остальной пшеничный и весь ржаной

размоль (экспортъ котораго доходитъ до 16 мил. пуд.) приходится на долю уѣздовъ. Нѣтъ надобности доказывать громаднаго значенія мукомолья для землевладѣнія и сельскаго хозяйства.

Въ Саратовской губерніи имѣ въ извѣстныхъ мѣстахъ прямо держится сельское хозяйство. Достаточно справится по своду товарныхъ цѣнъ, чтобы убѣдиться, насколько хлѣбныя цѣны у насъ стоятъ на мѣстѣ выше противъ портовыхъ въ теченіи ряда мѣсяцевъ, на примѣръ 1897, 1898 и 1899 г.г. И это исключительно благодаря присутствію мельницъ, которымъ необходимо запастись зерномъ. Биржевому Комитету на мѣстѣ, къ сожалѣнію, слишкомъ хорошо извѣстно, что стоитъ только придавить мукомолье губерніи, какъ за нимъ быстрыми шагами пойдетъ къ разрушенію все сельское хозяйство. Уѣздное мукомолье стало развиваться послѣ введенія тарифной равномѣрности 1893 г. Съ тѣхъ поръ въ Саратовской губерніи къ бывшимъ водянымъ крупчатымъ Хопра, Медвѣдицы и проч. прибавилось значительное количество паровыхъ мельницъ въ городахъ и по линіи желѣзной дороги. Нельзя сказать, что-бы онѣ особенно благоденствовали, но онѣ держатся и ими держится сельское хозяйство.

Крупное прибрежное по р. Волгѣ мукомолье, хотя съ потрясеніями, но въ состояніи будетъ вынести занесенный на него новыми тарифами ударъ. Не слѣдуетъ забывать, что къ его услугамъ двойной путь къ рынкамъ водный и рельсовый: прижатое новыми тарифными мѣрами, оно перейдетъ на водный путь и до извѣстной степени уклонится отъ удара.

Не то мукомолье уѣздное, промышленность сельскаго хозяйства: оно волей не волей должно остаться на рельсахъ и принять на себя весь ударъ, рассчитанный, быть можетъ, для прибрежнаго мукомолья. Межъ тѣмъ какъ, какъ выше-указано, — оно не особенно благоденствуетъ. Биржевой Комитетъ могъ-бы поименовать лицъ, мельницы которыхъ находятся въ упадкѣ: достаточно указать болѣе или менѣе крупныя, уже заявившія свою несостоятельность фирмы: Туркина въ Царицынѣ, другихъ Туркиныхъ въ Балашовѣ, тамъ-же Безбородова и пр., что-бы убѣдиться, что мукомольное дѣло въ уѣздахъ, совсѣмъ не въ томъ положеніи, что-бы съ него возможно было-бы брать что либо въ пользу центральныхъ или какихъ либо другихъ губерній. Въ большей еще степени окажутся неблагоприятныя послѣдствія проэктированныхъ тарифовъ, если будетъ принята возвышенная провозная плата на муку, какъ того желали землевладѣльцы центра и Привислянскаго края. Тогда шансы воднаго транспорта еще увеличиваются для прибрежнаго мукомола, экономія съ каждой копѣйкой въ пудѣ растетъ на 7 р. 50 коп. на вагонъ.

Одновременно съ этимъ слабѣютъ шансы уѣздной мельницы, которая прямо не выдержитъ спора на рынкахъ потребленія ни съ ближайшей соседней приволжской мельницей, ни съ той, которая построится у самаго рынка: что-бы избѣгнуть дорогаго мучнаго провоза, зерно будетъ свезено къ этой ближайшей къ рынку мельницѣ и на ней переработано.

Москва, Петербургъ, можетъ быть, окажутся окруженными поясомъ мельницъ, а на мѣстѣ производства зерна ихъ придется закрыть.

Кому же нужно такое паденіе главнѣйшей отрасли сельскаго хозяйства и при томъ ни въ одной губерніи, а въ цѣломъ краѣ, не говоря о заволжѣ? Зачѣмъ нужно, что-бы уѣздная мельница погибла, а съ нею погибъ-бы и заработокъ населенія, кормъ для скота и пунктъ выгоднаго сбыта зерна? Почему районъ, производящій зерно, не имѣетъ права его перемалывать, а долженъ быть обреченъ на служебную роль для другихъ районовъ? Вѣдь Саратовская губернія производитъ до 60 мил. пудовъ ржи и болѣе 25 милл. пшеницы, почему она должна отдавать свое зерно для переработки другимъ губерніямъ, хотя бы и русскимъ? Вѣдь Саратовская губ. никогда не пользовалась никакимъ покровительствомъ въ тарифномъ отношеніи, напротивъ до 1893 года находилась подъ страшнымъ тарифнымъ гнетомъ. Одного взгляда на прежнія тарифныя условія бывшей Тамбово-Саратовской желѣзной дороги достаточно, что-бы понять какихъ громадныхъ жертвъ стоило населенію губерніи эти данныя другимъ губерніямъ преимущества. Теперь эти центральныя губерніи желаютъ возвратить свои привилегіи? На самомъ дѣлѣ онѣ, жертвою цѣлаго приволжскаго района, кой что возвратятъ себѣ. Но неслишкомъ ли дорогой цѣною будетъ куплено это благо! Саратовскую губернію и безъ того не рѣдко приходится прокармливать на средства Государственнаго Казначейства и тарифному Комитету хорошо извѣстны суммы на это потраченные.

Преслѣдуя, повидимому, одну цѣль—улучшить за счетъ Приволжья положеніе сельскаго хозяйства центральныхъ губ., проектъ совершенно не предвидѣнно попадаетъ въ другую. Выше было указано, на сколько новая схема выгодна для Привислинскаго края. И относительно мукомолья результатъ для этого края получится тотъ-же: гораздо больше чѣмъ центральныя губерніи воспользуется реформой этотъ край, ибо даже при водяномъ транспортѣ Саратовскій мукомоль не въ состояніи будетъ конкурировать съ Привислянскимъ на западныхъ рынкахъ; одного взгляда на путь отъ Бологова, чрезъ Вязму, Смоленскъ и пр. достаточно, чтобы въ этомъ убѣдиться.

Но совершенно независимо отъ этихъ результатовъ получится, по видимому, совершенно непредвидѣнное новое покровительство для мукомолья Нижняго-Новгорода. Въ какомъ-бы видѣ ни была введена новая схема, при подъемѣ ли съ 801-й или съ 1001-й версты, во всякомъ случаѣ Нижний, находящійся на 400 верстъ ближе къ Москвѣ и Петербургу чѣмъ Саратовъ, выигрываетъ: для него повышение или совсѣмъ не наступитъ, или наступитъ у самыхъ, такъ сказать, воротъ рынка. Чѣмъ же вызывается это новое преимущество, которое получить Нижний передъ Саратовомъ? И такъ Саратовъ, лежащій въ самомъ центрѣ пшеничной области, производящій почти 100 милліоновъ пудовъ этого зерна въ годъ, принужденъ былъ весьма долго отдавать Нижнему свое зерно для перемола, свой естественный заработокъ свои естественныя выгоды. И такъ до 1893 года Нижний-Новгородъ пользовался передъ Са-

ратовомъ 63 руб. на вагонъ и до сихъ поръ пользуется исключительнымъ тарифомъ отъ города и станціи Сеймы. И такъ въ Нижнемъ постоянно растетъ и развивается, растетъ на привозномъ зернѣ мукомолье. Неужели его еще нужно усилить на счетъ того района, который производитъ это самое зерно? Въѣдъ это и для центральныхъ губерній совершенно бесполезно. Въ виду чего Биржевой Комитетъ позволяетъ себѣ утверждать, что единственный выходъ, единственно правильное разрѣшеніе вопроса это—оставленіе въ полной силѣ нынѣ дѣйствующей тарифной схемы. На основаніи всего вышеизложеннаго Биржевой Комитетъ имѣетъ честь почтительнѣйше просить тарифный Комитетъ: 1) оставить въ силѣ нынѣ дѣйствующій тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ. 2) Если это окажется невозможнымъ и проэктированная тарифная схема будетъ принята въ какомъ-бы то ни было видѣ, то принять какія либо мѣры для огражденія уѣзднаго мукомолья болѣе отдаленныхъ губерній, въ томъ числѣ и Саратовской. 3) Принять мѣры къ уравнию тарифныхъ условий Нижняго и Саратова и не допускать новыхъ для Нижняго преимуществъ передъ Саратовомъ, хотя-бы для этого необходимо было лишить Нижній исключительнаго тарифа, которымъ онъ непрерывно пользуется съ 1893 г. Не зависимо отъ всего сказаннаго необходимо, чтобъ къ Петербургу, Ригѣ, Ревелю и вообще къ портамъ Юго была примѣнена не внутренняя, а вывозная схема. Это необходимо, если желательно избѣгнуть окончательнаго расширенія болѣе отдаленныхъ экспортирующихъ районовъ. Ибо тѣ мѣры, которыя въ противномъ случаѣ, придется принять для огражденія казеннаго интереса, наложутъ такіа тиски на нашу и безъ того плохо организованную, бедную капиталомъ хлѣбную торговлю, что отдаленнымъ райономъ придется безъ всякой для кого-бы то ни было пользы потерять большую часть своей скудной прибыли отъ земельной продукціи.

Биржевой Комитетъ питаетъ полную надежду на вниманіе тарифнаго Комитета къ нуждамъ края и безъ того поставленнаго въ особенно не выгодныя условія своими засухами, бездождьемъ, мглою и прочими врагами земледѣлія; борясь съ этими часто неодолимыми врагами Саратовская губернія не разъ изнемогала. Недопустите, чтобы къ этому обычному у насъ злу еще присоединился бы невыгодный тарифъ, одинъ изъ тяжкихъ и несправедливыхъ“.

Обзоръ дѣятельности Биржевого Комитета, изложенный въ выше приведенныхъ строкахъ касается лишь болѣе крупныхъ проявленій жизни Комитета; слѣдуетъ еще отмѣтить, что Комитетомъ въ теченіе года сдѣлано немало постановленій по обсужденію вопросовъ торговли и промышленности края. Всѣ таковыя постановленія хранятся въ журналахъ Комитета. Составъ Биржевыхъ маклеровъ въ настоящее время измѣнился такъ, что маклеръ Биржи Ф. Ф. Меклеръ выбылъ по собственному желанію, а маклеръ Н. А. Никифоровъ умеръ. Остаются присяжными маклерами: Н. Е. Сахаровъ, В. К. Кузинъ и И. А. Залетовъ.

Переходя къ обзору промышленности и торговли по свѣдѣніямъ биржевыхъ маклеровъ и членовъ Биржевого Общества, слѣдуетъ замѣтить, что на запросъ Комитета, обращенный къ членамъ общества для означенной цѣли, послѣдніе въ очень ограниченномъ числѣ прислали свои отвѣты, чѣмъ къ сожалѣнію сократили матеріалы Комитета по столь важному и серьезному вопросу какъ обзоръ мѣстной торговли и промышленности. Однако Комитетъ составилъ таковой по имѣющимся у него даннымъ.

Отдѣльный обзоръ промышленности и торговли по свѣдѣніямъ биржевыхъ маклеровъ и членовъ Биржевого Общества.

Торговля лѣсомъ и дровами. Торговля лѣсными строительными матеріалами въ періодъ 1900 и 1901 года можно считать неудовлетворительной, сплавлено было лѣса къ Саратовской пристани въ плотахъ бревенъ и брусевъ свыше 300.000 деревъ, полубруса и подтоварника и т. п. болѣе 400.000 деревъ, приблизительно на $\frac{1}{4}$ часть болѣе прошлагодняго, изъ этого 3⁰/₀ куплено Обществомъ Рязанско-Уральской жел. дор., а остальное преимущественно мѣстными лѣсоторговцами; цѣны были какъ по покупкѣ, такъ и по продажѣ на еловые бревна дороже прошлагодняго отъ 2 до 5⁰/₀/₀ смотря по количеству и качеству товара, а на сосновыя бревна и брусья дешевле прошлагодняго отъ 10 до 12⁰/₀/₀, смотря по количеству и качеству товара.

ПАРТІОННО ПЛАТИЛИ.

Названіе лѣса.	КОЛИЧЕСТВО.		ДЛИНА.		Толщина въ вершкахъ.		ЦѢНЫ ЗА ШТУКУ.			
	ОТЪ		ДО		ОТЪ		ДО			
	ОТЪ	ДО	САЖ.	АРШ.	ОТЪ	ДО	РУБ.	К.	РУБ.	К.
Бревна	36000	40000	—	13	5	6	2	10	2	50
„	10000	15000	—	15	5	6	2	50	2	85
„	75000	100000	—	13	6	7	4	75	5	20
„	17000	20000	—	13	—	7	5	25	2	95
„ длинномѣрн. . .	3000	5000	—	18	6 и выше		6	—	7	50
„ „	2000	3000	7	—	6 и выше		7	80	9	—
„ „ однорядка .	3000	6000	$\frac{6}{7}$	—	$4\frac{1}{2}$	выше	5	50	7	—
Брусья сосновые . . .	17000	20000	—	9	$8\frac{1}{2}$	10	5	90	8	—
Полубрусъ	25000	35000	—	13	—	4	—	95	1	25
„	20000	25000	—	15	—	4	1	25	1	45
Подтоварникъ	75000	100000	—	13	3	$3\frac{1}{2}$	—	53	—	65

ПАРТІОННО ПЛАТИЛИ.

Названіе лѣса.	КОЛИЧЕСТВО.		ДЛИНА.		Толщина въ вершкахъ.		ЦѢНЫ ЗА ШТУКУ.			
	ОТЪ	Д О	САЖ.	АРШ.	ОТЪ	Д О	ОТЪ		Д О	
							РУБ.	К.	РУБ.	К.
Подтоварникъ	45000	60000	—	15	3	3 ¹ / ₂	—	65	—	70
„	25000	30000	—	18	3	3 ¹ / ₂	1	—	1	25
Шесты	40000	50000	—	9—15	—	—	—	12	—	17
Дрючки берез. . . .	35000	40000	—	6—7	—	—	—	21	—	28
Верехи	30000	50000	—	13—15	1 ¹ / ₂	2	—	20	—	30
Рейки	40000	50000	—	13—18	2	2 ¹ / ₂	—	30	—	50
„	30000	75000	—	13—15	2 ¹ / ₂	2 ³ / ₄	—	35	—	55

Торговля дровами прошла удовлетворительно, всего сплавлено было и куплено на Саратовской пристани до 16000 пятириковъ, по сортамъ было: березовыхъ до 4500 пятириковъ, дубовыхъ до 5500 пятириковъ, сосновыхъ 2500 пятириковъ и разнолѣсовыхъ до 3500 пятириковъ; партіонныя цѣны были дороже прошлагоднихъ; платили за березовыя отъ 37 руб. до 41 руб. 50 коп., дубовыя отъ 33 до 37 руб. за пятирикъ, сосновыя отъ 28 до 36 руб. и разнолѣсовыя отъ 20 до 29 руб. за пятирикъ. Въ эту цѣну включается стоимость бѣлянъ, поступающихъ при товарѣ бесплатно.

Торговля поташемъ. На 1-е ноября 1899 года оставалось поташу на складахъ до 50 т. пудовъ за весну выработано до 40 т. пудовъ, послѣ же уборки подсолнуха за осень 1900 года выработано до 120 тыс. пудовъ, считая со всѣми уѣздами.

Настроеніе съ поташемъ за операціонный годъ было крайне тихое и къ веснѣ цѣны пали на вагонную продажу до 1 руб. 36 коп. пуд., но съ осени того же года требованіе на Лодзь, Варшаву увеличилось и цѣны повысились до 1 руб. 65 коп. и годъ закончился этими цѣнами при хорошемъ спросѣ и твердомъ настроеніи.

Рынки сбыта поташа остались прежніе и никакихъ особенностей въ этой отрасли промышленности не произошло.

По случаю плохого урожая подсолнуха въ этомъ году по всей нашей губерніи получились плохой сборъ золы, которая не смотря на ограниченное количество, покупалась дешевле прошлаго года т. е. цѣнами отъ 17 до 28 коп. Золы для весенней варки по всемѣстно почти, не осталось.

Торговля сахаромъ. За 18⁹⁹/₉₀₀ года поступило рафинаду въ Саратовъ, не много болѣе прошлаго года т. е. на 10—15 тыс. пудовъ, всего около 140000 пудовъ. Поступленіе было изъ тѣхъ пунктовъ, что и въ прошломъ году.

Торговля рафинадомъ при вагонной продажѣ въ началѣ года была по цѣнамъ: 5 руб. 80 коп.—5 руб. 95 коп.; въ началѣ апрѣля цѣны постепенно повышались, а въ іюлѣ и августѣ достигла 7 руб. пудъ. Съ сентября цѣны начали нѣсколько ослабѣвать, не смотра на отсутствіе запасовъ и годъ закончился цѣнами 5 руб. 85 коп.—5 руб. 95 коп. при слабомъ настроеніи.

Такое рѣзкое колебаніе цѣнъ въ іюлѣ и августѣ приписывается главнымъ образомъ пожарамъ 2 крупныхъ заводовъ: „Т-ва Черкаскаго и Т-ва Корюковскаго“. Вслѣдствіе же этого и со стороны покупателей было осторожное отношеніе; многіе воздержались дѣлать обычные запасы и только обходились покупками по мѣрѣ требованія въ теченіе всего отчетнаго года.

Песку поступило тоже количество, что и въ прошломъ году т. е. 50—60 вагоновъ и опять таки въ лѣтніе мѣсяцы наблюдался недостатокъ песку.

Цѣны были на вагонную продажу въ началѣ года отъ 4 руб. 80 к. до 4 руб. 90 к. пудъ и такъ колебались продолжительное время; наивысшая же цѣна достигала въ іюнѣ и іюлѣ мѣсяцѣ 5 руб. 40 коп., а потомъ постепенно понижалась и годъ закончился цѣнами 4 руб. 80 коп. пудъ.

Никакихъ особенныхъ переменъ въ Сахарномъ дѣлѣ не наблюдалось; развѣ только, вслѣдствіе указанныхъ выше рѣзкихъ перемѣнъ въ цѣнѣ, нѣкоторые заводы ограничивали высылку сахара, которая къ тому же не помѣрно задерживалась почему и уѣздные покупатели предпочитали запастись себѣ сахаръ у Саратовскихъ фирмъ нежели обращаться не посредственно къ „заводскимъ“ конторамъ, этимъ отчасти и объясняется нѣкоторое повышеніе сбыта сахара.

Торговля нефтяными продуктами и керосиномъ.

Керосинъ. Оставалось на 1-е ноября 1899 года на складахъ керосина 3500000 пуд. въ навигацію 1900 г. поступило 5979908 пуд., осталось къ закрытію навигаціи 5999805 пудовъ.

Торговля въ отчетномъ году сложилась какъ разъ діаметрально противоположной прошлomu году, хотя зимніе мѣсяцы: ноябрь и декабрь было повышеніе, цѣна стояла отъ 1 р. до 1 р. 08 к. пудъ и зимній сезонъ закончился (мартъ) цѣнами

до 1 р. 15 к., но къ началу новой компаніи т. е. съ открытія навигаціи (апрѣль) цѣны быстро пошли на пониженіе, въ маѣ уже стояли 1 р. 01 к., въ іюнѣ 97¹/₂—99 к., іюль 97—98, въ августѣ 97 к. и навигація закончилась при цѣнахъ 92¹/₂—94 коп.

Въ началѣ сезона обычныя сдѣлки, т. е. передовыя продажи по твердымъ цѣнамъ начинались въ прежніе годы въ февралѣ, мартѣ и апрѣлѣ, въ этомъ году почти не оглашались. Въ маѣ продажи крайне сдержанныя по цѣнамъ 99—1 р. 01 к. и при иныхъ комбинаціяхъ. Продавцы ставили условіями принять ¹/₂ по твердымъ ¹/₂ по существующимъ въ теченіе предстоящаго сезона, цѣнамъ. Такая комбинація съ одной стороны дала крѣпкія цѣны на срочныя покупки, съ другой стороны мало нашла сочувствія у большаго числа покупателей и сдержала послѣднихъ отъ покупокъ на весь сезонъ, т. к. и въ послѣдующіе мѣсяцы іюнь и іюль также мало отмѣчалось сдѣлокъ на твердыя цѣны. Купившіе-же по твердымъ и высокимъ цѣнамъ (въ маѣ) въ послѣдующихъ мѣсяцахъ (въ сентябрѣ и октябрѣ) отъ пріемки отказались, лишаясь при этомъ солидныхъ задатковъ.

Причина такого настроенія отчасти заключалась въ рѣзкомъ паденіи цѣнъ въ Баку, гдѣ въ прошломъ году цѣны на керосинъ повышались съ 17 к. и достигли 35 к. въ этомъ году упали до 15¹/₂ коп., а также сюда слѣдуетъ отнести и вновь открытый прямой рельсовый путь изъ г. Баку.

На это замѣчательное событіе, важное для средняго Поволжья, слѣдуетъ обратить серьезное вниманіе, т. к. въ будущемъ съ нимъ придется считаться мѣстнымъ нефтепромышленникамъ и торговцамъ.

До открытія Владикавказской ж. д. прямого сообщенія съ Баку, съ открытіемъ навигаціи на Волгѣ цѣны волжскихъ рынковъ не были въ зависимости отъ цѣнъ Баку. Почти вся сѣтъ Россійскихъ ж. д. пользовалась въ зимніе мѣсяцы керосиновымъ запасомъ волжскихъ пристаней и цѣны регулировались количествомъ запаса и требованіемъ. Только при усиленномъ требованіи и при небольшихъ почему нибудь сдѣланныхъ на Волгѣ запасахъ настроеніе крѣпло и цѣны повышались.

Съ открытіемъ-же сообщенія Баку картина рѣзкомѣняется, запасы, сдѣланные волжскими рынками, теряютъ всякое значеніе, благодаря огромной выработкѣ и постоянной возможности вывозки изъ Баку на внутренніе рынки сбыта; этому также способствуетъ и тарифъ благоприятный для Владикавказской ж. д.

Для примѣра возьмемъ ставку Баку—Варшава и Саратовъ. Варшава—разница въ тарифѣ отъ Саратова будетъ приблизительно дешевле на 10¹/₂ к. но если принять во вниманіе фрахтъ со всѣми накладными расходами до Саратова, съ миллионной затратой на запасы для зимнихъ мѣсяцевъ и дорого стоящими сооруженіями для храненія этихъ запасовъ, то расходъ этотъ достигнетъ 12 к.

на пудъ поступившаго въ Саратовъ керосина, разница въ пользу сказанной дороги окажется очевидной.

По этому Сѣверозападный, Югозападный и отчасти Юговосточный районы будутъ имѣть тяготеніе по сбыту скорѣе къ Баку, чѣмъ къ Волгѣ.

Въ этомъ году особенно рѣзкой разницы въ оборотахъ еще не произошло, но это объясняется только недостаткомъ подвижнаго состава, приспособленнаго для перевозки нефтяныхъ продуктовъ у Владикавказской ж. д., къ пополненію котораго она однако энергично готовится и не въ далекомъ будущемъ обороты уменьшатся для Поволжья, что сильно отразится на торговлѣ, ибо придется утратить многіе внутренніе рынки сбыта.

Фрахты дѣланы не выше прошлаго года т. е. 9—11 к. со всею тратою въ пути до Саратова изъ Баку, но при болѣе крѣпкомъ настроеніи, если и не послѣдовало прибавки на эти цѣны, то только благодаря умѣренной передовой продажи керосина по крѣпкимъ цѣнамъ въ первые весенніе мѣсяцы.

Нефтяные остатки. Оставалось на 1-е ноября 1899 г. на складахъ нефтяныхъ остатковъ около 7 м/пуд., въ навигацію 1900 г. поступило 25517404 пуд. и осталось на 1-е ноября 1900 г. 14.613074 пуда.

Нефтяными остатками до открытія навигаціи торговали все время при твердомъ настроеніи. Въ началѣ года цѣны стояли 20—22 к., и всѣ зимніе мѣсяцы повышались и дошли до 24 к. въ пудѣ, съ начала навигаціи стояли 23—25 коп. и съ небольшими колебаніями держались до конца навигаціи 25—27¹/₂ коп. пудѣ.

Настроеніе къ повышенію отмѣчалось все время, даже дошло до того, что продавцы стѣснялись дѣлать большія передовыя продажи на весь сезонъ, но къ самому концу навигаціи, начиная съ 1-го октября с/г. благодаря пониженію цѣнъ въ Баку, стала тенденція къ повышенію слабѣе, хотя на цѣнахъ внутреннихъ рынковъ она имѣла несущественное вліяніе, такъ какъ по низкимъ цѣнамъ волжскимъ рынкамъ не удалось уже сдѣлать запасовъ, что конечно удержало цѣны въ старомъ порядкѣ на зимніе мѣсяцы. Цѣны на Волгѣ регулировались Астраханскимъ рынкомъ, гдѣ дѣлано въ апрѣлѣ и маѣ съ перекачкой 20 к.; въ іюнѣ по августъ и даже по сентябрь при прогрессивномъ повышеніи достигли 22¹/₂ коп., послѣ 15-го октября упали до 19 коп., при слабомъ настроеніи.

Рынки сбыта нефтяныхъ остатковъ остались прежніе и если за отчетный годъ не сократились, то и не расширились, спросъ съ Московскаго района, какъ самаго ближайшаго и потребительнаго рынка сбыта, благодаря тарифамъ, отсутствуетъ.

Фрахты дѣлались за навигацію съ утечкой и прочими расходами до Саратова отъ 5¹/₂ до 6 коп.

Минеральныя масла. Торговля масломъ производилась тѣми же фирмами, только фирма Шибаевъ и К^о передала представительство Н. И. Селиванову. За навигацію 1900 г. поступило товару—1.360.000 пуд. Къ закрытію навигаціи осталось 403924 пуда.

Цѣны стояли въ отчетномъ году на масла у Бр. Нобель, Т-ва Шибаева, преискурантныя, съ наливкою-же въ вагоны торговали: соляровымъ отъ 40 до 45 к., веретеннымъ отъ 60 до 65 к., машиннымъ отъ 70 до 75 к. пудъ. Другія фирмы торговали на 2—5 коп. на пудъ дешевле. Рынокъ въ этомъ году обогатился новыми мѣстами, такъ напримѣръ: на Сибирскую ж. д. затребовано было нѣсколько пробныхъ вагоновъ машиннаго масла и въ будущемъ предвидится солидное требованіе.

Очеркъ по торговлѣ пивомъ въ г. Саратовѣ за отчетный 1899/1900 годъ неможетъ быть пополненъ какими либо новыми данными, такъ какъ всѣ дѣйствующіе мѣстные пивоваренные заводы, повидимому, въ смыслѣ усовершенствованія технической стороны дѣла, а равно и по сбыту обработаннаго продукта, новаго ничего не внесли.

Что-же касается количества потребителей, то таковыя увеличиваются и требованіе на пиво все растетъ и растетъ. Между тѣмъ мѣстные пивоваренные заводчики, интересуя рынокъ дешевизною продукта, напрягаютъ все усиліе на количественное производство пива, въ ущербъ качественному, чѣмъ въ свою очередь пользуются въ широкихъ размѣрахъ иногородніе производители, улучшая качество своего пива, и отодвигая мѣстное—отъ первоклассныхъ пунктовъ потребления.

Очеркъ по маслобойной промышленности. Эта отрасль промышленности за отчетный періодъ 1899/900 г. въ Саратовѣ новыхъ техническихъ улучшеній по обработкѣ продукта никакихъ не внесла и остается на той-же степени усовершенствованія, какъ и въ предшествующіе годы.

По слухамъ, въ Вольскѣ, Саратовской губ. Н. М. Залогинъ на своемъ маслобойномъ заводѣ вводитъ новыя „вѣнскія“ сортировки зерна, которыя на столько хорошо отсортировываютъ зерно, что помимо тщательной разборки каждаго сорта въ отдѣльности, даютъ совершенно чистое безъ всякихъ примѣсей зерно, изъ котораго и предполагается вырабатывать особый сортъ масла подъ названіемъ „столоваго“ и опять таки не болѣе, какъ пищевой продуктъ.

По торговлѣ отмѣчается болѣе правильное направленіе, какъ по приобрѣтенію рынкомъ сыраго продукта, такъ равно и по сбыту обработаннаго: въ силу такого направленія Саратовскій масляничный рынокъ, хотя медленно, но твердо освобождается отъ убыточнаго вліянія другихъ, сравнительно сильныхъ, конкурентовъ по торговлѣ и также освобождается отъ ихъ зависимости въ цѣнахъ на общихъ рынкахъ сбыта обработаннаго продукта, чѣмъ и упрочиваетъ для себя весьма твердую почву независимости.

Мукомольное производство. Какъ производство, такъ и торговля мукомольными продуктами въ періодъ ^{1899/1900} отчетнаго года прошли ровно—спокойно; не было ни рѣзкихъ перемѣнъ въ цѣнахъ, ни на зерно, ни на муку; не было ни значительныхъ залежей, ни усиленныхъ требованій на тѣ или другіе сорта мукъ. Особеннымъ вниманіемъ пользовались отруби, которые шли по хорошей цѣнѣ и разбирались въ подборъ.

Новая паровая крупчатная мельница В. В. Богословскаго въ Саратовѣ начала свою дѣятельность въ началѣ 1900 года, продукты ея, по отзывамъ, ни сколько не уступаютъ по качеству другимъ, ранѣе начавшимъ дѣло, мельницамъ. Въ слѣдующемъ году мукомольное производство увеличится:—вновь выстроенная громадная мельница Торговаго Дома Бр. Шмидтъ дастъ ежемѣсячно не одинъ десятокъ тысячъ пудовъ муки.

Вообще торговля мучными продуктами шла нормально и съ нормальной пользой.

Хлѣбная торговля. Тихо и равно прошелъ отчетный годъ по торговлѣ зерновыми хлѣбами. Рѣзкихъ перемѣнъ въ цѣнахъ не было. Обороты съ зерновымъ хлѣбомъ совершались только внутренніе. Заграницу требованія почти не было, за исключеніемъ овса. Цѣны на рожь поддержало главнымъ образомъ интендантство, которымъ въ нашемъ районѣ куплены значительныя партіи, а затѣмъ мѣстные мукомолы, но все же для внутренняго потребленія, а не на экспортъ-заграничный. Хлѣбами земледѣльцы расторгвались хорошо, цѣны, по количеству урожая, стояли вполне удовлетворительныя.

Хотя нашъ районъ и изрѣзанъ желѣзнодорожными путями, но они видимо не соотвѣтственно обустроены, ибо они при посредственномъ урожаѣ не всегда провозоспособны и не могутъ вполне обслуживать существенныя нужды нашего земледѣльческаго края. Хлѣбъ готовъ, есть требованіе, цѣны соотвѣтствуютъ желаніямъ земледѣльца, хлѣбъ вывозится на станцію, но тамъ говорятъ:—„нужно ждать очереди“, А какъ?! Съ мѣсяцъ или болѣе—Покупатель отказывается“.

„Если край уступалъ свою землю подъ пути желѣзной дороги, то дорога должна прежде всего обслуживать именно нашъ край.“

Несутся сотни вагоновъ нефти для миллионеровъ фабрикантовъ и т. п. по родной землѣ, а нашъ трудовой продуктъ, валяясь близъ рельсъ, часто не покрытый, ждетъ очереди, прорастаетъ и гніетъ“.

Свѣдѣнія по пароходству и судоходной промышленности. Въ теченіи навигаціи 1900 года большого мелководія на р. Волгѣ не было; исключеніе составляетъ лишь спадъ воды въ августѣ мѣсяцѣ въ верхнемъ плесѣ, отъ Рыбинска до Нижняго, гдѣ на перекатахъ воды было до 6 четвертей и отъ Нижняго до Казани воды было до 7 четвертей. Своевременно приняты были мѣры

Путейскимъ Начальствомъ Казанскаго Округа и перекаты углубились землечерпаніемъ. Въ сентябрѣ мѣсяцѣ вода въ р. Волгѣ начала прибывать, каковая прибыль продолжалась до окончанія навигаціи, отчего и явилась возможность буксирному пароходству съ осенними хлѣбными грузами пройти безъ затрудненій до мѣста назначеній; цѣны фрахта мало колебались въ теченіи всей навигаціи для буксирнаго пароходства; хлѣбные грузы съ низовыхъ пристаней отъ Самары и Саратова до Рыбинска перевозились по цѣнѣ отъ $5\frac{1}{2}$ до $6\frac{1}{2}$ коп. съ пуда; пароходство товаро-пассажирское работало съ начала навигаціи до половины августа мѣсяца грузами убыточно, такъ какъ послѣднихъ было мало и цѣны стояли дешевыя; такъ отъ Саратова до Астрахани хлѣбные грузы перевозились отъ 3 до 4 к. съ пуда, на другіе товары цѣны были нѣсколько дороже; копѣйки на двѣ или на три въ пудѣ. Изъ Астрахани грузовъ было не много (по случаю малаго улова рыбы) и цѣны на рыбные грузы стояли низкія; отъ Астрахани до Царицына въ теченіе всей навигаціи грузы перевозились по цѣнѣ $4\frac{1}{2}$ до 7 коп. съ пуда, отъ Астрахани до Саратова отъ 6 до 8 коп. съ пуда; цѣны фрахтамъ стали повышаться со второй половины августа мѣсяца съ Нижегородской ярмарки, когда грузовъ появилось значительно больше, по случаю ярмарки съ одной стороны, уборки новаго урожая хлѣбовъ—съ другой. Такъ какъ уборка хлѣбовъ затянулась по случаю неблагоприятной погоды, то многіе отправители хлѣбныхъ грузовъ обратились къ помощи товаропассажирскихъ пароходовъ, почему получилось увеличеніе грузовъ на послѣднихъ и повышеніе цѣнъ на доставку.

Главнымъ грузомъ на р. Волгѣ для буксирнаго пароходства является нефтяные продукты, торговлю которыми ведутъ двѣ три богатѣя фирмы, основанныя на акціонерныхъ началахъ и, имѣя монополюный характеръ торговли, предприниматели по своему произволу устанавливають неимовѣрно низкія цѣны на доставку своихъ грузовъ; пароходовладѣльцы, въ силу крайности: за неимѣніемъ другихъ грузовъ и влѣдствіе стѣсненія въ денежныхъ средствахъ, соглашаются брать доставку таковыхъ за явно убыточные предлагаемыя низкія цѣны, дабы не остаться безъ поставки и не оставлять на бездѣйствіе свои пароходы и баржи. Существовали цѣны на доставку нефтяныхъ грузовъ отъ Астрахани до Царицына $1\frac{1}{8}$ коп., до Саратова 2 и $2\frac{1}{4}$ коп., до Нижняго 5 и $5\frac{3}{4}$ коп., до Ярославля и Рыбинска 6 и $6\frac{1}{2}$ коп. съ пуда.

Въ рѣдкихъ случаяхъ приходилось прибѣгать сводить и выводить груженные суда при посредствѣ буксирныхъ пароходовъ, цѣны за означенную работу были баснословно дешевыя. Главный расходъ по пароходству—ихъ отопленіе, былъ чрезмѣрно великъ, ибо цѣны на дрова не доступны, а нефтяные остатки въ цѣнѣ растутъ неимовѣрно быстро: такъ покупка была въ февралѣ мѣсяцѣ для отопленія пароходовъ на всю навигацію по цѣнѣ въ Саратовѣ $23\frac{1}{10}$ коп., потомъ постепенно цѣны поднимались и дошли до $27\frac{1}{2}$ коп. пудъ, за наличный расчетъ, а также и на другихъ пристаняхъ цѣны постепенно поднимались. Слѣдуетъ признать, что такое ненормальное повышеніе цѣны зависитъ отъ исключительнаго пользованія богатыми нефтепромышленниками добычей нефти

и торговлею; на всемъ протяженіи рѣки Волги нефтяную торговлю для отопленія пароходовъ производятъ только двѣ фирмы. Кромѣ этихъ неблагопріятныхъ условій, для пароходнаго промысла не выгодны такъ называемые навигаціонные желѣзнодорожные дешевые тарифы, которые устанавливаются съ 15-го марта по 15 сентября въ теченіе всей навигаціи и отвлекаютъ грузы отъ воднаго пути, что создаетъ возможность желѣзнымъ дорогамъ хорошо работать, хотя можетъ быть и убыточно, но они могутъ этотъ убытокъ отъ низкихъ тарифовъ пополнить во время зимнихъ высокихъ тарифовъ; разница между лѣтними и зимними ставками отъ 5 до 8 коп. въ пудѣ.

„Отъ всѣхъ описанныхъ выше неблагопріятныхъ условій пароходства и судоходства, на Волгѣ многія богатыя акціонерныя компаніи и частныя солидныя фирмы съ миллионными оборотами, существовавшія болѣе половины столѣтія, ощущаютъ на себѣ тягость такихъ условій и разоряются, ибо не могутъ выйти изъ критическаго положенія окружающихъ невзгодъ, что въ свою очередь неблагопріятно отражается на заработкѣ судорабочихъ“.

Отчетъ о движеніи денежных суммъ Саратовскаго Биржевого Общества при семъ прилагается.

Предсѣдатель Комитета *Н. Селивановъ.*

Старшины: { *Эм. Борель.*
 { *И. Рѣпинъ.*
 { *А. Шумилинъ.*

ОТЧЕТЪ

О СОСТОЯНИИ И ДВИЖЕНИИ ДЕНЕЖНЫХЪ СУММЪ

САРАТОВСКАГО

Биржевого Комитета

за 1899-1900 годъ.

227537



О Т Ч

о состояніи и движеніи денежных суммъ

за 1899—

№ №	П Р И Х О Д Ъ.	Назначалось		Дѣйствит.	
		по смѣтѣ.		поступило.	
	Оставалось къ 1 ноября 1899 года.				
	Въ кассѣ наличными деньгами			2	77
	Членскій взносъ въ Обществѣ Взаимнаго кредита . .			20	—
	Текущій счетъ " " " "			3999	62
	Облигація г-на Сахарова			100	—
				4122	39
	П о с т у п и л о .				
1	Взноса по членскимъ билетамъ 1 гил. 15× 54 . . .	1050	—	810	—
2	" " " " 2 " 10× 97 . . .	1200	—	970	—
3	" " не членскимъ " 15× 40 . . .	—	—	600	—
4	" " " " " 10× 130 . . .	150	—	1300	—
5	" " приказничьимъ " 5× 7 . . .	50	—	35	—
6	" " временнымъ " 4× 81 . . .	160	—	324	—
7	" " за билеты по 6 руб. 6× 6 . . .	—	—	36	—
	<i>Перенесено</i>	2610	—	8197	39

Е Т Ъ

Саратовскаго Биржевого Общества

1900 годъ.

№	№	РАСХОДЪ.	Назначалось		Дѣйствит.	
			по смѣтѣ		израсходов.	
		И з р а с х о д о в а н о.				
1		Печатаніе бланокъ, отчетовъ, публикаціи и др. канцелярскія издержки	200	—	295	34
2		Почтово-телеграфныя и нотар. издержки	250	—	279	18
3		Выписка книгъ и газетъ	200	—	199	08
4		Телефонъ	150	—	149	59
5		Приобрѣтеніе движимости	100	—	94	31
6		Вознагражденіе дѣлопроизводителю	600	—	540	—
7		„ биржевому старостѣ	300	—	250	—
8		„ корреспондентамъ	100	—	—	—
9		Жалованіе сторожамъ	400	—	394	50
10		Разные мелкіе расходы	75	—	180	83
11		Обмундированіе сторожей	50	—	20	—
12		Страхуваніе	65	—	51	08
13		Отопленіе	300	—	260	62
14		Очистк. зданія, мытье половъ и уходъ за духовой печью	500	—	379	80
		<i>Перенесено</i>	3290	—	3094	33

№ №	П Р И Х О Д Ъ.	Назначалось		Дѣйствит.	
		по смѣтѣ.		поступило.	
	<i>Перенесено</i>	2610	—	8197	39
8	Аренда за буфетъ	600	—	575	—
9	„ „ помѣщеніе маклеровъ	400	—	430	—
10	Отъ Московскаго Интендантства	—	—	3	50
11	Возвращено за телеграммы	—	—	89	45
12	За карты схемъ желѣзныхъ дорогъ	—	—	27	50
13	„ справки, выданныя изъ Канцеляріи Комитета	—	—	10	—
14	Съ Общества Сар. Мануф. за помѣщ. во время засѣданій	—	—	30	—
15	За высылку бюллетеней	—	—	3	—
	П О З А И М С Т В О В А Н О Н А Р А С Х О Д Ъ:				
16	У Н. И. Селиванова	—	—	98	78
17	„ А. И. Шумилина	—	—	3	24
	П о к а с с ѣ О б щ е с т в а В з а и м н а г о К р е д и т а:				
18	Заприходованы внесенные на текущій счетъ	—	—	1550	—
19	Начислено % по текущему счету за 1899 годъ	30	—	118	97
		3640	—	2939	44
		3640	—	11136	83

Предсѣдатель Комитета

Старшины:

№	№	Р А С Х О Д Ъ.	Назначалось		Дѣйствит.	
			по смѣтѣ.		израсходов.	
		<i>Перенесено . . .</i>	3290	—	3094	33
15		Освѣщеніе и вода	80	—	23	80
16		Ремонтъ зданія	400	—	619	61
17		Уплочено въ счетъ позаймствован. у Н. И. Селиванова	—	—	60	—
18		Внесено на текущ. счетъ въ Общест. Взаимн. Кредита	—	—	1550	—
			3770	—	5347	74
		Остается на 1 ноября 1900 года.				
		Въ кассѣ наличными деньгами	—	—	—	50
		Членскій взносъ въ Обществѣ Взаимнаго Кредита . . .	—	—	20	—
		Текущій счетъ " " " " . . .	—	—	5668	59
		Облигація г-на Сахарова	—	—	100	—
			—	—	5789	09
			3770	—	11136	83

Н. Селивановъ.

Эм. Борель.

А. Шумилинъ.

П. Рѣпинъ.

С М Ъ Т А

ПРИХОДА И РАСХОДА ДЕНЕЖНЫХЪ СУММЪ

САРАТОВСКАГО

Биржевого Комитета

НА 1900—1901 ГОДЪ.

С М Ъ

ПРИХОДА И РАСХОДА ДЕНЕЖНЫХЪ СУММЪ

№ №	П Р И Х О Д Ъ.	Назначалось		Вносится	
		въ 1899—1900 г.		на 1900—1901 г.	
1	Взноса по членскимъ билетамъ 1 гильдіи 13×70	1050	—	750	—
2	„ „ „ „ 2 „	1200	—	1000	—
3	„ „ не членскимъ билетамъ	150	—	1000	—
4	„ „ приказчицымъ билетамъ 5×10	50	—	50	—
5	„ „ временнымъ билетамъ 4×40	160	—	240	—
6	Аренда за буфетъ.	600	—	600	—
7	„ „ помѣщеніе маклеровъ	400	—	400	—
8	Проценты по текущему счету	30	—	55	—
		3640	—	4095	—

Предсѣдатель Комитета

Старшины:

ТА

САРАТОВСКАГО БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА.

№ №	РАСХОДЪ.	Назначалось		Вносится	
		въ 1899—1900 г.		на 1900—1901 г.	
1	Печатаніе бланковъ, отчетовъ, публикаціи и др. канцелярскія издержки	200	—	300	—
2	Почтово-телеграфн. и нотаріальн. издержки . . .	250	—	300	—
3	Выписка книгъ и газетъ	200	—	200	—
4	Телефонъ	150	—	150	—
5	Приобрѣтеніе движимости	100	—	100	—
6	Вознагражденіе дѣлопроизводителю	600	—	600	—
7	„ биржевому старостѣ	300	—	300	—
8	„ корреспондентамъ	100	—	200	—
9	Жалованіе сторожамъ	400	—	400	—
10	Разные мелкіе расходы	75	—	150	—
11	Обмундировка сторожей	50	—	50	—
12	Страхованіе	65	—	65	—
13	Отопленіе	300	—	300	—
14	Очистка зданія, мытье половъ и уходъ за духовой печью	500	—	500	—
15	Освѣщеніе и вода	80	—	80	—
16	Ремонтъ зданія	400	—	400	—
		3770	—	4095	—

Н. Селивановъ.

Эм. Борель.

А. Шумилинъ.

П. Рѣпинъ.

Вѣдомости количества

КУПЛЕННЫХЪ ХЛѢБОВЪ НА РАЗНЫХЪ ПРИСТАНЯХЪ КЪ ОСЕНИ

1900 года.

ВѢДОМОСТЬ

о количествѣ купленныхъ хлѣбовъ на Екатериненштадтской пристани послѣ навигаціи съ 1-го ноября 1899 г. по 1-е апрѣля 1900 г. и сколько осталось въ амбарахъ по 20 апрѣля.

№№ по порядку.	Фамиліи покупателей.	Куплено съ 1 ноября 1899 г. по 1 апрѣля 1900 г.					Осталось въ амбарахъ по 20 апрѣля 1900 года.				
		ПШЕНИЦА.		Р о ж ь.	О в е с ь.	ИТОГО.	ПШЕНИЦА.		Р о ж ь.	О в е с ь.	ИТОГО.
		Пере- родъ.	Рус- ская.				Пере- родъ.	Рус- ская.			
1	Вашкировъ Н. Е.	5000	30000	—	—	35000	5000	30000	—	—	35000
2	Вашкировъ Я. Е.	10000	50000	—	—	60000	10000	50000	—	—	60000
3	Борель Э. И. Т. Д.	30000	70000	—	—	100000	30000	70000	—	—	100000
4	Генингъ Т. Д.	20000	50000	—	—	70000	20000	50000	—	—	70000
5	Генингъ Ф. Г.	25000	75000	5000	—	105000	25000	75000	—	—	100000
6	Дезендорфъ бр.	4000	44000	5000	2500	55500	7300	64000	15000	1500	87800
7	Зейфертъ бр.	35000	67000	—	—	102000	53000	85000	—	—	138000
8	Карле Я. К.	10000	15000	—	—	25000	15000	35000	—	—	50000
9	Кауфманъ С. А.	18000	20000	—	—	38000	18000	35000	—	—	53000
10	Крафтъ Я. Я.	20000	10000	—	—	30000	35000	10000	—	—	45000
11	Либихъ бр.	10000	15000	—	—	25000	20000	40000	—	—	60000
12	Линпертъ бр.	15000	20000	—	—	35000	20000	35000	—	—	55000
13	Лисуновъ и К ^о	30000	35000	—	—	65000	—	—	—	—	—
14	Раушенбахъ бр.	—	58000	—	—	58000	—	76000	—	—	76000
15	Рейнке К. и С-вя Т. Д.	80000	17000	—	—	97000	80000	17000	—	—	97000
16	Тринпель И. Я.	25000	25000	—	—	50000	25000	25000	—	—	50000
17	Фейдель А. А.	30000	25000	—	—	55000	30000	25000	—	—	55000
18	Шмидтъ Т. Д.	60000	40000	—	—	100000	60000	40000	—	—	100000
19	Эрень Ф.	20000	20000	5000	—	45000	20000	30000	5000	—	55000
20	Партіонщики	103000	216000	31000	10000	360000	103000	232000	16000	5000	356000
21	Посѣвщики	—	20000	10000	10000	40000	400000	90000	10000	5000	145000
В С Е Г О		550000	922000	56000	22500	1550500	616300	114000	46000	11500	1787800
Въ 1898/9 году		392100	258600	19500	1700	671900	432910	350800	24075	400	808185

ВѢДОМОСТЬ

о количествѣ купленнаго хлѣба на РОВНЕНСКОЙ пристани съ 20-го
іюля по 15-е октября 1900 года.

Мѣстожителѣство.	№	Имена и фамиліи.	Пшеница.		ВСЕГО.
			ПЕРЕРОДЪ	РУССКАЯ.	
			ПУД.	ПУД.	ПУД.
С.-Петербург. . . .	1	А. П. Галуновъ	110000	40000	150000
Ярославск.	2	И. А. Вахромѣевъ	80500	—	80500
Нижегородск. . . .	3	Т-ва И. А. Бугровъ	450000	350000	800000
„	4	М. Е. Башкировъ	270000	180000	450000
„	5	Я. Е. Башкировъ	249500	133500	383000
„	6	М. А. Дегтяревъ	138000	128500	266500
Казанск.	7	Т. Д. Окопишниковыхъ	175000	75000	250000
„	8	Я. Ф. Шамовъ	45000	24000	690000
Саратовск.	9	Торг. Дома „Бр. Шмидтъ“.	100000	10000	110000
„	10	Бр. Зейфертъ	28000	17000	45000
Ровненск.	11	Т. Д. А. К. Миллеръ Бр. Гергардтъ	48500	51500	100000
„	12	Тоже Н. Е. Башкировъ	18500	16500	35000
„	13	Бр. И. А. Миллеръ, Скворцовъ	35000	30000	65000
„	14	Мелкіе партіонщики.	50000	30000	80000
В с е г о			1798000	1086000	2884000

СВѢДѢНІЕ

о количествѣ купленныхъ хлѣбовъ на НИКОЛАЕВСКОЙ пристани съ 1 августа по 1 ноября 1900 года.

НАИМЕНОВАНИЕ ФИРМЪ.	Пшеница переродъ.	Пшеница русакъ.	Рожь.	ВСЕГО.
	КОЛИЧЕСТВО ВЪ ПУДАХЪ.			
Н. А. Бугровъ	186000	155000	4500	345500
Н. Е. Башкировъ	124000	92000	14000	230000
Т. Д. „Братья Шмидтъ“	147000	55000	2600	204600
Т. Д. Рейнеке	238000	84000	—	322000
Т. Д. Оконешниковъ	41000	20000	—	61000
П. Ф. Облаевъ	60000	8000	—	68000
Гергардтъ	12000	51000	—	63000
Т. Д. Степашкинъ и Двумянцевъ	35000	10000	—	45000
Продано на Астрахань и Камышинъ	25000	100000	—	125000
Осталось на рукахъ у мѣстныхъ торгов.	—	75000	—	75000
Всего	868000	650000	21100	1539100

Свѣдѣнія

о количествѣ купленнаго хлѣба за осень 1900 года
въ городѣ Камышинѣ.

№	Ф И Р М Ы.	Пшеницы переродѣ.	Пшеницы русакѣ.	Р о ж ъ.	Всего.
1	Торг. Домъ „Братя Шмидтъ“ .	95982	14815	10808	121605
2	„ „Рейнеке“	200000	13000	—	213000
3	„ „Я. Башкировъ“ . .	436000	67000	20000	505000
4	„ „Матв. Башкировъ“.	140000	10000	—	150000
5	„ „Н. А. Бугровъ“ . .	60000	10000	5000	75000
6	„ „И. П. Облаевъ“ . .	80000	—	—	80000
7	„ „В. В. Богословскій.	80000	—	850	80850
8	Двумянцевъ и К ^о	28000	—	—	28000
9	П. К. Пестрецовъ	35000	—	—	35000
10	И. П. Шемякинъ	100000	50000	50000	200000
ВСЕГО куплено .		1254982	164815	68658	1488455

ВѢДОМОСТЬ

о количествѣ купленнаго хлѣба на ПОКРОВСКОЙ пристани съ 1 августа по 5 октября 1900 г.

Откуда фирмы.	№№	ФАМИЛИИ ПОЛУЧАТЕЛЕЙ.	ВѢСЪ ВЪ ПУДАХЪ.		
			Переродъ.	Русская.	Итого.
Петербургскія . . .	1	Н-ки А. И. Галунова . . .	275000	110000	385000
Ярославскія . . .	2	Вахрамѣевъ	65000	—	65000
Костромскія . . .	3	Чумаковъ	85000	50000	135000
" . . .	4	Аристовъ	220080	84300	304380
Городецкія . . .	5	Облаевъ	110000	15000	125000
Нижегород. . .	6	Н. А. Бугровъ	480000	120000	600000
" . . .	7	Я. Е. Башкировъ	417600	94040	511640
" . . .	8	М. Е. Башкировъ	305000	95000	400000
" . . .	9	М. А. Дегтяревъ	245380	104480	349860
Казанскія . . .	10	Окошниковъ	273000	42000	315000
Николаевск. . .	11	Н-ца А. Я. Стройкова . . .	175700	—	175700
Саратовскія . . .	12	Т. д. бр. Шмидтъ	18000	—	18000
" . . .	13	Т. д. бр. Рейнеке	90000	—	90000
" . . .	14	Т. д. Степашкинъ и двумян.	97000	37000	134000
" . . .	15	В. В. Богословскій	34700	7760	42960
" . . .	16	Т. д. бр. Миллеръ	75000	8000	83000
Сызранскія . . .	17	Н. А. Стерлядкина	24000	—	24000
Покровскія . . .	18	С. И. Коваленко	40000	50000	90000
" . . .	19	Бр. Либихъ	30000	35000	65000
" . . .	20	Бр. Думлеръ	—	16000	16000
" . . .	21	Д. С. Ачкудиновъ	20000	15000	35000
" . . .	22	И. В. Тихоновъ	30000	—	30000
" . . .	23	М. И. Пономаренко	30000	10000	40000
" . . .	24	Ф. М. Похазниковъ	20000	10000	30000
" . . .	25	А. Ф. Похазниковъ	25000	10000	35000
" . . .	26	Мелкіе торговцы	30000	20000	50000
И т о г о . . .			3245460	933580	4149040
Съ 1 авг. по 20 октября 1899 г. куплено .			3099747	736306	3836053
Съ 1 авг. по 1 октября 1898 г. куплено .			2492900	156200	2649100

ВѢДОМОСТЬ

прибывшимъ и отправленнымъ грузамъ съ САРАТОВСКОЙ пристани въ
навигацию 1900 года.

	Прибыло.	Отправлено.
	Въ пудахъ.	
Алебастръ	433000	—
Антрацитъ	—	2213
Асфальтъ	29334	1500
Арбузы 2.803.000	808800	—
Бакалейный товаръ	189443	241883
Вино виноградное	37266	1289
Вино хлѣбное	1083	14942
Горохъ	—	9208
Греча	—	60
Известь	527700	3000
Камень бутовой 1448 ¹ / ₄ к. с.	1417800	—
Камень плитовой	23000	—
Керосинъ	5979908	180
Кожи не выдѣланныхъ	3672	31004
Кожевенный товаръ	360	8345
Коксъ	—	282845
Колобъ льняной	—	—
Колобъ подсолнечный	—	752946
Крупа гречневая	437	23532
Мазуть (нефтян. остатки)	25517404	—
Мануфактурный товаръ	3338	27492
Масло минеральное	212693	48594
Масло подсолнечное	1104	150590
Мука пшеничная	64947	5073410
Мука ржаная	44457	907180
Мыло	1549	18863
Овчины	535	23078
Овесъ	4786	363708
Отруби	20000	171236
Пшеница	4605232	248267
Пшено	489	25665

	Прибыло.	Отправлено.
	Въ пудахъ.	
Рисъ	13560	234
Рожь.	56189	1513
Рыбный товаръ	1141078	10509
Солодъ	6919	14573
Соль.	3863481	2620
Спиртъ	3992	20887
Сѣмя подсолнечное	1236607	6172
Табакъ	8795	16405
Фрукты	69807	21813
Хлопокъ.	108136	7
Чугунъ и желѣзо	901115	28753
Шерсть	10535	32851
Шорный товаръ.	494	435
Ячмень.	8048	157187
Д Р О В А.		
Березовыя 4301 пятерикъ.	1781500	—
Дубовыя 1875	849800	—
Сосновыя. 623	226000	—
Осокоревыя и разныя 3489	1247855	—
Л Ъ С Ъ.		
Бревенъ разн. породъ и размѣровъ 407419 шт.	6783730	—
Подтоварникъ 61731 шт.	262910	—
Разный мелкій лѣсъ 142309	385169	—
Шпалы 282000 шт.	616110	—
И прочихъ разныхъ грузовъ	3004099	—
И Т О Г О . . .	62514266	9340487

Вѣдомость

о количествѣ прибывшихъ Волгою нефтяныхъ грузовъ и соли къ пристанямъ Улеши, Увекъ, Затонъ, Князевка и Нефтяная съ открытія навигаціи по 20-е Октября 1900 года по свѣд. Р.-У. ж. д.

Наименованіе грузовъ.	У л е ш и.		Князевка.		Увекъ-Зат.		Нефтяная.		В с е г о.		ПРИМѢЧАНІЕ.
	К О Л И Ч Е С Т В О.										
	пудовъ.	ф.	пудовъ.	ф.	пудовъ.	ф.	пудовъ.	ф.	пудовъ.	ф.	
Керосинъ. . .	758665	—	—	—	—	—	4764313	—	5522978	—	До закрытія навигаціи еще ожидается прибытіе груза до 8.000.000
Нефт. остатки.	16104148	—	—	—	3168000	—	1868925	—	21141073	—	
Соль	—	—	3421175	—	—	—	—	—	3421175	—	
Итого. . .	16862813	—	3421175	—	3168000	—	6633238	—	30085226	—	

Вѣдомость

о количествѣ купленныхъ хлѣбовъ на РОВНЕНСКОЙ пристани съ 15 октября 1900 г. и по 10 марта 1901 г.

Мѣстожитель- ство.	№	ИМЕНА И ФАМИЛИИ.	ПШЕНИЦА.		ВСЕГО.
			Переродъ.	Русская.	
			п.	п.	п.
Казань. . . .	1	Т. Д. И. Оконишниковъ съ С-ми.	125000	40000	165000
С.-Петербург.	2	Наслѣд. А. И. Галунова .	30000	20000	50000
Ярослав. . .	3	Вахромѣевъ И. А	71000	20000	91000
Н.-Новгор. . .	4	Я. Е. Башкировъ.	105000	60000	165000
„	5	М. Е. Башкировъ.	73000	62000	135000
„	6	Товарищ. Н. А. Бугрова .	155000	127000	282000
„	7	М. А. Дегтяревъ.	50000	61000	111000
Саратовъ. . .	8	Т. Д. „Бр. Шмидтъ“. . . .	173000	22600	195600
„	9	Бр. Зейфертъ	23000	62500	85500
Ровное. . . .	10	И. П. Цыковъ.	25000	„	25000
„	11	А. А. Квятковскій.	30000	„	30000
„	12	Бр. Ив. и Анд. Миллеръ.	77000	„	77000
„	13	Мелкіе партіонщики . .	10000	25000	35000
Всего . . .			947000	500100	1447100

ВЪДОМОСТЬ

прибывшимъ и отправленнымъ хлѣбнымъ и другимъ грузамъ въ г. Саратовѣ по жел. дорогѣ,

за ноябрь и декабрь 1899 г. и съ января по ноябрь 1900 года,

по полученнымъ свѣдѣніямъ изъ конторы Саратовской товарной станціи въ вагонахъ, считая по **750** пудовъ каждый.

Наименованіе груза.	П Р И Б Ы Л О В А Г О Н О В Ъ.													И Т О Г О.	
	Ноябрь.	Декабрь.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.			
													Ватонъ.	Пудовъ.	
Хлѣбные грузы.															
Пшеница	480	410	190	185	110	114	180	200	300	107	95	40	2411	1808250	
Рожь	105	80	40	27	30	21	15	7	5	7	8	11	356	267000	
Овесъ	90	75	70	45	90	85	70	40	20	117	140	180	1022	766500	
Ячмень	10	7	2	—	1	—	—	—	—	1	—	—	21	15750	
Горохъ	5	7	1	3	3	5	—	—	—	1	—	—	25	18750	
Пшено	15	23	26	8	14	12	12	6	10	5	7	4	142	31500	
Просо	2	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	5250	
Крупа	12	14	105	127	7	5	—	—	—	2	1	1	274	205500	
Сѣмя подсолнечное	108	95	—	—	110	95	30	40	25	15	22	11	551	413250	
" льняное	3	—	4	2	—	—	—	—	—	5	10	17	41	30750	
" разное	—	—	—	5	—	5	—	—	—	—	—	—	10	7500	
Мука пшеничная	17	22	2	4	1	—	—	—	—	—	—	—	46	34500	
" ржаная	15	27	45	40	8	9	30	40	10	15	17	20	276	207000	
" неклеванная	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
" разная	—	—	12	15	2	4	—	—	—	—	—	—	33	24750	
Отруби	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Итого хлѣбн. груза	862	764	488	461	376	355	337	333	370	275	310	284	5215	3911250	
Прочіе грузы.															
Масло подсолнечное	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Выжимки (колоба)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Поташъ	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	3	2250	
Соль	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Рыба разная	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Керосинъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Нефтяные остатки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Минеральное масло	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Смола	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Желѣзо	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Шерсть	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Алебастръ, извѣсть и мѣль	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Землеудобр. тукъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Лѣсъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Табакъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Кожи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Бакалейный	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Разный продуктъ	2	1	—	—	—	—	15	18	12	4	7	4	63	47250	
Итого проч. грузъ.	2	1	—	—	—	—	16	20	12	4	7	4	66	49500	
ВСЕГО	864	765	488	461	376	355	353	353	382	279	317	288	5281	3960750	

[illegible]

СВѢДѢНІЕ

О ПРИВОЗѢ ХЛѢБОВЪ НА БАЗАРЪ ВЪ Г. САРАТОВѢ

съ 1 ноября 99 г. по 1 ноября 1900 г., считая каждый возъ въ 25 пуд.



М а й.				І ю н ь.				І ю л ь.				А в г у с т ь.				С е н т я б р ь.				О к т я б р ь.				Всего.					
Съ 30-го апрѣля по 6 мая.	Съ 6-го по 14-е	Съ 14-го по 21-е	Съ 21-го по 28-е	Съ 28-го по 4 іюня	Съ 4-го по 11-е	Съ 11-го по 18-е	Съ 18-го по 25-е	Съ 25-го по 2-е іюля	Съ 2-го по 9-е	Съ 9-го по 16-е	Съ 16-го по 23-е	Съ 23-го по 30-е	Съ 30-го іюля по 6-е августа.	Съ 7-го по 12-е	Съ 12-го по 20-е	Съ 20-го по 27-е	Съ 27-го по 3-е сент.	Съ 3-го по 10-е	Съ 10-го по 17-е	Съ 17-го по 24-е	Съ 24-го по 1 октября	Съ 1-го по 8-е	Съ 8-го по 15-е	Съ 15-го по 21-е	Съ 21-го по 29-е	Съ 29-го по 4-е ноября	В о з о в ь.	П у д о в ь.	
8	—	5	—	—	6	7	—	—	—	—	—	—	—	—	40	15	—	—	30	27	41	6	19	—	30	35	428	10650	
240	190	395	610	155	95	95	200	155	130	63	65	85	15	170	265	870	510	1030	740	1450	410	1445	500	75	395	880	16693	417325	
205	110	155	330	90	63	70	175	75	98	46	95	90	155	140	230	290	190	630	720	580	333	370	155	80	235	315	9441	236025	
60	100	32	185	30	60	—	120	40	80	47	65	10	38	125	150	45	90	160	290	280	60	45	73	5	15	135	5208	130180	
275	180	118	115	90	87	22	120	100	125	60	58	150	65	160	370	215	150	360	230	1360	455	620	127	15	175	195	9824	245600	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	19	80	130	380	730	2750	770	1470	1109	575	355	310	275	60	80	110	9249	231225	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	2	—	14	10	35	12	5	—	—	—	7	238	5950
18	—	—	—	—	1	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20	74	23	9	5	28	36	466	11650	
28	—	11	25	12	12	16	20	—	11	16	25	—	—	—	—	—	—	—	3	2	33	21	20	14	—	5	19	778	19450
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105	1300	2850	5700	1950	2040	2450	557	860	820	50965	1274125	
3	—	5	5	—	—	5	—	—	2	15	—	—	—	—	—	—	1	69	13	—	—	—	5	18	—	40	18	262	6550
—	—	2	10	—	—	20	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	13	—	37	—	329	8245	
33	5	25	29	30	—	5	13	—	9	3	—	—	3	4	—	—	—	69	14	10	—	3	—	—	3	4	626	15650	
870	585	748	1351	407	305	206	668	403	433	253	337	440	406	979	1700	4210	1833	5036	6028	9970	3711	4902	3653	790	1903	2574	104505		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2612615

Слѣдующихъ въ городѣ Саратовѣ въ Ноябрь и Де
кабрѣ 1804 года

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Таблица

ЕЖЕНЕДЪЛЪНЫМЪ ПРЕЙСЪ-КУРАНТАМЪ САРАТОВСКОЙ БИРЖИ.

[illegible]

[illegible]

МЪ САРАТОВСКОЙ БИРЖИ.

2 H O 9 v v 2 E n n 2 9 0 E 0

240922 2811 29020

		80	80	80	80																	
90	90	90	85	85	85	80	80	80	80	80	80	70	70	70	70	90	90	90	90	90	90	70
						5 25	5 25	5 25	5 25			5 25	5 25	5 25	5 25							
6	6	5 75	5 75	5 75	5 75	5 75	5 75	5 75	5 75	5 25	5 25	5 25	5 75	5 75	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25	5 25
70	70	70	70	57	57	57	62	62	60	60	60	70	70	70	65	70	70	65	65	65	65	65
80	80	80	80	70	70	65	68	68	70	70	70	80	80	80	70	80	80	75	75	75	75	75
55	55	57	50	50	50	48	58	58	50	48	48	50	50	50	50	55	55	50	50	50	55	48
70	70	68	62	62	62	68	68	68	62	55	55	55	55	55	52	60	60	55	55	55	65	65
50	48	46	40	40	40	40	40	40	38	40	42	45	45	46	46	43	42	42	42	42	42	42
51	51	48	44	42	42	42	42	42	41	42	45	46	46	47	47	46	43	44	43	43	43	43
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1 15	1	1	1	1	1	1	1
1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1 20
75	75	75	75	75	75	70	65	65	60	60	60	60	60	60	60	70	70	70	70	70	75	75
90	90	90	90	90	90	80	80	80	80	80	80	90	90	90	90	90	85	90	90	90	90	90
60				60	60	60	60	60	60				50	50	50	50	50	50	50	50	55	55
1			1	1	1 10	90	90	90					1	1	1	1 10	1 10	1 15	1 15	1 15	1	1
1 10	1 10	1 10	1 10	1 10	1 10	1 10	1 10	1 10	1 10	1 10	1 10	1 15	1 15	1 15	1 15	1 20	1 15	1 20	1 20	1 15	1 18	1 18
1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1 15	1 15	1 15	1 30	1 30	1 20	1 28	1 30	1 30	1 35	1 35	1 20	1 27	1 25
											1 40	1 60	1 60	1 60	1 60	1 65	1 65	1 65	1 65	1 65	1 65	1 65
											1 50	1 65	1 65	1 67	1 67	1 72	1 75	1 75	1 75	1 75	1 75	1 75
1	1	1	90									85	85	85	85	80	85	85	85	85	85	80
1 5	1 5	1 5	1									90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90
67	67	65	60	60	50	50	55	50	53	65	60	60	65	65	65	60	60	60	60	60	60	60
72	72	71	65	65	56	57	55	58	64	68	69	68	68	69	70	66	67	67	67	67	67	68
90	90	90	90	90	90	95	95	95	95	95	95	95	95	80	80	80	90	90	90	90	90	90
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	90	90	90	1	1	1	1	1	1
1	1	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	1 15	90	90	90	1	1	1	1	1	1 5	1 5
1 20	1 20	1 25	1 25	1 25	1 25	1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1 20	1	1	1	1 10	1 10	1 10	1 10	1 10	1 15	1 35
40	40	41	40	41	40	41	41	41	43	43	43	44	46	46	47	46	45	45	46	45	47	47
43	43	43	42	43	43	43	43	43	45	45	45	47	47	50	49	49	46	47	47	46	50	48
38	38	40	38	38	38	38	38	38	40	40	40	43	43	45	45	43	42	42	44	42	43	44
40	40	42	40	40	40	41	40	40	43	42	42	45	45	48	47	46	45	45	45	47	47	47
							35	35	35			40	45	45	45	43	40	40	40	40	40	40
							40	50	55			65	65	65	55	65	60	60	60	60	60	60
80	80	80	95	95	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	95	95	95	95	90	90	90	90
1	1	1	1 5	1 5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1 1	1 10	1 10	1 13	1 12	1 10	1 10	1 10	1 13
65	65	65	65	65	70	65	65	65	65	65	65	65	70	70	1	90	90	85	85	85	85	1 10
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1 10	1 10	1 20	1 20	1 10	1 10	1 10	1 10	1 10	1 30
3 60	3 65	3 85	3 85	3 85	3 85	3 80	3 80	3 85	3 90	3 90	3 90	3 85		4 35	4 60	4 65	4 60	4 60		4 60	4 55	4 75
3 65	3 90	4	4	3 90	3 90	3 85	3 90	3 90	4	4	4	3 90	4 20	4 40	4 65	4 70	4 65	4 60		4 65	4 60	4 80
						4 40													5 60	5 60	5 60	5 60
4 80	4 80	4 80	4 80	4 80	4 80	4 80	4 80	4 80	4 80	4 80	4 80		5						5 70	5 70	5 80	5 80
4 70	4 80	4 80	4 80	4 80	4 80																	
4 80	4 90	4 90	4 90	4 90	4 90	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
2 60	5 30	5 36	5 20	2 80	2 80	2 80	2 80	2 80	2 80	2 80	2 90	2 60	2 60	2 60	2 60	2 40	2 40	2 40	2 40	2 40	2 40	2 40
5 10	5 40	5 40	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 50	5 20	5 20	5 20	5 30	5 30	5 30	5 30	5 30	5 40	5 30
	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$	
	$8\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{4}$	$8\frac{1}{4}$	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{4}$	$8\frac{1}{4}$	$8\frac{1}{4}$	$8\frac{1}{4}$	$8\frac{1}{4}$	$8\frac{1}{4}$	$8\frac{1}{4}$	$8\frac{1}{4}$	$8\frac{1}{4}$	$8\frac{1}{4}$	
1 55	1 55	1 50	1 40	1 45	1 40	1 45	1 45	1 45	1 40	1 40	1 40	1 40	1 40	1 40	1 40	1 40	1 40	1 45	1 45	1 60	1 60	1 60
1 65	1 65	1 60	1 44	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 55	1 55	1 65	1 65	1 65
1 70	1 70	1 70	1 70	1 70	1 70	1 60	1 60	1 60	1 60	1 60	1 60	1 60	1 60	1 60	1 60	1 60	1 60	1 60	1 85	1 85	1 85	1 85
						1 80	1 80	1 80	1 80	1 80	1 80	1 80	1 80	1 80	1 80	1 80	1 80	1 80	1 90	1 90	1 90	1 90

[illegible]