

801-14
1934

СУЭЗСКІЙ КАНАЛЬ

и

ЕГО ЗНАЧЕНІЕ ДЛЯ

РУССКОЙ ТОРГОВЛИ.

Ж. Скальковскаго.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

1870.

ТИПОГРАФІЯ ТОВАРИЩЕСТВА «ОБЩЕСТВЕННАЯ ПОЛЬЗА»,
по Мойкѣ, № 5.

СОДЕРЖАНИЕ.

	стр.
Предисловіе	I
✓ Историческій очеркъ суэзскаго канала	1
Описаніе канала	11
Гидрографія канала	22
Учрежденія, связанныя съ новымъ путемъ: транзитъ и перевозка .	30
Таможни, карантинны	34
Доки, склады	35
Железныя дороги, телеграфы	39
Пароходныя сообщенія	43
Страхованіе, агенты, консула	50
Монета, вѣсъ, мѣры, вексельная операція	51
Груды международной комиссіи. Настоящее положеніе канала и значеніе его какъ акціонернаго предпріятія	56
Будущее канала, отношеніе его къ Австраліи и панамскому ка- налу	69
✓ Преимущества новаго торговаго пути для Европы и Россіи, сравни- тельно съ прежнимъ путемъ	71
Расходы по перевозкѣ грузовъ по новому пути	81
✓ Торговля Египта	92
Красное море, вопросъ о плаваніи по немъ парусныхъ судовъ и современное значеніе пароваго флота	118
О судахъ, плавающихъ по новому пути	134
Порты Краснаго моря, африканскіе и арабскіе и ихъ торговля .	139
Торговля Персидскаго и Оманскаго заливовъ	150
О сухопутномъ транзитѣ въ Индію	152
Торговля Остъ-Индіи по отношенію къ суэзскому каналу	160
Бомбей и Куррача	167
Очеркъ торговли разныхъ азіатскихъ и африканскихъ государствъ .	197
Торговля Китая	203
О товарахъ привозныхъ и отпускныхъ, торговля которыми имѣетъ значеніе для Россіи, въ виду суэзскаго канала	220
О товарахъ, усиленіе привоза которыхъ по каналу представляетъ конкуренцію русской торговлѣ	276
Мѣры для развитія русской торговли по новому пути	295
Заключеніе	315

38867-0



2007067446

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Комитетъ Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, имѣя въ виду послѣдствія, которыя могутъ произойти для торговли Россіи и въ особенности для портовъ Чернаго и Азовскаго морей отъ открытія суэзскаго канала, сближающаго вдвое Европу съ весьма важными рынками Аравіи, Остѣ-Индіи, Индѣйскаго архипелага, Китая, Японіи и Австраліи, счелъ необходимымъ, прежде какихъ либо разсужденій о положеніи, въ какое должно стать наше коммерческое сословіе къ этому вопросу, командировать одного изъ своихъ членовъ къ торжественному открытію суэзскаго канала, съ цѣлью ознакомленія съ дѣйствительнымъ положеніемъ работъ на каналѣ, цѣнностью провоза и др. условіями поваго пути, и избрать изъ лицъ, близко знакомыхъ съ торговлею китайскими и остиндскими товарами, комиссію для составленія программы лицу, командируемому Обществомъ на Суэзь.

Выборъ Комитета палъ на меня и я получилъ лестное порученіе Общества какъ по собранію свѣдѣній, такъ и быть его представителемъ при поднесеніи поздравительнаго адреса Всемирной компаніи для сооруженія суэзскаго ванаала, по случаю торжественнаго открытія движенія судовъ по каналу 5 ноября 1869 года.

Особая комиссія выработала мнѣ необходимую программу тѣхъ вопросовъ, отвѣты на которые я долженъ былъ собрать на мѣстѣ. Комитетъ Общества обратился, кромѣ того, къ г. Министру Финансовъ и въ Правленіе Русскаго Обще-

ства Пароходства и Торговли съ просьбою оказать свое содѣйствіе задуманному Обществомъ порученію.

Господинъ Министръ Финансовъ отнесся съ полнымъ сочувствіемъ къ желанію Общества и исходатайствовалъ Высочайшее повелѣніе о командированіи моемъ на три мѣсяца въ Турцію и Египеть. Правленіе Русскаго Общества Пароходства и Торговли, давно интересовавшееся вопросомъ о суэзскомъ каналѣ, обязательно предложило мнѣ даровой проѣздъ на своихъ пароходахъ, всѣ свѣдѣнія и матеріалы, имѣющіеся въ его распоряженіи.

Русскій генеральный консулъ въ Египтѣ доставилъ мнѣ приглашеніе Вице-Короля, за подписью министра иностранныхъ дѣлъ Нубара-Паши, быть его гостемъ и присутствовать на всѣхъ торжествахъ при открытіи канала. Кромѣ того, благодаря обязательности разныхъ лицъ, я имѣлъ случай познакомиться со многими людьми, близко знакомыми съ интересами, поднятыми устройствомъ новаго пути. Было бы долго перечислять всѣхъ, съ кѣмъ я говорилъ и отъ кого пользовался свѣдѣніями и совѣтами по столь важному дѣлу, но считаю своимъ долгомъ выразить искреннюю признательность за содѣйствіе и готовность служить полезному дѣлу.

Въ Россіи: директору распорядителю Русскаго Общества Пароходства и Торговли Н. М. Чихачеву и служащимъ въ томъ же обществѣ Я. И. Коростовцеву и Ф. И. Бларамбергу, одесскому городскому головѣ Н. А. Новосельскому одесскому гофъ-маклеру С. Бернштейну, начальнику одесскаго таможеннаго округа С. Н. Мордвинову, директору коммерческаго училища Р. В. Орбинскому, секретарю Отдѣленія Коммерческаго Совѣта Г. М. Богданову, секретарю Общества сельскаго хозяйства южной Россіи П. П. Сокальскому,

херсонскому губернскому механику С. А. Пахомову, одесскимъ негоціантамъ А. Я. Новикову и И. А. Посохову.

Въ Египтѣ: творцу канала Ф. де Лессепсу, служащимъ во всемирной компаніи суэзскаго канала: Ж. Гишару, Ларошу, О. Ритту, Ф. Брауру, Т. Молодецкому, М. Н. Гаро, Сажу, агентамъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли барону Штейгеру, Н. М. Пашкову, Ж. Тевене, Л. Бронну, австрійскому консулу въ Суэзѣ г. Шифу, александрійскимъ негоціантамъ Карни, Сальмони, Дервіе, генуэзскимъ и марсельскимъ арматорамъ и негоціантамъ гг. Погано Рабо, гр. Донаваро, бар. Леви, редактору *Le progrès egyptien* Э. Жакену, и многимъ другимъ.

Изъ печатныхъ источниковъ я пользовался:

Perceement de l'isthme de Suez. Exposé et documents, 6 vol. Rapports de M. Ferdinand de Lesseps au nom du conseil d'administration.

F. de Lesseps. Le perceement de l'isthme de Suez.

F. de Lesseps. Egypte et Turquie.

Journal de l'isthme de Suez, 1858—1869.

M. P. Meriau. L'isthme de Suez au champ de Mars.

Olivier Ritt. Histoire de l'isthme de Suez.

H. Silvestre. L'isthme de Suez 1859—1864.

E. Desplaces. Le Canal de Suez.

I. Millie. L'isthme et le canal de Suez.

Considérations sur les avantages du canal de Suez pour le commerce du Nord de l'Europe.

De Coninck. Les actions et obligations de la compagnie du canal maritime de Suez.

Его же. *Lettres sur le perceement de l'isthme de Suez; avis aux petites bourses.*

Его же. *Le canal de Suez après l'inauguration.*

Aulard de Bragard. Le canal de Suez. Revue marit. et coloniale, aout 1869.

Guillemain. L'egypte actuelle, son agriculture et le percement de l'isthme de Suez.

M. Fontane. De la marine marchande à propos de l'isthme de Suez.

W. G. Palgrave. Voyage dans l'Arabie du centre et de l'est.

Loredan. Le canal de Suez et son avenir.

H. de Suchau. Le grandes voies du progrès. Suez et Honduras.

Boissay. Le canal de Suez. Journal des Economistes, novembre 1869.

Paul Bode. L'isthme de Suez.

F. R. Chesney. Narrative of the Euphrates expedition.

Methven. The Suez canal with soundings in Midchannel from sea to sea.

A. Lange. The isthmus of Suez question.

Marteau. Le canal de Suez sa construction et son exploitation. Revue Contemporaine.

Bernard et Tissot. Guide pour l'isthme de Suez.

F. Lavernay. Guide général d' Egypte.

I. Millie. Alexandrie et Caire.

F. Szarvady. Der Suez-Canal.

Comte de Beauvoir. Australie.

Егѣ же. Java, Siam, Canton.

I. I. Prichard. The Administration of India from 1859 to 1868.

K. v. Scherzer. Reise der Fregatte «Novara». Statistisch-commercieller Theil.

Blancard. Manuel du commerce des Indes orientales et de la Chine.

Dictionnaire universel du commerce et de la navigation.

Sageret. Du progrès maritime.

E. Custot. Tables de calculs faits pour les monnaies, poids et mesures en usage en Egypte.

I. Ninet. Le commerce européen d'importation en Egypte.

P. L. Barzellotti. La Questione commerciale d'Oriente, L'Italia et il canale di Suez.

A. v. Kremer. Aegypten forschungen über Land und Volk während eines zehnjährigen aufenthalts.

Gödel Lannoy. Notizen zur orientirung in den durch der Sues-Kanal erschlossenen westasiatischen und ostafrikanschen Handelsgebieten.

v. Kalchberg. Der Suez-Canal und die Zukunft des directen Oestereichisch Ost-Indischen Handels.

Siegfried. Voyage aux Indes, en Chine et au Japon.

A. R. Wallace. The Malay Archipelago.

Zenker. Der Suez-Kanal und seine commerciele Bedeutung.

E. Sorin. Suez. Histoire de la jonction des deux mers.

Bradschaw's. Through Routes, overland guide and handbook to India.

Bradschaw's. Handbook to the Bombay Presidency.

The Indian Travellers' guide 1869.

Memoire à M. M. les Consuls généraux pour le commerce européen d'importation. Alexandrie 1866.

Bombay Year Book 1879.

Суэзскій каналъ. Вѣстникъ Европы, № 11 1869 г.

Тернера. Поѣздка на суэзскій каналъ. Вѣстникъ Европы, № 5 1870 г.

Павловичи. Лоція Чернаго моря 1867 г.

Норія. (перев. Шестакова) Лоція Мраморнаго моря и Архипелага, 1841 г.

Д. Парди. (перев. Шестакова) Лоція Средиземнаго моря, 1846 г.

Н. Кримъ. Матеріалы для обсуждения чайной торговли.

W. Williams. A chinese commercial guide.

I. Ninet. L'industrie cotonnière en 1869. Revue de deux mondes, 15 novembre 1869.

L. Reybaud. Le coton.

Ellison. Handbuch der Baumwoll Cultur.

Annales de l'économie politique et de la statistique, 1867 1868 et 1869.

Annual statement of the Trade and Navigation of the United Kingdom in the year 1867.

Hamburg's Handel und Schiffahrt 1867.

Виды внешней торговли, печатные циркуляры торговых домовъ.

Журналы: L'Egypte, Le progrès égyptien, Trombetta, L'Orient, The Levant Herald, La Turquie, Bombay Gazette Kurrachee Advertiser, The Colonial Mail, Economist, Austria, Semaphore.

Представляя собранные мною такимъ образомъ матеріалы на судъ нашего коммерческаго сословія и экономистовъ, я заранѣе прошу извиненія, если многое является въ недоконченномъ и необработанномъ видѣ. Я торопился представить результаты своихъ трудовъ, пока не замеръ еще въ нашей публикѣ интересъ, возбужденный открытіемъ суэзскаго канала. Кромѣ того очень часто мнѣ недоставало для окончательныхъ сужденій многихъ фактовъ, которые могутъ быть собраны только на мѣстѣ, во вновь открытыхъ для насъ портахъ Краснаго моря и Индѣйскаго океана.

В. Скальковский.

СУЭЗСКІЙ КАНАЛЪ

и

ЕГО ЗНАЧЕНІЕ ДЛЯ РУССКОЙ ТОРГОВЛИ.

Исторія суэзскаго перешейка и суэзскаго канала была обработана въ послѣднее время во многихъ спеціальныхъ сочиненіяхъ, и вообще можно сказать, что каналъ изслѣдованъ гораздо болѣе съ точки зрѣнія исторической и технической, нежели съ экономической. Для нашего труда исторія канала представляетъ интересъ совершенно второстепенный, и мы посвятимъ ей только нѣсколько страницъ, которыя могутъ послужить введеніемъ къ дальнѣйшему описанію канала.

Геологическія наблюденія доказываютъ, что Красное и Средиземное моря въ историческую эпоху имѣли очертаніе весьма близкое къ настоящему, а потому простой здравый смыслъ долженъ былъ издревле уже указывать на необходимость непрерывнаго воднаго сообщенія между двумя морями, раздѣленными перешейкомъ въ какую нибудь сотню верстъ. Моря эти, какъ извѣстно, служили для торговыхъ сношеній всего древняго міра. И дѣйствительно, съ самыхъ отдаленныхъ эпохъ, мы видимъ попытки установить водное сообщеніе Краснаго моря со Средиземнымъ. Но несовершенства въ древности инженернаго искусства и гидравлики, а также малая осадка кораблей того времени, заставляли избирать болѣе легкій путь, а

именно соединеніе Краснаго моря съ р. Ниломъ, котораго наиболѣе глубокіе рукава, были тогда гораздо восточнѣе, нежели въ настоящее время.

Исторія запомнила подобныя попытки повелителей Египта, Сезостриса, Нехао II, Дарія Гистаспа и Птолемея II. Сооруженный ими, каналъ пережилъ римское владычество, игралъ важную роль въ современной хлѣбной торговлѣ и просуществовалъ до арабскаго завоеванія Египта въ VII вѣкѣ. Начало уничтоженія канала положилъ халифъ Альмансоръ, въ 767 году, но, по нѣкоторымъ свѣдѣніямъ, каналъ сохранился еще до XIV вѣка; остатки его видѣлъ Бонапарте, а частью существуютъ они и до сихъ поръ.

Но и съ уничтоженіемъ судоходнаго канала, суэзскій перешеекъ все таки оставался великимъ торговымъ путемъ, по которому шла оживленная торговля Индіи и Аравіи съ Европою, въ особенности при посредничествѣ Венеціи, царствовавшей тогда на Средиземномъ морѣ и соперничавшей съ генуэзцами, которые вели подобную же торговлю съ Индіею, но черезъ Кавказъ, Черное море и Константинополь.

Подрывъ транзитной торговлѣ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и значенію Египта, сдѣлали великія географическія открытія португальцевъ въ концѣ XV столѣтія, установившія совершенно новый путь въ Индію, вокругъ мыса Доброй Надежды. Однако превосходство новаго пути было поддержано, сначала, не столько его удобствами, сколько силою оружія, съ одной стороны, завистливыхъ португальцевъ, а съ другой, турокъ, овладѣвшихъ въ то же время восточными берегами Средиземнаго моря и уничтожившихъ торговлю, производившуюся тамъ тысячи лѣтъ.

Но мысль о возможности пользоваться болѣе прямымъ путемъ въ Индію никогда не умирала, и при многихъ обстоятельствахъ обращала на себя вниманіе европейскихъ купцовъ, ученыхъ и государственныхъ людей. Между этими попытками наиболѣе замѣчательны: предложеніе Лейбница, сдѣланное Людовику XIV, завоевать Египетъ и возстановить торговое движеніе по суэзскому перешейку; предложеніе извѣстнаго французскаго путешественника, барона Тота, султану Мустафѣ III,

прорыть каналъ изъ Краснаго моря въ Средиземное; одновременно мысль эта занимала и извѣстнаго союзника Россіи въ первой войнѣ съ Турціею при Екатеринѣ II, египетскаго султана Алибея. Но все эти попытки остались безъ всякихъ практическихъ послѣдствій.

Нѣсколько серьезнѣе были предположенія Бонапарта, во время египетской экспедиціи. Онъ первый понялъ, что созданіемъ новаго пути къ Индіи англійская торговля станетъ въ зависимость отъ европейскихъ державъ и въ особенности отъ Франціи, давно стремящейся обратить Средиземное море въ свое озеро. Фактическимъ результатомъ желаній Бонапарта были изслѣдованія Лепера, которые, какъ основанныя на невѣрной нивелировкѣ, скорѣе запугали, нежели разъяснили дѣло.

Хотя проектъ Лепера и не привелъ къ чему либо серьезному, но мысль о сообщеніи съ Индіею черезъ суэзскій каналъ съ тѣхъ поръ не оставалась. Въ 1801 году была сдѣлана попытка установить здѣсь почтовое сообщеніе съ Индіею. Въ 1830 году попытка эта, по настоянію лейтенанта Уейгорна, была возобновлена и увѣнчалась, наконецъ, успѣхомъ. Одинъ изъ директоровъ, основанной вскорѣ послѣ того, *Peninsular and Oriental Company*, Андерсонъ, доказывалъ въ началѣ 1840 года, необходимость прямого водянаго сообщенія Краснаго моря со Средиземнымъ.

Извѣстный англійскій инженеръ Чесней, еще прежде, высказалъ предположеніе, что результаты изысканій Лепера, будто бы уровень Краснаго моря лежитъ выше, чѣмъ Средиземнаго, и что низшему Египту, въ случаѣ прорытія канала, угрожаетъ затопленіе, совершенно невѣрно. Это подтвердили и нивелировки нѣкоторыхъ частныхъ лицъ, а за тѣмъ и предпринятія, по указанію знаменитаго австрійскаго канцлера, князя Меттерниха, изысканія египетскаго правительства, руководимыя извѣстными инженерами Негрелли и Липантъ-беємъ. По мнѣнію послѣдняго, морской каналъ могъ обойтись въ 9 мил. франковъ.

Плодомъ этихъ изысканій была компанія, желавшая, по проекту Талабо, соединить Суэзъ съ Александріей каналомъ, который пересѣкъ бы перпендикулярно все устья Нила. Проектъ *

этотъ не имѣлъ успѣха, но на мысль о соединеніи двухъ морей обратилъ вниманіе бывшій французскій генеральный консулъ въ Египтѣ, Фердинандъ Лессепсъ, который съ самаго начала своей дипломатической карьеры на востокѣ (съ 1831 года) интересовался уже этимъ вопросомъ.

Смерть подозрительнаго въ старости Мехмета-Али и его двухъ ничтожныхъ преемниковъ и вступленіе въ управленіе Египтомъ, образованнаго на европейскій ладъ, Саида-паши, много помогли исполненію предложеній Лессепса.

Окончаніе канала, дѣло столь къ намъ близкое, результаты его подвергаются еще такой ожесточенной полемикѣ и европейское общественное мнѣніе непрерывно отвлекается теперь столькими разнообразными и непрерывно смѣняющимися новостями, что трудно произнести окончательную и вполне безпристрастную оцѣнку дѣятельности Лессепса, хотя для русскаго писателя безпристрастіе въ этомъ случаѣ легче, чѣмъ для кого либо другаго.

Не увлекаясь, ни французскимъ національнымъ тщеславіемъ, ни англійскимъ затаеннымъ злорадствомъ, мы можемъ сказать, что Лессепсъ совершилъ подвигъ, равный которому не представляетъ еще исторія промышленности въ XIX столѣтіи. Не имѣя достаточныхъ техническихъ познаній, не отличаясь особо даровитостью, ни какъ писатель, ни какъ ораторъ, онъ настойчивостію, энергіею, убѣжденіемъ въ правотѣ своего дѣла и извѣстнымъ писанурующимъ краснорѣчіемъ побѣдилъ препятствія, которыя едва ли были бы подъ силу какому либо другому частному лицу.

Въ теченіи пятнадцати лѣтъ, Лессепсъ боролся съ мнительностью Наполеона III, недовольно открыто покровительствованнаго предпріятію, съ глупостію и равнодушіемъ турокъ, съ ожесточенною завистью англійскаго купечества и правительства и съ враждебностью европейскаго финансоваго міра. Мы не говоримъ уже о тысячахъ мелкихъ съ виду, но въ дѣйствительности весьма серьезныхъ, техническихъ и экономическихъ затрудненій въ странѣ, совершенно новой для крупныхъ техническихъ предпріятій.

Но за то рѣдко кому удавалось, какъ Лессепсу, видѣть благополучное окончаніе своего предпріятія, и если въ чемъ XIX вѣкъ не похожъ на XV, то это въ томъ, что, ограничиваясь журнальною полемикою, онъ не наложилъ цѣпей на новыхъ Христофоровъ Колумбовъ. А въ извѣстной степени предпріятіе Лессепса не ниже великихъ открытій генуэскаго мореплавателя.

Въ ноябрѣ 1854 года, Лессепсъ въ первый разъ подалъ Саиду-пашѣ записку о возможности соединенія двухъ морей, и выхлопоталъ у него фирманъ, позволявшій учредить акціонерное общество, подъ названіемъ *Compagnie universelle du canal maritime de Suez*, и собрать капиталъ, необходимый для исполненія проэкта. Лессепсъ не надѣялся однако привлечь однимъ своимъ именемъ европейскіе капиталы въ страну мало тогда извѣстную, и потому, прежде всего, при помощи двухъ извѣстныхъ инженеровъ, Липантъ и Мужель беевъ, сдѣлалъ подробныя изысканія, изложенныя въ особой запискѣ (*Avant projet*), гдѣ подробно развилъ и блестящіе результаты которыя каналъ могъ обѣщать для своихъ акціонеровъ.

Предварительный проэктъ состоялъ въ томъ, что каналъ безъ шлюзовъ, приспособленный для плаванія самыхъ большихъ морскихъ судовъ, долженъ былъ быть проведенъ отъ Суэза къ пелузійскому заливу, для чего предполагалось воспользоваться естественнымъ углубленіемъ почвы, образуемымъ высохшими озерами Тимса и Горькимп. На Средиземномъ морѣ долженъ былъ быть устроенъ портъ убѣжище, на озерѣ Тимса вырыть другой портъ; существующій портъ и рейдъ въ Суэзѣ также должны были улучшиться *); наконецъ, прѣсноводный каналъ, проведенный отъ Каира къ Суэзу, параллельно морскому каналу, снабдилъ бы поселенія по немъ водою. Работы должны были окончиться въ 5 лѣтъ и стоить около 160 милліоновъ франковъ.

Для приданія большой солидности своему предпріятію, въ октябрѣ 1855 года, Лессепсъ, чрезъ египетское правительство,

*) Работы въ Суэзѣ были исполнены впоследствии египетскимъ правительствомъ.

пригласилъ извѣстныхъ инженеровъ изъ большей части европейскихъ государствъ (Россія, находясь тогда въ войнѣ съ западною Европою, не принимала въ этомъ дѣлѣ никакого участія), которые образовали изъ себя международную комиссію. Комиссія эта, состоявшая изъ Макъ Леана, Конрада, Негрелли, Рено, Лѣссона, Сентъ-Иллера и составителей проекта, изучивъ на мѣстѣ условія новаго сооруженія, нашла его съ технической стороны весьма удобоисполнимымъ и окончательно указала на преимущество прямого соединенія двухъ морей, передъ соединеніемъ Краснаго моря съ Ниломъ.

Подкрѣпленный такимъ авторитетомъ и исходатайствовавъ новую концессию у египетскаго правительства, 5 января 1856 года, Лессепсъ, чтобы заручиться общественнымъ мнѣніемъ Европы, обратился ко всѣмъ ученымъ обществамъ, торговымъ палатамъ и т. п. учреждениямъ, съ просьбою высказать откровенно свое мнѣніе о проектѣ; кромѣ того въ Парижѣ былъ основанъ особый журналъ *L'isthme de Suez*, со специальною цѣлью разъяснять публикѣ значеніе суэзскаго канала.

Большая часть отзывовъ была вполнѣ сочувственна новому предпріятію, но, не довольствуясь этимъ, въ теченіи 1857 и 1858 года, Лессепсъ объѣхалъ почти всю Европу, пропагандируя среди капиталистовъ и коммерческаго сословія свою идею. Миттингамъ, обѣдамъ, рѣчамъ и брошюрамъ не было конца. Между прочимъ, посѣтилъ Лессепсъ и Одессу, гдѣ коммерческое сословіе и Русское общество пароходства и торговли, руководимое Н. А. Новосельскимъ, которому Россія обязана многими замѣчательными предпріятіями, устроили пріемъ достойный Россіи и русскаго гостепріимства.

Заручившись согласіемъ европейскаго финансоваго міра, Лессепсъ рѣшился открыть въ Парижѣ, съ 5 до 25 ноября 1858 года, подписку на акціи новаго предпріятія на сумму въ 200 милліоновъ франковъ. Хотя большая часть акцій было разобрана только во Франціи и 89 милліоновъ франковъ пришлось взять египетскому правительству, но успѣхъ дѣла казался близокъ къ осуществленію; потому англійскій кабинетъ, руководимый лордомъ Пальмерстономъ, знаменитымъ представите-

лемъ узкой и своекорыстной старинной англійской политики, явился противникомъ проекта. Пальмерстонъ прямо называлъ Лессепса «шарлатаномъ, желавшимъ вытнуть у англичанъ деньги», а англійскій посланникъ въ Константинополь, извѣстный Россіи лордъ Стратфордъ Редклифъ, старался возбудить, противъ предложеній египетскаго паши, зависть и недоброжелательство турецкаго правительства, безъ окончательнаго согласія котораго концессія, данная суэзской компаніи, не была вполнѣ законнымъ актомъ. Знаменитый англійскій инженеръ, Стефенсонъ, назвалъ проектъ Лессепса химерой. Еще до того, Талабо и Барро высказали такое же мнѣніе во Франціи.

Опираясь однако на сочувствіе большинства англійскаго образованнаго общества и въ особенности на поддержку французскаго правительства, источникъ которой былъ въ родствѣ Лессепса съ императрицей Евгеніей, онъ рѣшился пренебречь угрозами турецкаго правительства и обойтись безъ его согласія до 1866 г. 25-го апрѣля 1859 года, Лессепсъ началъ работы по каналу.

Время до конца 1862 года можно считать первымъ періодомъ работъ, когда инженеры, въ первый разъ посѣтившіе Египетъ, въ пустынѣ безъ воды, съ ничтожными механическими средствами должны были бороться съ недостаткомъ во всемъ, съ безчисленными препятствіями и особенно съ болѣзнями. По условіямъ концесіи, $\frac{1}{5}$ рабочихъ должны были доставляться египетскимъ правительствомъ, такимъ образомъ, предпріятіе было основано на крѣпостномъ трудѣ феллаховъ; но условіе это выполнялось весьма небрежно, и компанія употребила почти все время на привлеченіе европейскихъ рабочихъ и на устройство для нихъ поселеній. На каналѣ было собрано до 6,000 европейцевъ и 20,000 арабовъ. Трудомъ ихъ были устроены каменоломни въ Мексѣ, начаты порты въ Саидѣ и сдѣлана часть поверхностныхъ работъ по каналамъ морскому и прѣсноводному. Устройство послѣдняго, въ виду отсутствія прѣсной воды, доставлявшейся на переекъ изъ Нила на верблюдахъ, сдѣлалось первымъ условіемъ дальнѣйшаго хода работъ. Въ этотъ періодъ произведены были многочисленныя буровыя работы и вообще dokonчены изысканія проекта.

Между тѣмъ покровитель проекта, Саидъ-паша, умеръ, а преемникъ его, Измаиль-паша, былъ гораздо менѣе расположенъ къ европейцамъ и къ Лессепсу. По настоянiю турецкаго правительства, подбученнаго англійскимъ кабинетомъ, новый вице-король, съ 1 января 1864 года, уничтожилъ крѣпостной трудъ феллаховъ, умиравшихъ какъ мухи на каналѣ, и съ большою выгодною заставилъ ихъ заняться разведенiемъ хлопка, культура котораго приняла въ это время въ Египтѣ, вслѣдствiе американскаго кризиса, видъ громадной спекуляцiи, отъ которой болѣе всего нажилося египетское правительство.

Лишившись большей части рабочихъ рукъ и издержавъ почти весь собранный по акцiямъ капиталъ, Лессепсъ въ этомъ періодѣ, съ 1863 по 1865 годъ, долженъ былъ употребить необыкновенныя усилiя, чтобы спасти свое предпрiятiе отъ разоренiя и, главное, добыть денегъ. Онъ выбралъ третейскимъ судьей Наполеона III, который присудилъ египетскаго пашу къ уплатѣ компанiи 30 милліоновъ франковъ за лишенiе пособiя феллаховъ; кромѣ того, Лессепсу удалось получить отъ египетскаго правительства 54 милліона франковъ, въ вознагражденiя за уступленную по первой концессiи часть пустыни по бокамъ канала и за ожидаемые навигацiонные сборы по прѣсноводному каналу.

На эти деньги компанiя устроила телеграфное и почтовое сообщенiе по перешейку, положила начало городу Измаилiя, соорудила водопроводъ въ Портъ Саидъ и докончила прѣсноводный каналъ, облегчавшiй дальнѣйшiя работы. Въ этотъ періодъ времени, морской каналъ былъ оконченъ, съ грѣхомъ по поламъ, до Измаилiи и, при помощи прѣсноводнаго канала, можно было даже устроить транзитъ между двумя морями, отчего цѣна каменнаго угля понизилась въ Суэзѣ на 25%, а компанiя начала получать до 2 милліоновъ франковъ ежегоднаго дохода.

Самое важное изъ дѣлъ, совершенныхъ въ этотъ періодъ, были контракты, заключенные Лессепсомъ съ компанiей Дюссо для устройства Порта Саида, съ Кувре для работъ въ твердыхъ породахъ, и съ компанiей Бореля и Лавалле для землечерпательныхъ работъ на всемъ протяженiи морскаго канала.

Послѣ Лессепса, Лавалле едва ли не болѣе всего обязанъ образованный мiръ сооруженiемъ суэскаго канала; безъ энергiи, капиталовъ и въ особенности безъ остроумныхъ механическихъ изобрѣтенiй, увѣнчанныхъ монтионовскою премiей, этого инженера работы по каналу не были бы окончены и еще и чрезъ нѣсколько десятковъ лѣтъ.

Въ третiй періодъ, съ 1865 по 1867 годъ, работы, взятые на себя подрядчиками, продолжались довольно дѣятельно. Лавалле построилъ свои огромные драги (*drague à long couloir*) и землеподъемники (*elevateur*), сдѣлавшiе переворотъ въ современномъ землечерпательномъ искусствѣ и позволившiе съ гораздо меньшими издержками подымать до 2 милліоновъ куб. метровъ земли изъ канала въ мѣсяць; водопроводъ изъ Измаилiи въ Портъ Саидъ былъ перестроенъ; озеро Тимса наполнено водою и превращено во внутреннiй портъ; каменные рифы у Шалуфа и Серапеума пройдены траншеею, жете въ Портѣ Саидѣ подвинулись далеко впередъ, и этотъ портъ началъ оживляться неоднократнымъ посѣщенiемъ коммерческихъ судовъ и, между прочимъ, пароходовъ Русскаго общества пароходства и торговли.

Но компанiя снова почувствовала недостатокъ въ деньгахъ. Лессепсъ добылъ у вице-короля 10 милліоновъ франковъ, уступивъ ему землю Уади, орошеную прѣсноводнымъ каналомъ, но большой заемъ, въ октябрѣ 1867 года, въ Парижѣ, не удался. Подписано было не болѣе 30% требуемой суммы, не смотря на всѣ рекламы Лессепса и великолѣпный суэскiй павильонъ на парижской всемирной выставкѣ.

Неуспѣхъ не охладилъ однако старанiй Лессепса. При помощи своихъ сильныхъ друзей во Францiи, ему удалось выхлопотать, чтобы правительство внесло въ законодательный корпусъ законъ, разрѣшившiй, вопреки всѣмъ постановленiямъ, выпустить на парижской биржѣ лотерейный заемъ въ 100 милл. франковъ для суэскаго каналу.

Заемъ этотъ, совершенный въ половинѣ 1868 года, хотя и на самыхъ тяжелыхъ для компанiи условiяхъ, почти за 11%, далъ возможность, въ теченiи 1868 и половины 1869 года, до-

вести работы по каналу до того состоянія, что онъ могъ быть открытъ для правильного движенія судовъ 5 ноября. Въ это время было усилено дѣйствіе землечерпательныхъ машинъ, наполнены водою огромныя Горькія озера, освѣщены маяками берега и сдѣланы многіе постройки въ городахъ по каналу.

Чувствуя недостатокъ въ деньгахъ, Лессепсъ, новымъ условіемъ, 23 апрѣля 1869 года, уступилъ вице-королю телеграфы, почты, каменоломни, госпитали и остальную часть земель по каналу и получилъ еще 30 милліонъ франковъ, собранныхъ подъ обезпеченіе дивиденда, слѣдуемаго на акціи, принадлежащія египетскому правительству, выпускомъ бумагъ подъ именемъ *делегаций*. Въ виду скорого открытія канала и соотвѣтственнаго повышенія прежнихъ бумагъ компаніи, делегаций были живо разобраны на парижской биржѣ, въ августѣ 1869 года. Такимъ образомъ остроумною изобрѣтательностью Лессепса компанія, можно сказать изъ ничего, создала себѣ капиталъ въ 150 милліоновъ франковъ, не считая акцій и облигацій. Прибавимъ, ксати, что, не смотря на безотчетное почти распоряженіе деньгами компаніи, Лессепсъ, человекъ высокаго безкорыстія, не приобрѣлъ большаго состоянія.

5 ноября 1869 года, совершилось, наконецъ, торжественное открытіе канала, сопровождаемое рядомъ роскошныхъ празднествъ, устроенныхъ вице-королемъ египетскимъ на собственный счетъ. Празднества эти удостоились присутствіемъ многихъ коронованныхъ особъ, лицъ царствующихъ домовъ, государственныхъ людей, ученыхъ, инженеровъ, представителей торговаго сословія и пр. Лессепсъ былъ, конечно, героемъ дня, и должная дань справедливости и удивленія къ его неутомимой дѣятельности, пастойчивости и умѣнію была заявлена ему даже со стороны постоянныхъ его противниковъ, англичанъ. Россія приняла также участіе въ этихъ манифестаціяхъ, въ лицѣ своего посла въ Константинополь, представителей разныхъ техническихъ вѣдомствъ и депутатовъ Русскаго общества парадства и торговли, Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ, Техническаго общества и Одесскаго коммерческаго совѣта.

Такова въ краткихъ чертахъ исторія этого великаго предпріятія, подобнаго которому мало имѣется въ промышленной исторіи, даже XIX вѣка. Мы сведемъ теперь итогъ работъ, совершенныхъ компаніей, въ теченіи десяти лѣтъ, а затѣмъ сдѣлаемъ очеркъ суэскаго перешейка и канала, какимъ представились они намъ въ ноябрѣ 1869 года.

Каналь имѣетъ отъ моря до моря 162 километра, или около 150 верстѣ, длины и состоитъ изъ частей: 1-хъ, гдѣ каналъ имѣетъ 100 метровъ по поверхности воды, 2-хъ, гдѣ каналъ имѣетъ, и 3-хъ, гдѣ ширина канала неопредѣленна (въ озерахъ).

Большую ширину каналъ имѣетъ:

	протяженіе.
Въ озерахъ Мендзале и Балла	60 кил. 5
» озерѣ Тимса	8 » 1
Входъ въ Горькія озера	4 » 4
Большія Горькія озера	16 » —
Малыя » »	20 » —
Проходъ изъ шалуфскаго порога въ малыя Горькія озера	2 » —
Суэзская равнина	20 » —
<hr/>	
итого	131 километ.

Малую ширину каналъ имѣетъ:

Въ порогѣ Эль Гизръ	15 » —
» » Серапеумъ	10 » —
» » Шалуфъ	6 » —
<hr/>	
всего	162 километ.

Количество земли, необходимое для образованія этого канала, равнялось 83 милліоновъ куб. метровъ, въ томъ числѣ 8 мил. для прѣсноводнаго канала и 75 мил. для морскаго канала, изъ которыхъ около 57 мил. куб. метровъ, въ послѣдніе два года, было вычерпано машинами, и только 13 мил. вынуто руками феллаховъ и машинами Кувре.

Каналь прѣсной воды имѣетъ 180 километровъ длины, 10 метровъ ширины и отъ 1 до 2½ метровъ глубины; онъ обошелъ

ся въ 9 мил. франковъ; до постройки его болѣе 2000 верблюдовъ занимались постоянно перевозкою воды.

Расходы по сооруженію морскаго канала со всѣми принадлежностями составляютъ до сихъ поръ болѣе 450 мил. франковъ, собранныхъ компаніей. Судя по отчету, представленному г. Лессепсомъ, общему собранію акціонеровъ 2, августа 1869 въ Парижѣ, цифра эта распредѣлялась приблизительно, къ 1 іюню 1869 года, слѣдующимъ образомъ:

Расходы на первое обзаведеніе и собраніе акціонернаго капитала	франковъ. 4.053,012
Проценты по акціямъ	64.054,293
Проценты и погашеніе по облигаціямъ	9.598,493
Расходы на собраніе облигаціоннаго капитала	1.436,745
Расходы на администрацію	16.961,241
Госпитали, телеграфы и земли	769,567
Транзитъ и перевозка	8.104,681
Задатки подрядчикамъ	17.213,943
Машины, матеріалы и припасы	34.096,217
Зданія	4.245,763
Работы по сооруженію канала и портовъ	217.671,670
Разные счета	26.167,617
и того	404.373,378

Изъ разсмотрѣнія этихъ цифръ, мы видимъ, что администрація и проценты по займамъ поглотили 30 % всего собраннаго капитала; дѣйствительнаго строительнаго капитала оставалось всего 70%. Впрочемъ, если г. Лессепа можно упрекнуть въ этомъ случаѣ въ нѣкоторыхъ излишнихъ затѣяхъ, то репутація его, какъ человѣка высокаго безкорыстія, осталась совершенно чистою.

Населеніе по каналу быстро возрастало, а именно было:

	европейцевъ.	туземцевъ.	всего.
Въ 1859 году	25	125	150
» 1860 »	550	1,700	2,250
» 1863 »	2,000	3,500	5,500
» 1865 »	6,660	3,840	10,500

	европейцевъ.	туземцевъ.	всего.
Въ 1867 году	13,154	12,616	25,770
» 1869 »	22,843	19,557	42,403.

Населеніе это распредѣляется по поламъ и смертности слѣдующимъ образомъ

Европейцевъ:	
Мушннъ	19,823
Женщинъ	2,001
Дѣтей	1,019
и того	22,844
Смертность	1,01%
Туземцевъ:	
Мужчинъ	15,820
Женщинъ	2,184
Дѣтей	1,553
и того	19,557
Смертность	1,39%

Судя по ничтожному %, смертности, видно, что климатъ на каналѣ очень здоровъ, какъ вообще въ нижнемъ Египтѣ. По сдѣланнымъ, въ теченіи десяти лѣтъ, метеорологическимъ наблюденіямъ, видно, что прорытіе морскаго канала имѣло на климатъ перешейка благотворное вліяніе и сдѣлало его значительно болѣе влажнымъ.

Техническое исполненіе канала составляетъ безспорно значительный шагъ въ практической механикѣ и особенно въ землечерпательномъ искусствѣ. Въ этомъ случаѣ изобрѣтенія г. Лавалле составляютъ важное пріобрѣтеніе науки и практики, и ими безъ сомнѣнія будутъ пользоваться теперь для всѣхъ значительныхъ работъ при углубленіи портовъ, проливовъ, фарватеровъ рѣкъ и, особенно, мелководныхъ устьевъ.

Изобрѣтенія эти вызваны были рыхлостью почвы въ каналѣ, удобно поддающейся дѣйствию землечерпательной машины, дороговизною рукъ, дѣлавшею примѣненіе пара выгоднымъ, и недостаткомъ въ Египтѣ сѣна, почему отвозка песковъ и ила на лошадахъ стоила очень дорого. Чтобы удовлетворить этимъ тремъ

условіямъ, г. Лавале придумалъ свои *drague à long couloir* и *élevateur*, изъ которыхъ первый предоставляетъ землечерпательную машину огромныхъ размѣровъ (стоимостью въ 100 — 150000 руб.) которая вынимала отъ 400 до 1000 куб. фут. въ день пла. По словамъ извѣстнаго инженера, *W. Hawkshaw*, 44 такихъ драгъ, вынимая ежедневно 25,000 куб. метр., могли въ 300 рабочихъ дней, вынуть $7\frac{1}{2}$ мил. метровъ земли въ годъ; въ дѣйствительности же онѣ исполняли гораздо болѣе. Для отбрасыванія песковъ по обомъ сторонамъ канала служили два корыта, въ 70 метровъ длиною, съ которыхъ вода, смывая песокъ на берегъ, отстраняла тѣмъ отвозъ песковъ въ шаландахъ или тачкахъ. Если же глубокая выемка не позволяла дѣйствія этихъ корытъ, то для подъема песковъ на верхъ, въ вагонахъ по безконечной цѣпи, служилъ землеподъемникъ (*élevateur*) въ 45 метровъ длиною.

Для прорытія порога Эль-Гизра, Кувре изобрѣлъ свой *excavateur*, который представляетъ землечерпательную машину, движущуюся локобилемъ, вынимающую 300 куб. метровъ въ сутки.

О механическихъ средствахъ компаніи и подрядчиковъ можно судить потому, что въ 1869 году, когда вынималось по 2 мил. кубическихъ метровъ земли въ мѣсяць, кромѣ 12,000 рабочихъ, употреблялись паровыя машины, силою въ 22,000 пар. лошадей. Онѣ двигали 84 драги, 20 паровыхъ крановъ, 210 желѣзныхъ шаландъ, 30 землеподъемниковъ, 20 буксирныхъ паракордовъ, 15 экскаваторовъ, 22 *longs couloirs*, 2000 вагоновъ на одномъ Эль-Гисрѣ и т. д. и т. д. Для наполненія водою озера Тимса потребовалось 80.000,000 куб. метр. воды, а Горькихъ озеръ 1.700,000,000 куб. метр. воды.

При этомъ замѣчательно, что всѣ предсказанія о невозможности почему либо исполненія предполагаемыхъ работъ оказывались постоянно совершенно ложными.

Мы не вдаемся въ дальнѣйшее техническое описаніе работъ по каналу, такъ какъ оно заслуживаетъ серьезнаго описанія съ цѣлымъ атласомъ чертежей, и не можетъ достаточно интересовать читателей, незнакомыхъ съ практической механикой и

гидравликой. Предоставляя это описаніе такимъ специалистамъ, какъ І. П. Глушницкій, Э. И. Тило и баронъ Тизенгаузенъ, посѣтившимъ вмѣстѣ съ нами каналъ, мы ограничимся исключительно экономической стороною дѣла.

Обращаемся теперь къ очерку канала въ томъ видѣ, въ какомъ представляется онъ теперь путешественнику, проѣзжающему изъ Средиземнаго моря въ Красное, начиная отъ Портъ-Саида.

Портъ Саидъ. Десять лѣтъ тому назадъ мѣсто, занимаемое Портомъ Саидомъ (названнымъ въ честь Саида Паша), была песчанная коса съ немногими хижинами арабскихъ рыбаковъ. Строители едва нашли мѣсто для установка нѣсколькихъ палатокъ, а прѣсную воду пришлось возить за 60 верстъ изъ Даміеты. Первые дома были выстроены на сваяхъ, но постепенно пломъ, вынутымъ изъ порта, подняли и насыпали площадь, достаточную для основанія города.

Это мѣсто для устройства порта у выхода канала въ Средиземное море было избрано только послѣ весьма долгихъ колебаній, такъ какъ весь берегъ пелузійскаго залива, и даже весь юговосточный берегъ Средиземнаго моря, не представляетъ, кромѣ Александріи, ни одного естественнаго порта, и море весьма мелко на всемъ этомъ разстояніи. Саидъ былъ избранъ портомъ потому, что здѣсь глубина моря въ 10 метровъ была встрѣчена уже на разстояніи двухъ верстахъ отъ берега, во всѣхъ другихъ отношеніяхъ, выборъ этого мѣста для устройства порта нельзя назвать удачнымъ.

Большія работы быстро привлекли въ Портъ-Саидъ рабочихъ, купцовъ, и теперь въ городѣ считается уже болѣе 10,000 жителей. Портъ обширенъ и удобенъ, съ набережными и бассейнами, и устроены для навигаціи въ обширныхъ размѣрахъ. Два жете, западное въ 2500 метровъ, а восточное въ 1900 метровъ, защищаютъ его отъ наносовъ Нила и морскихъ, а суда отъ вѣтра; жете устроены изъ набросанныхъ массивовъ (*pierres perdues*), сдѣланныхъ изъ конгломерата, привезеннаго изъ Франціи, и гидравлической извести. Каждый массивъ вѣситъ 200,000 килогр. и стоилъ 420 фр. Пространство между жете должно быть вычищено машинами, но пока только готовъ широкій ка-

наль въ 400 метровъ шириной. Портъ обошелся въ 21 мил. фр. Входъ въ портъ не представляетъ затрудненія, если не считать, что низменные берега позволяютъ его видѣть только въ близкомъ разстояніи.

Въ виду великой будущности, ожидающей Портъ Саидъ, городъ строится по плану въ широкихъ размѣрахъ. Набережная имѣетъ двѣ версты длины, улицы широки и прямы, площади украшены фонтанами, морскіе бассейны снабжены набережными. Нильская вода проведена чугунными трубами изъ Измаиліи. Дома, выстроенные наскоро, имѣютъ пока наружность довольно скромную, но начинаютъ уже возводить много новыхъ построекъ, болѣе обширныхъ.

Портъ Саидъ давно уже имѣетъ пароходныя сообщенія, съ Александріей, Европою и азіатскими берегами, при помощи почтовыхъ пароходовъ французскихъ, австрійскихъ, египетскихъ и русскихъ. Каботажъ съ Сиріей и Греціей также довольно значителенъ, въ виду необходимости снабженія рабочихъ продовольствіемъ. Отъ развитія торговли благосостояніе города поднялось, а вмѣстѣ съ тѣмъ уменьшились свирѣпствовавшіи тамъ въ началѣ болѣзни (*ophthalmia, diarrhea u dysentaria*).

Городъ имѣетъ египетскаго губернатора, таможенное и паспортное управленіе, карантинъ, почтовое и телеграфное управленія, мечеть, православную и католическую церкви, госпиталь, аптеки, школы, бани, клубъ, рынки и нѣсколько гостинницъ.

Съ 1862 года (четвертаго съ основанія) Портъ Саидъ началъ посѣщаться иностранными кораблями въ слѣдующемъ размѣрѣ:

	Число судовъ.	тоннъ.
Въ 1862 году.	403	44,936
» 1863 »	359	52,159
» 1864 »	467	59,642
» 1865 »	661	87,429
» 1866 »	1001	138,091
» 1867 »	1083	202,315

Въ 1868 году пришло въ этотъ портъ 2088 судовъ, въ томъ

числѣ 1576 парусныхъ, въ 252,452 тоннъ, и 512 паровыхъ, въ 421,696 тоннъ.

Отъ Порты-Саида до Кантары каналъ имѣетъ всѣ свои размѣры, т. е. 100 метровъ ширины на поверхности воды, 8 метровъ глубины и 22 метра ширины по дну. Бержи, вынутыя изъ озера Мендзале, выдаются очень мало надъ водою, и вся эта мѣстность имѣетъ теперь видъ обширнаго озера.

На 14 километрѣ встрѣчается *Разъ-эль-эль*, поселеніе, выстроенное на вынудомъ изъ канала илѣ; здѣсь имѣются управленіе отдѣленіемъ канала, почтовое и телеграфное бюро и небольшой госпиталь; въ одномъ километрѣ отъ европейскаго поселенія лежитъ арабское село.

Кантара, въ 45 километрахъ отъ Порты. Саида на южной оконечности озера Мендзале, пунктъ довольно важный по положенію своему на караванномъ пути изъ Египта въ Сирію, для чего здѣсь устроенъ перекидной мостъ черезъ каналъ. Для судовъ, идущихъ по каналу устроенъ развѣздъ въ 1 километрѣ; жители быстро прибываютъ въ Кантару и ихъ насчитываютъ уже 2000. Въ городѣ есть гостинницы, рестораны и даже театр. Инженеры сдѣлали уже изысканія для желѣзной дороги, которая пойдетъ современемъ изъ Египта въ Сирію, черезъ этотъ пунктъ. Недалеко отъ Кантары, имѣются интересныя развалины древняго Мезеса, одного изъ центровъ древней египетской торговли.

Отъ Кантары теченіе канала идетъ чрезъ небольшія песчанныя долины къ озеру Балла, продолженію озера Мендзале. И здѣсь бержи, вынутыя изъ дна не высоки. По дорогѣ встрѣчается обширное заведеніе для приготовленія извести, которое было очень полезно для работъ. На 63 километрѣ, въ *Эль-фердана* почва постепенно начинаетъ подыматься и, наконецъ, образуетъ громадную дюну въ 15 километровъ длиною, оканчивающуюся уже у озера Тимса. Дюна эта называется порогомъ Эль-Гизръ и есть, судя по нивелировкѣ, самая высокая точка перешейка.

Глубокая выемка въ этомъ мѣстѣ была сдѣлана сначала фелаклами, затѣмъ расчищена и углублена до уровня моря, по Суэзскій каналъ.

мощью *excavateur*, машины изобрѣтенной г. Кувре. Небольшія драги съ лоткомъ въ 25 метровъ углубили потомъ каналъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, куда поставлены были большія драги, которые выбрасывали вынутый плъ въ шаланды, отвозившіе его въ озеро Тимса, гдѣ онъ складывался на отмеляхъ, такъ какъ глубокія мѣста озера предназначались для образованія измаильскаго порта.

Вслѣдствіе такихъ затрудненій, каналъ имѣетъ въ этомъ мѣстѣ только 60 метровъ ширины по наружной поверхности, сохраняя 22 метра ширины по дну.

Поселеніе *Эль-Гизръ* находится на верхней точкѣ перешейка, т. е. на 33 метра выше уровня моря. Для пѣшеходовъ устроена тутъ деревянная лѣстница, а для лошадей проведена дорога зигзагомъ. Поселеніе состоитъ изъ правильныхъ улицъ и казенныхъ домовъ, окруженныхъ садиками, орошаемыми водою, проведенною водопроводомъ. На концѣ поселенія находится католическая церковь и арабское селеніе съ мечетью, служащей ночью маякомъ. Въ Эль-Гизръ есть уже гостинница.

На оконечности выемки, передъ озеромъ Тимса, находятся мастерскія компаніи Бореля и Лавалле и дача, устроенная компаніей для хедива, откуда открывается прекрасный видъ на озеро. Неподалеко вспомогательный каналъ ведетъ къ возвышенности, называемой *Plateau des Hyènes*, гдѣ были обширныя каменоломни.

Озеро Тимса занимаетъ площадь въ 30 десятинъ; на сѣверномъ берегу его разбитъ городъ *Измаилія*. Широкая и хорошо вымощенная дорога въ городъ пересѣкаетъ каналъ прѣсной воды и ведетъ къ обширной набережной въ 2 километра длиною, застроенной прекрасными домами. Измаилія, названная такъ въ честь Измаила-паши, городъ чисто французскій, оживленный и быстро развивающійся. Улицы прямы и чисты, въ серединѣ города прекрасный общественный садъ. Населеніе города не есть скопленіе рабочихъ, какъ въ другихъ мѣстахъ канала, оно состоитъ изъ служащихъ, купцовъ и туземцевъ. Число жителей въ Измаиліи 5,432, изъ которыхъ 2,887 европейцевъ. По другимъ свѣдѣніямъ, число жителей теперь 8,000.

Измаилія, находясь въ центрѣ канала, на берегу озера, превращеннаго въ обширный глубокий внутренній портъ, имѣетъ сообщеніе съ цѣлымъ свѣтомъ; прѣсноводный каналъ соединяетъ ее съ Ниломъ, т. е. съ Египтомъ, а желѣзная дорога доставляетъ путешественника въ 6 часовъ въ Каиръ и въ 8 часовъ въ Александрію. Тутъ долженъ быть современемъ одинъ изъ важнѣйшихъ торговыхъ городовъ въ мірѣ, потому египетское правительство назначило уже особаго губернатора, а вице-король выстроилъ обширный дворецъ. Климатъ въ Измаиліи превосходный. Въ городѣ имѣется обширный водопроводъ, центральное управленіе каналомъ, госпиталь, греческая и католическая церковь, гостинницы, рынки, станція желѣзной дороги, телеграфное и почтовое бюро и проч.

Кромѣ внутренняго порта, озеро Тимса будетъ служить еще и для развѣзда судовъ, идущихъ съ противоположныхъ сторонъ. Каналъ описываетъ въ этомъ озерѣ кривую линію.

Пройдя озеро Тимса, находимся у подошвы Жебель-Маріамъ, гдѣ начинается обширная туссумская выемка, сдѣланная по большей части ручною работою. Поселеніе *Тусумъ* лежитъ на высокомъ берегу на правой сторонѣ канала.

Слѣдующая за тѣмъ серапеумская выемка, въ 10 километровъ длиною, была однимъ изъ затруднительнѣйшихъ пунктовъ для работъ, она не окончена и до сихъ поръ. *Серапеумъ*, выстроенный на значительной высотѣ, представляетъ чистенькое поселеніе въ садахъ; тутъ имѣются уже гостинница, кафе, магазины и пр.

Серапеумъ и Эль-Гизръ, есть два пункта, гдѣ подвижные пески засыпаютъ каналъ и требуютъ постоянной очистки. Наблюденія показали однако, что количество этихъ песковъ не превосходитъ 30,000 куб. метр. въ годъ, и постоянной работы двухъ обыкновенныхъ драгъ будетъ достаточно для ихъ извлеченія.

Послѣ того, каналъ входитъ въ Горькія озера, имѣющія 40 километровъ длины. Онѣ представляли обширную впадину въ земной поверхности, для превращенія которой въ озеро потребовалось въ теченіи шести мѣсяцевъ полтора миллиарда кубич. метровъ воды. На днѣ озеръ находилось нѣсколько солон-

мощью *excavateur*, машины изобрѣтенной г. Кувре. Небольшія драги съ лоткомъ въ 25 метровъ углубили потомъ каналъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, куда поставлены были большія драги, которые выбрасывали вынутый плъ въ шаланды, отвозившіе его въ озеро Тимса, гдѣ онъ складывался на отмеляхъ, такъ какъ глубокія мѣста озера предназначались для образованія измаильскаго порта.

Вслѣдствіе такихъ затрудненій, каналъ имѣетъ въ этомъ мѣстѣ только 60 метровъ ширины по наружной поверхности, сохраняя 22 метра ширины по дну.

Поселеніе *Эль-Гизръ* находится на верхней точкѣ перешейка, т. е. на 33 метра выше уровня моря. Для пѣшеходовъ устроена тутъ деревянная лѣстница, а для лошадей проведена дорога зигзагомъ. Поселеніе состоитъ изъ правильныхъ улицъ и казенныхъ домовъ, окруженныхъ садиками, орошаемыми водою, проведенною водопроводомъ. На концѣ поселенія находится католическая церковь и арабское селеніе съ мечетью, служащей ночью маякомъ. Въ Эль-Гизрѣ есть уже гостинница.

На оконечности выемки, передъ озеромъ Тимса, находятся мастерскія компаніи Бореля и Лавалле и дача, устроенная компаніей для хедива, откуда открывается прекрасный видъ на озеро. Неподалеко вспомогательный каналъ ведетъ къ возвышенности, называемой *Plateau des Nyènes*, гдѣ были обширныя каменоломни.

Озеро Тимса занимаетъ площадь въ 30 десятинъ; на сѣверномъ берегу его разбитъ городъ *Измаилія*. Широкая и хорошо вымощенная дорога въ городъ пересѣкаетъ каналъ прѣсной воды и ведетъ къ обширной набережной въ 2 километра длиною, застроенной прекрасными домами. Измаилія, названная такъ въ честь Измаила-паши, городъ чисто французскій, оживленный и быстро развивающійся. Улицы прямы и чисты, въ серединѣ города прекрасный общественный садъ. Населеніе города не есть скопленіе рабочихъ, какъ въ другихъ мѣстахъ канала, оно состоитъ изъ служащихъ, купцовъ и туземцевъ. Число жителей въ Измаиліи 5,432, изъ которыхъ 2,887 европейцевъ. По другимъ свѣдѣніямъ, число жителей теперь 8,000.

Измаилія, находясь въ центрѣ канала, на берегу озера, превращеннаго въ обширный глубокой внутренней портъ, имѣетъ сообщеніе съ цѣлымъ свѣтомъ; прѣсноводный каналъ соединяетъ ее съ Ниломъ, т. е. съ Египтомъ, а желѣзная дорога доставляетъ путешественника въ 6 часовъ въ Каиръ и въ 8 часовъ въ Александрію. Тутъ долженъ быть современемъ одинъ изъ важнѣйшихъ торговыхъ городовъ въ мірѣ, потому египетское правительство назначило уже особаго губернатора, а вице-король выстроилъ обширный дворецъ. Климатъ въ Измаиліи превосходный. Въ городѣ имѣется обширный водопроводъ, центральное управленіе каналомъ, госпиталь, греческая и католическая церковь, гостинницы, рынки, станція желѣзной дороги, телеграфное и почтовое бюро и проч.

Кромѣ внутренняго порта, озеро Тимса будетъ служить еще и для развѣзда судовъ, идущихъ съ противоположныхъ сторонъ. Каналъ описываетъ въ этомъ озерѣ кривую линію.

Пройдя озеро Тимса, находимся у подошвы Жебель-Маріамъ, гдѣ начинается обширная туссумская выемка, сдѣланная по большей части ручною работою. Поселеніе *Тусумъ* лежитъ на высокомъ берегу на правой сторонѣ канала.

Слѣдующая за тѣмъ серапеумская выемка, въ 10 километровъ длиною, была однимъ изъ затруднительнѣйшихъ пунктовъ для работъ, она не окончена и до сихъ поръ. *Серапеумъ*, выстроенный на значительной высотѣ, представляетъ чистенькое поселеніе въ садахъ; тутъ имѣются уже гостинница, кафе, магазины и пр.

Серапеумъ и Эль-Гизръ, есть два пункта, гдѣ подвижные пески засыпаютъ каналъ и требуютъ постоянной очистки. Наблюденія показали однако, что количество этихъ псковъ не превосходить 30,000 куб. метр. въ годъ, и постоянной работы двухъ обыкновенныхъ драгъ будетъ достаточно для ихъ извлеченія.

Послѣ того, каналъ входитъ въ Горькія озера, имѣющія 40 километровъ длины. Онѣ представляли обширную впадину въ земной поверхности, для превращенія которой въ озеро потребовалось въ теченіи шести мѣсяцевъ полтора миллиарда кубич. метровъ воды. На днѣ озеръ находилось нѣсколько солон-

чаковъ и даже обширныхъ пластовъ соли, образовавшихся, вслѣдствіе высыханія, предполагаемаго здѣсь въ древности, залива Краснаго моря. Дѣйствительно встрѣчающіеся тутъ раковины тѣже, что и нынѣ живутъ въ этомъ морѣ. Многіе богословы предполагаютъ также, что въ этомъ мѣстѣ евреи перешли по Красному морю, хотя Шлейденъ довольно основательно, по нашему мнѣнію, доказалъ противное.

Въ части, предоставленной для судоходства въ Горькихъ озерахъ, суда могутъ проходить съ полною скоростью, такъ какъ глубина болѣе 8 метровъ имѣется на пространствѣ шириною въ нѣсколько километровъ.

На восточной части малыхъ Горькихъ озеръ начинается шалуфская выемка. Такъ какъ буреніемъ было доказано въ этомъ мѣстѣ присутствіе на глубинѣ твердой каменистой породы, то было рѣшено, что работы будутъ производиться на открытомъ воздухѣ. Это было весьма кстати, такъ какъ камни, взорванные затѣмъ порохомъ, въ случаѣ углубленія этой части канала драгами, представили бы почти непреодолимые затрудненія. Всего было вынуто 30,000 куб. метровъ камня. Для облегченія работъ было устроена особая система наклонныхъ плоскостей, по которымъ двигались вагоны, приводимые въ движеніе локомотивами на безконечныхъ цѣпяхъ.

Разстояніе въ 20 километровъ отъ поселенія *Шалуфъ* до Суэза представляетъ равнину совершенно гладкую и возвышающуюся очень мало надъ поверхностью моря. Большая часть канала въ этомъ мѣстѣ работалась руками; а драги, введенныя туда чрезъ прѣсноводный каналъ, только докончили работу. Это избавило отъ неудобствъ, которыя имѣла бы работа драгъ отъ приливовъ и отливовъ Краснаго моря. На протяженіе нѣсколькихъ верстъ въ этой части канала были встрѣчены мягкія каменные породы.

Суэзъ. До начала работъ по каналу, Суэзъ былъ арабскимъ городкомъ съ 4,000 жителей, потерянный въ пескахъ пустыни. Небольшое оживленіе проявлялось въ этомъ городѣ только во время прихода индѣйскихъ пароходовъ. Въ городѣ былъ совершенный

недостатокъ прѣсной воды и припасы, привозимые изъ Каира, обходились очень дорого.

Прѣсноводный каналъ совершилъ чудесное превращеніе. Европейскій городъ выросъ мгновенно возлѣ арабскаго города, и число жителей быстро возрасло до 25,000. И до сихъ поръ оба города непохожи одинъ на другой: арабскій представляетъ скопленіе дрянныхъ домишекъ, узкихъ, грязныхъ и вонючихъ улицъ и лавчонокъ, куда свѣтъ проникаетъ только въ двери. Европейская часть, и особенно улица Кольмаръ, имѣетъ видъ большого оживленнаго города. Но если по наружности Суэзъ улучшается, то въ нравственномъ отношеніи это одинъ изъ самыхъ сомнительныхъ городовъ въ мірѣ.

Проведя прѣсную воду, г. Лессепсъ создалъ въ Суэзѣ новый городъ, а окончаніе канала открываетъ ему блестящую будущность. Въ виду этого, египетское правительство предприняло обширныя работы: докъ, два порта, набережную, жете, прекрасно исполняемыя компаніей Дюссо.

Какъ начало морскаго канала, Суэзъ призванъ играть важную роль во всемірной торговлѣ, но новый городъ не будетъ увеличеніемъ стараго Суэза, который находится въ трехъ верстахъ отъ устья канала. Положеніе перваго заранѣе начертано на отмели, образовавшейся у новоустроеннаго порта и выхода канала въ море. Къ тому же воздухъ въ этомъ мѣстѣ, хорошо провѣтриваемомъ, гораздо здоровѣе, чѣмъ въ старомъ Суэзѣ, выстроенномъ на складѣ различныхъ остатковъ.

Суэзская компанія поставила на свой счетъ памятникъ лейтенанту Уэйгорну, первому, какъ мы выше видѣли, оцѣнившему истинное значенію Суэза. Рейдъ Суэза обширенъ и безопасенъ; онъ свободно можетъ помѣстить 500 судовъ различной величины; въ какое угодно время, суда могутъ свободно входить и выходить изъ рейда.

Вице-король имѣетъ въ Суэзѣ дачу, откуда можно любоваться превосходнымъ видомъ на море.

Портъ Ибрагимъ, начатый 1 ноября 1866 года, будетъ оконченъ только въ 1871 году. Два значительные обвала почвы немного повредили успѣху работъ. Около порта устроена

станція желѣзной дороги, соединяющей его съ Суэзомъ и идущей въ Измаилію, Каиръ и т. д. Около порта имѣется гостинница. Въ Суэзѣ живеть губернаторъ и начальникъ полиціи, имѣются таможня, телеграфъ почтовое бюро, карантинъ, 2 госпиталя, нѣсколько школъ, семь мечетей, церкви: греческая, англиканская и католическая, прекрасныя гостинницы, кафе, бани, публичная библіотека и проч.

О положеніи суэзскаго канала для мореплаванія, въ эпоху его открытія, наилучшія свѣдѣнія можно было извлечь изъ изданнаго отдѣльной брошюрой, рапорта *C.S. Nares*, командира корвета *Newport*, представленнаго англійскому адмиралтейству; отчетъ этотъ подтверждается и наблюденіями русскаго клипера «Яхонтъ» и изслѣдованіями прусскаго корвета «Гіерта». Мы приводимъ рапортъ г. Нереса почти цѣликомъ, въ виду его неоспоримой важности.

Входъ въ Портъ-Саидъ. Берегъ у Портъ-Саида необыкновенно пологъ, за три мили его уже не видно; маякъ, городъ и суда, единственные предметы видимые издали. Входъ въ каналъ указываютъ два обелиска, они имѣютъ характеръ временной, потому что выстроены изъ дерева. Въ 6 миляхъ къ западу, берегъ узнается по башнѣ Гемилети, низкому четырехугольному зданію, уединенно стоящему на низменномъ песчаномъ берегу. На востокъ отъ порта столь же низменный берегъ неимѣетъ никакихъ видимыхъ признаковъ.

Теченія. Теченіе по берегу Средиземнаго моря весьма неопредѣленно. Обыкновенно идетъ оно по вѣтру, скоростью отъ $\frac{1}{2}$ до $1\frac{1}{2}$ узловъ, и направляется преимущественно на востокъ. Вслѣдствіе теченій и низменныхъ береговъ, нужно быть очень осторожнымъ при приближеніи къ порту.

Рейдъ Порты-Саида. Портъ образованъ двумя брекваторами изъ искусственныхъ камней, упирающимися въ песчаный берегъ. Внутри жете, портъ постоянно заносится пескомъ, приносимымъ въ большомъ количествѣ морскимъ теченіемъ, просачивающимся сквозь многочисленныя отверстія въ камняхъ жете и падающимъ на дно въ спокойныхъ водахъ бассейна. Въ портѣ вычистили безопасный проходъ въ 26 футовъ

глубины во внутренніи бассейны, параллельно западному жете, въ 200 сажень ширины. Этотъ каналъ обозначенъ съ востока черными баканами, а съ запада красными баканами. Можно надѣяться, что управленіе канала будетъ содержать всегда въ порядкѣ этотъ проходъ. Внутренніи бассейны имѣютъ 26 футовъ глубины, они достаточны для предполагаемаго размѣра торговли; во всякомъ случаѣ, мѣсто позволитъ всегда значительно ихъ, расширить когда понадобится.

Маяки. На оконечности каждаго жете есть огни, красный на западномъ и зеленый на восточномъ. Портъ—саидскій маякъ—башня изъ бѣлаго камня въ 180 футовъ вышины, находящаяся на оконечности берега у западнаго брекватера. Маякъ этотъ имѣетъ сильный бѣлый свѣтъ и виденъ за 18 миль.

Сигналъ лоцмана. Лоцманскія суда имѣютъ синіе флаги.

Якорная стоянка. Лучшая якорная стоянка въ 6 брассовъ глубины находится между краснымъ огнемъ и большимъ маякомъ, или у вершины западнаго жете, немного далѣе отъ каждой стороны маяка. Грунтъ гавани очень хорошій. Мель, покрытая 12 футами, воды образовалась на восточной сторонѣ гавани; линія отъ зеленаго огня къ большому маяку проходитъ по западной сторонѣ мели. Отъ нея ясно видны оба огни. При входѣ нужно остерегаться отмели, образовавшейся на наружной сторонѣ на оконечности западнаго жете. Въ ноябрѣ 1869 г., было 6 брассовъ въ $\frac{1}{2}$ мили отъ оконечности жете со знаками для якорной стоянки.

Входъ въ каналъ. Входъ въ каналъ очень удобно расположенъ на внутренней оконечности бассейновъ.

Отъ Порты Саида до Кантары, $24\frac{1}{6}$ мили. Обыкновенная глубина этого пространства отъ 26 до 29 футовъ; сейчасъ же къ югу отъ поселенія Капъ есть отмель, покрытая 24 футами воды, а въ одной мили къ сѣверу отъ Кантары, противъ 43 километра, отмель въ 23 фута. На всемъ этомъ пространствѣ, за исключеніемъ $\frac{1}{6}$ мили, кромѣ поселеній, гдѣ почва нѣсколько возвышена, каналъ проходитъ по мѣстности ровной, сыррой и песчаной, которая на восточной сторонѣ немного выше уровня воды, а на западной сторонѣ немного ниже, почему она всегда

заливается тутъ разливомъ Нила, котораго иль укрѣпляетъ пески. Въ этой части канала нѣтъ обваловъ, и ее можно считать оконченною. Илъ, выброшенный на берега, затвердѣлъ, онъ плотенъ, черенъ и содержитъ много песку; не имѣя перерывовъ, насыпь служитъ защитою каналу отъ озера Мендзале.

Отъ Кантары до сѣверной оконечности озера Балла, на пространствѣ $2\frac{1}{3}$ миль, каналъ проходитъ черезъ песчаные холмы въ 20 и 30 футовъ высоты и 26 и 28 футовъ глубины; эта часть канала окончена, но она подвержена значительному заносу пескомъ, когда дуютъ сильныя вѣтры.

Озеро Балла, 7 миль. Для канала сдѣлана выемка, глубина которой измѣняется отъ 19 до 24 футовъ, потому тамъ работаютъ еще драги. Въ этой части канала происходятъ постоянныя измѣненія глубины, вслѣдствіе характера бержъ, по обимъ сторонамъ состоящихъ изъ необыкновенно мелкаго песку, который не въ состояніи противиться приливамъ и отливамъ изъ канала въ озеро и обратно; большія количества песка увлекаются водою и заносятъ дно канала.

Отъ озера Балла до озера Тимса, 8 миль. Въ этой части песчаные холмы достигаютъ 40 футъ высоты. Глубина канала измѣняется отъ 22 до 24 футовъ, но здѣсь работаютъ еще драги въ самыхъ мелкихъ мѣстахъ. Вся эта часть канала подвержена заплыванію отъ песковъ. Въ четырехъ миляхъ, около Эль-Гизра, каналъ проведенъ въ слой мягкаго песчанника и известняка. Кривыя съ малыми радіусами, которыя описываетъ здѣсь каналъ, совпадаютъ съ рельефомъ почвы. Суда проходятъ безъ затрудненія.

Измаилія, озеро Тимса. Мѣсто центральной гавани канала избрано очень удачно. Въ настоящее время въ серединѣ озера всего 22 фута глубины, но драги вскорѣ углубятъ эту гавань.

Отъ озера Тимса до Туссума глубина мѣняется отъ 22 до 27 футовъ, кромѣ отмели у входа, покрытой только 20 футами воды. Бержи, вынутыя изъ канала и состоящія изъ мелкаго песку, такого же какъ и въ озерѣ Балла, не имѣютъ достаточнаго сопротивленія, чтобы образовать плотину, между каналомъ и разливомъ озера, и мѣшать песку засорять проходъ. Каналъ

впрочемъ такъ широко въ этомъ мѣстѣ, что драги могутъ работать, не препятствуя проходу судовъ.

Отъ Туссума до сѣвернаго входа въ Горькія озера. Въ этой части каналъ проходитъ слой песчанника на глубинѣ 22 или 24 футовъ, кромѣ одного пункта, въ 1 милѣ къ югу отъ Серапеума, гдѣ существуетъ узкій каменный рифъ, покрытый только 18 футами воды. Здѣсь идутъ дѣятельно работы и препятствіе это скоро побѣдится*). На южной части этого отдѣленія ширина мала и недостаточна. Каналъ подверженъ здѣсь сильному заносу отъ песковъ. Судя по отваламъ на бержахъ, видно, что узкая каменная гряда поперекъ канала встрѣчена еще недавно.

Отъ сѣверной части Горькихъ озеръ до южнаго маяка, $9\frac{1}{2}$ миль. Въ озерѣ направленіе глубокой воды, на одной съ половинѣ мили отъ выхода, обозначено съ восточной стороны маякомъ, поддерживаемымъ желѣзнымъ столбомъ въ 40 футъ высоты, выкрашеннымъ краскою красною. Огонь маяка бѣлый и виденъ за 10 или 12 миль. Каналъ прорытъ, чтобы идти до глубокой воды, на глубинѣ 24 и 29 футъ. Она хорошо обозначена съ каждой стороны желѣзными вѣхами въ 15 футовъ вышины съ желѣзными шарами въ 3 фута въ діаметрѣ на вершинѣ. Во время торжественнаго открытія, каждая вѣха была освѣщена, но неизвѣстно будетъ ли это освѣщеніе и въ обыкновенное время. Граница глубокой воды на южной сторонѣ обозначена очень ясно, съ восточной стороны маякомъ, подобнымъ тому, что и на сѣверной сторонѣ, а съ западной баканами. Можно идти по прямой линіи между двумя маяками (разстояніе 8 миль), не встрѣчая глубину менѣе 22 футовъ, а, идя ближе къ западному берегу озера, можно найти глубину и до 26 футовъ.

Отъ южнаго маяка до окончанія Горькихъ озеръ, $10\frac{1}{3}$ миль. Такъ какъ озеро въ этомъ мѣстѣ очень мелко, то въ немъ прорыли выемку, дающую 26 до 27 футовъ глубины. Проходъ ясно обозначенъ желѣзными вѣхами (отъ 4 до 6 на каждую милю), такими же, какъ и въ сѣверной части озера.

*) По послѣднимъ извѣстіямъ рифъ около Серапеума уничтоженъ.

Отъ Горькихъ озеръ до Суэзскаго залива. Эта часть канала совершенно окончена, съ крѣпкими берегами и глубиною въ 26 до 30 футовъ при отливѣ. Она подвержена заносамъ пескомъ. Въ Шалуфѣ выемка прошла по песчанику, куски котораго тверды и конгломератовидны. Къ югу отъ сѣверной широты 30°6, каналъ проходитъ снова по дюнамъ; онъ увеличивается затѣмъ въ ширину; насыпи по бокамъ очень высоки. Въ Мадама бержи состоятъ изъ плотнаго ила, или мягкой глины.

Отъ Суэзской лагуны до двухъ красныхъ огней у выхода въ море. Эта часть канала неокончена, бержи состоятъ изъ песку, буреніе было неравномѣрно, глубина мѣняется отъ 21 до 26 футовъ. На этомъ пунктѣ идетъ дѣятельная работа. У входа выложили прочную каменную стѣну, вдоль западнаго берега, но ее нужно поднять и продолжить. Точно также нужно выложить камнемъ и восточный берегъ, гдѣ на откосѣ ясно видны слѣды размыва снаружи и засоренія на глубинѣ канала.

Отъ красныхъ огней до Суэзскаго залива, 1³/₄ мили. Можно сказать, что южная оконечность канала продолжается на 1³/₄ мили далѣе красныхъ огней, проходя Суэзскую бухту, новый докъ и работы на рейдѣ и продолжаясь въ заливѣ. Даже при отливѣ, здѣсь не менѣе 27 футовъ глубины. При приливѣ, большое количество песка, вымытаго изъ песчаной восточной бержи у входа, приносится въ каналъ, но безъ сомнѣнія примутъ мѣры для отстраненія этого неудобства. Противъ этого мѣста устроены уже въ морѣ брекватеръ. Входъ въ каналъ обозначенъ краснымъ огнемъ съ западной стороны, на крайней сторонѣ построекъ новой гавани, и зеленымъ огнемъ на выдающейся точкѣ брекватера. Оба огня въ настоящее время подняты на столбахъ. Кромѣ этихъ знаковъ, каналъ обозначенъ рядомъ бакановъ, красныхъ съ запада, бѣлыхъ съ востока.

Теченіе въ каналъ въ сѣверной части канала. Теченіе въ каналѣ зависитъ отъ измѣненія уровня Средиземнаго моря. Судя по берегу, видно что вода въ каналѣ повышается и понижается на футъ. Теченіе и повышение воды уменьшаются, по мѣрѣ удаленія отъ входа. Въ озерахъ Тимса и верхнемъ Горькомъ нѣтъ ни замѣтнаго теченія, ни прилива.

Приливъ въ каналъ у Суэза. Приливъ чувствуется отъ Суэза на 4 мили къ сѣверу, до южной оконечности Горькихъ озеръ. Теченіе начинается чрезъ 2 или 3 часа послѣ отлива въ Суэзѣ. Весною приливъ подымается въ Суэзѣ на 6 футовъ, въ Мадама на 2 фута, въ Шалуфѣ на 1¹/₂ фута и ¹/₂ фута у входа въ южную часть Горькихъ озеръ. Въ Кабитѣ нѣтъ ни прилива, ни отлива. Огромное Горькое озеро и Суэзскій заливъ съ его волнами не позволяютъ никогда приливу распространяться на большемъ пространствѣ. При сильномъ южномъ вѣтрѣ въ Суэзскомъ заливѣ, вода подымается у оконечности залива на 8 и 9 футовъ, и можетъ до извѣстной степени имѣть вліяніе на состояніе воды въ каналѣ. За два или за три часа до прилива въ Суэзѣ; отливъ идетъ въ Шалуфѣ со скоростью 1¹/₂ узла въ часъ и, постепенно усиливаясь, достигаетъ въ Мадама скорости въ 2¹/₂ узла; цвѣтъ воды при этомъ сильно измѣняется. Отправляясь изъ Суэза за часъ до отлива, судно войдетъ въ озера ранѣе, чѣмъ его достигнетъ волна прилива; такимъ образомъ оно будетъ имѣть спокойное море, во время перехода.

Встрѣча судовъ. На каждаго 5 или 6 миль разстоянія небольшое расширеніе канала (gare d'évitement) позволяетъ судну остановиться, чтобы легче пропустить мимо себя другое судно. На всемъ пути суда легко могутъ пройти одно возлѣ другаго, при помощи завоза; но они не могутъ сдѣлать этого не остановившись, иначе рискуютъ стать на мель и задержать судходство въ каналѣ.

Время, необходимое для перехода по каналу. Отдѣльное судно можетъ совершить переходъ въ 14 или 16 часовъ, и два небольшихъ судна, вошедшія съ двухъ концовъ канала, могутъ разойтись, не уменьшая своей скорости. Но нѣтъ возможности провести въ сутки поѣздъ изъ судовъ большаго тоннажа. Озеро Тимса и городъ Измаилія удобно расположены и приспособлены для остановки судовъ. По всей вѣроятности, суда будутъ входить одновременно съ двухъ концовъ канала, такимъ образомъ, чтобы къ ночи стать на якорѣ въ озерѣ Тимса, и отправиться на слѣдующее утро по назначенію. Слѣдовательно, счи-

тая 8 часовъ на переходъ каждой половины канала и 12 часовъ на остановку у Измаиліи, переходъ будетъ совершаться въ 28 часовъ. Въ полнолуніе судно, хорошо управляемое, которое войдетъ въ каналъ вечеромъ и придетъ въ Измаилію рано утромъ, чтобы присоединиться къ поѣзду судовъ, можетъ сдѣлать переходъ въ 16 или 20 часовъ. Для поѣзда изъ двухъ или 3 судовъ, и безъ остановки на ночь, переходъ будетъ около 18 часовъ.

Вредъ, причиняемый каналу проходомъ пароходовъ. Нѣтъ сомнѣній, что каждое судно своимъ проходомъ повреждаетъ бержи канала; но винтовое судно, идущее со скоростью 5 или 6 узловъ въ часъ причинитъ ничтожное поврежденіе, исключая мѣсть въ лагунахъ, гдѣ откосы образованы изъ мелкаго песка. *Pera*, огромный колесный пароходъ, шедшій во время торжества со скоростью 8 узловъ, разводилъ волны по всему каналу и сдѣлалъ значительныя поврежденія, а волны его заливали пристани; потому суда большой вмѣстимости должны будутъ имѣть скорость гораздо меньшую, нежели небольшія суда.

Вредъ, причиняемый судами, становящимися на мель. Если судно сидеть на мель гдѣ либо, кромѣ мѣстности около Суэза, гдѣ существуетъ приливъ, то оно потеряетъ только свою очередь, не причинивъ себѣ какого либо вреда, такъ какъ на днѣ канала въ томъ мѣстѣ, гдѣ онъ идетъ по песчаннику образовался уже порядочный слой мягкаго песку. Въ части канала около Суэза, подверженной приливу, судно, идущее по волнѣ, если станетъ на мель, рискуетъ быть повернуто поперегъ канала, теченіемъ ударяющимся о бортъ судна со скоростью 2 узловъ. Порывомъ вѣтра поперегъ канала судно будетъ прибито къ бержѣ, но безъ особаго для себя вреда.

Лоцмана и навигація. Лоцмана на каналѣ быстро приобрѣтутъ необходимую опытность, бросая постоянно лотъ по обѣимъ сторонамъ канала. Вообще нѣтъ серьезныхъ затрудненій къ плаванію по каналу, и къ тому, чтобы держаться его середины. Если образуется отмель, то ее сейчасъ же откроютъ, и имѣются всѣ средства для очистки. Предосторожности для плаванія необходимы тѣже, что и на всякой рѣкѣ, съ тою разницею, что

кривыхъ здѣсь очень мало и плаваніе удобнѣе, такъ какъ каналъ представляетъ почти прямую линію.

Заносъ песками. На протяженіи 35 миль каналъ подверженъ заносу летучихъ песковъ. Указываютъ на ураганъ (6-й силы), который поднялъ вихрь песка, вродѣ тумана, отъ котораго страдали глаза; при такомъ вѣтрѣ въ кривыхъ судно едва ли бы удержалось въ каналѣ. Такъ какъ по западной сторонѣ канала проведенъ каналъ прѣсной воды, то по всей вѣроятности, когда не будетъ надобности употреблять ее для питанія стальныхъ паровыхъ машинъ, воду эту приспособить къ обливанію бержъ морскаго канала для ихъ укрѣпленія *).

Настоящее положеніе канала. На протяженіи 86½ миль, 65 миль канала были совершенно окончены. На остальныхъ 21½ миляхъ продолжалась работа и землечерпаніе. На пяти миляхъ, въ самыхъ дурныхъ мѣстахъ озера Балла и на югѣ озера Тимса, драги должны быть въ постоянномъ дѣйствіи, развѣ найдутъ способъ укрѣпить достаточно бержи, чтобы не дать просачиваться черезъ нихъ водѣ. Въ отдѣленіи Серапеума рифъ, покрытый 18 футами воды, будетъ вскорѣ уничтоженъ. За исключеніемъ 10 миль, на всемъ каналѣ 24 фута глубины. Такимъ образомъ, суда съ осадкою въ 17 футовъ могутъ легко проходить и теперь безъ паузки, а когда уничтожится препятствіе въ Серапеумѣ, то каналъ сдѣлается доступнымъ и для судовъ съ осадкою въ 20 футовъ. Самое большое судно, прошедшее черезъ каналъ безъ разгрузки, было *Peluse*, имѣющій 250 футовъ длины и 16 футовъ осадки. Многія суда сѣли на мель во время торжества, но легко были сняты, и причиною всего было скорѣе желаніе 40 или 50 капитановъ пройти ранѣе одинъ другаго, нежели недостатки самаго канала.

Опасенія, вызванныя во Франціи неблагоприятными отзывами о суэзскомъ каналѣ, заставили редакцію газеты «Liberté» послать довѣреннаго корреспондента освидѣтельствовать положеніе ра-

*) Съ этою цѣлью можно обсадить берега канала различными, укрѣпляющими песковъ, растениями.

ботъ на каналѣ. По его подробнымъ отчетамъ видно, что показанія капитана Переса вполне достовѣрны.

Согласно данной намъ Комитетомъ инструкціи, мы представимъ ниже очеркъ всѣхъ учреждений, имѣющихъ связь съ суэзскимъ каналомъ и торговлею по немъ. Перечисленіе параконныхъ линій и т. п. избавить насъ отъ дальнѣйшаго упоминанія объ этомъ предметѣ, при разсмотрѣніи различныхъ портовъ Краснаго моря и Индѣйскаго океана.

На первомъ планѣ стоитъ конечно устройство транзита и перевозки грузовъ по каналу. Центральное управленіе этимъ дѣломъ (*Direction du service du transit et transport*) сосредоточено въ Измаиліи, тамъ же имѣются счетное и техническое бюро; затѣмъ три главныхъ агенства (*agence principale*) находятся въ Портѣ Саидъ, Измаиліи и Суэзѣ. Въ Портѣ Саидъ имѣется еще особое управленіе движеніемъ (*service de la traction*). Въ каждомъ изъ большихъ городовъ земнаго шара суэзское транзитное управленіе имѣетъ уже своихъ агентовъ. Въ Россіи таковыя заведенія въ Петербургѣ, Москвѣ, Одессѣ и Варшавѣ.

Для плаванія судовъ по каналу изданы нижеслѣдующія правила:

§ 1. Плаваніе по суэзскому каналу дозволено судамъ всѣхъ національностей, съ условіемъ сидѣть въ водѣ не болѣе 7 метровъ 50 сантиметровъ *), такъ какъ въ каналѣ всего 8 метровъ глубины. Паровыя суда могутъ идти по каналу при помощи своего двигателя. Парусныя суда менѣе 50 тоннъ вмѣстимости должны быть буксиремы пароконными судами суэзской компаніи. Пароконныя, желающіе идти на буксирѣ, входятъ въ особое соглашеніе. Каждое судно должно имѣть собственные причалы (*amarrages*).

§ 2. На первое время скорость судовъ, идущихъ въ каналѣ, опредѣлена въ 10 километровъ въ часъ.

*) Это заявленіе, какъ извѣстно, поставило общество въ неприятную необходимость разгружать и нагружать на свой счетъ огромные коммерческіе пароконныя и военныя фрегаты, которые, положившись на объявленіе компаніи, пришли къ каналу.

§ 3. Всякое судно, болѣе 100 тоннъ вмѣстимости, должно будетъ, идя по каналу, брать лоцмана отъ компаніи, который подаетъ совѣты, но вся отвѣтственность за ходомъ и маневрами судна остается на капитанѣ.

§ 4. Если судно, желая идти по каналу, входитъ въ порта: Саидъ или Суэзъ, то капитанъ долженъ отправиться въ бюро транзита и уплатить всѣ сборы: транзитные, буксирные и стоянковые, послѣдніе въ случаѣ простоя судна. Ему выдается квитанція, служащая оправдательнымъ документомъ. Онъ обязанъ дать свѣдѣнія о названіи и флагѣ судна, имени капитана, имени судохозяина или судонаемщика, портѣ, откуда судно вышло, портѣ, куда оно назначается, осадкѣ судна, числѣ пассажировъ, и грузовой вмѣстимости, сообразно законному измѣренію (*jauge légale*), засвидѣтельствованному официальнымъ документомъ своего правительства.

§ 5. Получивъ свой номеръ, квитанцію, служащую открытымъ листомъ, и принявъ лоцмана, судно занимаетъ назначенное ему мѣсто для устройства поѣзда.

§ 6. Всякое судно, готовящееся войти въ каналъ, должно имѣть реи поднятыми. Оно должно имѣть два якоря, одинъ спереди, другой сзади, чтобы имѣть возможность стать на якорь по первому приказанію лоцмана.

§ 7. а) Всякое судно, во время перехода, должно имѣть на буксирѣ шлюбку съ готовымъ причаломъ, чтобы, въ случаѣ надобности, быть въ состояніи быстро закрѣпить причаль на одну изъ свай на берегу канала. б) Капитанъ обязанъ имѣть людей на вахтѣ днемъ и ночью, чтобы быть въ состояніи обрубить причаль по первому приказанію. в) Ночью суда зажигаютъ огни и имѣютъ на носу часового. д) Всякій пароконный и др., обязанъ свистѣть при проходѣ кривыхъ, приближеніи къ судамъ, которыхъ онъ минуетъ или обгоняетъ, или при встрѣчѣ съ драгами и др. машинами, которыя онъ можетъ встрѣчать въ каналѣ. е) Если два судна, идущія по разнымъ направленіямъ, встрѣтятся, то должны уменьшить ходъ и приблизиться къ берегу, или остановиться по указанію лоцмана. ф) Если судно должно обогнать другое судно, идущее въ томъ же направ-

леніи, то должно дать ему сигналъ. Судно, идущее меньшимъ ходомъ, должно прижаться къ берегу и уменьшить свою скорость.

§ 8. а) Суда, которыя почему либо принуждены остановиться въ каналѣ, должны будутъ стать у подвѣтреннаго откоса и притянуться съ двухъ концовъ. б) Въ случаѣ необходимой остановки, не доходя до развѣзда (до котораго суда всегда должны стараться дойти), капитанъ сейчасъ же подаетъ сигналъ, а ночью ставитъ огни спереди и сзади. с) При потопленіи, агенты компаніи имѣютъ право предписывать всѣ способы для поднятія судна, и, въ случаѣ нужды, поднимаютъ судно насчетъ виновнаго, сообразно причинамъ несчастія.

§ 9. Запрещается капитанамъ: а) бросать якорь въ каналѣ, исключая особой необходимости, и безъ согласія лоцмана, б) выбрасывать въ каналъ балластъ, золу, шлаки и что либо подобное, с) въ случаѣ, если какой нибудь предметъ упадетъ съ судна въ каналъ, заявляется о томъ лоцману, который уведомляетъ ближайшаго агента компаніи, д) безъ помощи агентовъ не позволяется капитанамъ отыскивать вещей, упавшихъ въ каналъ, е) спасеніе вещей, упавшихъ въ каналъ, совершается во всякомъ случаѣ насчетъ капитана, которому вещи возвращаются только по уплатѣ означенныхъ расходовъ.

§ 10. Капитаны обязываются, получивъ прежде входа въ каналъ, копию съ этого регламента, исполнять оный въ точности, со всѣми проистекающими изъ него послѣдствіями.

§ 11. Пошлины въ каналѣ: транзитныя, буксирныя и стоянковыя, взимаются по дѣйствительной грузовой вмѣстимости корабля. Впредь до новаго распоряженія, грузовая вмѣстимость основывается на официальныхъ документахъ судна. Транзитная пошлина за пространство отъ одного моря до другаго равна 10 франковъ съ каждой тонны водоизмѣщенія, и 10 франковъ съ каждаго пассажира, уплачиваемыхъ при входѣ въ Портъ-Саидъ или Суэзъ. Пошлина буксирная опредѣляется въ 2 фр. съ тонны. Пошлина за стоянку въ Портѣ-Саидѣ, Измаиліи и передъ новымъ Суэзомъ, на мѣстѣ, назначенномъ капитаномъ надъ портомъ, послѣ первыхъ 24 часовъ, не болѣе 20 дней, опре-

дѣляется по 5 сантимовъ съ судна и тонны. Лоцманскія пошлины за проходъ судна взимаются, сообразно съ осадкою корабля, слѣдующимъ образомъ:

	до 3 метровъ	5 франковъ	за каждый	дециметръ
отъ 3	» 4 1/2	» 10	»	»
» 4 1/2	» 6	» 15	»	»
» 6	» 7 1/2	» 20	»	»

Всякій дециметръ осадки платитъ пропоріонально, сообразно категоріи, къ которой относится судно. Лоцманъ, остающійся на судахъ, во время простоя, получаетъ 20 фран. въ день. Суда, идущія на буксирѣ, пользуются 25% сбавки съ лоцманскихъ пошлинъ.

Для буксированія судовъ по каналу, компанія располагаетъ на первое время слѣдующими средствами: 35 пароходовъ въ 35 паровыхъ силъ, занимавшіеся до сихъ поръ транспортировкой ила, 9 пароходовъ въ 25 силъ, исполнявшихъ до сихъ поръ транзитную службу, и 1 большой буксирный пароходъ, работавшій въ Портѣ Саидѣ; кромѣ того, приготовлены четыре большихъ буксирныхъ парохода въ 120 силъ (которыя могутъ производить, въ случаѣ нужды, работу 400 и 500 пар. силъ); всего 52 буксира. Суда выше 500 тоннъ водоизмѣщенія будутъ буксиремы отдѣльно, суда меньшаго тоннажа будутъ составлять поѣзды, буксиремы однимъ пароходомъ.

Для руководства капитанамъ и лоцманамъ, издана управленіемъ канала подробная морская карта канала, составленная инженеромъ Ларуссомъ; цѣна ей 10 франковъ.

Кромѣ наблюденія за навигаціей, сборомъ пошлинъ и буксированіемъ судовъ, компанія беретъ на себя и перевозку и доставку товаровъ по каналу изъ Порта Саидъ въ Суэзъ и обратно на своихъ судахъ, но она не беретъ за отправку товаровъ въ другіе порты.

За доставку товаровъ всякаго рода изъ Суэза въ Портъ Саидъ платится 20 франковъ съ тонны; за доставку изъ Порта Саиды въ Суэзъ платится: за товары 25 франковъ съ тонны, а за каменный уголь 20 франковъ, за тонну въ 1000 киллограм-

мовъ. Расходы по доставкѣ товаровъ въ Измаилію и т. п. пункты разчисляются сообразно поверстному разстоянію.

Уплата за тонну дробится на части не менѣе, какъ въ 100 килограмовъ. Коносаментъ стоитъ 20 сантимовъ. Тонна товаровъ исчислена теперь въ 1000 килограмовъ вѣсу. По объему перевозятся: модные товары, лѣсъ и дерево, пустыя бутылки, издѣлія изъ палки, пухъ, губки, хмѣль, пробки, мебель, кожаные издѣлія и пр. товары, имѣющіе менѣе 300 килограмовъ вѣсу въ тоннѣ. Не перевозятся товарныя мѣста болѣе 30 метровъ длины и 8 метровъ ширины. За машины, вѣсомъ болѣе 8000 килограмовъ, цѣна за доставку опредѣляется по особому условію.

Кромѣ того, по каналу ходятъ небольшіе пароходы компаніи, перевозящіе пассажировъ. Новый тарифъ этой перевозки не былъ еще при насъ изданъ. Товары, не взятые чрезъ 24 часа, послѣ доставки, платятъ за складъ по 20 сантимовъ за каждое мѣсто и день. Отправляя товары, нужно уплатить впередъ и всѣ расходы по выгрузкѣ и нагрузкѣ по слѣдующему тарифу: За тонну, выгружаемую и нагружаемую въ Портъ Саидъ, товаровъ 2 фр. 75 сант., машины или части машинъ болѣе 8000 килогр. по взаимному соглашенію, за лошадь, быка, пять барановъ или козъ 2 фр. 75 сант.; въ Суэзѣ за выгрузку тонны: на пристани агентства 1 фр. 25 сант., на набережной Суэза 1 фр. 75 сант., на набережной внутренней гавани 2 фр., за перегрузку на рейдѣ 3 франка.

Товары, идущіе по каналу транзитомъ, никакимъ таможеннымъ пошлинамъ въ настоящее время не подвергаются. Товары, поступающіе на внутреннее потребленіе Египта, подвергаются тѣмъ же таможеннымъ формальностямъ, что и прочіе товары, привозимые въ другіе египетскія порты. Потому мы отлагаемъ разсмотрѣніе египетскихъ таможенъ и таможенныхъ пошлинъ до общаго обозрѣнія торговли Египта.

Карантины, столь необходимыя въ тѣхъ мѣстахъ, въ виду частаго занесенія холеры, а иногда и чумы, поклонниками, идущими изъ Индіи и Аравіи, устроены въ Портъ Саидъ и Суэзѣ; они управляются интенданствами, подчиненными международному карантинному правленію въ Александріи (*Intendance*

générale sanitaire), состоящему изъ депутатовъ большей части европейскихъ государствъ. Наиболѣе имѣетъ важности карантинъ суэзскій *). Въ настоящее время суда карантина не выдерживаютъ, но получаютъ практику, за что уплачивается во всѣхъ портахъ Египта по 5 франковъ съ судна. Въ случаѣ холеры, суда выдерживаютъ въ Суэзѣ карантинъ изъ пяти дней (изъ которыхъ два въ движеніи). Карантинъ устроенъ у такъ называемыхъ источниковъ Мойсея, въ 10 верстахъ къ востоку отъ Суэза. Новый карантинъ устроенъ тамъ же, но, для облегченія высадки пассажировъ, египетское правительство устроило жете, въ версту длиною, съ дебаркадеромъ на концѣ. Небольшіе пароходы въ $\frac{3}{4}$ часа доставляютъ желающихъ въ Суэзъ и обратно. Близъ карантина имѣются гостиницы.

Дурное освѣщеніе береговъ Египта составляло постоянную жалобу мореплавателей. До сихъ поръ только маякъ перваго класса въ Александріи, временной маякъ въ Портъ Саидъ и маяки Краснаго моря удовлетворяли нѣсколько своему назначенію, хотя и не вполне. На Красномъ морѣ имѣется: маякъ въ Суэзѣ третьяго класса, на западномъ берегу Суэзскаго залива, въ Софорона (1 класса), на островѣ Ашрафа (1 класса), на островѣ Дедалосъ (1 класса) и въ Перимѣ (1 кл.). Всѣ маяки перваго класса видны за 15 морскихъ миль. Для отстраненія несчастій, такъ многочисленныхъ на египетскихъ берегахъ, и облегченія входа въ суэзскій каналъ, египетское правительство устроило теперь на Средиземномъ морѣ четыре маяка перваго класса съ огнемъ, видимымъ на разстояніи 20 миль. Общество *Forges et chantiers de la Seyne* построило маяки въ Розетѣ, на мысѣ Бурдосъ и Даміетѣ, а общество *Bétons Coignet* маякъ въ Портъ Саидъ. Всѣ эти маяки освѣщены съ 1 января 1870 года. О крайней необходимости новыхъ маяковъ на Красномъ морѣ, мы скажемъ еще ниже, при описаніи плаванія по этому морю.

Суда, совершившія значительный переходъ по Атлантическому океану и Средиземному морю, а въ особенности, идущія изъ Тихаго океана и Индійскаго моря, будутъ встрѣчать безъ

*) Поговариваютъ о перенесеніи карантина въ Адень или Перимъ.

прерывно необходимость въ капитальныхъ исправленіяхъ. Для этого они могутъ пользоваться, на Средиземномъ морѣ, пловучимъ докомъ въ Александріи, а на Красномъ морѣ докомъ египетскаго правительства (*Bassin de Radoub*), выстроенымъ инженеромъ Штеклиномъ, по порученію компаніи Дюссо, у новаго Суэза. Докъ этотъ имѣетъ 140 метровъ длины, 30 метровъ ширины по дну и 12 метровъ глубины; слѣдовательно можетъ служить для починки самыхъ большихъ кораблей, до 23 фут. глубиною, когда поспѣетъ ведущій въ него наружный каналъ. Стѣны по бокамъ бассейна выложены камнемъ и образуютъ лѣстницу, что весьма удобно для установка пиллерсовъ для поддержки исправляемаго судна. Шлюзъ съ клапанами закрываетъ входъ въ бассейнъ со стороны рейда. Когда нужно наполнить бассейнъ, поднимаютъ клапаны, и вода идетъ съ двухъ сторонъ струею въ квадратный метръ въ діаметрѣ; для наполненія бассейна необходимо 2 часа. Для выкачиванія воды употребляютъ насосъ, приводимый въ движеніе паровою машиною, и выкачиваніе совершается въ нѣсколько часовъ. Докъ этотъ начатъ былъ въ 1862 году еще обязательными работами феллаховъ, но затѣмъ переданъ подрядчику и оконченъ въ 1866 году; онъ дѣйствуетъ съ тѣхъ поръ и оказалъ значительные услуги мореплаванію. Современемъ докъ для починки судовъ предположено устроить и въ Измаилѣ.

Торговое движеніе, которое направится теперь по каналу, сдѣлаетъ изъ Порта Саида одно изъ важнѣйшихъ мѣстъ во всемирной торговлѣ, потому марсельскій домъ *Bazin, Savon et Cie* воспользовался устройствомъ въ новомъ портѣ обширныхъ доковъ — складовъ (*Société des Docks et entrepôts de Port-Saïd*).

Доки эти расположены у коммерческаго порта и занимаютъ пространство въ гектаръ, они соединяются съ моремъ каналомъ, проведеннымъ къ самымъ магазинамъ. Погреба въ 180 квадр. метровъ приспособлены къ принятію товаровъ, которые могутъ пострадать отъ жаркаго климата; огромные склады и магазины могутъ всегда принять 10,000 тоннъ товаровъ, не боящихся высокой температуры. Уходъ и передвиженіе това-

ровъ устроены весьма тщательно и цѣны невысоки, сравнительно съ тарифами доковъ въ Лондонѣ, Ливерпулѣ и Марсели.

Многочисленные лихтера, шаланды, лодки и паровые понтоны позволяютъ обществу *des Docks et Entrepôts* заниматься, кромѣ того, всеми операціями на рейдѣ и въ порту по выгрузкѣ, нагрузкѣ и перегрузкѣ товаровъ, по снабженію судовъ углемъ и т. п.

Нѣтъ почти необходимости доказывать пользу подобнаго учрежденія въ Портѣ Саидѣ, началъ суэзскаго канала; такія учрежденія имѣются только въ важнѣйшихъ торговыхъ портахъ Европы, ихъ до сихъ поръ нѣтъ въ Россіи. Услуги общества могутъ быть разнообразны. Портъ Саидъ по своему положенію сдѣлается мѣстомъ снабженія каменнымъ углемъ всѣхъ безъ исключенія паровыхъ судовъ, идущихъ по каналу, потому судохозяева должны быть довольны возможностью за умѣренную плату быстро нагрузить свои суда углемъ. Общества, которыя пожелали бы устроить склады угля, заранѣе узнаютъ, такимъ образомъ, свои расходы.

Пароходы, идущіе изъ Индіи, Китая и Японіи, поневолѣ должны будутъ выгружать въ Портѣ Саидѣ тѣ товары, которые назначены въ другіе порты, нежели самое судно, или перегружать ихъ на пароходы разныхъ обществъ, поддерживающихъ сношеніе Порта Саида съ различными государствами Европы. Эти пароходы найдутъ въ обществѣ *Docks et Entrepôts* всѣ средства сдѣлать перегрузку или выгрузку на берегъ, и складъ своихъ товаровъ, безъ потери времени.

Кромѣ того, дознано, что Портъ Саидъ непременно отвлечетъ отъ Александріи часть товаровъ, идущихъ изъ нижняго Египта, которые чрезъ него скорѣе могутъ отправлены на иностранные рынки. Но эта операція наиболѣе удачно можетъ быть совершена при устройствѣ такихъ складовъ, гдѣ товары могутъ быть удобно сохраняемы до отправки ихъ по назначенію. Такимъ образомъ хлопокъ, хлопковое семя, хлѣбъ и пр. товары изъ провинцій, близкихъ къ суэзскому каналу, найдутъ въ Портѣ Саидѣ удобства для отправки за границу едва ли не большія, нежели въ Александріи. Тоже самое нужно сказать и о това-

рахъ, привозимыхъ въ Портъ Саидъ для потребленія на каналѣ и въ Египтѣ: всѣ они найдутъ выгоды въ складѣ и выгрузкѣ при посредствѣ общества.

Тарифъ общества обширенъ, мы извлекаемъ изъ него важнѣйшія цифры. Товары раздѣляются на 3 категоріи: къ 1-й отнесены хлѣбъ, соль, семя и проч. дешевые товары, ко 2-й—вина, мука, сахаръ, мыло и т. п., къ 3-й категоріи—кофе, спиртъ, хлопокъ, чай, табакъ, пряжа, издѣлія и проч.

Для парусныхъ судовъ выгрузка и нагрузка на берегъ для товаровъ 1-й категоріи стоятъ 2 ф. 25 с. за тонну въ 1000 килогр. 2-й категоріи, 2 ф. 20 с. за тонну, 3-й категоріи, 3 ф. за тонну; за перегрузку съ одного судна на другое для 1-й категоріи 2 ф. за тонну, 2-й категоріи 2 ф. 25 сан., 3-й категоріи 2 ф. 50 сан. за тонну; за выгрузку и нагрузку съ судовъ въ лихтера и обратно, для 1-й категоріи, 1 ф. 25 сант. за тонну, для 2-й категоріи, 1 ф. 50 сант. за тонну, для 3-й категоріи 2 ф. за тонну; за выгрузку и нагрузку изъ лихтеровъ на берегъ и обратно, для 1-й категоріи, 1 ф. 50 сант. за тонну, 2-й категоріи 1 ф. 75 сант. и для 3-й категоріи 2 франка за тонну.

Для параходовъ (быстрая операція) выгрузка и нагрузка съ берега и на берегъ: для товаровъ 1-й категоріи 3 ф. 25 сан. за тонну въ 1000 килогр., для 2-й категоріи 3 ф. 50 сант. за тонну и для 3-й категоріи 4 ф. за тонну; перегрузка съ парахода на параходъ или парусное судно: для 1-й категоріи 3 ф. для 2-й категоріи 3 ф. 25 сант., для 3-й категоріи 3 ф. 75 сант. за тонну; выгрузка и нагрузка съ параходовъ лахтеръ и обратно для 1-й категоріи 2 ф., для 2-й категоріи 2 ф. 25 сант., для 3-й категоріи 2 ф. 75 сант. За выгрузку и нагрузку машинъ платится отъ 5-ти до 8-ми ф. за тонну, за вещь не выше 10,000 килогр. вѣсу, далѣе по условію.

За каменный уголь платится за

выгрузку:	за тонну въ 1000 кил.
угля крупнаго . . .	2 ф. 75 сант.
» мелкаго.	3 » — »

нагрузку:	
угля крупнаго	2 ф. 80 сант.
» мелкаго.	3 » 10 »
перегрузку:	
угля крупнаго	3 » 30 »
» мелкаго.	3 » 60 »
нагрузка въ шаланды:	
угля крупнаго	1 » 50 »
» мелкаго.	1 » 75 »

Для товаровъ, идущихъ транзитомъ, можно платить за всѣ операціи по выгрузкѣ, нагрузкѣ, складѣ и пр. гуртомъ:

На судахъ

парусныхъ паровыхъ

съ судна на судно:

1-й категоріи	6 ф. 75 с.	7 ф. 50 с.
2-й »	8 » — »	8 » 75 »
3-й »	9 » 65 »	10 » 75 »

съ шаланды на судно:

1-й категоріи	5 » — »	6 » — »
2-й »	6 » 25 »	7 » 25 »
3-й »	8 » — »	9 » — »

За храненіе на открытомъ воздухѣ платится съ тонны въ мѣсяць, 75 сант., а въ магазинахъ, смотря по роду товаровъ, 1, 1¹/₂, 2 и 3 франка съ тонны.

Кромѣ прѣсноводнаго канала, желѣзныя дороги служатъ лучшимъ средствомъ для снабженія Египта товарами чрезъ суэзскій каналъ. Въ настоящее время въ нижнемъ Египтѣ эксплуатируется уже 855 километровъ желѣзныхъ дорогъ. Въ нижнемъ Египтѣ, изъ дороги отъ Каира до Ассуана въ 835 километровъ длиною, окончень уже участокъ до Миніе въ 212 километровъ.

Важнѣйшія теперь линіи желѣзныхъ дорогъ въ Египтѣ: изъ Александріи въ Каиръ (211 кил.); изъ Александріи въ Суэзь, соединяющаяся съ дорогой изъ Каира въ Бенна, откуда она идетъ въ Зигазигу и Измаилію; длина ея 366 кил., изъ которыхъ отъ Александріи до Бенна, 101 кил., отъ Бенна до Загазига 35 кил.,

отъ Загазига до Измаиліи 76 кил. и отъ Измаиліи до Суэза 90 километровъ; наконецъ, линія отъ Эмбаба, около Миніе, до Булака, который представляетъ портъ Каира на Нилѣ. Важнѣйшія вѣтви этихъ дорогъ суть: отъ Загазига въ Каиръ, чрезъ Бульбеисъ, и отъ Загазига въ Мансура; изъ Танты въ Талла, изъ Шабинъ Элькомъ въ Танту, Самануть и Талла; изъ Танты въ Зифте, и изъ Магале-Ро въ Дессукъ; изъ Эль-Уаста въ Медине Эль-Фаюмъ, и изъ Каира къ барражу Нила.

Египетскія желѣзныя дороги приносятъ хорошій доходъ, но администрируются казною довольно безпорядочно; сначала полагали, что важнѣйшій доходъ дастъ имъ индѣйскій транзитъ, однако оказалось, что главная выгода была отъ пассажировъ 3-го класса, вслѣдствіе довольно густаго населенія нижняго Египта.

Пассажирскіе вагоны трехъ классовъ, а для товаровъ существуетъ классификація изъ 8 категорій; мы упомянемъ только о предметахъ наиболѣе интересныхъ для Россіи, а именно во 2-й категоріи находятся икра, хлопокъ, слоновая кость, сукна и дорогіе мануфактуры, шелель; въ 3-й категоріи — оружіе, пресованный хлопокъ; въ 4-й категоріи — хлѣбъ, веревки, пряжа, рись, дешевыя мануфактуры, семя, табакъ, мѣдная посуда; въ 5-й категоріи — масло, воскъ, смола, зелень, напитки, яйца, сахаръ; въ 6-й категоріи — кофе, мука, смоллы, сухіе фрукты, александрійскій листъ, бумага, мыло, грубое полотно; въ 7-й категоріи — печеный хлѣбъ и бисквиты, соль; въ 8-й категоріи — каменный уголь.

Товарный тарифъ по важнѣйшимъ направленіямъ равенъ, изъ Суэза въ Александрію и обратно, для

Категорія	Тарифъ за кантарь
1 категорія	26 ¹ / ₄ піастровъ
2 »	21 ¹ / ₄ »
3 »	18 »
4 »	14 ¹ / ₄ »
5 »	11 ¹ / ₄ »
6 »	9 ¹ / ₂ »
7 »	7 ¹ / ₂ »
8 »	6 »

Изъ Суэза въ Каиръ и обратно для

Категорія	Тарифъ за кантарь
1 категорія	18 піастровъ
2 »	14 ³ / ₄ »
3 »	12 ¹ / ₂ »
4 »	10 »
5 »	8 »
6 »	6 ³ / ₄ »
7 »	5 ¹ / ₄ »
8 »	4 ¹ / ₂ »

Изъ Александріи въ Каиръ и обратно для

Категорія	Тарифъ за кантарь
1 категорія	15 піастровъ
2 »	12 »
3 »	10 »
4 »	8 »
5 »	6 »
6 »	5 »
7 »	4 »
8 »	3 »

Египетъ соединенъ съ Европою двумя телеграфными линіями. Одна, англійская, *Alexandria, Cairo and Suez Telegraph*, идетъ черезъ Мальту, а другая, египетская, черезъ Сирію и Константинополь. Англійская линія имѣетъ главное управленіе въ Александріи. Денежная стоимость по этой линіи въ

Категорія	Тарифъ за кантарь	Категорія	Тарифъ за кантарь
Каиръ	0 4 2	Алжиръ и Тунисъ	1 9 0
Суэзъ	0 8 4	Грецію	1 8 0
Суэзскій каналъ	0 12 6	Италію	1 5 0
Бенгази	0 13 6	Испанію и Португ.	1 10 6
Триполи Мальта	1 0 0	Россію	1 11 6
Лондонъ	1 10 0	Сибирь 1-й районъ	1 18 0
Англию	1 11 0	» 2-й »	2 4 0
Францію, Бельгію Мекленбургъ, Австрію,		Швейцарію	1 6 0
Голландію, Пруссію,		Швецію	1 10 0
Румынію	1 7 6	Турцію	1 8 0
		Виртембергъ	1 6 6

Главное управление египетскаго телеграфа помѣщается въ Каирѣ. Дешеш принимаются только днемъ. Важнѣйшія линіи суть: изъ Александріи въ Каиръ и Картумъ по берегу Нила; изъ Александріи въ Суэзь, Суакимъ, Массауа и Картумъ; изъ Суэза въ Портъ-Саидъ; изъ Загазига въ Эль-Аришъ, на границѣ съ Сиріей. Дешеша въ 20 словъ стоитъ въ

	фран. сант.			фран. сан.	
Алжиръ	52	50	Марсель	52	50
Барселону	54	—	Парижъ	52	50
Бернъ	48	—	Петербургъ	48	—
Бордо	54	—	Пруссію	46	50
Шамбери	49	50	Швецію	61	50
Кельнъ	45	—	Штутгартъ	46	50
Константину	57	—	Тулузу	55	50
Константинополь	30	—	Триестъ	50	45
Дрезденъ	46	50	Тунисъ	61	50
Женеву	49	50	Туринъ	48	—
Голландію	49	50	Венецію	45	—
Лейпцигъ	46	50	Вѣну	43	50
Ливерпуль	54	50			піастровъ.
Лондонъ	53	—	Каиръ	20	
Мадридъ	58	50	Суэзь	40	
			Загазигъ	20	

Купцы, по ея аккуратности, предпочитаютъ английскую телеграфную линію. Изъ Александріи въ Одессу телеграммы идутъ кружнымъ путемъ, потому успѣваютъ нерѣдко на шестой день. Ниже мы рассмотримъ проектъ, отстраняющій это неудобство.

Новая английская компанія съ капиталомъ въ 1.200,000 фунт. стерлинг. собирается соединить подводнымъ телеграфомъ Суэзь, Аденъ и Бомбей. Проволока нагружена уже на Гретъ-Истернъ и всѣ работы будутъ окончены въ апрѣлѣ 1870 года. Тарифъ для этой новой линіи, которая будетъ соединена съ английской телеграфной линіей, дѣйствующей между Суэзомъ, Александріей, Мальтой и Италіей, будетъ назначенъ въ 75 франковъ за дешешу изъ Лондона въ Бомбей въ 20 словъ.

Почтовая часть по каналу, и вообще въ Египтѣ, одна изъ

самыхъ сложныхъ, потому что до сихъ поръ, несмотря на прекрасное устройство, публика не имѣетъ довѣрія къ египетской почтѣ; вслѣдствіе того, рядомъ съ почтою египетскаго правительства, дѣйствуютъ тамъ почты англійская, австрійская, французская, греческая, итальянская и русская. Отправка писемъ съ каждою изъ этихъ почтъ имѣетъ свои выгоды, такъ какъ различныя государства содержатъ почтовые пароходы, при помощи которыхъ, могутъ скорѣе всего получать адресованныя къ нимъ письма.

Русскимъ купцамъ на каналѣ для сношеній съ Индіей, Китаемъ, Японіей и Австраліей лучше всего пользоваться почтою англійскою и французскою, а для сношеній съ Россіей, для сѣверной Россіи, почтою австрійской (*via Trieste*) а для южной Россіи, русской (*via Odessa*). Письмо въ Россію изъ Египта стоитъ по почтѣ австрійской 75 сантим. за 16 граммъ, а по русской 44 к. за лотъ и 6 коп. за лотъ подъ бандеролью. Письма доходятъ изъ Суэза въ Петербургъ чрезъ Триестъ приблизительно въ 10 дней, а чрезъ Одессу въ 27 дней; впрочемъ, по египетской почтѣ они могутъ дойти чрезъ послѣдній портъ и въ 18—20 дней. По англійской почтѣ, въ Индію, Китай, Японію и Австралію, письмо въ $\frac{1}{2}$ унціи стоитъ 1 шиллингъ 6 пенс., денежные письма 6 пенсами дороже, журналы въ Индію 1 пенс за штуку, въ другія государства 2 пенса; образцы и проч. могутъ посылаться только въ нѣкоторыя мѣста.

О пароходныхъ компаніяхъ до сихъ поръ нельзя имѣть вполнѣ точныхъ свѣдѣній, такъ какъ съ открытіемъ канала росписание и число рейсовъ должны по большей части сильно измѣниться. До сихъ поръ содержали постоянныя сношенія пароходами

съ Портомъ Саидомъ компаніи:

Service maritime des Messageries Imperiales.

3 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Марсели, Палермо, Мессины, Сиръ, Смирны, Родоса, Мерсины, Александреты, Латакии, Триполи, Бейрута и Яффы.

3 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Александріи

Compagnie marseillaise de navigation à vapeur (M. Fraissinet père et fils).

3 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Марсели, Мальты и Александри.

Русское общество пароходства и торговли.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Одессы, Константинополя (въ связи съ линіей крымской, азовской, кавказской и анатолійской) Дарданелль, Смирны (совпадаетъ съ линіями марсельскими и греческими) Хиоса, Родоса, Мерсины, Александретты, Латакии, Триполи, Бейрута, Акры и Яффы.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Александри.

Compagnie Bazin.

3 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Александри.

Société générale des transports maritimes.

3 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Марсели.

Испанская компанія.

1 пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Барселоны.

Società R. Rubattino et C-ie.

3 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Генуи, Ливорно, Неаполя, Мессины.

Lloyd Austriaco.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Константинополя, Галлиполи, Дарданелль, Тенедоса, Мерсины, Смирны, Хиоса, Родоса, Кипра, Бейрута, Кайфы и Яффы.

Azizie Mizrie.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Константинополя, Галлиполи, Дарданелль, Смирны, Хиоса, Мерсины, Александретты, Латакии, Триполи, Бейрута и Яффы.

съ Суэзомъ компаніи:

Services maritimes des Messageries Impériales.

1 пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Портъ-Луи, Сенъ-Дени, Маге и Адена

1 пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Йокагамы (correspondence), Шанхая (correspondence), Гонгъ-Конга, Сайгуна, Сингапура (въ связи съ Батавіей), Пойнтъ де Гелль (въ связи съ Пондишери, Мадрасомъ и Калькуттой) и Адена.

The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company.

4 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Бомбея и Адена, и два раза въ мѣсяцъ изъ Йокагамы, Нагасаки, Шанхая, Гонгъ-Конга, Сингапура, Пенанга и Пойнтъ-де-Гелля.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Калькутты, Мадраса, Пойнтъ-де-Гелля, въ связи съ линіей изъ Сиднея, Мельбурна, Кингъ-Джорджъ-Сунда (разъ въ мѣсяцъ) и Адена.

The Bombay and Bengal Steam ship Company.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Бомбея и Адена.

Azizie Mizrie.

3 пакетбота въ мѣсяцъ въ Ямбо, Джеду, и Массауа.

Кромѣ того, въ Александрію имѣли рейсы нижеслѣдующія компаніи, которыя, конечно, направятъ ихъ немедленно въ Портъ-Сандъ, а частью далѣе по каналу и въ Красное море: *Peninsular and Oriental Company*, имѣющая линію изъ Саутгемптона черезъ Гибралтаръ и изъ Марсели на Мальту въ Александрію, разъ въ недѣлю.

Società Adriatico e Orientale. Линія изъ Венеціи, Анконы и Бриндизи въ Александрію разъ въ недѣлю, въ связи съ отходомъ индѣйскихъ пароходовъ.

Компанія *James Mosse C-ie*, линія изъ Ливерпуля въ Александрію.

Société Phocéene Attaras, пароходная линія между Александріей, Марселемъ, Алжиромъ, Сиріей и Италіей.

Компаніи англійскихъ пакетботовъ, *Levant Steamers, Liverpool and Méditerranéum Screw Steamers, British Steam*, имѣютъ линіи между Ливерпулемъ и Александріей, а компанія *The Anglo Ionian Steam* между Лондономъ, Александріей и портами Средиземнаго моря.

По открытіи суэзскаго канала, немедленно начали въ немъ рейсы безъ перегрузки товаровъ и пересадки пассажировъ пароходы компаній *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, Services maritimes des Messageries Impériales* и *Compagnie marseillaise de navigation à vapeur*. О другихъ предполагаемыхъ новыхъ пароходныхъ линіяхъ мы сообщимъ ниже, при разсмотрѣніи проекта русской пароходной линіи черезъ суэзскій каналъ

Каждое изъ перечисленныхъ выше пароходныхъ обществъ представляетъ свои выгоды и удобства для торговли и пассажирскаго движенія. Кратчайшій путь изъ Россіи къ суэзскому каналу можно совершить, или желѣзными дорогами австрійскими и итальянскими до Бриндизи, а оттуда моремъ на пароходахъ компаній Азизіе или *Adriatico Orientale*,—74 часа до Александріи и 92 часа до Порта-Саида; или желѣзными дорогами до Триеста, за тѣмъ пароходами австрійскаго Ллойда до Порта-Саида; или, наконецъ, желѣзными дорогами до Одессы, за тѣмъ или пароходомъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли до Константинополя, или на пароходѣ компаніи австрійскаго Ллойда, заходящемъ въ Кюстенджи, также до Константинополя, а оттуда на прямомъ пароходѣ австрійскаго Ллойда, или египетской компаніи Азизіе, на что потребно до Александріи 224 часа морскаго пути. Если же ѣхать безъ пересадки на русскомъ пароходѣ, то потребно 410 часовъ времени до Порта-Саида, такъ какъ онъ заходитъ въ сирійскіе и караманскіе порты.

Изъ Суэза въ Бомбей, на пароходахъ *Peninsular and Oriental Company*, необходимо употребить 313 часовъ; отъ Суэза до Калькутты 501 часъ, отъ Бомбея въ Гонгъ-Конгъ 406 часовъ, изъ Гонгъ-Конга въ Шанхай 92 часа, изъ Шанхая въ Юкагаму 118 часовъ; изъ Пойнтъ де Гелля въ Сидней 600 часовъ.

На французскихъ пароходахъ можно ѣхать въ нѣкоторыя колоніи и порты, непосѣщаемыя англійскими пароходами, въ Сайгунъ и др. Пароходы индѣйскихъ компаній находятся въ связи съ линіями пароходовъ по Индѣйскому океану и Персидскому заливу, пароходы эти употребляютъ 405 часовъ отъ Суэза до Бомбея. Относительно комфорта и дороговизны, можно сказать, что всѣ пароходы одинаковы, и что они скорѣе назначены для перевозки грузовъ. Для пароходовъ же, плавающихъ по Средиземному морю, при болѣе значительномъ комфортѣ, конкуренція сильно понизила теперь и цѣны.

О размѣрахъ дѣятельности важнѣйшихъ пароходныхъ компаній, дѣйствующихъ по суэзскому каналу, я извлекаю слѣдующія свѣдѣнія изъ отчетовъ, представленныхъ въ послѣднее время акціонерамъ.

Peninsular and Oriental Company имѣеть флотъ, состоящій изъ 67 пароходовъ въ 18,904 пар. силъ и 98,878 тоннъ грузовой вмѣстимости. Доходы ея простирались въ году, окончившемся 30 іюня 1868, до 15.527,280 рублей, а расходы 14.461,356 руб. Общество это провезло на свой счетъ по суэзскому каналу въ 1868 г. 19,000 тоннъ каменнаго угля.

Services maritimes de Messageries Imperiales имѣеть флотъ въ 65 пароходовъ въ 20,885 пар. силъ и 137,384 тоннъ водоизмѣщенія. Наибольшіе пароходы въ 4,500 тоннъ. Средняя скорость 10 узловъ въ часъ. Въ 1868 году пароходы обществъ прошли срочныхъ 475,724 лье, а не срочныхъ 504,204 лье. и перевезли:

	груза тоннъ	пассажировъ.
Въ 1864 г.	3,896	4,401
» 1865 »	7,089	7,281
» 1866 »	7,333	8,786
» 1867 »	9,581	8,520
» 1868 »	?	10,623

Общество имѣеть казенную субсидію въ 20 мил. франковъ. Оно получило въ 1868 году 13.732,809 руб. годоваго дохода и роздало акціонерамъ по 50 франковъ на акцію. Съ 1868 года общество это очень расширило свои операціи.

О сравнительной дѣятельности этихъ двухъ важнѣйшихъ компаній, мы слышали нижеслѣдующія отзывы въ Суэзѣ. *Messageries Imperiales* сразу приобрѣла большія симпатіи купцевъ, вслѣдствіе своихъ длинныхъ прямыхъ рейсовъ безъ перегрузки изъ Японіи и Китая въ Суэзъ. Англійскіе же пароходы то и дѣло, что перегружаютъ товаръ на находящіяся съ ними въ связи пароходы; такимъ образомъ купцы лишены возможности видѣть на какомъ суднѣ пойдетъ далѣе ихъ товаръ. Но, въ послѣдствіи, французская компанія очень подорвала къ себѣ довѣріе коммерческаго сословія излишней регламентаціей, грубостью и недоступностью своихъ капитановъ и агентовъ, набираемыхъ изъ офицеровъ военнаго флота, третирующихъ фрахтователей, какъ своихъ подчиненныхъ. Урокъ капитанамъ и агентамъ всѣхъ другихъ пароходныхъ компаній.

Относительно фрагтовъ, на срочныхъ товарно-пассажирскихъ параходахъ большихъ компаній, содержащихъ сообщенія между Европою и дальнимъ Востокомъ, въ настоящее время нельзя имѣть вполнѣ точныхъ свѣдѣній, такъ какъ до сихъ поръ цѣны пассажирскаго провоза и фрагты для товаровъ были очень высоки. Это происходило отъ большихъ расходовъ на египетскихъ желѣзныхъ дорогахъ, отъ 1 до 4½ фунт. съ тонны, смотря по скорости, отъ 2% транзитной пошлины съ товара, и расхода на желѣзной дороги, равнаго для пассажира 1-го класса 4 фунт. 10 шил. (113 фр.) и для пассажировъ 2 класса 2 фунт. 5 шил. (67 франковъ).

Пассажирскій билетъ 1-го класса на параходахъ *Peninsular and Oriental Company* стоилъ отъ Марсели

	франковъ.
до Мальты	250
» Александри.	500
» Адена	1,200
» Бомбея и Пойнтъ де Гелль	2,000
» Мадраса	2,125
» Пенанга и Калькутты	2,250
» Сингапура	2,375
» Гонгъ-Конга	2,875
» Шанхая	3,125
» Кингсъ-Джорджа	2,625
» Мельбурна и Сиднея	2,875

Товары платили, по тарифу (въ дѣйствительности впрочемъ гораздо менѣе), изъ Суэза на параходахъ *Peninsular and Oriental Company*.

	1-го разр. съ фунт.	2-го разр. съ стерл.	дорогія съ цѣны
въ Бомбей	5	4	1½%
» Гелль и Калькутту	15	10	»
» Пенангъ	20	12	»
» Батавію, Гонгъ-Конгъ	25	14	2½%
» Юагаму	31	28	»

Товары отправленные черезъ компанію *Lloyd Anstriaco*, изъ Триеста платили за тонну:

	фунт. стерл.
въ Адень и Бомбей.	6 до 9
» Цейлонъ, Мадрасъ, Калькутту, Акіабъ	8 » 19
» Пенангъ, Сингапуръ, Гонгъ-Конгъ	9 » 29
» Шанхай	15 » 32
» Юагааму	17 » 35

Послѣ открытія канала, немедленно открыла сообщенія съ Остъ-Индіей *Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur, Marc Fraissinet père et fils*, располагающая флотомъ изъ 21 пакетбота въ 3,820 силъ и 18,020 тоннъ. Судя по изданному имъ тарифу, видно, что компанія будетъ брать отъ Марсели съ пассажировъ:

	1-го класса	2-го класса	3-го класса
	франковъ		
до Порта-Саида	350	250	90
» Измаилии	390	290	110
» Суэза	400	300	120
» Адена	800	500	—
» Бомбей	1,400	900	—

включая въ цѣну пассажирскаго билета первыхъ двухъ классовъ и продовольствіе.

Для товаровъ, идущихъ изъ Марсели въ Адень и Бомбей, установленъ этой компаніей слѣдующій провозной тарифъ.

Золото, серебро, драгоценныя издѣлія, камни часы, и проч. 1% съ цѣны.

Хрусталь, фарфоръ, галантерейныя вещи, оружіе, музыкальныя инструменты, шерстяная и бумажная пряжа, полотна, обувь, шляпы—15 франк. за 100 килогр., или 100 фр. съ куб. метра.

Вина и напитки, металлы, жизненные припасы, игольный товаръ и проч.—6 франк., съ тонны, или 40 франк. за куб. метр. Расходы на выгрузку сюда не включены. Фрагтъ уплачивается

впередъ. Компания страхуетъ товаръ до суммы въ 2.000,000 франковъ.

изъ Марсели въ Аденъ за 0,70%
 » » » » » 0,75%

Для товаровъ, идущихъ изъ Бомбея, тарифъ будетъ зависѣть отъ колебанія тамъ фрахтовъ. Компания беретъ доставлять хлопокъ во Францію, Италию, Испанію, Швейцарію, Германію и Бельгію. За обратный грузъ фрахтъ платится въ Марсель французскими деньгами. Хлопокъ, направленный въ разныя мѣста, можетъ быть остановленъ въ Марсели съ вычетомъ соответственной суммы изъ провозной платы. Компания страхуетъ товары въ Бомбей до суммы въ 2.000,000 франковъ

изъ Бомбея въ Марсель за 0,75%
 » Адена. » 0,70%

Кромѣ того, компания беретъ на себя по особому тарифу выгрузку, нагрузку и другія операціи.

По газетнымъ извѣстіямъ срочные рейсы компаніи Фресине совершаются вполне благополучно.

Вообще относительно страхованія грузовъ и морскаго страхованія на суэзскомъ каналѣ, по ничтожности тамъ торговли до сихъ поръ, нельзя сказать ничего положительнаго; пока грузы страховались или въ Остъ Индіи, или въ Европѣ; на каналѣ же агенты только, въ случаѣ нужды, принимали товары на страхъ пароходныхъ компаній до той суммы, которая разрѣшалась имъ примѣрно правленіями. Для застрахованія имѣлась въ Портѣ Саидѣ контора *Ch. et Ang Bazin et C-ie*, представителя морскихъ страховыхъ обществъ, французскихъ, триестскихъ, антверпенскихъ, гамбургскихъ, и англійскаго ллойда, а въ Суэзѣ контора того же дома *Bazin et C-ie*, а также агенства англійскаго ллойда и *Assurance caisse générale*. Кромѣ того, важнѣйшіе въ Европѣ страховыя общества имѣютъ свои агентства въ Александріи.

Для всякаго рода справокъ по каналу, для русскихъ торговцевъ можно рекомендовать агентовъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли: въ Александріи Н. М. Папкова, въ Портѣ Саидѣ Ж. Тевене, въ Суэзѣ Л. Бронна.

Для защиты русскихъ торговыхъ интересовъ, правительство наше имѣетъ генеральнаго консула въ Александріи (дипломатическій агентъ) и вице-консуловъ въ Каирѣ, Портѣ Саидѣ и Суэзѣ. Плата консуламъ опредѣлена закономъ, и табель напечатана въ XI томѣ Св. Законовъ. Значеніе консуловъ въ Египтѣ можетъ быть чрезвычайно велико, ибо до сихъ поръ иностранцы изъяты тамъ по уголовнымъ дѣламъ изъ общей юрисдикціи, и подчинены судопроизводству своихъ консуловъ. Подобный порядокъ, подававшій поводъ къ безчисленнымъ злоупотребленіямъ и вводившій въ дѣйствіе въ Египтѣ 17 различныхъ кодексовъ долженъ теперь по всей вѣроятности измѣниться. Международная коммиссія, собранная по этому предмету въ Каирѣ, вслѣдствіе противодѣйствія французскаго правительства, едва ли однако приведетъ къ желаемымъ результатамъ. Нужно еще замѣтить, что только сильный и богатый выигрываетъ процессы въ Египтѣ, а потому совѣтуемъ русскимъ купцамъ всячески избѣгать такого рода дѣлъ.

Между частными учрежденіями, устроенными по суэзскому каналу, въ видахъ содѣйствія мореплаванію, мы можемъ обратить вниманіе на торговый домъ *Saxon/eres* въ Портѣ Саидѣ, занимающійся снабженіемъ судовъ, репрезантаціей, коммисіями, фрахтованіемъ, куртажемъ, банкирскими дѣлами и пр.; контору *A. d'Aubonne et Rougier* въ Загазигѣ, занимающуюся транзитомъ и перевозкою по каналу, коммисіями, посылками и пр.; общество *De la distribution des Eaux de Suez*, занимающееся водоснабженіемъ въ Суэзѣ. Вода для судовъ на набережной Порта Ибрагима стоитъ 1 фр. 25 сант.; за куб. метръ; большіе склады каменнаго угля для продажи имѣютъ въ Портѣ Саидѣ домъ *Bazin et C-ie*, а въ Суэзѣ компанія *Peninsular and Oriental Company*.

Суэзская компанія производитъ всѣ расчеты на французскія метрическія мѣры и деньги, но, во всякомъ случаѣ, торгующимъ по каналу то и дѣло придется имѣть дѣло съ египетской монетной системой и метрологіей, по этому мы излагаемъ ее вкратцѣ.

Въ Египтѣ различаютъ два рода денегъ. Первый родъ *уза**

коненный (tarifié) правительством, единственный который оно принимаетъ въ платежи; онѣ имѣють постоянный курсъ, не смотря на все измѣненія торговли. Второй родъ *ходячія* деньги (*courante*), имѣющія обращеніе въ повседневной жизни и торговлѣ. Цѣнность ихъ условна и измѣняется отъ тысячи причинъ, и побольшей части отъ прилива или отлива монеты, и нерѣдко бываетъ неодинакова въ Капрѣ и Александріи и др. мѣстахъ Египта.

Египетская монетная система очень проста. Типомъ служитъ *піастръ тарифъ*, который стоитъ 0 фр. 259.235.206, или приблизительно 26 сантимовъ, или $6\frac{1}{4}$ коп.; раздѣляется на 40 паръ; слѣдовательно пара равняется $\frac{3}{5}$ сантима. Ходячій піастръ имѣеть всего $14\frac{2}{7}$ сантима или $3\frac{1}{2}$ копѣйки.

Золотыя монеты:

	піастр. тарифъ.	дѣйствит. стоим.	піастр. ходячихъ.	ходячая стоим.
Египетская гиней (Арабъ гиней-мафи)	100	ф. с. 25 92	185	ф. с. 26
$\frac{1}{2}$ гиней	50	12 96	92 20	13

Серебряныя монеты:

Таллари египетскіе	20	5 18	36	5 20
$\frac{1}{2}$ таллари	10	2 59	18	2 60
$\frac{1}{4}$ »	5	1 30	9	1 30
$\frac{1}{8}$ »	2 20	0 65	4 20	0 65
Піастръ тарифъ	1	0 26	1 35	0 25
$\frac{1}{2}$ піастра	0 20	0 13	0 25	0 10 до 0 15
$\frac{1}{4}$ »	0 10	0 6	0 15	0 05 » 0 10

Мѣдныя монеты:

	цѣн. дѣйств.
20 паръ	0 13
10 »	0 06
5 »	0 03

Кошелькомъ или *киссе* называется сумма въ 500 піастровъ тарифъ или ходячихъ.

Иностранныя монеты необыкновенно свободно обращаются въ Египтѣ, и даже простые феллахи очень хорошо умѣють

различать ихъ стоимость. Отношеніе иностранныхъ монетъ къ египетскимъ видно изъ нижеслѣдующей таблицы:

	піастр. тарифъ.	стоимость дѣйств.	піастр. ходяч.	стоим. ходяч.
		ф. с.		ф. с.
Ливръ стерлингъ	97 20	25 28	177	25 25
Турецк. гиней	87 30	22 75	162	23 —
Полуимперіаль	79 18	20 60	142	20 50
Наполеондоръ	77 6	20 —	140	20 —
Австрійскій дукатъ	45 37	11 91	82	12 —
Испанскій талларъ	20 28	5 37	36	5 20
Австрійскій »	20 —	5 18	36	5 20
5-ти франковикъ	19 10	5 —	35	5 —
Турецкій таллари	16 35	4 37	32	4 50
Рубль серебряный	14 27	3 80	28	4 —
Индійская рупія	9 10	2 39	17	2 50
Шиллингъ	4 35	1 27	810	1 25
Франкъ	3 31	1 —	9	1 —
$\frac{1}{4}$ флорина	2 14	0 60	4	0 60
Бешлингъ	3 34	1 —	7	1 —
Абу (абантъ)	0 33	0 20	130	0 25
Гамса уталатинъ	0 16 $\frac{1}{2}$	0 10	035	0 15

При уплатѣ монетою тарифъ не слѣдуетъ никогда принимать мѣдной монеты, потому и что—это покажется весьма страннымъ—2 мѣдныхъ монеты въ 20 паръ составляютъ 1 піастръ тарифъ, точно также, какъ и 1 піастръ ходячій. Такимъ образомъ франкъ стоитъ напр. 3 піастра 34 пар. тарифъ, т. е. 7 монетъ въ 20 паръ и 14 паръ, а ходячей монетѣ онъ стоитъ 7 піастровъ, слѣдовательно 14 монетъ въ 20 паръ. Такимъ образомъ, принимая въ платежи мѣдныя деньги, можно потерять половину своихъ денегъ.

Для торговли со внутренней Африкой купцы должны имѣть въ виду, что туземцы охотно принимаютъ только таллари Маріи Терезіи 1780 года, которые для того нарочно и чеканятся ежегодно на вѣнскомъ монетномъ дворѣ. Въ Картумѣ, административномъ и торговомъ центрѣ Судана, начинаютъ, виро-

чемъ, принимать англійскія гинеи, наполеондоры и серебряныя меджидіе.

Для всѣхъ коммерческихъ вычисленій необходимо руководствоваться въ Египтѣ книгою *Em. Custot, Tables de calculs faits pour le papier sur France et sur Londres, tarif monétaire, opérations de Banque et tableau des poids et mesures en usage en Egypte.*

Для вексельныхъ расчетовъ, всѣ имѣющія дѣла съ Египтомъ и по суэзскому каналу, должны сообразоваться съ бюллетенемъ александрійской биржи, устроенной въ 1866 году акционернымъ обществомъ *Société anonyme de la Bourse de commerce d'Alexandrie.* Курсовые дни ежедневно, кромѣ воскресенія. Курсы отмѣчаются въ ярлыкѣ на Парижъ и Лондонъ въ слѣдующемъ видѣ.

Курсы 29 ноября 1869 года:

На Лондонъ 3 дня по предъявленіи за фунтъ стерлинговъ піастровъ	96 1/4 до 96 3/8
На Лондонъ 3 мѣсяца банковыхъ вексел.	95 3/4 » 95 7/8
» 3 » торговыхъ. »	95 1/4 » 99 3/8
На Францію 3 дня по предъявл. за 20 піастр. франковъ	5 23 1/2 5 24
На Францію 3 мѣсяца банковыхъ вексел.	5 25 1/2 5 25
» 3 » торговыхъ »	5 27 5 27 1/2

Говорятъ, что недостатокъ вполне честныхъ маклеровъ дѣлаетъ всѣ курсовыя показанія въ Александріи очень часто сомнительными.

Вслѣдствіе недостатка денегъ, учетный процентъ въ Египтѣ очень высокъ; законный размѣръ его 12% въ годъ. Во время нашего пребыванія въ Египтѣ, онъ равнялся для правительственныхъ бумагъ 14 1/2% въ годъ, а для торговой бумаги съ двумя подписями 18% въ годъ.

Мѣры и вѣсы въ Египтѣ весьма разнообразны и запутаны; приведенныя ниже свѣдѣнія есть только среднія данныя изъ значительнаго числа опредѣленій:

	Мѣры длины:	метровъ
Шарать барьюмъ		0 000868
Габать шеиръ (6 шарать барьюмъ).		0 005208

	Мѣры длины:	метровъ
Эсба (6 габать шеиръ)		0 03125
Абдатель (4 эсба)		0 125
Пикъ (Арабъ драа) (6 абдатель)		0 75
Касаба (4 пикъ 11/15)		3 55
Баа (4 пикъ).		3 00
Тысяча галими (1000 пикъ)		750 00
Фарсахъ (3000 гашми)		2250 00
Баридъ (4 фарсахъ)		9000 00

Приведенный выше, пикъ употребляется въ постройкахъ; въ торговлѣ онъ имѣетъ другую величину, а именно:

для европейскихъ матерій, Пикъ Стамбули.	= 0 метръ 665
для индѣйскихъ матерій, Пикъ Гандази	= 0 » 643
для полотна и туземныхъ матерій, Пикъ Бел-леди	= 0 » 554

Мѣры поверхности:

Квадратный пикъ	0 метровъ 5625
» касаба	12 » 6025
» феданъ	4200 » 8333

Мѣры объемовъ:

для хлѣба:

Рубаа	3 литра 75
Рубъ (2 рубаа)	7 » 50
Киле (2 рубъ)	15 » 00
Уэбе (2 киле)	30 » 00
Ардебъ (уэбъ)	180 » 00

Египетское правительство положило считать 15 гирбе въ кубическомъ метрѣ воды. Гирбе = 0 м. 40 × 0 м. 40 × 0 м. 4156. Въ ардебѣ риса считаютъ обыкновенно 154—156 окъ вѣса, а въ ардебѣ бобовъ 100—110 окъ.

Обыкновеннаго мѣры вѣса:

Драхма (арабъ даргемъ)	3 гр. 093
Окіе (12 драхмъ).	37 » 122
Ротали (12 окіе)	445 » 460
Око (33 окіе 1/3)	1 кил. 237

Кантаръ каирскій (36 окъ) . . . 44 кил. 546

» александрийскій (112 окъ). 138 » 588

египетскій ротоли = 1 фунт. 8 зол. 16,80 дол. русскихъ; око = 3 фунт. 2½ лот. русскимъ; 13 окъ = 1 пуду.

Въ мелочной торговлѣ око дѣлится обыкновенно на 33 окіе. Кромѣ того употребляется мѣра вѣса *фардъ*, которая не имѣетъ опредѣленнаго значенія, а измѣняется съ товаромъ; она равна для кофе 80 килогр., для гумми отъ 150 до 160 килогр. Кантаръ также имѣетъ 36 окъ при покупкѣ, кофе, перцу, гвоздики, корицы, сахара и натра; при покупкѣ же ладона, гумми, тамаринда, рожковъ и финиковъ употребляется кантаръ, равный 44 окамъ.

Мѣры драгоценныхъ металловъ и камней:

Амга 0 грам. 0483355

Киратъ (4 амги) . . . 0 » 1933421

Драхма (4 кирата). . . 3 » 0934747

Мискаль (1½ драхмы) . . 4 » 6402119

Шакіетъ (100 мискаловъ). 464 » 0211988

для драгоценныхъ камней употребляется еще ½ амга.

Страшная путаница египетскихъ, и, какъ увидимъ далѣе, индійскихъ мѣръ, вѣса и монетъ заставляеть желать, въ интересахъ развитія торговли по суэзскому каналу, скорѣйшаго введенія метрической системы. Со введеніемъ ея въ Германіи съ 1872 г., можно сказать, что большая часть Европы приметъ эту систему для облегченія международныхъ сдѣлокъ.

Таково въ краткихъ чертахъ положеніе суэзскаго канала и нѣкоторыхъ условій для производства по немъ торговли. Мы обратимся теперь къ разсмотрѣнію несравненно важнѣйшихъ вопросовъ о значеніи канала въ будущемъ для торговли и для международныхъ сношеній.

Для оцѣнки предполагаемаго вліянія суэзскаго канала на торговлю, наиболѣе данныхъ должны бы были представить засѣданія международнаго торговаго конгресса въ Каирѣ, устроеннаго по инициативѣ *Association internationale pour le développement du commerce*. Это учрежденіе, какъ извѣстно образовалось, послѣ парижской всемірной выставки, въ 1867 году, когда ком-

миссары различныхъ государствъ, собравшись въ совѣщаніе, нашли полезнымъ основать общій органъ въ интересахъ всемірной торговли.

Эта ассоціація, съ разрѣшенія египетскаго вице-короля, положила открыть въ Каирѣ торговый конгрессъ съ 1 по 15 ноября прошлаго года; правленію общества казалось удачнымъ воспользоваться присутствіемъ на торжествѣ открытія канала столькихъ вліятельныхъ лицъ различныхъ странъ для того, чтобы соединить ихъ въ общемъ дѣловомъ засѣданіи. Въ конгрессѣ были приглашены отъ ассоціаціи, какъ официальные представители, такъ и уполномоченные отъ торговыхъ палатъ и обществъ; кромѣ того, допущены письменныя сообщенія, которыя слѣдовало адресовать до 13 октября въ Парижъ, а до 17 октября въ Марсель.

Дѣло это устроилось однако такъ быстро, что немногіе подготовились достаточно къ его выполненію. Кромѣ того, до открытія канала, когда не были въ точности извѣстны окончательные размѣры канала, трудно было толковать о его значеніи. Конгрессъ состоялся однако, сначала подъ предѣдательствомъ вице-короля, а за тѣмъ министра иностранныхъ дѣлъ Нубара Паши; по результаты его, по нашему мнѣнію, не были серьезны.

Изъ протокола видно, что конгрессъ заявилъ только рядъ надеждъ и желаній, а именно по его мнѣнію:

1) Желательно, чтобы, согласно заявленію настоящаго египетскаго правительства, всѣ товары, идущіе по каналу, были навсегда освобождены отъ транзитныхъ и тому подобныхъ сборовъ, въ пользу египетскаго правительства.

2) Желательно, чтобы всѣ державы признали необходимость нейтрализаціи канала.

3) Весьма желательно, чтобы морское право, во время войнъ, которыя, къ сожалѣнію, до сихъ поръ не прекращаются, было измѣнено, и всѣ державы признали неприкосновенность частной собственности на морѣ, кромѣ военной контрабанды; — и заявили въ тоже время, что блокада можетъ касаться только укрѣпленныхъ мѣстъ.

4) Развитие международной и египетской торговли, вследствие открытия суэзского канала, требует, чтобы коммерческие права и обычаи, существующие в Египте, были бы основаны на новых и солидных началах. Конгресс желает немедленно этого преобразования, для того чтобы торговля, промышленность и кредитные общества могли основываться и развиваться свободно. Конгресс надеется, что труды, основанной с этою целью, особой международной комиссией приведут к благоприятным результатам.

5) Так как в транзит суэзского канала войдет весьма важная часть торговли Европы с восточными колониями, то желательно, чтобы некоторые державы окончательно отказались от привилегий, которые сохраняют они в своей колониальной политике.

6) Единство в измерении грузовой вместимости для коммерческих судов должно быть введено, как можно скорее. В ожидании этого, рекомендуются к употреблению таблицы превращений, принятые страховой компанией *Veritas*. Желательно также, чтобы, при измерении водоизмещения судов паровых и смешанных, были бы исключены пространства, занятые машиною и складом угля.

7) Конгресс, имея в виду, что первое условие для развития судоходства по каналу состоит в удешевлении каменного угля, предлагает, для обоюдной пользы, суда, нагруженные исключительно каменным углем, не подвергать транзитному сбору за проход канала.

8) Желательно также, чтобы суда, идущие с балластом, в какой либо пункт по каналу, или же проходящие его с балластом, чтобы вернуться с товаром, уплачивали только однажды транзитный сбор.

9) Желательно, чтобы суда, идущие в какой либо пункт на канал, подвергались бы умеренным портовым сборам и уплачивали бы транзитный сбор только пропорционально пройденному ими по каналу пути.

10) Желательно, чтобы, в видах развития международной торговли, египетское правительство облегчило колонизацию ка-

нала, а также устройство новых базаров, магазинов, рынков и товарных складов.

11) Весьма важно, на счет наиболее заинтересованных государств, сделать новые гидрографические исследования Красного моря, и издать его карту. Необходимо также устроить на этом море несколько новых маяков, для чего взывать только умеренные сборы.

12) В видах развития новых путей сообщения и торговли, государства должны всевозможными средствами поощрять в школах изучение новых языков и коммерческой географии.

13) Желательно также, чтобы египетское правительство составляло и публиковало периодические отчеты о производительных силах страны, для сообщения их другим государствам и взаимного обмена сведениями.

Конгресс разошелся, однако, прежде окончательно рассмотреть всех пунктов своей программы. Приняты были только три пункта: 1) об освобождении от транзитной и другой пошлины в пользу египетского правительства товаров, проходящих по суэзскому каналу, 2) о целесообразности при измерении кораблей принять одну общую для всех единицу меры и веса, 3) об отмене всякой пошлины с кораблей, нагруженных углем. Остальные одиннадцать пунктов остались неразсмотренными вполнѣ.

Некоторые из желаний конгресса начинают уже, впрочем, осуществляться; так испанское и голландское правительства, поощрявшие торговлю со своими колониями под национальным флагом дифференциальными пошлинами, намерены в скором времени отказаться от подобной покровительственной политики.

Нейтрализация канала, предложенная конгрессом, составляет, по нашему мнению, бесплодную фантазию, так как Англия, владеющая Перимом и Аденом и в особенности большим военным флотом, всегда имеет средство запретить вход в Красное море и в канал с другой стороны.

Для интересов русской торговли, весьма важно, чтобы суэзская компания скорее приняла известные правила для опре-

дѣленія грузовой вмѣстимости кораблей; въ настоящее же время, англійскіе и французскіе корабли, на основаніи своего officialнаго тоннажа (*jauge*), могутъ въ дѣйствительности провести почти двойное количество груза, т. е. вмѣсто 10 франк. пошлины уплатить, другими словами, только 5 франковъ; такое покровительство судамъ нѣкоторыхъ націй, безъ сомнѣнія, будетъ невыгодно отражаться на фрахтахъ судовъ конкурирующихъ съ ними государствъ и между прочимъ на русскихъ.

Прежде сравненія новаго пути по каналу со старымъ путемъ, вокругъ мыса Доброй Надежды, слѣдуетъ разрѣшить многіе важные вопросы, и въ особенности вопросъ, слѣдуетъ ли считать предпріятіе это оконченнымъ и размѣры канала достаточными для безостановочнаго судоходства, безъ дальнѣйшаго участія правительства египетскаго или международной комиссіи?

Выше было сказано, что по первоначальному предположенію суэзскій каналъ долженъ былъ имѣть 8 метровъ глубины, 80 метровъ ширины въ верхнемъ сѣченіи и 44 метра въ нижнемъ сѣченіи, что позволяло свободно большимъ судамъ, имѣющимъ 12 метровъ ширины, расходиться въ каналъ. Международная комиссія, для безопасности, признала однако необходимымъ устроить еще развѣзды. Г. Лессепсъ и строители канала, безъ всякаго разрѣшенія акціонеровъ, измѣнили размѣры канала; оставляя 8 метровъ глубины, ширина канала колеблется теперь между 100 и 58 метрами въ верхнемъ сѣченіи и имѣетъ на всемъ протяженіи только 22 метра въ нижнемъ сѣченіи. Вслѣдствіе того, суда сколько нибудь значительныхъ размѣровъ, не могутъ удобно расходиться въ каналъ; кромѣ того, при сильныхъ боковыхъ вѣтрахъ (довольно впрочемъ рѣдкихъ) и обязательно медленномъ ходѣ, суда, дурно слушаясь руля, будутъ съ большимъ трудомъ идти по каналу, рискуя то и дѣло быть прибитыми къ одной изъ бережъ. Подобный случай былъ уже съ нѣкоторыми пароходами во время торжественнаго открытія канала.

Самая глубина канала недоведена, какъ мы выше видѣли, до требуемыхъ концессіей 8 метр. 20—22 фута глубины, цифра не-

достаточная для большихъ индѣйскихъ пароходовъ, а разгрузка въ каналъ обойдется дорого и поглотитъ частью выгоды новаго пути. Узнать на этотъ счетъ положительныя данныя на каналъ было труднѣе, чѣмъ узнать года старой дѣвнцы. Объявлено было только, наканунѣ торжества, что наименьшая глубина имѣлась въ Серапеумѣ 4 метра 80 сантиметровъ. Малая глубина имѣлась въ трехъ мѣстахъ, около озера Балла, Измаиліи и въ Серапеумѣ. О причинахъ ея существуютъ различныя предположенія. Инженеры объясняли намъ, также какъ и капитану Нересу (см. выше), что нечаянно былъ встрѣченъ твердый камень, работать который подъ водою очень трудно; такая находка удивительна, такъ какъ по всему своему протяженію каналъ былъ избитъ буровыми скважинами.

По другимъ отзывамъ, подрядчики просто не успѣли вынуть всего необходимаго количества земли; неисполненныхъ работъ осталось будто бы только на 2 мил. фр., цифра при механическихъ средствахъ компаніи незначительная. Третій слухъ, если онъ справедливъ, можетъ имѣть болѣе серьезныя послѣдствія; говорятъ, что безконечныя разливы Нила нанесли въ нѣкоторыхъ мѣстахъ суэзскаго перешейка такое количество ила и мелкаго песку, что какъ бы не вычерпывали его драгами, дно снова выпучивается, въ особенности отъ давленія насыпей ила, складываемыхъ по бокамъ канала и замываемыхъ теченіемъ. Затрудненіе это, впрочемъ не непреодолимо, но требуетъ постоянныхъ расходовъ.

Въ Портѣ Сандѣ такжѣ очень трудно бороться съ занесеніемъ гавани иломъ и пескомъ, и, быть можетъ, придется перенести этотъ портъ въ другое мѣсто, или измѣнить его устройство. Но и безъ подобныхъ крупныхъ измѣненій, одно расширеніе канала до 44 метр. ширины по дну, для приданія каналу дѣйствительно достаточныхъ размѣровъ, потребуетъ выемки 13.024,000 метровъ земли; глубина канала въ 8 метровъ, если она будетъ исполнена, признается всѣми совершенно достаточною. Она недоступна только для пароходовъ исключительныхъ размѣровъ, какъ «Гретъ-Истернъ» и т. п. Удвоеніе канала въ ширину г. Лавалле, говорятъ, беретъ исполнить за 50 милл. фран.

Имѣя въ виду громадныя готовыя средства, находящіяся въ распоряженіи этого подрядчика, цифра 50 мил. быть можетъ и не уменьшена, но въ ноябрѣ 1869 году у суэзской компаніи оставалось уже только 20 мил. франковъ для окончанія всѣхъ работъ, а геній Лессепа истощилъ, по видимому, всѣ средства для извлеченія денегъ. Посмотримъ, возможно ли собраніе этого капитала выпускомъ новыхъ акцій, облигацій или делегаций? Для этого нужно разрѣшить вопросъ, будутъ ли доходы компаніи покрывать расходы по содержанію канала, по уплатѣ процентовъ и тиражей по сдѣланнымъ уже займамъ, въ такой степени, чтобы оставалось еще что либо въ дивидендъ акціонерамъ.

Финансовый міръ отвѣтилъ уже на это отрицательно. Это видно изъ сравненія цѣнъ акцій суэзской компаніи на парижской биржѣ.

До открытія канала:	высшія цѣны: нисшія цѣны:	
1869 г.	ф р а н к о в ь.	
январь	465	420
февраль	500	457 ¹ / ₂
мартъ	492 ¹ / ₂	455
апрѣль	500	432 ¹ / ₂
май	585	497 ¹ / ₂
іюнь	567 ¹ / ₂	525
іюль	615	527 ¹ / ₂
августъ	632 ¹ / ₂	505
сентябрь	510	410
октябрь	485	400
По открытіи канала:		
ноябрь	445	290
декабрь	370	297 ¹ / ₂

т. е. цѣна акцій и, соотвѣтственно съ тѣмъ, цѣна облигацій и делегаций упала почти вдвое.

Тайна пониженія заключается въ томъ, что до открытія канала проценты уплачивались по бумагамъ компаніи изъ капитала, а съ открытія, хотя это нѣсколько противорѣчитъ уставу, говорящему что акціонеры получаютъ 5% до окончанія работъ (а ка-

наль неполнѣ окончень), должны уплачиваться изъ дохода компаніи.

Въ послѣднемъ отчетѣ акціонерамъ, указывая на приращенія азіатской торговли, г. Лессепъ говорилъ довольно неопредѣленно, что хотя будущность компаніи представляется ему въ наилучшемъ видѣ, но окончаніе работъ онъ считаетъ только половиною дѣла, и съ той минуты, когда пройдетъ первое судно по каналу, правленіе *приложитъ всю энергію и преданность дѣлу, чтобы дать акціонерамъ хорошій доходъ.*

На эти обѣщанія серьезные критики возражаютъ нижеслѣдующее. По предположенію суэзской компаніи для ежегодныхъ расходовъ управленія, содержанія канала (ремонтъ канала требуетъ, говорятъ, только 1.570,500 фр.) очистки его, различныхъ сборовъ и друг. потребно около 10000000 франк., на уплату процентовъ по облигаціямъ и премій по лотереѣ, соединенной съ тѣмъ же займомъ, необходимо 11.000.000 франковъ. Такимъ образомъ, прежде чѣмъ выручить что либо для акціонеровъ, должно собрать 21.000,000 франковъ, для чего необходимо при настоящемъ размѣрѣ пошлинъ, чтобы по каналу прошло 2.100,000 тоннъ, или 6,000 тоннъ ежедневно.

Если же компанія пожелаетъ дать хотя 5% своимъ акціонерамъ, то должна получить еще 10.000,000 фр.; всего 31 мил. ежегоднаго фр., дохода, для чего должны пройти по каналу 3.100,000 тоннъ въ годъ, или 8500 тоннъ въ день. Предполагать такое движеніе въ первые годы существованія канала весьма трудно, такъ какъ суда, идущія въ Индію съ балластомъ и углемъ, будутъ избѣгать канала, чтобы не подвергаться уплатѣ пошлинъ, довольно отяготительныхъ для судна, не имѣющаго дорогаго груза. Парусное судно напр., въ 1000 тоннъ съ 25 чел. команды должно будетъ уплатить приблизительно транзитныхъ пошлинъ 10,000 франк., пассажирскихъ 250 фр., буксирныхъ 2000 фр., стоянковыхъ 50 фр., лоцманскихъ 750 фр., всего около 14,050 франковъ, или 5¹/₂ коп. съ пуда.

По послѣднимъ газетнымъ извѣстіямъ, пошлинный сборъ въ каналѣ исчисленъ приблизительно только въ 5 или 6 милліоновъ франковъ въ годъ, т. е. для движенія 600,000 тоннъ.

Кромѣ того, по имѣющимся до сихъ поръ свѣдѣніямъ, сводъ которыхъ сообщаемъ ниже, сѣверная часть Краснаго моря большую часть года недоступна паруснымъ судамъ, идущимъ изъ Индіи и Китая въ Европу. Съ этимъ начинается соглашаться и суэзская компанія, судя по отзыву ея органа *Journal de l'Isthme de Suez* (1 juin 1869).

Но даже и при доступности Краснаго моря паруснымъ судамъ, по расчету де Конинка, только парусныя суда, идущія изъ Бомбея, и вообще съ Малабарскаго берега, въ Триестъ, Марсель и Одессу, будутъ имѣть расчетъ идти по суэзскому каналу, а не вокругъ мыса Доброй Надежды. Г. Лессепсъ считаетъ для паруснаго судна сбереженіе времени въ пути въ 2 мѣсяца, а расходъ въ 50,000 франковъ. Въ дѣйствительности же, принимая сбереженіе времени въ 2 мѣсяца, судно въ 1000 тоннъ выигрываетъ:

	Франковъ.
На сбереженіе жалованія и содержаніе экипажа по 3000 франковъ въ мѣсяць	6,000
Считая цѣнность судна въ 300,000 фр., а расходы на его погашенія и процентъ на капиталъ въ 12%, въ годъ 36,000 фр., а въ два мѣсяца	6000
Порча парусовъ, обшивки, такелажа и проч. въ годъ 18,000 фр., а въ 2 мѣсяца	3000
Итого	15,000
за то судно израсходуется:	
Пошлинъ за проходъ въ каналъ	10,000
Страхованіе, считая его только на 1% дороже, чѣмъ по старому пути	3,000
Итого	14,000

Слѣдовательно все сбереженія будутъ въ 1000 фр., или въ 50 разъ менѣе, противъ предположенія г. Лессепса.

Въ случаѣ же, если плаванія по суэзскому каналу не будутъ доступны паруснымъ судамъ, одни пароходы не скоро еще будутъ въ состояніи представить тѣ ежегодныя 3.100,000 тоннъ, движеніе которыхъ по каналу требуется, чтобы дать акціонерамъ хотя 5% въ годъ дивиденда.

Азіатскіе товары такъ дороги, что сбереженіе расходовъ перевозки, особенно въ первое время, при неразвитіи мѣстной производительности, не могутъ понизить цѣны до такой степени, чтобы *вызвано* усилить потребленіе ихъ въ Европѣ въ значительной пропорціи. До сихъ поръ весь шелкъ, индиго, чай пряности и пр., доставляемые въ Европу, не составляли 500,000 тоннъ; количество перца, кофе и пр. можно положить въ 150,000 тоннъ. Полагая, что *весь* отпускъ хлопка изъ Индіи, 1.6000,000 кипъ, пойдетъ по каналу, необходимо прибавить еще 350,000 тоннъ; итого получается 1.000,000 тоннъ груза; взадъ и впередъ по каналу пройдетъ слѣдовательно 2.000,000 тоннъ груза.

Такимъ образомъ самое широкое назначеніе количество груза не достигаетъ еще цифры, потребной для выдачи даже самаго скромнаго дивиденда акціонерамъ.

Ошибка въ первоначальномъ расчетѣ, обѣщавшемъ акціонерамъ 20% дохода, произошла оттого, что г. Лессепсъ почти все судоходство въ водахъ китайскихъ, индѣйскихъ и австралійскихъ полагалъ направить по суэзскому каналу, и считалъ, что такимъ образомъ пойдетъ 6.000,000 тоннъ въ годъ или 16,000 тоннъ ежедневно; кромѣ того расходы по сооруженію канала онъ считалъ въ 160 мил., а не въ 420 мил. франк., какъ обошелся до сихъ поръ каналъ, и не въ 500 мил. франк., сумму окончательно потребную для его сооруженія.

Единственнымъ преимуществомъ новаго пути г. Лессепсъ постоянно выставлялъ сокращенія вдвое и втрое расстоянія. Но для парусныхъ судовъ это сокращеніе неимѣетъ особаго значенія, ибо разстоянія измѣняются для нихъ не числомъ верстъ по картѣ отъ одного порта до другаго, а временемъ, потребнымъ для совершенія перехода подъ парусами.

Послѣднее же далеко не соглашается съ поверстнымъ разстояніемъ. Такъ хотя между Гавромъ и Нью-Йоркомъ опредѣленное разстояніе, но парусное судно употребляетъ 40 или 45 дней, чтобы идти изъ Гавра въ Нью-Йоркъ, и только 20 или 25 дней на обратный путь. Точно также, въ то время, когда парусное судно въ 55 дней проходитъ пространство въ 2000 франц. льѣ, изъ Ламанша къ мысу Доброй Надежды, тому же судну необходимо 75 дней, чтобы

сдѣлать переходъ изъ Одессы въ Ламаншь, хотя тутъ всего 850 франц. льё разстоянія. То же самое наблюдается во всѣхъ моряхъ, и особенно Китайскомъ и Индѣйскомъ, гдѣ господствуютъ муссоны.

Г. Лессепсъ приложилъ тѣ же расчеты и къ страховымъ преміямъ, хотя никогда страховыя общества не рассчитываютъ ихъ по разстоянію, проходимому судномъ, а единственно по опасностямъ пути; такъ что премія можетъ быть высокой для короткаго разстоянія и низкой для длиннаго. Въ то время, когда необходимо платить 2 и 2½ % страховыхъ премій за разстоянія изъ Одессы въ Гавръ въ 900 льё, за разстояніе отъ мыса Доброй Надежды до Гавра въ 2600 льё страховая премія не превосходитъ 1¼ %; въ то время, когда за 4,400 льё отъ Англии до Адена страховая премія равна 2%, за разстояніе отъ Адена до Суэза въ 320 льё судно платитъ 4%.

Компанія будетъ конечно имѣть доходъ отъ пассажирскаго движенія, но прорытіе суэзскаго канала немного прибавитъ собственно къ удобству пассажирскаго движенія, потому что уже около тридцати лѣтъ пассажирское движеніе и безъ того направляется изъ Европы въ Индію и Китай по Красному морю, а не вокругъ мыса Доброй Надежды. Хотя г. Лессепсъ въ рѣчи въ послѣднемъ годовомъ собраніи акціонеровъ упомянулъ что скоро, благодаря каналу, путешественникъ будетъ въ состояніи изъ Парижа сдѣлать переѣздъ въ Бомбей въ 20 дней, вмѣсто употребляемыхъ до сихъ поръ трехъ мѣсяцевъ. Но это красивая фраза и только.

Въ дѣйствительности, давно уже путешественникъ употребляетъ 20 дней на поѣздку въ Бомбей, изъ которыхъ 12 часовъ по желѣзной дорогѣ изъ Каира въ Александрію. Прямое путешествіе по каналу, строго говоря, увеличитъ даже нѣсколько время, потребное для путешествія, а никакъ не сократитъ его. Мы не отрицаемъ, однако, что въ будущемъ постоянное возрастаніе торговыхъ дѣлъ черезъ суэзскій каналъ должно увеличить въ значительной степени и пассажирское движеніе по этому же направленію.

Остается слѣдовательно одинъ вопросъ, имѣющій необычно-

важное значеніе и для Россіи, а именно, какимъ путемъ направится австралійская торговля, которую г. Лессепсъ тоже причислилъ къ своему пути.

Австралія, кромѣ золота, производитъ, какъ извѣстно, въ огромномъ количествѣ сырые продукты, произведенія своихъ быстро развивающихся земледѣлія и скотоводства, Прогрессъ этой новой части свѣта, благодаря приливу эмиграціи энергическаго англо-саксонскаго племени и свободѣ политическихъ и гражданскихъ учрежденій, изумителенъ. Постоянно возрастающая производительность Австраліи наводняетъ англійскіе рынки, и быстро вытѣсняетъ оттуда соотвѣтственные земледѣльческіе продукты Россіи и другихъ странъ. Облегченіе, при помощи суэзскаго канала, доступа австралійскихъ произведеній къ рынкамъ Средиземнаго моря, кромѣ значительнаго дохода компаніи, можетъ нанести сильный вѣдъ нѣкоторымъ отраслямъ русской торговли.

Превосходный климатъ и огромныя пространства незаселенной плодородной земли позволяютъ въ Австраліи съ выгодой заниматься овцеводствомъ, и годовое содержаніе овцы въ Австраліи требуетъ очень незначительныхъ расходовъ*). Удобство этой дешевизны нѣсколько уменьшалось дорогимъ транспортомъ въ Европу, и тѣмъ долгимъ временемъ, которое необходимо употребить на доставку шерсти и другихъ произведеній на европейскіе рынки. Съ открытіемъ суэзскаго канала послѣднее неудобство могло значительно уменьшиться.

Многія ожидаютъ, что съ открытіемъ движенія судовъ по суэзскому каналу, съ открытіемъ желѣзныхъ дорогъ изъ юга Россіи въ Москву, и при существованіи у насъ малой пошлины на ввозную шерсть, въ Одессѣ могутъ образоваться значительныя склады австралійской шерсти, откуда она будетъ посылаться въ столицы или на западно-европейскіе рынки, если цѣны на этихъ рынкахъ будутъ выгодныѣ. То же произойдетъ въ Марсели, Триестѣ и другихъ мѣстахъ южной Европы.

*) По словамъ нашего извѣстнаго овцевода, г. Филиберга, овца обходится въ Россіи 1 р. 50 к. въ годъ, а въ Австраліи 10 к. въ годъ.

Кромѣ шерсти, Австралія можетъ производить и всѣ другія земледѣльческія продукты. Мы должны однако замѣтить, что, по отзыву компетентныхъ людей цѣны австралійскихъ произведеній достигли теперь наименьшаго размѣра, при которомъ тамошніе производители не имѣютъ уже никакой выгоды. Слѣдовательно мы не должны ожидать дальнѣйшаго пониженія цѣнъ, а извѣстная увѣренность въ этомъ случаѣ значитъ уже очень много.

Затѣмъ большая часть производительности Австраліи состоитъ изъ товаровъ, которые не выдержатъ транспорта на паровыхъ судахъ и предпочтутъ прежній способъ перевозки на парусныхъ судахъ прямо въ Англію. Между товарами, часть которыхъ по всей вѣроятности пойдетъ по каналу мы можемъ указать, по направленію въ Австралію, на бумажныя и шерстяныя мануфактуры, также на переселенцевъ, а обратно, шерсть, мѣдь и золото. Сало, кожи, хлѣбъ изъ Австраліи и желѣзныя издѣлія въ Австралію пойдутъ, по всей вѣроятности, по старому пути.

Слѣдовательно расчеты г. Лессепа о направленіи большей части торговли Австраліи по суэзскому пути, намъ кажутся преждевременными.

По словамъ г. Ценкера, даже для торговли средиземныхъ портовъ съ Австраліей, суэзскій каналъ не имѣетъ значенія. Корабли, служащіе въ настоящее время для сообщенія Европы и Австраліей, суть клиперныя суда, которыя только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ своего плаванія приводятся въ движеніе паромъ и берутъ потому небольшое количество угля; вообще же на пути своемъ они пользуются только попутными вѣтрами. Такимъ образомъ проходятъ они разстояніе отъ Ливерпуля, мимо мыса Доброй Надежды, до Мельбурна въ 57 дней, а отъ Мельбурна въ Ливерпуль, мимо мыса Горня, въ 66 дней; всего, взадъ и впередъ, въ 123 дня. Они имѣютъ много мѣста для груза и требуютъ мало горючаго. Черезъ суэзскій каналъ товарный пароходъ достигаетъ изъ Триеста и Одессы до Мельбурна не ранѣе 62 дней, даже отъ Бриндизи почтовый пароходъ придетъ только недѣлей раньше, чѣмъ судно, отправленное изъ Ливерпуля, мимо мыса Доброй Надежды. При этомъ путь по суэзскому

каналу безъ сомнѣнія обойдется дороже отъ большаго потребленія дорогаго угля и пошлинъ въ каналѣ. Потому Триестъ и наша Одесса мало имѣютъ шансовъ для прямой торговли съ Австраліей, сравнительно съ Англіей и сѣверной Германіей.

Но, если Австралія не много прибавитъ къ суэзскому транзиту, за то новыя кругосвѣтныя пути не много у него и отымутъ. Нѣкоторые писатели къ причинамъ уменьшенія доходности суэзскаго канала прибавляютъ еще конкуренцію новаго пути изъ Азіи въ Европу, образуемаго сооруженіемъ въ Соединенныхъ Штатахъ атлантической желѣзной дороги въ 3,620 миль, позволяющей перевозить товары изъ Юкагамы въ Японію въ Нью-Йоркъ въ 25 дней, а оттуда въ Европу въ 15 дней.

Но едва ли путь этотъ представляетъ серьезную конкуренцію каналу, потому что сухопутная перевозка обходится до сихъ поръ втрое дороже морской, и пока стоитъ дешевле доставить товаръ изъ Гонгъ-Конга до Нью-Йорка моремъ, нежели отъ Нью-Йорка до Чикаго сухимъ путемъ. Путь черезъ Америку по всей вѣроятности окажется выгоденъ только для Японіи и японской торговли съ Европой. Уже изъ Китая товары могутъ быть доставлены гораздо скорѣе черезъ суэзскій каналъ.

Панамскій каналъ, если только онъ будетъ осуществленъ, въ чемъ до сихъ поръ сомнѣваются компетентные инженеры, тоже не представляетъ серьезной конкуренціи суэзскому каналу въ азіатской торговлѣ. Это видно изъ слѣдующаго сравненія разстояній отъ Шанхая:

	морскихъ миль.	
	Черезъ Суэзь.	Черезъ Панаму.
До Лондона	12,000	13,500
» Марсели	9,000	12,000
» Нью-Йорка	12,000	12,500

т. е. за Суэзомъ остается значительное сокращеніе пути, притомъ суда имѣютъ возможность чаще брать по пути уголь или товары. Для русской торговли панамскій каналъ, относительно суэзскаго, никакого значенія имѣть не можетъ.

Изъ предъидущихъ соображеній читатель можетъ вывести заключеніе, что, не смотря на свое великое значеніе для тор-

говли и цивилизаціи, не смотря на свое блестящее будущее и рѣшительное значеніе на судьбы паруснаго и пароваго флота, суэзскій каналъ является далеко не интереснымъ акціонернымъ предпріятіемъ, потому что мало такихъ акціонеровъ, которые, въ ожиданіи будущихъ благъ и развитія цивилизаціи, рѣшились бы сидѣть, хотя десять лѣтъ, безъ дохода.

Вслѣдствіе того, возникли въ послѣднее время различныя предположенія, между которыми наиболѣе заслуживаетъ вниманія проэктъ, предлагающій правительствамъ Европы, заинтересованнымъ въ торговлѣ черезъ суэзскій каналъ, вознаградить акціонеровъ за ихъ расходы и права, подобно тому какъ это было сдѣлано въ Зундскомъ проливѣ и устьяхъ Шельды, и затѣмъ составить международную комиссію, которая, подобно международной комиссіи для улучшенія устьевъ и судоходства р. Дуная, взяла бы каналъ въ свои руки, собирала бы пошлины и производила бы расходы доплачивая дефицитъ изъ суммы, разложенной пропорціонально участію различныхъ государствъ въ плаваніи по каналу.

Г. Лессепсъ торжественно объявляетъ, однако, что суэзская компанія такъ убѣждена въ выгоды своего предпріятія, что не нуждается ни въ какихъ вознагражденіяхъ, ни въ какомъ международномъ или частномъ содѣйствіи и въ состояннiи содержать и улучшать каналъ, не требуя ни у кого фондовъ и безъ перерыва судоходства.

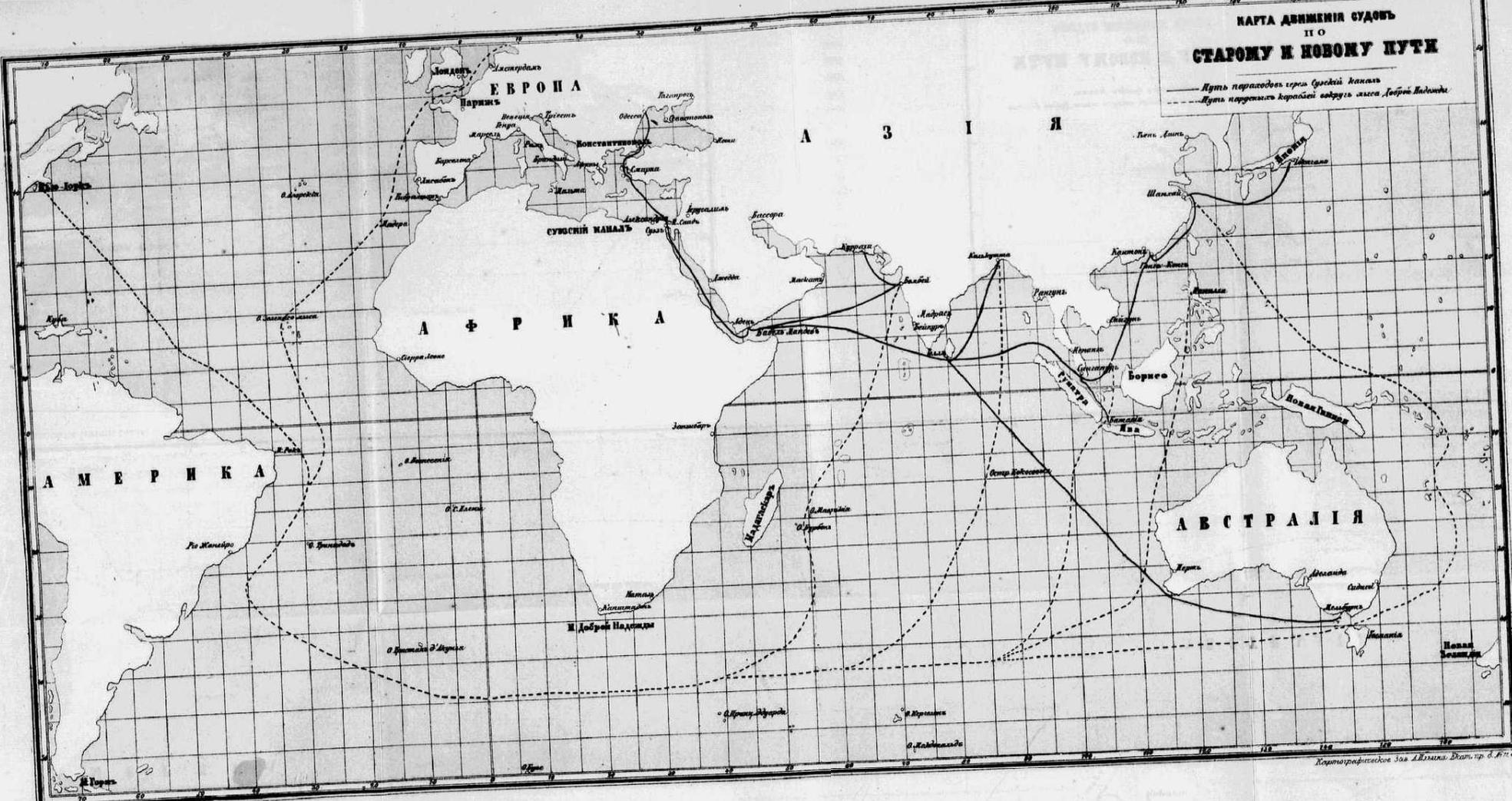
Какія же дѣйствительно представляетъ суэзскій каналъ выгоды для торговли?

Каналъ, сокращающій вдвое и втрое разстояніе между двумя частями свѣта, изъ которыхъ одна является представителемъ 250,000,000 образованнаго населенія, производящаго мануфактуры и др. обработанныя произведенія, а другая имѣетъ 600,000,000 населенія, обрабатывающее богатѣйшую и плодороднѣйшую почву въ тропическомъ и жаркомъ климатѣ, по неволѣ сдѣлается и естественнѣйшимъ путемъ для торговля этихъ частей свѣта.

Во всякомъ случаѣ, точныя предсказанія теперь довольно трудны, потому что критическое положеніе европейской тор-

КАРТА ДВИЖЕНИЯ СУДОВ
ПО
СТАРОМУ И НОВОМУ ПУТИ

— Путь пароходов через Суэцкий Канал
 - - - - - Путь портовых кораблей вокруг мыса Доброй Надежды



Суэцкий Каналъ

Гидрографическое Учен. Зав. С.-Петербурга. Вып. IV. 1874 г.

говля въ послѣдніе годы по необходимости вліяеть на промышленность перевозочную, и понизило фрахты по старому пути, вокругъ мыса Доброй Надежды, до такой степени, что сравненіе ихъ съ фрахтами, предполагаемыми по новому пути, едва ли будетъ справедливо.

Величайшіе враги суэзскаго канала, англичане, признають теперь пользу канала для англійской торговли, торговаго флота и особенно для англійскихъ колоній, во главѣ которыхъ стоитъ Остъ-Индія съ ея 400 миллионнымъ населеніемъ; англичане полагають, однако, что очень многіе предметы торговли, товары дешевые и громоздкіе, каковы въ особенности большинство товаровъ, идущихъ изъ Англій, не выдержатъ расходовъ новаго пути и транзитной пошлины, хотя сама по себѣ пошлина эта и не очень велика. Они полагають все таки, что всѣ товары, выдерживающіе расходы перевозки на пароходахъ, должны немедленно воспользоваться новымъ путемъ.

Къ числу этихъ товаровъ англичане относятъ изъ отпускаемыхъ Европою: хлопчато-бумажныя издѣлія, шерстяныя издѣлія, шерстяную пряжу, игольный товаръ, мѣдь, посуду, и изъ привозимыхъ въ Европу: хлопокъ, шерсть, слоновую кость, гумми, кофе, шелкъ, индиго, чай и пряности. Для всѣхъ этихъ товаровъ выигрышь отъ болѣе быстрой доставки далеко покрываетъ расходы по транзиту въ каналъ.

Нѣмецкіе экономисты очень тщательно теоретически разработали вопросъ о преимуществахъ новаго пути. Едва ли кто либо можетъ возразить что нибудь, противъ расчетовъ барона Кальхберга (въ Триестѣ) и г. Ценкера (въ Бременѣ). Они не имѣють ничего общаго съ мудростью французскихъ писателей о суэзскомъ каналѣ, всѣ разсужденія которыхъ основаны исключительно на слѣдующей таблицѣ, составленной нѣкогда г. Лесепсомъ:

	Разстояніе до Бомбея via Cap via Suez		Сокращеніе по новому пути
	миль		миль
отъ Константинополя	12,440	3,600	7,840
» Бриндизи	11,107	3,703	7,404

	Разстояніе до Бомбея		Сокращеніе по новому пути
	via Cap	via Suez	
	м и л ь		м и л ь
отъ Одессы	12,088	3,952	7,136
» Триеста	11,504	4,100	7,404
» Генуи	10,696	4,208	6,488
» Марсели	10,560	4,280	6,280
» Гибралтара	9,840	4,720	5,120
» Бордо	10,640	5,752	4,868
» Ливерпуля	10,896	6,008	4,888
» Лондона	10,912	6,024	4,888
» Амстердама	10,964	6,076	4,888
» Гамбурга	11,220	6,332	4,888
» Петербурга	11,610	7,360	4,250
» Нью-Йорка	11,520	7,920	3,600

Баронъ Кальхбергъ составилъ свои расчеты для Триеста, который, какъ мы выше видѣли, находится почти въ одинаковомъ разстояніи съ нашей Одессой отъ Бомбея. Г. Кальхбергъ разсматриваетъ вопросы: на сколько сократитъ суэзскій каналъ путь кораблей, идущихъ изъ Остъ-Индіи, какіе товары могутъ идти на пароходахъ на Суэзъ съ большою выгодною, чѣмъ на парусныхъ судахъ, въ обходъ мыса Доброй Надежды, и наконецъ какой районъ Триеста (*Hinterland*) съ особенною выгодною можетъ воспользоваться новымъ путемъ? По расчетамъ г. Кальхберга, изъ всѣхъ гаваней южной Европы Триестъ получаетъ наибольшее сокращеніе разстоянія до Бомбея; путь мимо мыса Доброй Надежды представляетъ отъ Триеста до Бомбея 11,504 морскихъ миль, тогда какъ черезъ Суэзъ всего 4,100 морскихъ миль. Отъ Бомбея, чрезъ Суэзъ, къ Триесту на 1,908 морскихъ миль ближе, чѣмъ къ Ливерпулю, и на 1976 морскихъ миль ближе, чѣмъ къ Гамбургу, откуда до сихъ поръ преимущественно снабжалась средняя Европа колониальными товарами.

Парусное судно идетъ изъ Бомбея въ Гамбургъ, среднимъ числомъ, около 104 дней, тогда какъ теперь грузовой пароходъ (считалъ даже среднимъ числомъ 8 узловъ въ часъ) употребитъ

на путь отъ Бомбея до Триеста 23 дня, а до Гамбурга 34 дня. По расчету г. Кальхберга выходитъ, что перевозка товара изъ Бомбея, вокругъ мыса Доброй Надежды, въ Гамбургъ на парусномъ суднѣ можетъ конкурировать съ парусною перевозкою черезъ Суэзъ въ Триестъ на столько, на сколько увеличенныя издержки пароваго транспорта не превышаютъ, въ барышгъ купца, $4\frac{1}{2}\%$ стоимости товара.

А именно, купецъ въ 81 день лишняго плаванія теряетъ до $2\frac{1}{2}\%$ на стоимость груза, ибо капиталъ его находится это время безъ обращенія, если отправляетъ его на парусномъ суднѣ, вокругъ мыса Доброй Надежды; кромѣ того, онъ платитъ на $1\frac{1}{2}\%$ болѣе страховых премій, противъ транспорта черезъ Суэзъ. Слѣдовательно при избраніи пути рѣшительный голосъ принадлежитъ цѣнности самаго груза.

По расчетамъ г. Кальхберга, паровой транспортъ изъ Бомбея, на Суэзъ, въ Триестъ будетъ стоить дороже паруснаго транспорта, на мысъ Доброй Надежды, въ Гамбургъ на 5 флор. 11 крейцеровъ и болѣе болѣе 3 руб. на тонну (около $5\frac{1}{2}$ коп. на пудъ). По этому всѣ товары, стоящіе не менѣе $127\frac{3}{4}$ флоринновъ за тонну (или $1\frac{1}{4}$ руб. за пудъ), могутъ быть съ одинаковою выгодною возимы изъ Бомбея какъ на парусныхъ судахъ, мимо мыса Доброй Надежды, въ Гамбургъ, такъ и на пароходахъ, черезъ Суэзъ, въ Триестъ; для всѣхъ же товаровъ, цѣнность коихъ дороже означенной нормы ($1\frac{1}{4}$ руб. за пудъ), выгоднѣе перевозка на Суэзъ, на паровыхъ судахъ.

Желая опредѣлить районъ, который выпадаетъ на долю торговли Триеста при суэзскомъ каналѣ, Кальхбергъ принялъ во вниманіе разстояніе другихъ портовъ: Гамбурга, Бремена, Роттердама, Венеціи, Марсели, — которые каждый имѣютъ конечно свой районъ, и нашель: 1) первый поясъ, что при цѣнѣ товара въ $6\frac{1}{3}$ флорина за центнеръ (или 3 р. за тонну), поясъ Триеста идетъ дугою на сѣверъ, границы коей Одербергъ, Пардубицъ, Тоборъ, Пильзень, Регенсбургъ, Ульмъ. Въ этой границы выгоднѣе отправлять и получать товары чрезъ Гамбургъ, Бременъ, Венецію и т. д. 2) Второй поясъ, при цѣнѣ товара 10 флор. за центнеръ. Линія эта подвигается на 15 миль шире, до

Опельна, Рейхенберга, Мельника, Эгера, Нюренберга, Штутгарта; 3) Третій пояс, при цѣнѣ товаръ 20 флор. за центнеръ. Линія пояса опять расширяется кругомъ на 55 миль (Познань Франкфуртъ на Одерѣ, Галле, Франкфуртъ на Майнѣ; 4) четвертый пояс, при цѣнѣ товара въ 30 флор. Линія пояса расширяется на 95 миль сѣвернѣе, и захватываетъ всю Германію.

Эти поясы объясняютъ, на сколько можетъ конкурировать паровая перевозка, черезъ Суэзъ въ Триестъ, съ паруснымъ транспортомъ, мимо мыса Доброй Надежды, въ гаваняхъ сѣверной Германіи, при предложеніи однообразнаго тарифа желѣзныхъ дорогъ по всей Германіи, въ 1 австрійскій крейцеръ за центнеръ въ каждой мили. Подъ категорію товаровъ, выгодныхъ для перевозки паровыми судами, черезъ Триестъ въ Остъ-Индію и далѣе и обратно, подходятъ стало быть по своей цѣнѣ: шерсть, табакъ, большая часть колоніальныхъ и мануфактурныхъ товаровъ, и естественно не подходятъ сырые продукты, въ родѣ хлѣба, и отчасти скота.

Для того, чтобы примѣнить въ настоящую минуту расчеты барона Кальхберга къ Одессѣ и Таганрогу, у насъ не имѣется достаточныхъ данныхъ, но и теперь мы видимъ, что товаръ цѣнность котораго не менѣе $18\frac{1}{2}$ руб. за центнеръ или $5\frac{1}{2}$ руб. за пудъ, провезенный изъ Остъ-Индіи, Австраліи или Китая, черезъ Суэзъ, на Триестъ, получить несомнѣнное господство на рынкахъ всей Германіи, и не пустить въ ходъ такой же цѣны товара, провезеннаго оттуда же, черезъ Суэзъ на Одессу; товаръ тотъ, дойдя до западной русской границы, долженъ будетъ остановиться, или пойти вспять.

Но, какъ извѣстно, азіатскіе товары по большей части дороже приведенной выше нормы, слѣдовательно Одесса можетъ служить и транзитнымъ портомъ для Европы, для товаровъ дорогихъ, и портомъ для снабженія извѣстнаго района товарами дешевыми и средней стоимости. Нечего и говорить, что и этотъ районъ слишкомъ значителенъ. Онъ могъ бы охватить почти всю Россію, если бы управленіе желѣзныхъ дорогъ согласилось на постепенное введеніе однообразнаго тарифа и единство торгово-перевозочныхъ пріемовъ на всѣхъ линіяхъ

желѣзныхъ дорогъ Россійской Имперіи,—вопросъ приобретающій въ настоящее время первостепенную важность для нашего экономического и торговаго преуспѣянія, въ виду усиливающейся конкуренціи другихъ странъ, при помощи новыхъ путей сообщенія.

Справедливость этого предположенія подтверждается и отзывомъ опытныхъ московскихъ купцевъ, а также купцевъ нѣмецкихъ, которыя полагаютъ, что сооруженіе южныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и тѣ провозныя платы, которыя будутъ на нихъ установлены, возымѣютъ болѣе вліянія на перемѣщеніе въ Одессу и Таганрогъ колоніальной торговли, чѣмъ даже открытіе суэзскаго канала. Насколько это справедливо, видно изъ того, что, вслѣдствіе бездорожія, даже анатолійскій хлопокъ везутъ до сихъ поръ въ Москву черезъ Лондонъ и Петербургъ, а не черезъ Одессу.

По словамъ г. Ценкера, сбереженіе времени въ торговлѣ влечетъ за собою всегда и денежную выгоду. Чѣмъ скорѣе приходитъ товаръ, тѣмъ ранѣе можетъ онъ быть проданъ, и тѣмъ скорѣе пользуются прибылью его продажи. Конечно, точное показаніе сберегаемаго процента опредѣлить очень трудно, но среднимъ числомъ, однако, купецъ долженъ принимать его въ 12% въ годъ, или 1% въ мѣсяць; такъ какъ частное лицо требуетъ 6% въ годъ на свой капиталъ.

Расчетъ этотъ подтверждается и тѣмъ соображеніемъ, что если адресантъ получаетъ по почтѣ, 2 или 3 мѣсяцами ранѣе товара, идущаго мимо мыса Доброй Надежды, счетъ и продаетъ свое право на товаръ третьему лицу, то среднимъ числомъ уступаетъ ему 5%. Эта прибыль соотвѣтствуетъ покрайней мѣрѣ 12% прибыли въ годъ, и даже превышаетъ ее, слѣдовательно для сбереженія времени, представляемаго суэзскимъ каналомъ, выигрышъ въ процентахъ для гаваней сѣверныхъ морей нужно положить въ 2%, а для гаваней Средиземнаго моря отъ $2\frac{1}{4}$ до $2\frac{1}{2}$ %.

Еще большее значеніе имѣетъ это сбереженіе времени, когда дѣло идетъ о пользованіи благоприятными или избѣжаніи неблагоприятныхъ условій продажи товара. Эти послѣднія весьма

важны, какъ для ввоза такъ и для вывоза, и подвержены значительнымъ колебаніямъ. Временной недостатокъ или излишекъ какого нибудь товара, а также и мода, влечетъ за собою колебаніе цѣнъ, выгодами отъ которыхъ воспользоваться можетъ только тотъ, кто во время предложитъ товаръ, въ данную минуту наиболѣе требуемый; тогда какъ купецъ медлительный явится только затѣмъ, чтобы испытать новую невыгоду. Какъ ни важны впрочемъ и достойны вниманія эти отношенія для торговли, но теперь еще трудно, и даже невозможно точно опредѣлить вліяніе ихъ на цѣны.

Относительно сбереженія страховыхъ премій, нужно замѣтить, что пароходъ, который идетъ изъ Бомбея только $\frac{1}{4}$ долю времени, сравнительно съ паруснымъ кораблемъ, испытываетъ и четвертую только долю опасности, противу послѣдняго. Хотя, бы пароходъ находился на морѣ по времени и не менѣе паруснаго судна, онъ все таки пользуется большею безопасностію, не будучи вполне отданъ на произволъ вѣтровъ. Только относительно пожара, онъ менѣе безопасенъ паруснаго судна, впрочемъ несчастія такого рода вообще чрезвычайно рѣдки на пароходахъ.

Въ дѣйствительности размѣръ страховыхъ премій конечно не соответствуетъ вполне этимъ правиламъ, но устанавливается, смотря по предложенію и требованію. Во всѣхъ индѣйскихъ и проч. азіатскихъ гаваняхъ страхованіе въ Европу доходитъ съ нѣкоторымъ колебаніемъ до $2\frac{1}{2}\%$; между тѣмъ какъ изъ Европы товары въ Китай страхуются по $1\frac{3}{4}\%$. По суэзскому пути платили $1\frac{1}{4}\%$ въ Англію, 1% въ Триестъ и Марсель; послѣ возстановленія прямаго сообщенія, премія можетъ понизиться на $\frac{1}{4}\%$.

Отъ продолжительности пути зависитъ иногда ущербъ въ качествѣ товара, напр. для чая; ущербъ этотъ впрочемъ для различныхъ товаровъ бываетъ столь различенъ, что общая оцѣнка его невозможна.

Наконецъ и учащеніе рейсовъ играетъ важную роль при назначеніи фрахтовъ, и безъ сомнѣнія понизитъ цѣны.

Важнѣйшіе порты Россіи на югѣ суть: для юго-западной Россіи Одесса, для крымскаго полуострова Севастополь, для юго-

восточной Россіи Таганрогъ, и для Кавказа Потти. Порты эти находятся отъ Бомбея, черезъ суэзскій каналъ, въ слѣдующемъ разстояніи:

	морск. миль.
Севастополь	3,894
Одесса	3,948
Таганрогъ	4,195
Потти	4175

Дальнѣйшія найди вычисленія мы будемъ дѣлать для Одессы, какъ важнѣйшаго пункта для торговли не только для мѣстнаго района, но и по связи своей съ Москвою, Петербургомъ и западной Европой; тѣ же расчеты съ небольшими измѣненіями въ цифрахъ могутъ быть приложимы, конечно, и къ другимъ русскимъ портамъ.

Одесса, вообще, приготовлена болѣе другихъ русскихъ портовъ, къ учрежденію прямыхъ сношеній съ дальнимъ востокомъ. Зимой портъ ея не замерзаетъ, а въ это время, какъ извѣстно, идетъ важнѣйшая отправка хлопка изъ Остъ-Индіи. Огромныя портовые сооруженія Одессы, не вполне еще оконченныя, на которыя правительство ассигновало около 5 милліоновъ руб., превращаютъ Одессу въ обширный, закрытый отъ вѣтровъ портъ (въ 20 разъ просторнѣе настоящаго порта). Работы, подъ руководствомъ подрядчика инженера полковника Починскаго, дѣятельно подвигаются впередъ. Кромѣ того, существуетъ предположеніе устроить въ Одессѣ, въ карантинной гавани, на новой обширной пристани большіе товарные пакгаузы для сбереженія товаровъ и выдачи подъ нихъ *вarrants*. Въ Одессѣ же находится центральное управленіе Русскаго общества пароходства и торговли, охватывающее своими линіями Черное и Азовское море, Архипелагъ, Средиземное море и частью Атлантическій океанъ. Два сосѣдніе порта, Николаевъ и Херсонъ, могутъ служить всегда вспомогательными портами для Одессы.

Уже въ настоящее время нѣкоторые негоціанты Бомбея и Калькутты намѣрены основать въ Одессѣ большой складъ хлопка. Сперва они полагали устроить складъ хлопка въ Москвѣ, но почему то предполагаютъ, что большое разстояніе Москвы

отъ Западной Европы поставитъ склады ихъ въ большую зависимость отъ московскихъ купцовъ. Изъ Одессы же удобнѣе отправлять хлопокъ на западъ по рельсамъ на Волочаскъ.

Такъ какъ большая часть остъ-индскихъ и египетскихъ товаровъ шла къ намъ до сихъ поръ черезъ Англiю, то,—для сравненiй выгодъ новаго пути, лучше всего взять Саутгемтонъ, какъ имѣющiй самыя частыя пароходныя сношенiя съ Остъ-Индiей.

	ближе нежели отъ Саутгем- тонъ отъ Одессы черезъ Суэзъ мыса Доброй Надежды.	
	тона около	около
	морскихъ миль	
до Бомбея	3,948	6,792
» Цейлона	4,588	5,912
» Калькутты	5,688	5,912
» Сингапура	6,078	5,702
» Гонгъ-Конга	7,508	5,672

Положенiе Одессы вообще весьма выгодно, она ближе къ Бомбею чѣмъ другiе европейскiе порты, напримѣръ:

	морскихъ миль.	
Триестъ	на	152
Ливерпуль	»	2,060
Лондонъ	»	2,076
Бременъ	»	2,462
Кронштатъ	»	3,412

и далѣе отъ Бомбея только слѣдующихъ важныхъ портовъ въ Европѣ.

	морскихъ миль.	
Константинополя	на	348
Сулины	»	80
Мессины	»	228
Бриндизи	»	245

Изъ этихъ портовъ въ извѣстной степени имѣютъ серьезное преимущество передъ Одессою Бриндизи и Сулина. Пер-

вый потому, что италянское правительство соорудило здѣсь прекрасный портъ, а проведенiемъ желѣзной дороги чрезъ Бреннерскiй проходъ въ Альпахъ, все разстоянiе между Лондономъ и Александрией на Остенде, Кельнѣ, Аусбургѣ, Мюнхенѣ, Бреннерѣ, Верону и Бриндизи можно совершить въ 150 часовъ, т. е. только на 2½ часа долѣе, чѣмъ изъ Бриндизи на Парижъ черезъ Монъ-Сенисъ по окончанiи туннеля. Нѣтъ сомнѣнiя, что Бриндизи и у Россiи отвлечетъ почти всѣхъ путешественниковъ первыхъ двухъ классовъ, боящихся продолжительнаго морскаго переѣзда, а также транзитъ цѣнныхъ товаровъ, вродѣ индиги, шелка и проч. Соперникомъ Бриндизи является теперь только италянскiй портъ Монополи (*The Levant Herald, May 31, 1869*) по выгодности условiй и здоровому климату.

Сулина представляется также въ нѣкоторой степени соперницей Одессы, такъ какъ дѣятельное австрийское пароходное сообщенiе по Дунаю и примыкающимъ къ нему желѣзнымъ дорогамъ позволитъ снабжать восточную часть Австрiи индiйскими товарами по этому пути, скорѣе, чѣмъ по линiи желѣзной дороги изъ Одессы на Волочискъ. Турецкое правительство, установленiемъ недавно въ Сулинѣ порто-франко, желаетъ, по видимому, поддержать еще болѣе важное значенiе Сулины. Оно усилится и если осуществится, по проэктъ г. Струсберга, линiя желѣзной дороги отъ устьевъ Дуная до Галаца и далѣе на Яссы и Черновицы.

Парусное судно употребляетъ отъ Саутгемптона до Бомбея по старому пути 113 дней, парадомъ же черезъ суэзскiй каналъ можетъ прiйти туда чрезъ 33 дня. Для черноморскихъ портовъ, по отдаленности ихъ, парусное судоходство въ Остъ-Индiю не имѣетъ теперь ровно никакого значенiя, потому мы будемъ разсчитывать въ особенности на преимущества пароходнаго пути.

Время, необходимое для пути пароваго судна изъ Одессы въ Бомбей, можно вычислить приблизительно слѣдующимъ образомъ:

	Разстояніе миль.	дней пути.
отъ Одессы до Константинополя (остановка)	352	7
» Константинополя до Порты Саида	780	
	<u>1,128</u>	

Прохождение канала (съ оста- новкою).	—	3
» Суэза въ Адень	1,310	8
» Адена до Бомбея	1,510	8

итого пароходу нужно дней 26,

т. е. Бомбей къ Одессѣ на семеро сутокъ пароходнаго пути ближе, чѣмъ къ Саутгемптону.

По этому же разсчету коммерческой пароходъ долженъ употребить времени на путь

	Разстояніе миль.	дней пути.
отъ Одессы до Пойнтъ де Гелля	4,588	29
» » до Калькутты	5,688	35
» » до Сингапура	6,078	37
» » до Гонгъ-Конга	7,508	43

Обыкновенно переходъ отъ Адена до Пойнтъ де Гелля считаютъ въ 11 сутокъ, хотя нерѣдко пароходы совершаютъ его въ 8 дней, пользуясь въ оба пути попутными юго-западными и сѣверо-западными муссонами.

Слѣдовательно, сравнительно съ Гамбургомъ, выигрышъ времени составляетъ для Одессы:

	пароходъ изъ Одессы по каналу	парусн. судно изъ Гамбурга via Cap.	разница
	д	н е	й.
до Бомбея	26	117	91
» Цейлона	29	117	88

	параходъ изъ Одессы по каналу	парусн. судно изъ Гамбурга via Cap.	разница
	д	н е	й.
до Калькутты	35	120	85
» Сингапура	37	120	83
» Гонгъ-Конга	43	127	84

Нужно замѣтить что Одесса сравнительно съ другими южными портами, ближе отъ Бомбея, чѣмъ Таганрогъ, на 247 миль и чѣмъ Поти—на 227 миль, и далѣе, чѣмъ Севастополь, на 54 мили. Съ другой стороны Таганрогъ ближе къ Москвѣ по желѣзной дорогѣ на 367 верстѣ, но имѣетъ портъ замерзающій, а Севастополь съ портомъ не замерзающимъ далѣе отъ Москвы, по сооруженіи желѣзной дороги, на 150 верстѣ. Всѣ эти различія оцѣнить конечно русская торговля, но несомнѣнно, что за Одессою останется навсегда первенство въ торговлѣ съ отдаленнымъ востокомъ.

Первенство это, кромѣ значительнаго потребленія юго-западной Россіи, вызывается еще положеніемъ Одессы относительно нѣкоторыхъ европейскихъ государствъ. По окончаніи сѣти желѣзныхъ дорогъ, когда Одесса соединится съ западною Европою, помощью желѣзныхъ дорогъ Одесско-Кишиневско-Ясской, Одесско-Балтско-Волочиской, Одесско-Бердичевско-Брестской и др., то нѣтъ сомнѣнія, что товары дальняго востока могутъ идти черезъ Одессу въ Молдавію, Валахію, Галицію, восточную Пруссію и Швецію; конечно транзитъ въ этомъ направленіи образуется только современемъ, послѣ многихъ необходимыхъ промежуточныхъ мѣрь.

О расходахъ провоза, которые ложатся на товары, доставляемые изъ Остъ-Индіи и Китая въ Россію, по старому пути черезъ Англію, можно составить себѣ понятіе по слѣдующимъ свѣдѣніямъ о фрахтахъ на парусныхъ судахъ вокругъ мыса Доброй Надежды изъ портовъ дальняго востока въ Англію, въ шиллингахъ за тонну:

Хлопокъ	Книжь мѣстъ	Колл. чест.	Вѣсъ пуд.	Куб. фут.	Изъ Бомбея.	Изъ Мадраса.	Изъ Калькутты.	Изъ Сингапура.	Изъ Рангуна.	Изъ Кантона.	На тоннѣ вместимости		
											Колл. чест.	Вѣсъ пуд.	
Чай	5	10	20	50	30—35	—	60	—	—	—	100		
Индиго	5	5	—	50	—	80	50—55	—	—	—	—		
Шелкъ	10	10	10	50	—	—	70—80	—	—	—	—		
Кофе	книжь мѣстъ	12	20	—	30—40	31 1/2—55	20—30	63	—	—	—		
Перецъ	тѣкля	16	—	—	20	—	—	50	—	—	—		
Кожи	ашиковъ	—	—	—	30—32 1/2	—	—	—	—	—	—		
Семя	мѣшковъ	13	20	60	27—40	31 1/4—55	45—55	—	—	—	—		
Москательн. товары	пачекъ	—	—	—	20—25	—	—	—	—	—	—		
Гумми	ашиковъ	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—		
Ладонь	корзинъ	—	—	—	45—55	—	—	—	—	—	—		
Дерево	ашиковъ	—	—	—	30—50	—	—	—	—	—	—		
Перья	луцъ	—	—	—	27 1/2—30	—	—	—	—	—	—		
Масля	ашиковъ	—	—	—	45	30—40	—	—	—	—	—		
Олово	луцъ	—	—	—	20	—	45—50	—	—	—	—		
Ложка	ашиковъ	—	—	—	40	—	45—50	—	—	—	—		
Каучукъ	ашиковъ	—	—	—	27 1/2—30	—	—	—	—	—	—		
Пердокутъ	ашиковъ	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—		
Индиск. тростникъ	ашиковъ	—	—	—	20	—	45—50	—	—	—	—		
Сахаръ	ашиковъ	—	—	—	15—20	—	20—25	—	—	—	—		

Для товаровъ, идущихъ въ Россію, нужно прибавить къ этому фрахты изъ Англій въ русскіе порты и стоимость провоза по

железной дорогѣ; Кенигсбергъ при этомъ можно принимать за нашу Либаву. Фрахтъ изъ Лондона, за тонну въ порты:

	Петер-бургъ.	Кронш-тадтъ.	Кенигс-бергъ.	Ригу.
	ш и л л и н г о в ь .			
Хлопокъ	26/6	25/6	20/6	22/6
Чай	20	18	13	15
Индиго	40	38	33	35
Кофе	27/6	25/7	20/6	22/6
Перецъ	20	18	13	15
Пряности	35	33	28	30
Черн. орѣхи	35	33	36	30
Дерево	30	18	13	15
Масло	30	28	23	25
Олово	22	20	15	17

Разсматривая эту таблицу, легко убѣдиться, сколько приплачиваемъ мы понапрасно, вслѣдствіе того, что товары дальняго востока идутъ къ намъ, заходя по дорогѣ въ Англію *).

Считая Москву центромъ нашей внутренней торговли, расходы на провозъ товаровъ по железной дорогѣ изъ Петербурга за 604 версты, а изъ Кенигсберга за 1588 верстъ, составляютъ для товаровъ:

- 1 разряда по 1/12 коп. за версту.
Изъ Петербурга — 50 коп.
» Кенигсберга 1 р. 30 »
- 2 разряда на 1/18 коп. за версту.
Изъ Петербурга 33 коп.
» Кенигсберга 88 »

*) Осенью фрахтъ изъ Англій въ Петербургъ повышается иногда до 45 шилл. за тонну.

То есть отъ 30 коп. до 1 р. 30 коп. на пудъ, или отъ 45 шил. до 195 шил. на тонну товара.

При этомъ мы должны замѣтить, что многіе товары плутъ къ намъ прямо по желѣзнымъ дорогамъ изъ Гамбурга, отчего расходы провоза еще болѣе удорожались.

Отъ черноморскихъ портовъ, считая до Москвы, Петербурга, а также и отъ Триеста, разстояніе, которое должны будутъ проходить товары дальняго востока по желѣзной дорогѣ, значительно болѣе чѣмъ въ настоящее время.

Такъ по желѣзнымъ дорогамъ считается:

отъ Одессы до Москвы	1,567 ¹ / ₂	верстъ.
» » » Петербурга	2,171	»
» Таганрога до Москвы	1,200	»
» » » Петербурга	1,804	»
» Триеста » Москвы	2,835	»
» » » Петербурга	2,231	»

Но за то для товаровъ въ этомъ случаѣ имѣется въ виду значительный выигрышъ во времени. Товару было необходимо употребить на путь

отъ Бомбея до Лондона	110	дней
» Лондона » Петербурга	14	»
» Петербурга » Москвы	4	»
итого	128	дней.

Выше мы видѣли, что отъ Бомбея до Одессы нужно 27 дней, а отъ Одессы до Москвы по желѣзной дорогѣ 6 дней, слѣдовательно выигрышъ во времени составляетъ на одномъ провозѣ 95 дней.

Относительно же фрахтовъ по новому пути, въ настоящее время нельзя составить вполне точнаго расчисленія. Обыкновенно полагаютъ, что фрахтъ по суэзскому каналу надобно будетъ разсчитывать вдвое дороже, чѣмъ фрахтъ вокругъ мыса Доброй Надежды, при этомъ для пароходовъ нужно имѣть въ виду, что фрахтъ ихъ всегда дороже, такъ какъ пароходъ можетъ брать менѣе груза товаровъ, имѣя необходимость вести съ со-

бою грузъ каменнаго угля и машину. Выше мы видѣли, что самый большой переходъ между двумя портами по новому пути совершается въ 7 или 8 дней, слѣдовательно и запасъ угля долженъ быть на недѣлю; исключеніе составляетъ переходъ изъ Адена въ Пойнтъ де Гелль, на который, судя по разстоянію, необходимо 11 сутокъ, и изъ Пойнтъ де Гелли въ Зондскій проливъ, на который нужно 8¹/₂ или 9 сутокъ.

По счастью въ обѣихъ этихъ мѣстностяхъ дуютъ муссоны съ такою необыкновенною правильностью, что никогда нельзя быть въ сомнѣніи насчетъ ихъ направленія. Дуетъ-ли муссонъ съ Ю. З., или съ С. В., все таки направленіе на С. З. будетъ въ обоихъ случаяхъ благоприятно. По направленію отъ Цейлона корабль въ состояніи будетъ пройти въ непродолжительное время и противъ Ю. З. муссона, и такимъ образомъ такъ близко пройдетъ около Адена, что 8 дневнаго запаса углей будетъ для него совершенно достаточно.

Точно также, если корабль долженъ плыть противъ С. В. муссона къ Цейлону. Онъ пойдетъ или сперва подъ парами вдоль аравійскихъ береговъ, а потомъ съ полувѣтромъ будетъ держаться Ю. В., либо пойдетъ отъ мыса Гвардафуя въ Индѣйскій океанъ, и потомъ подъ парами пройдетъ каналъ на 8°, между Мальдивами и Лакидавами. Тоже самое будетъ и при плаваніи между Пойнтъ де Геллемъ и Зондскимъ проливомъ. Въ этомъ случаѣ будетъ сбереженіе угля, весьма выгодное для вмѣстительности корабля, но только потеряется два времени.

Другія средства сократить путь отъ Адена до Пойнтъ де Гелли, это устройство угольныхъ складовъ на Сокоторѣ или на Гадрамутѣ, или заходеніе въ Бомбей; но эти средства связаны съ большими расходами и затрудненіями, чѣмъ вышеупомянутыя.

Предположивъ, что названныя станціи не будутъ устроены, въ такомъ случаѣ мѣсто для груза на пароходѣ должно составлять ²/₃ объема, занимаемаго товарами на парусномъ кораблѣ. Поэтому фрахтъ парохода будетъ въ 1¹/₂ раза дороже для равнаго груза. Если мы, подобно Г. Ценкеру, будемъ считать цѣну

тонны паруснаго въ 500 фр., то для парохода она придется въ 750 фр., безъ расхода на машину, около 250 фр. съ тонны, или всего 1,000 фр. Цѣна парохода съ одинаковымъ грузомъ относится къ цѣнѣ паруснаго корабля, какъ 2: 1. Считая проценты стоимости корабля, въ годъ, 5%, погашеніе 10%, страхованіе парусныхъ кораблей 6%, страхованіе пароходовъ, такъ какъ они часто останавливаются у гаваней, 8%, сумма общихъ расходовъ для паруснаго судна равняется 21%, а для парохода 23%. Слѣдовательно въ одинъ путь это составитъ франковъ на тонну:

	изъ Саут-гемтона на парус. кораб.	изъ Одессы на пароходъ.	Разность
въ Бомбей	29,1	14,7	14,4
» Пойнтъ де-Гелль	29,1	17,2	11,9
» Калькутту	29,9	20,4	9,5
» Сингапуръ	29,9	21,1	8,8
» Батавію	29,1	22,3	7,7
» Гонгъ-Конгъ	32,0	27,4	4,6

Расходы на жалованье и съѣстные припасы для экипажа значительнѣе на пароходѣ нежели на парусномъ суднѣ, такъ какъ первый относительно требуетъ большаго числа людей. Если будемъ считать на тонну груза паруснаго корабля въ мѣсяцъ 6 фр., то на тонну парохода придется 15 фр.

Тогда мы получаемъ на тонну франками:

	изъ Саут-гемптона на парус. кораб.	Изъ Одессы на пароходъ.	Разность
Въ Бомбей	20	11,5	8,5
» Пойнтъ де-Гелль	30	13,5	6,5
» Калькутту	20,5	16,0	4,6
» Сингапуръ	20,6	17,0	3,6
» Батавію	20	17,5	2,5
» Гонгъ-Конгъ	22	21,5	0,5

Всѣ эти расчеты, въ общемъ итогѣ, говорятъ въ пользу па-

роходовъ, но употребленіе каменнаго угля и сопряженный съ этимъ расходъ составляетъ важное затрудненіе для послѣднихъ.

Выше уже было сказано, что на тонну груза необходимо $\frac{1}{3}$ лошадиной паровой силы. Потребленіе угля среднимъ числомъ $7\frac{1}{5}$ фунт. на силу въ часъ, но какъ содѣйствіе вѣтра мѣстами позволить идти не подъ парами, то можно расходъ его на тонну груза считать на $3\frac{1}{8}$ м. м. 1 фунтъ, или 3 ф. каменнаго угля на 10 морскихъ миль. Въ такомъ случаѣ потребно, на тонну груза, фунтовъ каменнаго угля

	въ Саут-гемтонъ.	въ Одессу.
Изъ Бомбей	1782	1257
» Пойнтъ де-Гелля	1974	1450
» Калькутты	2274	1740
» Сингапура	1421	1900
» Батавіи	2484	1960
» Гонгъ-Конга	2850	2325

Для соображенія о цѣнѣ угля, которая въ различныхъ портахъ очень колеблется, можетъ служить преискурантъ г. Э. Бистерфельда, изъ Ньюкастля 22 февраля 1869 г. Уголь стоитъ въ Ньюкастлѣ 10 ш. за тонну, и большая часть судовъ возитъ его за $\frac{1}{5}$ часть фрахта, наворачивая убытокъ на обратныхъ грузахъ.

	Фрахты. фунт. за килъ.	Цѣна за тонну. шил.	франкъ.
Аденъ	32	46	57
Александрія	9	21	26
Батавія	—	35	44
Константинополь	15 $\frac{1}{2}$	28	35
Галацъ и Браиловъ	18 $\frac{1}{2}$	31	39
Триестъ	—	27	34
Одесса	15 $\frac{1}{2}$	28	35
Портъ Саидъ и Суэзь	—	56	70
Пойнтъ де-Гелль	24	37 $\frac{1}{2}$	47

	Фрахты. Цѣна за тонну.	
	фунт. за киль.	шил. франкѣ.
Рангунъ	—	28 35
Шангай	43	58 72
Сингапуръ	28	41 51
Калькутта	—	30 37
Бомбей	32	46 57
Гонгъ-Конгъ	33	47 59

Если мы возьмемъ среднія изъ этихъ цѣнъ за тонну каменнаго угля на различныхъ путяхъ, приблизительно онѣ будутъ: между Саутгемптономъ, Бомбеемъ и Пойнтъ де-Геллемъ въ 39 франк., между Саутгемптономъ и Гонгъ-Конгомъ въ 44 ф., и между Триестомъ, Одессою и азиатскими гаванями въ 49 фр.

Вставляя эти цѣны въ вышеупомянутый расчетъ потребления каменнаго угля, прибавляя расходъ въ каналѣ и вычитая сбереженіе отъ плаванія пароходовъ, сравнительно съ паруснымъ судномъ, получимъ слѣдующій итогъ расходовъ плаванія парохода изъ Триеста или Одессы и обратно:

франковъ			
Уголь.	Корабл.	Каналь.	Сумма.
31,5	— 14,9	+ 10	= 26,6
30,8	— 24,9	+ 10	= 15,9
35,5	— 20,4	+ 10	= 25,1
42,8	— 16,3	+ 10	= 36,5
46,5	— 14,6	+ 10	= 41,9
48,0	— 11,3	+ 10	= 46,7
57,0	— 7,0	+ 10	= 60,0

Слѣдовательно транспортъ паромъ оказывается безъ всякаго сомнѣнія дороже паруснаго транспорта, мимо мыса Доброй Надежды. Въ замѣнъ того, онъ имѣетъ выгоду въ сбереженіи времени, слѣдовательно вопросъ сводится опять къ тому, для какихъ товаровъ паровой транспортъ выгоденъ и для которыхъ невыгоденъ.

Ясно, что это зависитъ отъ цѣнности товара. Вычислить

крайній предѣлъ ея, зная сравнительную дороговизну паровой перевозки и сбереженіе въ ‰, очень легко, а именно для Триеста и Одессы, по расчету г. Ценкера, она будетъ:

	передержка въ паровомъ транспортѣ франк.	процентъ сбереже- нія.	цѣнность товара, выдер- живающаго перевозку. тонна пудъ. франк. копѣекъ.	
изъ Бомбея	33,3	3,3	1000	465
» Пойнтъ де-Гелля	41,6	3,3	1248	520
» Калькутты	57,3	3,0	1910	795
» Сингапура	62,5	3,0	2083	865
» Батавіи	66,7	3,0	2223	925
» Гонгъ-Конга	79,0	3,0	2633	1090

Изъ Шанхая нужно считать на 5 ‰, а изъ Йокагамы на 12 ‰, дороже, чѣмъ изъ Гонгъ-Конга.

Г. Барановскій, въ своемъ донесеніи главной конторѣ Русскаго Общества Пароходства и Торговли, приходитъ къ такимъ же выводамъ. По его словамъ, издержки плаванія въ Бомбей (считая паровой путь въ 28 дней), сравнительно съ расходами плаванія паруснаго судна изъ Бремена, рассчитываютъ на тонну:

	фунт.	ст.	шил.
28 дней плаванія пароваго			11
117 » » паруснаго	1		4

Издержки вооруженія, считая для паруснаго судна на тоннѣ груза, въ мѣсяцъ, 4 1/2 шил., а для парохода 12 шил., обойдутся:

	шил.
для паруснаго судна	16 1/2
» пароваго »	8 1/2

Слѣдовательно, не считая доходъ арматора, издержки плаванія опредѣляются для паруснаго судна въ 2 фунт. 1 шил., а для парохода 1 фунт., но для втораго нужно прибавить 8 шиллинговъ расходовъ въ каналѣ и цѣну сожженнаго каменнаго угля.

Считая цѣну угля въ Кардифѣ 11 шил. 6 пенс. за тонну и фрахтъ:

до Триеста	15 шил. 11 пенс.
» Порта Саида	17 »
» Адена	17 »
» Бомбея	30 »

цѣна угля будетъ:

	фунт.	шил.	пенс.
въ Триестѣ	1	7	5
» Портѣ Саидѣ и Аденѣ	1	7	6
» Бомбей	2	0	6

На 512 часовъ пароваго пути отъ Бомбея до Триеста потребно 12 цент. 30 фунт. угля на тонну; изъ этого количества нужно будетъ купить $\frac{1}{3}$ въ Бомбей, $\frac{1}{3}$ въ Саидѣ и $\frac{1}{3}$ въ Аденѣ, что составляетъ расходъ на пути изъ Бомбея въ Триестъ 1 фунт. 2 шил., а изъ Триеста въ Бомбей 1 фунт. стерл.

Такимъ образомъ всѣ расходы равняются:

для паруснаго судна	2 ф. ст. 1 шил.
а » парохода	
расходы	1
пошлины	8
уголь	1
	2
	или 1

для парох. въ Бомбей 2 ф. ст. 8 или 9 шил.

для » изъ Бомбея 2 » 10 или 11 »

слѣдовательно всѣ товары, стоящія 12 фунт. ст. 15 шил. (по нынѣшн. курсу 102 руб. за тонну или отъ 2 р. до 3 р. за пудъ), одинаково выгодно вести и по каналу и по старому пути.

Изъ Европы нужно отправлять по каналу товары стоимостью не ниже 9 фунт. ст. 9 шил. за тонну (т. е. 75 руб. за тонну или 1 р. 25 к. за пудъ).

Подъ эти категоріи подходит большая часть товаровъ; кромѣ, изъ восточныхъ, льняного семѣни, сахарнаго песку, рису, джуты, дерева, а изъ европейскихъ желѣза и др.

Австрийскій экономистъ Ф. Шерцеръ (The Economist, № 1,375) опредѣляетъ нѣсколько иначе расчетъ выгоды или невыгоды провоза товаровъ по новому пути. Для сравненія онъ беретъ Гонгъ-Конгъ.

Доставка 11 мѣствъ чая или тонны въ 50 куб. футъ, изъ Китая въ Европу будетъ стоить:

	черезъ Суэзь въ Триестъ.			вокругъ мыса Доброй Надежды въ Саутгемтонъ.		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
11 мѣствъ по 20 долл. за мѣсто, считая по 4 ш. 6 п. за долл. . .	28	10	0	28	10	0
фрахтъ тонны въ 50 ф. . .	6	5	0	4	10	0
страхованіе и потеря . .	1	6	10 $\frac{1}{2}$	1	13	9
всего	35	11	10 $\frac{1}{2}$	34	13	9
что составитъ для тонны въ 40 футъ . . .	28	9	6	27	6	0
выгода въ пользу стараго пути				1	4	6
				28	9	6

Доставка 4 кипъ шертинга изъ Европы въ Китай, считая тонну въ 40 футъ:

	черезъ Суэзь изъ Триеста.			вокругъ мыса Доброй Надежды изъ Саутгемтона.		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
4 кипы шертинга по 30 фунт. за кипу . . .	120	0	0	120	0	0
фрахтъ тонны	5	0	0	1	10	0
страхованіе и потеря . .	2	0	6	4	1	0
3 мѣсяч. % сбереж. . . .				1	16	0
	127	0	6	127	7	0
выгода въ пользу Суэза		6	6			
	127	7	0			

До открытія канала, провозъ *via Suez* стоилъ отъ 6 до 8 фунт. ст. за тонну хлопка въ Триестъ, причемъ 46 шил. уходило на расходы по желѣзной дорогѣ и двукратную выгрузку и нагрузку въ Суэзъ и Александрію. Выключая эту цифру изъ 8 фунт. ст. и прибавляя 8 шил. расходовъ по каналу, остается 6 фунт. ст. 2 шил. Но экономисты полагаютъ вѣрнѣе опредѣлить размѣръ фрахта изъ Бомбея въ Триестъ въ 5 фунтовъ стерлинговъ.

Въ дѣйствительности же фрахты состоялись по каналу гораздо дешевле, и даже такъ дешево, что, по отзыву знатоковъ, въ такомъ размѣрѣ будутъ далѣе убыточны для судохозяевъ. При насъ изъ Бомбея въ Ливерпуль, черезъ Суэзъ, прошло судно съ хлопкомъ, за фрахтованное по 3 фунт. 10 шил. съ тонны.

Чтобы приложить все эти расчеты къ Россіи, мы должны имѣть въ виду, что хотя Триестъ далѣе Одессы, но въ Одессѣ каменный уголь дороже, кромѣ того, пароходъ для послѣдней долженъ уплачивать транзитныя пошлины въ Босфорѣ. Обратный грузъ въ Одессѣ, въ особенности въ Остъ-Индію, гораздо менѣе значителенъ, чѣмъ въ Триестѣ и особенно въ Марсели.

Таганрогъ отстоитъ далѣе Триеста и Одессы, но каменный уголь въ немъ гораздо дешевле обонхъ этихъ портовъ. Онъ впрочемъ тоже имѣетъ многія неудобства, а именно перегрузку въ Керчь-еникольскомъ проливѣ и болѣе значительные расходы на выгрузку и нагрузку товаровъ.

По этому вообще можно считать, что фрахты по суэзскому каналу въ русскіе порты будутъ нѣсколько выше соотвѣтственныхъ фрахтовъ въ Триестъ и Марсель, въ особенности же если придется конкурировать съ пароходами компаній, получающихъ субсидіи отъ иностранныхъ правительствъ.

Но нѣтъ никакого сомнѣнія, что конкуренція по новому пути понизитъ точно также фрахты, какъ понизила она ихъ, до возможнаго почти *minimum*—а, на старомъ пути, и съ извѣстнымъ развитіемъ пароваго сообщенія большая часть индо-китайскаго транзита перейдетъ къ суэзскому каналу.

Суэзскій каналъ ставитъ Египетъ въ исключительно выгодное положеніе и потому торговли съ Египтомъ, хотя и суще-

ствующая у насъ въ извѣстномъ ограниченномъ размѣрѣ, по неволѣ, первая обращаетъ не себя вниманіе, при разсмотрѣніи русской торговли на новыхъ рынкахъ, открываемыхъ суэзскимъ каналомъ. До сихъ поръ Египетъ былъ серьезно доступенъ Европѣ только въ одномъ пунктѣ, Александріи; прорытіе канала, при сѣти желѣзныхъ дорогъ и другихъ путей, сразу ставитъ внѣшнюю торговлю въ соприкосновеніе съ Египтомъ черезъ три благоустроенные порта на каналѣ: Саидъ, Измаилія и Суэзъ, а также черезъ порты Краснаго моря, доселѣ ничтожныя и почти недоступныя.

Населеніе Египта невелико, оно равняется всего 5 милліонамъ; но Египетъ важенъ для торговли, во первыхъ, по тому, что изъ него снабжается товарами большая часть внутренней Африки, во вторыхъ, по его огромной производительности, происходящей отъ всеобщаго изумительнаго плодородія египетской почвы. Въ послѣднее время въ Египтѣ насчитывается обработанной земли до 5½ мил. десятинъ, изъ числа которыхъ около половины принадлежатъ вице-королю, членамъ его семейства и приближеннымъ. Арендная плата весьма различна. Въ Нижнемъ Египтѣ, гдѣ преобладаетъ хлопокъ она достигаетъ 45 руб. за десятину, въ Верхнемъ Египтѣ, гдѣ воздѣлываются преимущественно колосовые хлѣба, она не превышаетъ 15 руб. Цѣна земли также различна, отъ 90 до 450 р. за десятину, смотря по состоянію ирригаціи. Машинъ въ сельскомъ хозяйствѣ употребляется мало; рабочей скотъ малочисленъ и подверженъ частой эпидеміи. Единственнымъ удобрительнымъ веществомъ служитъ илъ, отлагающійся послѣ разлива, а также развозимый по разнымъ мѣстамъ съ ближайшихъ къ рѣкѣ мѣстностей. Феллахи трудолюбивы, нетребовательны и охотно занимаются земледѣліемъ. Египетъ почти исключительно страна землѣдѣльческая, и богатство его заключается въ воздѣлываніи пшеницы, бобовъ, хлопка, чечевицы, гороха, ячменя, ворсильныхъ шишекъ, шафрана, индиго, кукурузы, риса, пеньки, льна, сахарнаго тростника, кофе, табака, мака (опіума), финиковой пальмы, шелковичнаго дерева и розъ

(эссенция и розовая вода); съ 1868 года воздѣльваніе алькана воспрещено закономъ.

Лучшая пшеница получается изъ Саида въ Верхнемъ Египтѣ и изъ провинціи Бегера; рисъ изъ окрестностей Даміетты считается наилучшимъ. Шелководство, упавшее въ послѣднее время, начинаетъ развиваться въ провинціяхъ Загазигъ, Дамангуръ и Мансура. Розовая вода и эссенция готовится въ Фаумѣ; опиумъ воздѣляется въ Верхнемъ Египтѣ (онъ содержитъ 9,25% чистаго морфина).

Въ лѣсахъ чувствуется въ Египтѣ большой недостатокъ, но тамъ очень много фруктовыхъ деревьевъ. Рыболовство въ озерахъ и моряхъ весьма значительно.

О торговлѣ Египта нѣтъ вполне точныхъ свѣдѣній, такъ какъ таможенное управленіе не публикуетъ своихъ отчетовъ; но недостатокъ этотъ восполняется циркулярами торговыхъ домовъ (въ особенности дома *Carpi Vivante et Co*) и журналами, между которыми первое мѣсто занимаетъ *Trombetta*, прекрасная ежедневная газета торговли, финансовъ и судоходства, издаваемая въ Александріи. По большей части всѣ эти свѣдѣнія относятся до торговли отпускной, какъ наиболѣе для Египта важной.

Отпускъ Египта былъ равенъ:

	піастровъ тарифъ.
въ 1862 году	780,694,026
» 1863 »	1,203,145,000
» 1864 »	1,644,571,600
» 1865 »	1,686,135,000
» 1866 »	1,307,045,000
» 1867 »	999,019,000
» 1868 »	1,005,879,000

т. е. около 66 мил. руб. сер. въ годъ, изъ которыхъ почти $\frac{3}{5}$ приходится на хлопокъ.

По свѣдѣніямъ, полученнымъ нами изъ главнаго таможен-

наго управленія, отпускъ 1868 года изъ Египта распредѣлялся по товарамъ:

	количество	на сумму піастровъ тарифъ.
Хлѣбъ	ардебъ 1147,147	120.450,435
Кукуруза	» 193,113	15.062,814
Икра	окъ 11479	229,580
Хлопокъ	квинт. 1.351,387	527.040,930
Воскъ	окъ 98,986	1.979,720
Кофе	квинт. 22,106	6.631,800
Тряпка	» 75,400	1.508,000
Сода и зола	» 1,582	63,280
Кукельванъ	» 433	46,764
Пустые мѣшки	мѣсть 12,272	1.130,703
Финики	квинт. 28,416	2.045,952
Лекарства	мѣсть 4,811	2.593,451
Слоновая кость	квинт. 523	915,250
Черепаша	ротоли 1.623	97,380
Мука	мѣсть 14,783	2.660,940
Бобы	ардебъ 854,171	73.458,706
Желѣзо	квинт. 1,735	78,075
Гумми	» 135,364	29.780,080
Алькана	» 8,125	406,250
Ладонъ	» 7,949	1.589,800
Шерсть	» 36,058	6.490,440
Ленъ	» 10,066	1.761,550
Чечевица	ардеб. 73,677	5.525,775
Волчій бобъ	» 400	24,000
Мануфактуры	мѣсть 814	4.148,300
Перломутръ	квинт. 29,501	5.900,200
Натръ	» 67,328	4.847,616
Ячмень	ардеб. 148,097	9.330,111
Опиумъ	окъ 3,849	384,900
Перецъ	квинт. 742	111,300
Солен. кожи	число 86,265	3.221,525
Страусов. перья	ротоли 15,119	4.535,600

	количество	на сумму пиастровъ тарифъ
Рисъ ардеб.	9,627	2,888,100
Александр. листъ квинт.	5,778	433,350
Семя ардеб.	2,414	241,400
Хлопковое семя »	889082	66,678,900
Сезамъ ардеб.	9,321	1,864,200
Льняно семя »	10,552	1,370,460
Шелк. издѣлія мѣсть	42	300,194
Тамариндъ квинт.	1,551	310,200
Томбакъ окъ	164,249	492,747
Полотно штукъ	20,120	503,000
Шафранъ квинт.	706	63,540
Сахаръ »	145,212	10,952,587
Овечій горохъ ардеб.	1,378	100,594
Рога буйвола мѣсть	27	54,800
Горохъ ардеб.	1,246	80,990
Мускусъ п розовое масло унцій	26,264	315,168
Разные товары мѣсть.	23,288	9,966,943

Итого 930.668,400

Съ 1 января по 1 іюня 1869 года было отпущено:

Кукурузы ардеб.	240	Александр. листа кипъ	1,221
Хлѣба »	121,129	Воску мѣсть	244
Бобовъ »	169,188	Отрубей мѣш.	4,627
Финиковъ мѣсть	60	Чернильн. орѣх »	169
Индиго . ящик.	852	Натра мѣсть	580
Ладону . фард.	479	» окъ	211,536
Льну кипъ	3,158	Костей тонн.	132
Хлопков. семѣни ардеб.	476,180	» кант.	8,750
Жмыховъ мѣсть	3,800	Сахару мѣш.	13,278
» тоннъ	954	Ячмень ардеб.	1,825
» мѣсть	100	» фард.	1,825
» рот.	1,129,692	» мѣш.	1,480
		Костей фард.	3

Сезамъ мѣш.	4,863	Табакъ кипъ	7
Шерсти кипъ	2,355	Селитры бочен.	1,098
Кофе фард.	6,643	Шафрану мѣсть	113
Кожн кипъ	3,403	Льнян. семени ардеб.	1,040
Хлопка египет. »	125,257	Подсолнечника мѣш.	122
индѣйскаго »	108,983	Овечьяго гороха. мѣш.	19
Тамарин. фард.	88	Асса-фетида »	7
» мѣсть	27	Рису мѣш.	42
Мѣди. »	105	Клещевинн. мѣсть	1
Алькана »	309	Рога »	332
Перломут. боченк.	2,221	Сѣры. кант.	332
Слон. кост. мѣсть	152	» тоннч	4,500
Тряпки кипъ	7,997	Розоваго листа фард.	67 1/2
Страусов. перьевъ ящик.	124	Черепакн мѣсть	1
		Гумми фард.	13,628
		Гвоздики боч.	8

Изъ отпущенныхъ товаровъ въ Россію было вывезено только 8,500 квинт. сахара на сумму 637,500 пиастр. тар. Изъ прочихъ товаровъ, вывозимыхъ изъ Египта хлѣбъ и семя важны для насъ, какъ предметъ значительной конкуренціи для Россіи, а хлопокъ, какъ предметъ всемірнаго потребленія. О конкуренціи Египта въ хлѣбной торговлѣ Р. В. Орбинскій написалъ замѣчательное излѣдованіе, помѣщенное въ 1863 году въ «Трудахъ общества сельскаго хозяйства южной Россіи».

Египетскій хлопокъ вывозился въ слѣдующемъ количествѣ

	Квинталовъ.
Въ Англію	1,036,715
» Австрію	139,700
» Францію	160,680
» Италію	13,792
» Турцію	416
» Сирію	84
Итого.	1,351,387

Привезено было въ 1868 году товаровъ въ Александрію:

			на сумму піастр. тарифъ
Ртуть	окъ	4,040	127,200
Амбра	мѣсть	23	472,560
Сталь	квнт.	111	199,980
Оружіе	мѣсть	141	895,310
Сурикъ	»	2,081	934,925
Фесы	дюж.	30,820	6.169,190
Дерево	»	»	26.804,488
Дрова	квнт.	287,131	6.604,082
Бѣлила	мѣсть	2,530	197,180
Веревки	квнт.	40,240	4.768,056
Уголь	»	1.654,242	10.752,303
Кожанья издѣлія .	мѣсть	675	780,450
Гвозди	»	6,980	940,765
Кофе	окъ	29,077	174,462
Свѣчи	мѣсть	6,933	5.487,800
Стекляныя издѣл.	»	19,038	3.145,635
Кошениль	окъ	15,020	675,900
Кораллы	»	1,510	1.283,500
Мѣдь	»	885,753	926,732
Лекарства	мѣсть	15,753	9,187,938
Сукна	»	365	4.359,860
Розовая вода . . .	окъ	61,687	308,435
Олово	квнт.	1,457	524,520
Пряности	»	1,150	103,500
Жестъ	мѣсть	9,898	791,840
Желѣзо	квнт.	205,445	9.245,025
Пряден. золото . .	пачекъ	176,488	794,196
Сух. фрукты	мѣсть	194,626	14.885,414
Фаянсъ	»	2,393	5.552,119
Мука	»	12,138	2.057,119
Гвоздика	окъ	1,990	11,940
Смола	мѣсть	9,773	489,372
Масла	окъ	4.556.088	29.228,668
Индиго	»	21,282	1.064,100

			на сумму піастр. тарифъ
Шерсть	квнт.	721	129,780
Латунь и проволока	мѣсть	518	705,910
Мраморъ	»	»	12.041,046
Мебель	»	7,453	4.947,902
Мастика	»	682	818,400
Мануфактуры . . .	»	27,134	17,565,092
Желѣзныя издѣл.	»	6,663	15.033,189
Бумага	»	9,221	6.618,034
Перецъ	квнт.	6,390	958,500
Петроль	окъ	1,012,500	2.498,125
Свинець и дробь .	квнт.	14,050	1.264,500
Картофель	»	52,083	1.406,241
Солонина и овощи	мѣсть	48,766	17.153,520
Скобяной товаръ .	»	4,608	9.633,028
Шелковыя издѣл.	»	668	10.287,135
Шелкъ сырецъ . . .	окъ	100,395	15.059,250
Мыло	квнтъ	21,850	3.539,700
Башмаки и кожа	мѣсть	2,315	9.706,644
Сахаръ	квнт.	21,850	3.085,488
Сѣно	»	312	14,040
Сасапарель	»	210	151,200
Шафранъ	ротоли	516	25,800
Табакъ	мѣсть	24,048	11.333,975
Шерстян. ковры . .	»	913	7.606,572
Вино и водка . . .	»	91,234	26.937,556
Разныя товары . . .	»	38,710	33.739,467
Итого			531.621,242

Изъ этого количества изъ Россіи было привезено:

			на сумму піастровъ.
Муки	мѣсть	6,354	1.016,640
Солонины и овощей	»	216	232,645
Разныхъ товаровъ .	»	68	102,000
Итого			1.351,285

*

Но, кромѣ того, значительное количество муки было получено изъ Россіи прямо въ Портъ Саидъ. Въ Одессѣ паровая мельница г. Бродскаго постоянно отправляетъ свои произведенія въ Египетъ.

Приведенныя выше цифры оборотовъ торговли Россіи съ Египтомъ совершенно ничтожны, въ особенности если сообразить, что мы имѣемъ съ Египтомъ срочную пароходную линію, гарантированную правительствомъ. Мы выбрали изъ таможенныхъ вѣдомостей свѣдѣнія о привозѣ въ Египетъ такихъ товаровъ, которые легко могли бы доставляться и изъ Россіи. Такъ, напримѣръ, въ 1868 году, было привезено въ Египетъ:

лѣсу:	На сумму піастровъ.
изъ Англіи	509,254
» Австріи	9.692,212
» Франціи	220,672
» Италіи	3.835,600
» Греціи	737,640
» Бельгіи	216,040
» Турціи	11.592,070
Итого	26.804,488

веревокъ и канатовъ:	Квинталовъ.
изъ Англіи	6,222
» Австріи	3,325
» Франціи	425
» Италіи	4,154
» Турціи	4,022
» Сиріи	474
» Варвар. владѣній	21,618
Итого	40,240

каменнаго и древеснаго угля:	Квинталовъ.
изъ Англіи	1.342,128
» Франціи	94,720
» Италіи	14,567

	Квинталовъ.
изъ Греціи	84,520
» Турціи	111,581
» Сиріи	6,726
Итого	1.654,242

свѣчей:	На сумму піастровъ.
изъ Англіи	181,800
» Австріи	942,400
» Франціи	4.104,800
» Италіи	131,200
» Бельгіи	30,000
» Турціи	97,600
Итого	5.487,800

мѣди:	Окъ.
изъ Англіи	818,787
» Австріи	6,128
» Франціи	7,965
» Италіи	7,328
» Турціи	45,545
Итого	885,753

суконъ:	На сумму піастровъ.
изъ Англіи	54,290
» Австріи	2.096,250
» Франціи	2.000,100
» Италіи	166,660
» Турціи	42,500
Итого	4.359,800

прядепаго золота:	На сумму піастровъ.
изъ Австріи	545,760
» Турціи	248,436
Итого	794,196

муки:	На сумму піастровъ.
изъ Австріи	1.013,760
» Франціи	22,140
» Италіи	5,220
» Россіи	1.016,640
Итого	2.057,760

смолы:	На сумму піастровъ.
изъ Англіи	344,800
» Франціи	18,612
» Италіи	43,200
» Турціи	82,760
Итого	489,372

петроля и верасина:	Окь.
изъ Франціи	480,000
» Италіи	62,500
» Соединен. Штатовъ	570,000
Итого	1.012,500

мыла:	Квинталовъ.
изъ Англіи	717
» Австріи	836
» Греціи	457
» Турціи	10,610
» Сиріи	9,107
» Варвар. влад.	123
Итого	21,850

выдѣланныхъ кожъ и обуви	На сумму піастровъ
изъ Англіи	908,579
» Австріи	295,473
» Франціи	2.568,500
» Италіи	262,409
» Греціи	512,520

	На сумму піастровъ.
изъ Турціи	382,193
» Сиріи	116,782
» Варвар. владѣній	4.659,188
Итого	9.706,644

солонины и овощей:	На сумму піастровъ.
изъ Англіи	1.596,557
» Австріи	1.382,316
» Франціи	1.943,110
» Италіи	3.290,360
» Греціи	743,441
» Россіи	232,645
» Турціи	5.812,745
» Сиріи	604,000
» Варвар. владѣній	948,346
Итого	17.153,520

Всѣ свѣдѣнія о привозѣ и отпускѣ товаровъ въ Египтѣ значительно уменьшены, потому что въ таможенныхъ всѣ товары, привозимые въ Египеть, уплачиваютъ 8% съ цѣны товаровъ, отпускные 1%, а привозимые транзитомъ 2%. Если товаръ везется изъ Аравіи, или изъ другаго египетскаго порта, то уплачивается только отпускная пошлина. Табакъ обложенъ 65% пошлины съ цѣны, а соль къ провозу вовсе воспрещена. Въ дѣйствительности же таможенные пошлины уплачиваются по соглашенію съ таможенными чиновниками, не брезгающими *бажигишами* (взятками), а потому, естественно, уменьшается въ вѣдомостяхъ и количество товаровъ, особенно привозныхъ.

Судоходство въ Египтѣ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Въ 1868 году.	Число судовъ.	Тоннъ.	Пассаж.
Александрія	3,181	1.746,902	45,950
Портъ-Саидъ	1,083	202,315	8,416
Суэзь	370	218,929	25,659
Даміетта	719	1,548	446
Итого	5,353	2.169,694	80,371

Въ 1867 году.	Число судовъ.	Тоннъ.	Пассаж.
Александрія . . .	2,616	1.483,585	43,538
Портъ-Сандъ . . .	1,084	335,656	19,056
Суэзъ	435	296,211	33,347
Даміетта	719	1,994	415
Итого	4,854	2.117,446	96,356

Судоходство собственно александрійскаго порта видно изъ слѣдующихъ цифръ:

	Пришло судовъ.		Тоннъ.	Пассажиры.
	Всего	пароходовъ.		
Въ 1865 г.	4,283	1,145	1.350,876	74,990
» 1866 »	3,698	980	1.373,217	50,317
» 1867 »	3,181	966	1.746,902	45,950
» 1868 »	2,616	550	1.483,585	43,538

Сокращеніе оборотовъ египетской торговли, конечно, нужно считать временнымъ; оно зависитъ отъ внезапнаго пониженія цѣнъ на хлопокъ и уменьшенія вывоза этого товара, но безъ сомнѣнія богатая почва Египта быстро вознаградитъ сокращеніе производительности хлопка развитіемъ другихъ отраслей земледѣлія

Какъ мы выше видѣли, обороты торговли Россіи съ Египтомъ крайне ничтожны, между тѣмъ, не говоря уже объ Англіи, Австрія имѣетъ съ Египтомъ оборотъ по привозу и отвозу на 800 т. центн. или 2.500,000 пуд. товаровъ, а Франція имѣетъ торговый оборотъ съ Египтомъ въ 230 т. тоннъ или 4¹/₂ милл. центнеровъ (около 16 милл. пуд.). Цифры эти достойны того, чтобы возбудить полное вниманіе нашихъ производителей и предпринимателей, имѣющихъ точку опоры въ Одессѣ и другихъ портахъ Чернаго моря.

Для болѣе точныхъ соображеній, такъ какъ по характеру своей производительности, Россія подходитъ болѣе всего къ Австріи, нежели къ какому либо другому государству въ Европѣ, мы приведемъ изъ таблицъ торговли Триеста съ Егип-

томъ за 1867 годъ (*Wiener Abendpost* 1868, № 108) свѣдѣнія о товарахъ отпущенныхъ и привезенныхъ.

Привезено 238,620 центн. (750,900 пуд.), въ томъ числѣ:

	Центнер.	Центнер.
Кофе*	2,952	Воскъ 806
Индиго и краски	1,152	Сухіе фрукты 5,038
Хлопокъ 137,128		Гумми 41,986
Шерсть 395		Мука и крахмаль 4,136
Перламутръ 11,875		Натръ 17,223
Оливк. масло 1,574		Сырья кожи 6,408
Лекарства 381		Химич. продукты 5,430
Перецъ* 4,843		Индійск. тростникъ 146
Нашатырь 344		Олово* 486
		Алекс. листь 1,230

Прочихъ на сумму 66,900 гульд.

Отпущено 290 т. центн. (800,000 пуд.), въ томъ числѣ:

	Центнер.	Центнер.
Стали 428		Масла коровьяго 39,805
Уксусу 472		Сала 212
Спирта и водокъ 12,612		Камен. угля 1,086
Вина 2,465		Мяса 483
Минеральн. водъ 119		Бумаги 17,224
Пива 19,091		Цементу 828
Ювелирн. изд. 1,499		Перцу 286
Сахару 267		Жизн. припасовъ 475
Хлопч. бум. тканей 4,227		Трески 331
Желѣзн. издѣлій 1,733		Сух. фруктовъ 877
Каучук. издѣлій 90		Картофелю 1,035
Муки 82,521		Сѣна и соломы 349
Шерст. издѣлій 559		Веревокъ и канат 2,544
Кожанныхъ издѣл. 1,399		Плотничн. издѣлій 3,769
Модн. издѣлій 910		Плетен. » 288
Книгъ 122		Деревян. » 39,402

* Означаетъ привозъ прямо изъ Остѣ-Индіи.

	Центнер.		Центнер.
Меду	324	Мелк. дер. издѣлій.	1,834
Оливк. масла	4,352	Сухарей	336
Рапсового »	4,352	Печен. хлѣба	228
Кожи	423	Жив. растеній	638
Камня	18,706	Сала	481
Spicacellica	2,263	Свѣчей	2,263
Пакли	995	Фарфора и фаянса	1,568
Стеклан. издѣлій	3,560	Купороса	295
Спичекъ	7,804		Куб. футъ.
	Штукъ.	Лѣсъ корабельн.	54,816
Скота и лошадей	1,617	Игр. картъ, дюж.	1,505
Экипажей	62		Штукъ.
Бревенъ и мачтъ	1.791,979	Шляпъ	240
		Часовъ	208
		Кирпича	77,200

Прочихъ издѣлій на 167,630 флор.

Изъ этихъ краткихъ свѣдѣній можно заключить, что хорошій сбытъ въ Египтѣ могутъ найти мука, дерево въ штукахъ, подѣлочное и въ спичкахъ, вина, спиртъ и водки, сало, мясо, сухари, хлѣбъ, свѣчи, различныя масла, скотъ, а изъ заводскихъ и фабричныхъ матеріаловъ всѣ строительные матеріалы изъ желѣза и глины, камни и различныя мануфактурныя издѣлія, служащія для потребленія быстро увеличивающагося населенія, т. е. для постройки зданій и для ежедневнаго потребленія поселенцевъ.

Египетское таможенное управленіе ежемѣсячно издаетъ прейсъ-курантъ, служащій для оцѣнки товаровъ для взысканія съ нихъ таможенныхъ пошлинъ *ad valorem*. Прейсъ-курантъ этотъ выражаетъ приблизительно среднюю цѣну важнѣйшихъ товаровъ въ египетскихъ портахъ. Осенью 1869 года официальныя цѣны были:

Пшеница Саиди	90	піастр. тар.
» Бегера	85	» »
Бобы Саиди	88	» »

Бобы Бегера	83	піастр. тар.
Ячмень	50	» »
Кукуруза	75	» »
Дура Сеффи	75	» »
Льняное сѣмя	140	» »
Хлопковое »	70	» »
Сезамъ	200	» »
Овечій горохъ	70	» »
Горошекъ	65	» »
Гороховая мука	75	» »
Волчій бобъ	60	» »
Рисъ Энъ-Эль-Бинтъ	285	» »
» Фаль	275	» »
» Даміетта	400	» »
Чечевица	90	» »
Шафранъ	90	» »
Алькана корень	40	» »
Хлопокъ	450	» »
Лень и пряжа	165	» »
Пакля	50	» »
Пенька	75	» »
Тряпка	20	» »
Шерсть	200	» »
Гумми Сенааръ	325	» »
» Талькъ	175	» »
» Геджасъ	225	» »
Слоповая кость	2,100	» »

Въ дѣйствительности же цѣны были, по биржевымъ прейсъ-курантамъ и собраннымъ нами свѣдѣніямъ:

Въ Александріи, въ концѣ 1869 г., отпускныхъ товаровъ:

Хлопокъ Мако	отъ 425	до 440	піастр. тар. за кипу.
» Асмумъ	460	» 475	» » » »
» Галлинъ	480	» 585	» » » »
Хлопковое сѣмя	67	» 91	» » » ард.
Лень	175	» 231 $\frac{1}{4}$	» » » кант.

Льняное сѣмя . . .	отъ 231 1/4	» 310	піастр. тар. закипу.
Бобы Саиди . . .	» 165	» 182	» кур. » ард.
» Бегера . . .	» 168	» 170	» » » »
Ячмень	» 97	» 100	» тар. » »
Пшеница Саиди . .	» 165	» 185	» кур. » »
» Бегера . . .	» 98	»	» тар. » »
Сахаръ	83 3/4	» 103	» » » кант.

Рисъ рашиди:

» 1-й сортъ отб. . .	» 700	» 750	» » » ард.
» 1-й » торг. »	» 620	» 650	» » » »
» 2-й » . . .	» 600	» 620	» » » »
Кофе Мока отборн. »	» 820	» 850	» » » квинт.
» » торгов. »	» 720	» 740	» » » »
» Ямани	» 600	» 620	» » » »

Ладанъ отъ 380 до 650 піастр. кур. за кантаръ; 380 піастр. кур. ладанъ неочищенный съ деревомъ, землею, камнями; за тѣмъ чѣмъ чище, тѣмъ цѣна его выше.

Камедь красн. султанск. отъ 600 до 650 піастр. кур. за квинт.
» бѣлая сенаар. » 580 » 600 » » » »
Рожки сладк. отъ 240 до 260 піастр. кур. за квинт. въ 100 окъ.
Натръ красный отъ 50 до 60 піастр. тарифъ за квинталь.
» бѣлый » 30 » 36 » » » »

Финики сахарные бѣлые отъ 7 до 8 піастр. кур. око.
» султанск. красн. » 4 » 5 » » »
» прессованные » 120 » 140 » » квинт. въ 44 око.

Тамаринда отъ 400 до 450 піастр. кур. за квинталь.

Привозныхъ товаровъ:

Сахаръ рафинадъ отъ 8 2/3 до 11 піастр. курант. око, по курсу 20 франк. за 150 піастровъ.

Перецъ англійскій отъ 420 до 430 піастр. кур. за квинт.
» сингапурск. » 415 » 420 » » »

Гвоздика (головки) отъ 6 1/4 до 7 піастр. кур. за око, по курсу 20 франк. за 155 піастр. (тоже и перецъ).

Стеариновыя свѣчи:

французскія отъ 18 1/2 до 19 1/2 піастр. кур. око.

бельгійскія 18 1/2 піастр. кур. око, по курсу 180 піастр. за 20 франковъ.

Spica cellica отъ 225 до 230 піастр. кур. за квинталь въ 150 ротоли, по курсу 20 франк. за 155 піастровъ.

Льняное масло марсельск. отъ 9 до 9 1/2 піастр. кур. око.

» англійское 9 1/2 » » »
по курсу 154 піастра за 20 франковъ.

Спиртъ отъ 8 1/4 до 9 1/2 піастр. курант. око, по курсу 150 піастровъ за 20 франковъ.

Анисовая эссенція отъ 28 до 29 піастр. за драхму.

Волю корфютскіе отъ 6 до 10 наполеонд. за штуку.

» русскіе » 16 » 20 » »
» кипрскіе » 4 » 6 » »

Мука русская 1-й сортъ 25 франк. за мѣшокъ въ 63 окъ.

» венгерская отъ 40 до 45 фр. » » » 65 »
» венеціанск. » 31 » 42 » » » 80 »
» » » 40 » » » » 100 кил.

Купоросъ отъ 100 до 115 піастр. кур. за кантаръ, по курсу 155 піастр. за 20 франковъ.

Квасцы отъ 155 до 125 піастр. кур. за кантаръ, по курсу 155 піастровъ за 20 франковъ.

Жестъ 1-й сортъ 260 піастр. кур. за ящикъ.

» 2-й » 240 » » » » по курсу 155 піастровъ за 20 франковъ.

Петролеумъ 25 франк. за ящикъ въ 30 килогр., а 85—100 франк. за ящикъ въ 100 килограммовъ.

Нашатырь отъ 9 1/2 до 10 піастр. кур. за око, по курсу 150 піастровъ за 20 франк.

Олово прутное отъ 1,250 до 1,240 піастр. кур. за кантаръ, по курсу 155 піастр. за 20 франковъ.

Имбирь $6\frac{1}{2}$ до $6\frac{3}{4}$ піастр. кур. за око, по курсу 154 піастра за 20 франковъ.

Масло коровье штирійское отъ $22\frac{1}{4}$ до $22\frac{1}{2}$ піастр. кур. око
 » 2-й сортъ » 19 » $19\frac{1}{2}$ » » »
 » 3-й » » $16\frac{1}{2}$ » » »
 по курсу 152 піастра за 20 франковъ.

Капшаны тосканскіе 10 піастр. кур. за 4 ока, по курсу 160 піастр. за 20 франковъ.

Бумага бельгійская отъ 6 до 11 піастр. тарифъ за стопу
 » пизанская 3 піастра тар. » » » »

Вино тосканское ящикъ въ 20 фляшекъ 58 франк.
 » флорентинское $2\frac{1}{2}$ франк. фляшка (fiasco).

Масло тосканское отъ $19\frac{1}{2}$ до 20 піастр. кур. око, по курсу 152 піастра за 20 франк.

Масло лукское $19\frac{1}{2}$ піастр. кур. за око, по курсу 155 піастр. за 20 франковъ.

Бумажная пряжа №№ $\frac{10}{14}$ и $\frac{18}{22}$ отъ 75 до 85 піастр. тар.
 » $\frac{18}{24}$ » 80 » 85 » »

Полотно штука 2 фунт. отъ 18 до 22 піастр. кур.

Каменный уголь за тонну

нюкестельскій	на судиѣ	отъ 29 до $30\frac{1}{6}$	шиллинг.
»	въ порту	» 28 » 31	»
»	на берегу	» $8\frac{3}{4}$ » 9	таллар.
кардифъ . . .	на судиѣ	» $72\frac{1}{6}$ » 28	шиллинг.
»	въ порту	28	»
»	на берегу	» $8\frac{1}{4}$ » 9	таллари.
ливерпульскій	на судиѣ	отъ 23 до 24	шиллинг.
»	въ порту	» $22\frac{1}{6}$ » 25	»
»	на берегу	» 7 » $7\frac{1}{2}$	таллар.

Мануфактуры:

Longcloth	фунт. 7—10 въ кускѣ	отъ $7\frac{1}{4}$ до 8	піастр. тар.
Glispinati	»	29 » 33	» »
Itangibs $\frac{6}{4}$	»	21 » 24	» »
Бумажный холстъ	фунт. 12 штука	» 14 » 17	» »

Бѣлый longcloth 2-го сорта тар. отъ 38 до 50 піастр. тар.
 Спички фабрики Pollac $2\frac{3}{4}$ піастр. кур. за дюжини, и

» » Mayo $3\frac{3}{4}$ » » » коробку, по курсу 150 піастр. за 20 франк.
 » » Fürst $5\frac{1}{2}$ піастр. кур. за коробку, по курсу 154 піастр. за 20 франк.

Рисъ $3\frac{3}{4}$ піастр. кур. око, по курсу 155 піастр. кур. за 20 франковъ.

Корица отъ 130 до 150 піастр. кур. за квинталъ.

Кокосовые орѣхи отъ 2 до 3 піастр. кур. за штуку.

Кофе бразильское отъ 400 до 460 піастр. кур. за квинталъ.

Индиго 1-й сортъ бенгальское въ четырехугольныхъ брускахъ отъ 235 до 245 піастр. кур. за око (этотъ сортъ отдается только ящиками въ 100 окъ).

2-й сортъ въ кускахъ отъ 225 до 235 піастр. кур. за око.

3-й » въ мал. куск. » 200 » 205 » » » »

4-й » обыкновенн. » 190 » 195 » » » »

5-й » низшій » 120 » 130 » » » »

По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ Н. М. Пашковымъ, агентомъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли въ Александріи, расходы для отпускныхъ товаровъ могутъ быть изчислены приблизительно: за транспортъ, погрузку и мелкія издержки отъ 6 до 10 франк. за тонну въ 60 пуд.; кромѣ того, 1% таможенной пошлины, и $\frac{1}{2}$ или 1% коммисіонныхъ или куртажныхъ.

Для привозныхъ товаровъ расходы, кромѣ фрахта, равны: таможенная пошлина 8% съ цѣны по фактурѣ и по оцѣнкѣ. Мы говорили уже, что есть легкое средство понизить оцѣнку. Выгрузка 2 коп. съ пуда, со всѣхъ товаровъ. Фрахтъ въ Россію слѣдуетъ уплачивать непременно впередъ, потому простому расчету, что въ Египтѣ онъ уплачивается звонкою монетою, на чемъ теряется лажъ.

По собраннымъ нами свѣдѣніямъ, различные добавочные расходы равны: расходы на грузки въ Александріи 4 — 5%. Для европейскихъ товаровъ коммисія составляетъ 2%, кромѣ того нужно платить: за сбереженіе въ пакгаузахъ 1%, куртажъ



1⁰/₀; учетъ $\frac{1}{2}$ ⁰/₀, куртажъ банкирамъ 1⁰/₀, мелкіе расходы $\frac{1}{2}$ ⁰/₀, делькредере 2 или 3⁰/₀. учетъ за платежъ раньше срока $\frac{1}{2}$ —1⁰/₀ въ мѣсяць.

Отпущенные товары платятъ 2⁰/₀ коммисіи и 1⁰/₀ куртажа.

Корабельные маклера получаютъ 3⁰/₀ съ фрахта; наоборотъ шкипера уступаютъ купцамъ 3⁰/₀ съ фрахта груза судна, идущаго въ Англію и Голландію, и 2⁰/₀ съ судна, идущаго во Францію и въ Австрію.

Сукна продаются въ 4, 5, 6 и 7 мѣсячный кредитъ, коммисіонные товары отъ 3 до 4 мѣсяцевъ, предметы роскоши отъ 4 до 8 мѣсяцевъ; изрѣдка продажи бываютъ за наличныя. Туземные продукты покупаются всегда за наличныя, только товары, продаваемые за счетъ правительства, можно оплачивать иногда на половину векселями, на половину деньгами; изрѣдка платежи бываютъ чрезъ 10 дней.

Кромѣ того, 10⁰/₀ идетъ на гербовую бумагу и $\frac{3}{4}$ ⁰/₀ чиновникамъ правительства.

Означенныя выше цѣны на важнѣйшіе египетскіе отпускные товары нужно считать наименьшими. Онѣ крайне убыточны для производителей. Между тѣмъ, при насъ въ Александріи цѣны на египетскіе товары: хлопокъ, семя и пшеницу, были выше еще, чѣмъ соотвѣтственно можно было купить ихъ на рынкахъ Англіи, въ Ливерпулѣ и др. портахъ.

Купцамъ, желающимъ продавать свои товары въ Египтѣ, необходимо имѣть въ виду, что ихъ должно уступать въ кредитъ на болѣе или менѣе продолжительные сроки, нерѣдко до 18 мѣсяцевъ. Подобная система, установленная давно, повлекла въ 1866 году къ серьезнымъ послѣдствіямъ. Хлопковый кризисъ быстро обогатилъ Египетъ въ началѣ 1860-хъ годовъ; но усиленія потребления возрасло далеко не въ той степени, какъ усиливался ввозъ товаровъ изъ Европы; многочисленные агенты нѣмецкихъ, швейцарскихъ, итальянскихъ и французскихъ фабрикъ, пріохочивая купцевъ къ покупкѣ, безгранично раздавали товары въ кредитъ.

Дѣло кончилось тѣмъ, что одни мусульманскіе мелкіе торговцы объявили себя несостоятельными на сумму болѣе нежели

10 милліоновъ франковъ, а при египетскомъ судопроизводствѣ не предвидѣлось никакой возможности отличить злостныхъ банкротовъ отъ дѣйствительно невинныхъ.

Послѣ сильныхъ настояній со стороны консуловъ, египетское правительство явилось, наконецъ, посредникомъ, и, уплативъ европейскимъ кредиторамъ около $\frac{1}{3}$ цѣны ихъ векселей, сдѣлалось въ свою очередь векселедержателемъ и, при помощи крутыхъ мѣръ, взыскало со своихъ обанкротившихся подданныхъ, что было возможно.

Безъ сомнѣнія въ будущемъ нельзя ожидать, чтобы египетское правительство было на столько любезно къ иностранцамъ, чтобы давать деньги одинаково и за серьезныя и за безденежныя претензіи; потому всѣмъ, кто полагаетъ отправлять русскія издѣлія въ Египетъ, нужно зорко слѣдить за положеніемъ тамошняго рынка, и не соблазнять мѣстныхъ торговцевъ широкимъ кредитомъ, послѣдствіемъ котораго является неизбежное банкротство и неплатежъ денегъ.

Въ *Каирѣ*, представляющемъ важнѣйшій внутренній рынокъ не только Египта, но и всей Африки, цѣны, въ ноябрѣ и началѣ декабря 1869 года, были на товары.

Кофе мокка 740 до 760 піастр. курант. за 100 ротоли обыкновенный и 850 піастр. кур. за лучшій.

Гумми арабикъ 640 до 781 піастр. курант. за фардъ.

» тальба 310 до 375 піастр. кур. за фардъ.

» суакимъ 400 до 445 піастр. кур. за 133 $\frac{1}{2}$ ротоли.

Ладонъ обыкновенный 320 до 380 піастр. кур. за 133 $\frac{1}{3}$ ротоли, лучшій (*lagrima*) 600 до 640 піастр. кур. за 125 ротоли.

Слоновая кость дарфурская 22 до 26 фунт. стерл. за 100 ротоли.

перломутръ большія раковины 11 до 12 $\frac{1}{2}$ око, маленькія раковины 14—15 піастр. кур. за око.

Волосья шкуры сенаарскія отъ 12 до 13 піастр. кур. око; массауа и геджасъ 13 $\frac{3}{4}$ до 16 $\frac{1}{2}$ п. к. око; козловыя 3 $\frac{1}{2}$ до 6 $\frac{1}{2}$ п. к.; бараньи 4 піастр. кур. штука;

Александр. листъ сенаарскій 370 до 375 піастр. кур. за 100 ротоли, геджасъ 4 $\frac{1}{2}$ до 5 $\frac{1}{4}$ піастр. кур. око;

Тамариндъ дарфурск. и сенааръ 480 до 600 піастр. кур. за 110 ротоли, суакимскій 400 піаст. за 110 ротоли.

Воскъ желтый геджасъ 1700 піастр. кур., беладі 1900 до 1950 піастр. кур., за 125 ротоли.

Означенныя выше цѣны при переводахъ нужно считать 154 $\frac{1}{2}$ —156 піастровъ ходяч. пли кур. за 20 франковъ, или 195 196 піастр. кур. за фунтъ стерлинг.

Въ *Портъ Саудъ*, за отсутствіемъ биржи, маклеровъ и журналовъ, свѣдѣнія, собранныя нами, о цѣнахъ очень скудны:

Мука 44 франка за мѣшокъ въ 5 пудовъ;

Спиртъ свекловичный 18 квартъ 96° по траллесу—20 фр.

Языки копченые 3 $\frac{1}{2}$ франка килограммъ.

Доски, длиною 4 метра, толщиною 30 миллиметровъ, по 90 сант. за штуку.

Каменный уголь 35 шиллинговъ за тонну.

Въ *Суэзъ* среднія цѣны въ послѣднее время были:

Мука триестская марка М. С. 12 флор. 75 за мѣшокъ, марка М. R. 11 флор. 80 за мѣшокъ, безъ марки 8 фр. за мѣшокъ; французская мѣшокъ въ 120 $\frac{1}{2}$ килогр. 73 франка.

Картофель мальтійскій 25 флор. за 100 фунтовъ.

Масло отъ 44 до 77 флор. за 100 фунтовъ.

Свѣчи стеариновыя 96 флор. за 100 цольпфунд.

Сигары манильскія ящикъ въ 500 штукъ отъ 14 до 16 флор.

Въ раздробительной продажѣ ящикъ сигаръ хорошаго качества 65 франковъ.

Дерево для подблѣкъ куб. футъ 1 франк. 1 сант.; доски, длиною 4 метра и 30 миллиметровъ толщиною, 1 франк., за штук., по другимъ свѣдѣніямъ, кубическій метръ досокъ 80 франк., брусля 4 метра длины и по 6, 7 или 8 сантиметровъ въ квадратъ отъ 1 фр. 55 сант. до 1 фр. 60 сант. за штуку; бревна 4 метра длины 6 сантим. толщины, за кубическій метръ: шведскія 100 франк., триестскія 72 франка.

Кофе мока отъ 49 до 50 флорин. за 100 цольпфунт.; кофе абиссинскій отъ 25 до 30 флор. за 100 цольпфунт.; по другимъ свѣдѣніямъ: кофе мока высшій сортъ 2 фр. 60 сант., 2-й сортъ 2 фр. 30 сант., 3-й сортъ 2 фр. 20 сант. за килограммъ, кофе абис-

синскій изъ Суакима отъ 1 фр. 25 сант. до 1 фр. 75 сант. за килограммъ.

Перломутръ 21 $\frac{1}{2}$ флор. за тысячу раковинъ.

Каменный уголь большими партіями отъ 55 до 60 шил. за тонну, иногда впрочемъ доходитъ и до 75 шиллинговъ. Уже два года, какъ уголь идетъ въ Суэзъ по суэзскому каналу. Цѣны угля должны теперь снова значительно понизиться.

Для соображенія о стоимости доставки товаровъ отъ канала въ Европу изъ Египта, представляемъ слѣдующія свѣдѣнія о фрахтахъ изъ Александріи въ концѣ прошлаго года.

На пароходахъ:

въ Ливерпуль *)

хлопокъ	пен.	. . .	1/2 — 3/8	за фунтъ.
гумми	шил.	. . .	30	» тоннъ
шерсть	пен.	. . .	7/10 до 3/8	» фунтъ
ленъ	шил.	. . .	35 до 40	» тонну
тряпка	шил.	. . .	20 до 35	» »
финики	шил.	. . .	55	» —
кофе	шил.	. . .	35	» —
слон. кость	шил.	. . .	80	» —
сѣмена	шил.	. . .	3 — 3/6	» квар.
сахаръ	шил.	. . .	24 $\frac{1}{2}$ до 27 $\frac{1}{2}$	» тонну
хлѣбъ	шил.	. . .	5 $\frac{1}{2}$	» квар.

въ Марсель

хлопокъ на французск. пар. фран.	7 $\frac{1}{2}$ до	12 за 100 кил.
» » прочихъ	» 5 »	8 » —
гумми	» 3	» —
кожи	» 12	» —
кофе	» 3 $\frac{1}{2}$	» —
семя	» 2	» —
хлѣбъ	» 3,58	» шаржъ.

*) Въ Лондонъ 2 $\frac{1}{2}$ —3 шил. на тонну дорожс.

		въ Триестъ			
хлопокъ р. st. pt.	. . . . .	80		за 100 futes (50 кил.)	
» а тано флор.	. . . . .	1 20	до 1—50	—	—
перломутръ	»	0 50	»	—	—
гумми	»	0 60	» 0 70	—	—
воскъ	»	1		—	—
кожи	»	1		—	—
кофе		1		—	—
тамариндъ		0 60		—	—
ладонъ		0 70		—	—
финики		1 1/4	до 2	—	—
перломутръ		0 60		—	—

въ Венецію:

хлопокъ	лиръ 4	за 100 килогр.
»	» 6	—
гумми	» 4	—
перломутръ	» 4	—
кожи	» 5	—
воскъ	» 5	—

На парусныхъ судахъ:

въ Англію:

гумми шил.	5	до 5/6	за квар.
семя »	3/6	» 4/3	» »

въ Марсель:

семя фр.	1 1/4	до 1 1/2	карикъ
хлопковое семя »	1 1/4	» 1 1/2	100 килогр.

въ Венецію:

натръ фр. 7 до 8 за карикъ

Фрахты были изъ Англіи въ Александрію за киль каменнаго угля:

	шиллингъ.
изъ Ньюкестля	20—21
» Кардифа	13—21
» Ливерпуля	14—16

Изъ Суэза фрахтъ въ Бомбей 3 фунт. стер. съ тонны и дороже, на пароходахъ.

Фрахты изъ Египта въ Россію и Константинополь, по свѣдѣніямъ, сообщеннымъ Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли, были въ 1869 году:

изъ Александріи въ Одессу съ пуда

вино	30 коп.
конфекты	50 »

изъ Александріи въ Константинополь съ пуда

воскъ	23 коп.
рисъ	20 »

изъ Александріи въ Таганрогъ, товары малыми партіями 50 коп. съ пуда, большими по условію.

Для расчетовъ фрахта для хлопка, полезно имѣть въ виду слѣдующую таблицу:

фрахтъ за фунтъ.	фрахтъ за тонну въ 2,240 ф.		
1/4 пенса.	фунт. 2	6	8
3/8	3	10	0
1/2	4	13	4
9/6	5	5	0
5/8	5	16	8
11/16	6	8	4
3/4	7	0	0
13/16	7	11	8
7/2	8	3	4
15/16	8	15	0
1	9	6	8

т. е. всякая 1/16 пенс. въ фунтѣ соотвѣтствуетъ фрахту фунт. 0 11 8 для тонны.

О размѣрахъ страхованія мы представляемъ слѣдующія свѣдѣнія для страхованія хлопка на пароходахъ изъ Александріи, въ самый разгаръ навигаціи (въ ноябрѣ 1869 г.)

Compagnie d'assurance générales Helvetic, le Loydsuisse, и Compagnie d'assurance à Winterthur страховали за

въ Марсель и Геную	0,38%	
» Триестъ и Венецію	0,38	—0,50%
» Саугемптонъ, Лондонъ и Ливерпуль	0,38%	

Compagnia generale di assicurazione di trasporto in Vienna брала

въ Триестъ, Венецію, Геную и Марсель	0,38%
» Англию	0,50%

Красное море и его гидрографія составляютъ одинъ изъ важнейшихъ вопросовъ, разрѣшеніе котораго необходимо, прежде какихъ либо соображеній о торговлѣ по суэзскому каналу. Мы сообщаемъ ниже сводъ разнообразныхъ мнѣній, почерпнутыхъ изъ весьма разнородныхъ источниковъ.

Красное море называется по арабски Баръ-Маликъ или соленое море; названіе свое Красное море получило или отъ красныхъ коралловъ, которыми оно изобилуетъ, или отъ Едема (что значитъ красный), который находился на его восточномъ берегу.

Красное море лежитъ, какъ извѣстно, между 30° и 13° с. ш., такъ что тропикъ перерѣзываетъ его въ верхней трети. Длина моря 275 географическихъ миль, т. е. почти въ шесть разъ болѣе его самой большей ширины, которая простирается около 45 м. (близъ Суакима). Средняя ширина моря 21,31 м.

Красное море, вслѣдствіе своего положенія, принадлежитъ въ научномъ отношеніи къ самымъ интереснымъ морямъ.

Температура его воды, самая высокая изъ всѣхъ морей, достигаетъ, по англійскимъ источникамъ, 80° F, (27° C.), т. е. средняя температура Краснаго моря на 8° теплѣе Атлантическаго океана. Самая высокая изъ гдѣ либо наблюдавшихся температуръ морской воды, а именно 94° F. (34,4° C.), найдена въ близкомъ сосѣдствѣ отъ Краснаго моря, около Адена. Море это не оказываетъ своего благотвительнаго вліянія на температуру; наоборотъ, замкнутость его со всѣхъ сторонъ большими материками имѣетъ вліяніе на возвышенность средней температуры его воды почти на 7°, сравнительно съ Индѣйскимъ

океаномъ. Другая важная причина этой высокой температуры воды Краснаго моря заключается въ небольшой глубинѣ пролива Бабъ-ель-Мандебъ, вслѣдствіе чего только верхніе, теплые слои воды Индѣйскаго океана могутъ сообщаться съ водою Краснаго моря. Самое же Красное море въ среднѣй достигаетъ значительной глубины отъ 1,800 до 2,000 футовъ.

Высокая температура, причиняя сильное испареніе воды, дѣлаетъ Красное море самымъ соленымъ изъ всѣхъ остальныхъ и возвышаетъ ея удѣльный вѣсъ до 1,0298. Это же сильное испареніе служитъ вѣроятно причиною пониженія въ жаркое время, начиная съ марта, уровня Краснаго моря, приблизительно на 60—100 см. Въ этомъ пониженіи уровня воды немалую роль играетъ также узкость пролива и преобладающіе сѣверные вѣтры. Всѣ вышеупомянутыя обстоятельства, особенно высокая температура воды, большое содержаніе солей и сообщеніе съ Индѣйскимъ океаномъ, позволили развиваться въ Красномъ морѣ очень богатой органической жизни, которая хотя и принадлежитъ къ индѣйской тропической фаунѣ, но, подъ вліяніемъ особенныхъ условій, имѣетъ въ значительной степени характеръ самобытности.

Физіономія береговъ Краснаго моря довольно однообразна, особенно однообразенъ песчаный азіатскій берегъ, не представляющій почти никакой растительности. Нѣсколько болѣе разнообразія въ растительности замѣчается на противоположномъ африканскомъ берегу.

Оба берега, начинаясь незначительными холмами, постепенно возвышаются во внутрь страны, уступами, и достигаютъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до 8,000 и болѣе футовъ. Море замѣчательно по количеству и величинѣ коралловыхъ рифовъ, которые выдаются обыкновенно отъ 20 до 30 футовъ надъ поверхностью моря. Лѣтомъ и зной такъ великъ, что путешественники, даже изъ мѣстныхъ уроженцевъ, избѣгаютъ совершать переѣзды въ это время.

Пароходъ употребляетъ около 18 часовъ времени для прохода 150 мильнаго разстоянія по заливу Суэзъ, который, соединяясь подъ острымъ угломъ съ заливомъ Акаба, образуетъ

Синайскій полуостровъ. Заливъ Акаба доходитъ до Каменистой Аравіи.

Судно проходитъ затѣмъ Архипелагъ Юбаль, состоящій изъ вулкановъ, рѣдко видимыхъ въ дѣйствіи. Они были изучены маіоромъ Ливезономъ въ 1867 году. Отъ этого Архипелага до Массауа море достаточно просторно для лавирования. На 36 часу пути замѣчательны скалы, называемыя «Два Брата», а на паралели Воронни виденъ островъ съ маякомъ, Дедалусъ. Южнѣ Массауа, кораловые рифы снова сѣживаютъ проходъ судамъ.

На разстояніи 12 часовъ пути до Перима, находятся острова Горнишъ, мѣсто крушеніе парохода Альма. На всемъ этомъ пути судно теперь не встрѣчаетъ почти судовъ, кромѣ арабскихъ лодокъ съ богомольцами. Весь переходъ отъ Суэза до Адена пароходы почтовыхъ компаній дѣлаютъ въ 7 или 8 дней. Между Суэзомъ и Джедою, пароходы компаній Азизіе употребляютъ 4 дня, но переходъ этотъ легко сдѣлать въ 3 дня.

Проливъ Бадель Мандебъ имѣетъ 3 мили ширины и усѣянъ выдающимися съ обѣихъ сторонъ скалами. *Бабель-Мандебъ* значитъ по арабски *врата смерти* или *врата слезъ*; названіе это происходитъ вѣроятно, отъ большаго числа крушеній судовъ въ этомъ мѣстѣ. Замѣтимъ еще кстати, что плаваніе по Красному морю небезопасно, такъ какъ прибрежные жители арабскаго и африканскаго берега безжалостно грабятъ товары и пассажировъ разбитыхъ судовъ, и уводятъ послѣднихъ въ рабство.

Не смотря на многочисленные споры, въ настоящее время далеко не разрѣшенъ еще окончательно вопросъ о возможности плаванія парусныхъ судовъ по Красному морю, и отъ изслѣдованія этого вопроса зависитъ очень многое въ будущемъ торговли по суэзскому каналу.

До сихъ поръ общее мнѣніе было, что, сѣвернѣе Джедды, парусное судоходство по этому морю крайне затруднительно. Обыкновенно дуетъ тамъ сѣверо-западный вѣтеръ, и, при узкости моря отъ кораловыхъ рифовъ, судамъ невозможно лавировать; въ особенности это трудно въ суэзскомъ заливѣ. Араб-

скіе парусные каботажные суда, для своего плаванія, могутъ пользоваться береговыми вѣтрами (brises), но для коммерческихъ судовъ пользоваться послѣдними невозможно, ибо кораловые рифы не позволяютъ безопасно приближаться къ берегамъ.

Командиръ парохода горной компаніи мар. Бассано, плавающій давно по Красному морю, опытный датскій морякъ, говорилъ намъ, что на Красномъ морѣ девять мѣсяцевъ въ году дуетъ сѣверо-западный вѣтеръ, дающій отличное движеніе судамъ, идущимъ въ Индію, и только три мѣсяца противныя вѣтры могутъ мѣшать выйти изъ Бабъ-эль-Мандеба въ Аденскій заливъ. Но тѣже вѣтры, три четверти года, дѣлаютъ обратное плаваніе изъ Индіи для парусныхъ судовъ почти невозможнымъ. Арабскія суда часто ждутъ попутнаго вѣтра по полугода, а шкуна торговаго дома «Базенъ», посланная въ абиссинскую экспедицію въ Перимъ, до сихъ поръ не могло возвратиться обратно. Для Англіи такое положеніе еще выгодно, ибо она можетъ посылать въ Индію свои суда по Красному морю, а возвращать ихъ вокругъ мыса Доброй Надежды; но для Россіи въ такомъ случаѣ пропадаютъ всея выгоды новаго пути, потому что въ Индію намъ посылать почти нечего, а обратно парусные суда не пойдутъ, слѣдовательно единственнымъ ресурсомъ остается для насъ пароходство.

При мнѣ прошло черезъ суэзскій каналъ парусное судно въ 800 тоннъ марсельскаго дома Рабо и К°, чтобы по Красному морю, съ грузомъ вина, водокъ и хлопчатобумажныхъ издѣлій, идти въ Адень, Маге (на Сейшельскихъ островахъ) и Занзибаръ. Шкиперъ полагалъ, что ему необходимо 3 недѣли, чтобы дойти до Адена, и 6 недѣль плаванія до Маге. Обратное судно предполагало однако вернуться вокругъ мыса Доброй Надежды *).

Представителемъ противнаго мнѣнія является, конечно, г. Лессель. Вотъ его подлинныя слова: «Увѣряютъ, что парусныя суда съ трудомъ будутъ ходить по Красному морю, потому что оно узко, но мы имѣемъ моря гораздо болѣе узкія, гдѣ навигація совер-

*) По газетнымъ свѣдѣніямъ судно это погибло въ Красномъ морѣ.

пается безъ затрудненія. Адриатическое море и Ламаншъ гораздо уже Краснаго моря, которое имѣетъ 50 миль въ ширинѣхъ мѣстахъ и 10 или 12 миль въ самыхъ узкихъ. Къ тому же постоянно ясныя ночи облегчаютъ плаваніе. Подъ тропиками ночи превосходны. Если тамъ плавали на безпалубныхъ судахъ, значитъ не боялись бурь. Кромѣ того, какъ во всѣхъ заливахъ, утромъ и вечеромъ дуютъ тамъ береговые переменныя вѣтры».

«До введенія пара, чему прошло не болѣе 30 лѣтъ, плавали только подъ парусами; между тѣмъ мы видимъ въ древности на Красномъ морѣ флотъ Соломона, а въ болѣе новыя времена суда венеціанскія и португальскія, которыя тамъ совершенно свободно торговали и сражались».

«Когда, въ 1828 году, англійскій парламентъ сдѣлалъ изслѣдованія, чтобы узнать можетъ ли паровое судно плавать по Красному морю, нашлись люди, которые утверждали, что пароходъ не въ состояніи пройти Бабъ-эль-Мандебъ противъ муссоновъ. Тогда говорили, что только парусное судно можетъ бороться съ муссонами, теперь, наоборотъ, утверждаютъ, что только пароходы могутъ ходить по Красному морю. Такимъ образомъ разсуждаютъ всегда защитники рутинны».

На эту краснорѣчивую тираду можно замѣтить, что флоты Соломона и венеціанскіе ходили по большей части подъ веслами, и вообще передвигались съ медленностью, немислимою при современныхъ потребностяхъ торговли.

Капитанъ Гаррисъ, членъ международной комисіи, проѣхавшій 74 раза по Красному морю, утверждалъ, что для парусныхъ судовъ нѣтъ серьезныхъ препятствій для плаванія по Красному морю. Точно также весьма опытный англійскій капитанъ Метуэнъ, командовавшій 15 лѣтъ паруснымъ судномъ въ Красномъ морѣ, увѣрялъ, что при ширинѣ этого моря, поперечныхъ вѣтрахъ, регулярныхъ береговыхъ бризахъ, свѣтлыхъ ночахъ и отсутствіи бурь, оно должно быть весьма доступно парусному судоходству.

Наиболѣе близокъ къ истинѣ, по всей вѣроятности, отзывъ I. Clerk въ *Fortnightly Review*. Красное море, по его словамъ,

давно пользуется дурною репутаціей относительно плаванія подъ парусами. Не смотря на новыя маяки, которые освѣщаютъ его берега и на болѣе тщательное изученіе этого моря, процентъ морскаго страхованія не понижается; и опасности, которые встрѣчаются на этомъ морѣ отъ его узкости и изобилія кораловыхъ рифовъ такъ велики, что препятствуютъ плаванію парусныхъ судовъ значительной величины. Впрочемъ въ извѣстные мѣсяцы года, суда могутъ плавать по этому морю безъ особаго риска встрѣтить постоянно противныя вѣтры. Парусное судно, вышедшее на примѣръ изъ Англій въ августѣ, по всей вѣроятности, будетъ имѣть въ оба пути попутный вѣтеръ. Еще выгоднѣе будетъ комбинировать это плаваніе съ плаваніемъ вокругъ мыса Доброй Надежды, такимъ образомъ, чтобы, туда или обратно, судно могло встрѣтить въ Красномъ морѣ попутный вѣтеръ.

Отъ марта до октября въ Средиземномъ морѣ, а также въ сѣверной части Краснаго моря, дуютъ обыкновенно западные или сѣверозападные вѣтры. Въ послѣднемъ морѣ вѣтры мѣняются отъ ноября до марта, но по большей части дуютъ съ юго-востока; въ это время бываетъ обыкновенно очень бурно. Слѣдовательно, хотя эти мѣсяцы и можно бы считать удачными для парусныхъ судовъ, возвращающихся изъ Индіи, но едва ли онѣ рискнуть перенести всѣ опасности, сопряженныя съ переходомъ въ это время.

По большей части парусныя суда рискуютъ встрѣтить во время перехода противныя вѣтры. Если взять въ расчетъ происходящую оттого потерю времени, удручивые жары въ извѣстное время года, задержки при проходѣ чрезъ проливы Бабъ-эль-Мандебъ и Гибралтарскій, возвышенный процентъ страхованія и транзитныя и др. сборы въ каналѣ, то придется сознаться, что соединеніе всѣхъ этихъ обстоятельствъ представляетъ значительное препятствіе для плаванія парусныхъ судовъ черезъ суэскій каналъ.

Парусныя корабли, если-бы миновали счастливо Средиземное и Красное моря и достигли у Адена открытаго Индійскаго океана, то въ этомъ поясѣ ихъ снова встрѣчаютъ тѣже пре

пятствія—муссоны, которыхъ нельзя избѣжать, если они противны.

Съ марта до декабря дуетъ Ю. З. муссонъ, и отъ Адена можно легко достигнуть всѣхъ пунктовъ индійскихъ и китайскихъ береговъ. За то возвращеніе въ это время года представляетъ огромныя затрудненія, особенно отъ Бомбея, Цейлона и Калькутты. Отъ Зондскаго пролива корабли могутъ еще идти далѣе на западъ отъ Ю. В. пассатомъ до Архипелага Чаго, и потомъ въ С. З. направленіи до мыса Гвардафуя; все же на Красномъ морѣ постоянный сѣверный вѣтеръ затрудняетъ возвращеніе.

Съ октября до марта С. В. муссонъ получаетъ совершенно противоположное направленіе. Отъ Адена корабли идутъ противъ него съ большимъ затрудненіемъ и могутъ легко достигнуть только до африканскихъ торговыхъ мѣстъ. За то возвращеніе съ каждаго южно-азіатскаго пункта довольно легко, особенно въ промежутокъ времени отъ декабря до марта, когда и на Красномъ морѣ южный вѣтеръ облегчаетъ путь въ Европу.

Направленіе вѣтровъ гораздо болѣе благоприятствуетъ кораблямъ, идущимъ мимо мыса Доброй Надежды, хотя они дѣлаютъ огромный кругъ. На пути своемъ по Атлантическому океану, они почти касаются Ріо Жанейро, это не трудно при сильныхъ С. В. и Ю. В. пассатахъ, затѣмъ поворачиваютъ круто на востокъ, чтобы съ противнымъ С. З. пассатомъ достигнуть мыса Доброй Надежды. Быстро обогнувъ послѣдній, они имѣютъ свободный выборъ находиться въ этомъ противномъ пассатѣ, или перейти въ постоянно съ ними граничащій Ю. В. пассатъ, или въ Ю. З. муссонъ, дующій отъ марта до октября. Во время этого муссона, суда могутъ плыть почти по прямой линіи во всякому береговому пункту на Индійскомъ океанѣ. Если же дуетъ С. В. муссонъ, то корабли большею частію остаются долго въ С. З. противномъ пассатѣ, почти до меридіана своего мѣсто назначенія, и прорѣзываютъ тогда, повернувъ на сѣверъ, Ю. В. пассатъ и С. В. муссонъ, въ направленіи, гдѣ оба вѣтра благоприятствуютъ дальнѣйшему плаванію корабля.

Возвращаться въ Европу съ береговыхъ пунктовъ Индійска-

го океана до мыса Доброй Надежды нужно почти прямою линіею при С. В. муссонѣ; при Ю. З. муссонѣ должно стараться, какъ его, такъ и Ю. З. пассатъ, прорѣзывать подъ прямымъ угломъ. Конечно при возвращеніи въ Европу не можетъ быть и рѣчи о пользованіи С. З. противнымъ пассатомъ.

Обходъ мыса Доброй Надежды и въ этомъ случаѣ затруднителенъ и буренъ; за то весь путь по Атлантическому океану удобенъ. Весьма быстрый Ю. В. пассатъ гонитъ корабль мимо мыса Рокка до экватора, откуда оно, имѣя С. В. пассатъ на правой сторонѣ, переходитъ въ сѣверное полушаріе. Придерживаясь этого вѣтра, судно пользуется имъ до тропика Рака, и тамъ, быстро повернувъ на востокъ, съ противнымъ Ю. З. пассатомъ, достигаетъ европейскихъ гаваней. Во всякомъ случаѣ, какъ мы выше видѣли, Ю. З. муссонъ при возвращеніи въ Европу, и около мыса Доброй Надежды, неблагоприятенъ и сильно задерживаетъ въ лѣтніе мѣсяцы азіатскую вишнюю торговлю, въ особенности китайскую, такъ какъ Китайское море, по своей узкости, дѣлаютъ невозможнымъ избѣжаніе неблагоприятныхъ вѣтровъ.

Карль фонъ Шерцеръ увѣряетъ, что Ю. З. муссонъ такъ неблагоприятенъ мореплаванію, что суда изъ китайскихъ гаваней на Сангапуръ въ Англию, Германію и Америку идутъ преимущественно отъ октября до апрѣля. Не смотря на то, можно вообще сказать, что на пути около мыса Доброй Надежды корабли, за исключеніемъ небольшихъ пространствъ, во всякое время встрѣчаются благоприятныя и сильныя вѣтры.

Пользованіе каналомъ для парусныхъ кораблей можетъ слѣдовательно быть, въ окончательномъ выводѣ, только случайное. Можетъ статься, корабль, что бы выиграть время, при благоприятномъ времени года, плаваніе въ одинъ конецъ совершить черезъ Суэзь, а обратный путь мимо мыса Доброй Надежды.

Корабль, который хотѣлъ-бы въ оба пути воспользоваться каналомъ, долженъ рассчитать такъ, чтобы ему отправиться на югъ между мартомъ и октябремъ, а вернуться не ранѣе, какъ между декабремъ и мартомъ. И тутъ еще вопросъ, не понадобится ли мѣстами помощь буксира, или болѣе продолжитель-

ное крейсированіе. Быть можетъ, наконецъ, что корабль пойдетъ въ Азію черезъ каналъ, но затѣмъ предпочтетъ совершить возвратный путь мимо мыса Горна.

Адмиралъ Тегетгофъ (Oesterr. Revue 1866 heft. 3) говоритъ, «что на плаваніе по суэзскому каналу изъ Англіи могутъ рисковать только корабли, которые отправляются въ лѣтніе мѣсяцы».

Совсѣмъ иначе долженъ быть поставленъ вопросъ для кораблей Средиземнаго моря, для которыхъ путь до Гибралтара столько-же, если не болѣе, отнял бы времени, какъ и путь черезъ Портъ-Сандъ.

Для этихъ послѣднихъ лучше плыть въ Индію по каналу, чѣмъ мимо мыса Доброй Надежды. Это, конечно, значить только то, что тѣ большія невыгоды, которыя имѣли гавани Средиземнаго моря, сравнительно съ гаванями Атлантическаго океана, для сношенія съ Индіей, нѣсколько уменьшаются, съ прорытіемъ суэзскаго канала, но не обѣщаетъ все таки парусному судоходству значительнаго круга дѣйствія.

Комиссія, собранная голландскимъ королемъ, для разсмотрѣнія выгодъ отъ судоходства по суэзскому каналу, признала также, что, собственно для парусныхъ судовъ, нѣтъ преимуществъ передъ прежнимъ путемъ, вокругъ мыса Доброй Надежды.

По мнѣнію комиссіи, парусное судно въ 800 тоннъ съ 25 чело-
вѣками экипажа, употребить на переходъ:

	дней.
Отъ мыса Лизардъ до Зондскаго пролива по старому пути	84 ¹ / ₁₀ *)
туда же черезъ Суэзъ	90 ⁵ / ₁₀
	6 ¹ / ₁₀
долѣе черезъ Суэзъ.	
тоже судно употребить на обратный путь:	
	дней.
Отъ Зондскаго пролива до Лизарда	94 ⁵ / ₁₀
черезъ Суэзъ	110
	15 ⁵ / ₁₀
долѣе черезъ Суэзъ.	

*) Морскія открытія американца Мори сократили еще этотъ путь на 14 дней.

Клиперъ, т. е. парусное судно быстрого хода, употребить на переходъ отъ Лизарда до Зондскаго пролива:

	дней.
по старому пути	79 ⁴ / ₁₀
черезъ Суэзъ	90 ⁵ / ₁₀
	11 ¹ / ₁₀
долѣе черезъ Суэзъ.	
тоже судно употребить на обратный путь:	
	дней.
по старому пути	89 ⁵ / ₁₀
черезъ Суэзъ	119
	20 ⁵ / ₁₀
долѣе черезъ Суэзъ.	

Слѣдовательно все парусныя суда изъ сѣверной Европы и Америки, идущія въ Яву, Суматру, Филиппинскіе острова, Кохинхину, Китай и Японію не пойдутъ по каналу.

Вышеприведенный расчетъ для новаго пути сдѣланъ приблизительно на слѣдующемъ основаніи. Судно, идущее изъ Зондскаго пролива, употребить:

	дней.
на переходъ до Бабельмандеба	30
отъ Бабельмандеба до Суэза	30
проходъ въ каналъ	5 *)
отъ Порта Саида до Лизарда (если не будетъ задержано въ Гибралтарѣ)	45
	110
итого	

При попутномъ вѣтрѣ въ Красномъ морѣ, т. е. въ эпоху отъ апрѣля до октября, парусное судно можетъ сдѣлать переходъ скорѣе, а именно отъ Зондскаго пролива:

	дней.
до Бабельмандеба	40
отъ Бабельмандеба до Суэза	15
проходъ по каналу	5
отъ Порта Саида до Лизарда	40
	100

*) Эта цифра преувеличена.

Но столь небольшое сбереженіе времени не покрываетъ транзитныхъ и др. пошлинъ, уплачиваемыхъ въ каналѣ.

Суэзская компанія повидимому и не очень разсчитываетъ теперь на парусное судоходство, кромѣ греческаго и италіанскаго каботажна, который по словамъ г. Лессепа будто бы найдетъ выгоду работать въ Красномъ морѣ.

Дальнія плаванія, т. е. плаванія открытыми океанами, напримѣръ изъ Европы въ Остъ-Индію или Австралію, кругомъ мыса Доброй Надежды или мыса Горнъ, производятся парусными судами съ большимъ успѣхомъ, чѣмъ паровыми, потому именно, что попутные вѣтры и теченія даютъ имъ возможность совершать эти переходы, хотя и тише пароходовъ, но съ большей выгодой, потому что пароходу нужно было бы брать слишкомъ большіе запасы угля, а слѣдовательно уменьшить количество груза, оплачиваемаго фрахтомъ. Банкротство одной англійской компаніи еще въ пятидесятыхъ годахъ, доказало невыгодность конкуренціи пароходовъ съ парусными судами на этихъ линияхъ.

Всѣ надежды компаніи, судя по словамъ послѣдняго отчета акціонерамъ, основаны на блистательномъ преимуществѣ пара, доказанное въ торговлѣ съ отдаленнымъ востокомъ.

Хотя нельзя согласиться, что парусное судоходство дожило свой вѣкъ и въ морѣ должно занять второстепенное мѣсто; но статистическія изслѣдованія дѣйствительно доказываютъ, что пароходство растетъ въ несравненно значительнѣйшей пропорціи сравнительно съ паруснымъ судоходствомъ.

Прогрессъ пароваго судоходства совпадаетъ съ прогрессомъ всемірной торговли. Тоннажъ пароваго судоходства въ послѣдніе двадцать лѣтъ увеличился на 600%. Въ тоже время въ Англійи число пароходовъ увеличилось на 400%. Число (а не тоннажъ) парусныхъ судовъ во Франціи, Англійи, Австріи и Италіи уменьшилось, сравнительно съ 1840 годомъ.

Въ 1841 году въ Англійи построили 1141 парусное судно въ 160,000 тоннъ и 48 пароходовъ въ 11,500 тоннъ; въ 1860 году было построено 820 парусныхъ судовъ, тоже въ 160,000 тоннъ, но пароходовъ выстроено было 200 съ въ 54,000 тоннъ;

по послѣднимъ документамъ, къ 1 января 1868 года, Англійа имѣла 2,889 паровыхъ судовъ, по официальному измѣренію, въ 891,422 тонны, т. е. въ дѣйствительности въ 1,920,033 тонны.

Между тѣмъ паровое движеніе по старому пути было настолько еще невыгодно, что вокругъ мыса Доброй Надежды дѣйствовала всего одна срочная пароходная компанія, Гольта въ Ливерпуль, имѣвшая 6 пароходовъ въ 8,718 тоннъ.

Въ Египтѣ прогрессъ въ этомъ отношеніи былъ значительнѣе всѣхъ странъ. Въ 1866 году пришло 884 парусныхъ судно и 1356 пароходовъ, въ 1868 году 792 парусныхъ судна, средней вмѣстимости въ 200 или 330 тоннъ, и 1512 пароходовъ, средней вмѣстимостью отъ 1,500 до 3,000 тоннъ.

Въ Гамбургѣ въ 1825 году 2 парохода сдѣлали 11 рейсовъ, съ 1841 по 1850, среднимъ числомъ, 31 пароходъ сдѣлали 368 рейсовъ, а въ 1868 году 260 пароходовъ сдѣлали 2,150 рейсовъ. Изъ 2,297 судовъ, пришедшихъ въ Гамбургъ въ 1868 году, половина, слѣдовательно, принадлежала пароходамъ.

Въ американскомъ торговомъ флотѣ измѣненіе пропорціи въ тоннажѣ въ пользу пароходовъ еще поразительнѣе, а именно считалось въ судахъ тоннъ:

	парусныхъ	паровыхъ.
въ 1861	4.667,609	877,204
» 1862	4.401,702	710,463
» 1863	4.553,111	572,970
» 1864	4.008,439	977,960
» 1865	4.095,769	1.000,712
» 1866	3.227,268	1.083,512
» 1867	2.820,781	1.047,834

Италія послѣдняя пристала къ этому движенію, но уже въ 1867 г. въ ея порты пришло: дальняго плаванія парусныхъ судовъ 16,615 въ 1.813,788 тоннъ, а пароходъ 4,843 въ 1.786,707 тоннъ; каботажныхъ парусныхъ судовъ 84,840 въ 2.614,717 тоннъ, а пароходовъ 11,490 въ 2.811,136 тоннъ. Изъ пришедшихъ въ Венецію въ 1868 году 708,792 тоннъ половина принадлежала пароходамъ.

Въ Триестѣ въ 1868 году вмѣстимость пришедшихъ 9,613 парусныхъ судовъ было 540,643 тонны, а 1,443 пароходовъ 466,568 тоннъ. Въ южно-американскихъ республикахъ половина всего тоннажа принадлежитъ пароходамъ.

У насъ въ Россіи замѣчается тоже явленіе; въ 1848 году было въ приходѣ парусныхъ судовъ 6,401 въ 661,540 тоннъ, а въ отходѣ 6,197 парусныхъ судовъ въ 588,997 тоннъ, а пароходовъ 124.

Въ 1868 году было въ приходѣ 10,338 парусныхъ судовъ въ 1.339,647 тоннъ, а въ отходѣ 10,307 парусныхъ судовъ въ 1.342,174 тонны, пароходовъ же пришло только въ Кронштадтъ, Ригу и Одессу 957.

Къ Кронштадту пришло:

	парусныхъ судовъ.	пароходовъ
въ 1866 году	2,288	425
» 1867 »	2,380	505
» 1868 »	2,215	553
» 1869 »	2,407	566

Всѣ эти свѣдѣнія, по видимому, оправдываютъ предположенія суэзской компаніи о торжествѣ пароходовъ *) и успокоиваютъ за торговую будущность канала, въ случаѣ если, дѣйствительно, парусныя суда не будутъ имъ пользоваться.

*) Какое значеніе имѣеть, однако, до сихъ поръ парусный флотъ, показываютъ слѣдующія новѣйшія свѣдѣнія о коммерческомъ флотѣ Европы и Соединенныхъ Штатовъ (Almanach de Gota 1870).

	парусный.		паровой.	
	число судовъ.	тоннъ	число судовъ.	тоннъ
Англіи (1868).	25,500	4.878,233	2,944	902,297
» колоній		12.477	1.562,295	
Соедин. Штатовъ (1867).		2.820,781		1.047,839
Франціи (1861)	15,182	915,521	420	133,158
Сѣверн. Герман. (1868).	5,108	1.381,200	113	95,800
Норвегіи	6,457	826,588	76	
Италіи (1867).	17,690	792,430	98	23,091

Адмиралъ фонъ Тегетгофъ также говоритъ: «Что перевозка товаровъ на пароходахъ возвышается съ каждымъ днемъ, и установившаяся прежде аксіома, будто бы перевозка нѣкоторыхъ товаровъ навсегда упрочена за парусными кораблями, оказывается ложною. Лучшимъ доказательствомъ этому служить Александрія. Въ этотъ портъ производится перевозка на пароходахъ хлѣба, лѣса, строительныхъ матеріаловъ, каменнаго угля и т. п., чего нѣсколько лѣтъ тому назадъ никто не могъ и предполагать. Пароходы «Ллойда» привозятъ въ Александрію даже отесанную плиту, и эта линія принадлежитъ къ наивыгоднѣйшимъ для этой компаніи».

«Фрахты на пароходахъ становятся дешевле, съ тѣхъ поръ какъ пароходы строятся преимущественно для товаровъ и снабжаются машинами, которыя, сравнительно съ прежними, требуютъ вдвое меньшее количество топлива».

Выше мы сказали, что во всякомъ случаѣ необходимо признать, что Красное море въ настоящее время въ гидрографическомъ отношеніи изслѣдовано весьма недостаточно. До сихъ поръ почтовые англійскіе пароходы, во время плаванія, совершаютъ постоянно тщательные промѣры для болѣе близкаго ознакомленія съ физическою географіей этого моря. Во время абиссинской экспедиціи, командоръ Браншану изучилъ только южную часть моря. Сводъ англійскихъ наблюденій изданъ отдѣльною книгою въ обширной лоціи «О путяхъ въ Индію», дополненной по 1863 годъ и напечатанной англійскимъ индѣйскимъ министерствомъ. Въ прошломъ году издана также довольно хорошая карта Краснаго

Швеціи (1867)	3,307	94,842 ласт.	310	
Даніи (1868)	3,132	87,777 »	80	4,823
Испаніи (1863)	4,732	356,210	127	39,060
Австріи (1868)	2,127	284,908	80	38,422
Бельгіи (1867)	81		9	
Греціи	5,156			
Россіи	2,132		84	

Слѣдовательно, болѣе чѣмъ на 87,400 коммерческихъ парусныхъ судовъ, приходится 4,000 пароходовъ, и на 4½ мил. тоннъ первыхъ, около 2.200,000 тоннъ грузовой вмѣстимости вторыхъ, т. е. немного болѣе 15%.

моря французскимъ депо морскихъ картъ. Въ настоящее время австрійское правительство послало въ Красное море фрегатъ для крейсера и въ особенности для изученія этого моря.

Имѣя въ виду, что Красное море должно сдѣлаться путемъ для плаванія русскихъ военныхъ судовъ въ наши обширные владѣнія на Тихомъ океанѣ, намъ кажется, что правительство поступило бы весьма кстати, командировавъ съ ученою цѣлью въ Красное море одно изъ паровыхъ военныхъ судовъ съ хорошою парусностью. Наблюденія этого судна могутъ послужить превосходнымъ матеріаломъ для будущихъ плаваній нашего коммерческаго флота, тѣмъ болѣе что до сихъ поръ на русскомъ языкѣ ничего не имѣется о Красномъ морѣ, кромѣ нѣсколькихъ страницъ въ литографированной лоціи индѣйскаго океана, составленной, кажется, еще въ 1854 году. Кстати при этомъ замѣтить, что весьма устарѣли и русскіе переводы лоцій Архипелага и Средиземнаго моря. Лоція Чернаго моря издана вновь и удовлетворительна.

Наиболѣе затрудненій для плаванія представляетъ верхняя часть Краснаго моря; по поводу послѣднихъ крушеній судовъ въ этомъ мѣстѣ, въ египетскомъ журналѣ, *Le progrès egyptien* № 66, были напечатаны слѣдующія весьма интересныя соображенія.

Суэзскій заливъ, въ который входятъ суда, пройдя каналъ, образуетъ, строго говоря, новый каналъ въ 180 миль длиною. Онъ не представляетъ особой опасности для плаваній, исключая прохода чрезъ архипелагъ Юбаль, находящійся у входа въ заливъ, въ томъ мѣстѣ, гдѣ Красное море имѣетъ значительную ширину. На островѣ Шедуанъ, главнѣйшемъ въ этомъ архипелагѣ, и разбился недавно пароходъ *Carnatic*.

Виною тому былъ отчасти и капитанъ, но нужно замѣтить, что означенный случай произошелъ ночью, а въ этомъ мѣстѣ нѣтъ маяка. Суда отходятъ обыкновенно изъ Суэза въ 4 часа пополудни, для того чтобы пройти днемъ опасный архипелагъ, но суда, идущія изъ Бабель Мандеба, никакъ не могутъ заранѣе рассчитать, чтобы пройти тутъ днемъ. Не говоря уже объ узкости прохода, теченіе въ этомъ мѣстѣ необыкновенно сильно, въ

особенности при сѣверо-западномъ вѣтрѣ, господствующемъ большую часть года.

Единственный маякъ, существующій на архипелагѣ Юбаль, находится на островѣ Ашрафи, ближайшемъ къ Суэзу. Онъ указываетъ достаточно направленіе судну, но, пройдя проходъ въ самомъ узкомъ мѣстѣ, оно съ трудомъ можетъ отличить, лежащій у него вправо, островъ Шедуанъ, на который несетъ его, между тѣмъ, теченіемъ. Потому новый маякъ въ этомъ мѣстѣ крайне необходимъ для судовъ, идущихъ изъ Суэза.

Еще болѣе необходимъ этотъ маякъ для судовъ, идущихъ изъ Адена и портовъ Краснаго моря. Суда эти часто попадаютъ по ошибкѣ въ заливъ Акаба, вмѣсто суэзскаго. Но одно устройство маяка недостаточно еще для улучшенія судоходства по Красному морю, въ особенности, если желаютъ сдѣлать его доступнымъ для парусныхъ судовъ. Парусныя суда, идущія изъ Ост-Индіи по Красному морю, находятъ, отъ пролива Бабель Мандебъ до архипелага Юбаль, достаточную ширину моря, чтобы избѣгать подводныхъ рифовъ и имѣть возможность лавировать для пользованія вѣтрами. Но, дойдя до архипелага Юбаль, они встрѣчаютъ подводные камни около острова Шедуана, узкій проходъ, между архипелагомъ и азіатскими берегомъ, и сильное теченіе, подняться противъ котораго суда эти могутъ, только прождавъ очень долго благоприятнаго вѣтра.

По этому, самъ собою, является вопросъ, нельзя ли воспользоваться для плаванія судовъ проходомъ, находящимся между архипелагомъ и африканскимъ берегомъ. По видимому нѣтъ ничего легче, потому что въ этомъ мѣстѣ существуютъ убажища и якорныя стоянки весьма безопасныя, и проходъ довольно широкій и глубокий, чтобы дать возможность судамъ проходить въ суэзскій заливъ, выше маяка Ашрафи.

Для того, чтобы пользоваться этимъ проходомъ, достаточно устроить маякъ и лоцманскую станцію на островѣ Шедуанѣ, согласовать свѣтъ этого маяка съ маякомъ на Ашрафи и соединить островъ Шедуанъ телеграфомъ съ мысомъ Іемсе,

гдѣ можетъ стоять постоянно небольшой буксирный пароходъ.

Въ Иемсе находится мѣстопребываніе управленія французской горной компаніи маркиза Бассано, и тамъ имѣются всѣ данныя для устройства необходимыхъ приспособленій для новаго пути. Вопросъ этотъ такъ важенъ, что и суэзская компанія и египетское правительство должны его тщательно изслѣдовать. Путь этотъ изслѣдовалъ уже въ прошломъ году французскій контръ адмиралъ Эксельманъ, компетентность котораго не можетъ быть подвергнута сомнѣнію, но египетское правительство не приняло тогда, почему то, предложеній адмирала; однако новыя крушенія судовъ, по неволѣ, должны обратить его вниманіе на этотъ вопросъ.

Въ Суэзѣ намъ сообщили, что мысль объ этомъ новомъ пути поднята адмираломъ Эксельманомъ и маркизомъ Бассано исключительно съ цѣлью придать еще болѣе значенія арендованной ими мѣстности около Иемсе. Выгоды же для судовъ новый путь будто бы не представляетъ никакой.

Суда, идущія по Красному морю, которыя не совершаютъ постоянныхъ рейсовъ, должны брать арабскихъ лодмановъ, иначе арабскіе купцы не соглашаются страховать товара. Лодманамъ платятъ отъ 8 до 11 гиней въ мѣсяцъ на полномъ продовольствіи. Въ одинъ конецъ, напримѣръ до Адена, лодмана можно найти и за 80 франковъ. Но вообще какою либо организаціи лодманскаго цеха на Красномъ морѣ нѣтъ, и, по ограниченности судоходства, найти лодманъ иногда бываетъ трудно.

Пароходы, плавающіе по Красному морю, платятъ приблизительно слѣдующее жалованіе своимъ экипажамъ.

	въ мѣсяцъ
машинистамъ	отъ 20 до 25 фунт. ст.
старшимъ матросамъ	» 10 » 20 » »
матросамъ и качегарамъ	6 » »

О пароходахъ, совершающихъ рейсы изъ Суэза въ Индію по Красному морю и Индѣйскому заливу, мы представляемъ слѣдующія свѣдѣнія, взятыя изъ дѣлъ Русскаго Общества Пароход-

ства и Торговли и циркуляра *E. Touché*. Пароходы, даже большихъ почтовыхъ компаній, устраиваются теперь скорѣе для перевозки груза, нежели для пассажировъ. Между особенностями ихъ, наиболѣе выдаются: болѣе обширное помѣщеніе для команды, вслѣдствіе климатическихъ условій, большое помѣщеніе для каменнаго угля, помѣщеніе для льда, и хорошая парусность, такъ какъ въ океанѣ судно нерѣдко идетъ подъ парусами. Пароходы должны быть винтовые; трюмъ имѣеть обыкновенно двойное дно и приспособленъ преимущественно къ перевозкѣ хлопка. На английскихъ верфяхъ можно имѣть для плаванія въ Бомбей, за 20,000 фунт. стерл., пароходъ въ 230 футовъ длины, 30,6 фут. ширины и 25,4 фута высоты, съ машиною въ 130 силъ; при осадкѣ 17,6 фут. этотъ пароходъ подымаетъ 1,100 тоннъ. За 28,000 фунт. стер., можно имѣть пароходъ въ 120 силъ, лучше отдѣланный, въ 252 фут. длины, 33 фута ширины и 25 футъ высоты.

Нужно замѣтить однако, что судно, имѣя менѣе 250 паров. силъ, не въ состояніи при муссонѣ SO идти подъ парусами изъ Бомбея въ Адень. Наибольшую скорость имѣють теперь пароходы Peninsular and Oriental Company 313 часовъ, или 13 дней и 1 час. для пространства въ 2,972 миль отъ Суэза до Бомбея, т. е. 9 или 10 узловъ въ часъ. Скорость эта нѣсколько измѣняется, смотря по вѣтру, а именно необходимо:

при муссонѣ SO	
изъ Бомбея въ Суэзъ	14 или 15 дней
» Суэза » Бомбей	12 » 12½ »
при муссонѣ NE.	
изъ Бомбея въ Суэзъ	12½ до 13¼ дней
» Суэза » Бомбей	13 » 14½ »

Пароходы другихъ обществъ идутъ отъ 1 до 3 дней медленнѣе, т. е. 8 или 9 узловъ въ часъ. Потребленіе угля весьма различно, и колеблется, отъ устройства топокъ, отъ 18 до 24 тоннъ угля въ сутки. Цифра эта небольшая, такъ какъ наши пароходы Русскаго Общества Пароходства и Торговли жгутъ угля отъ 45 до 50 тоннъ въ сутки, что происходитъ вѣроятно оттого,

что они идутъ постоянно подъ парами и заходятъ во многіе порты. Пароходы берутъ обыкновенно отъ Бомбея до Адена 250—300 тоннъ каменнаго угля, и затѣмъ въ Аденѣ догружаются. Вообще пароходъ на всемъ пути долженъ имѣть вездѣ запасъ угля не болѣе какъ на недѣлю.

Нужно замѣтить, что склады угля въ Аденѣ и Суэзѣ находятся въ настоящее время въ рукахъ большихъ пароходныхъ компаній. Въ Бомбейѣ уголь всегда имѣется въ большомъ количествѣ, и пароходы обыкновенно употребляютъ смѣсь слѣдующихъ углей:

West Hartley, стоитъ отъ 16 до 22 рупій за тонну въ 20 центнеровъ и болѣе, цѣна эта повышается до 24 и 34 рупій, а разъ была даже 40 и 42 рупіи.

Welsh Hartlly и

Cardiff. Если *West Hartley* стоитъ отъ 20½ до 21½ рупій, то *Welsh Hartley* будетъ стоить 22 рупіи а Кардифъ 18 и 19 рупій за тонну.

На товарно-пассажирскомъ пароходѣ, плавающемъ въ Бомбей, необходимо имѣть команды отъ 98 до 120 человекъ, на пассажирскомъ нѣсколько болѣе. На пароходѣ *Magdala*, самомъ новомъ компаніи *British Steam India*, имѣется слѣдующая команда.

Капитанъ 1	Мясниковъ 1
Шкиперс. помощ. . . 4	Поварь 1
Штурманъ 1	Хлѣбникъ 1
Пушкаръ 1	Матросовъ 18
Механиковъ 4	Кочегаровъ 16
Плотниковъ 3	Угольщиковъ 10
Парусниковъ 1	Смотр. за водою . . . 4
Боцмановъ 4	Слесарь 1
Машинистовъ 4	Смазчиковъ 3
Надсмотрщиковъ . . 6	Ламповщикъ 1
Кассировъ 2	Поварск. помощ. . . . 3
Экономъ 1	Для мытья палубы . . . 4—5
Буфетчикъ 1	Деньщиковъ 4—6
Ключниковъ 2	Лакеевъ 3

На многія изъ второстепенныхъ должностей гораздо дешевле нанимать индѣйцевъ и китайцевъ, а кочегарамъ, вслѣдствіе климатическихъ условій, необходимо брать негровъ.

Жалованье экипажу производится въ слѣдующемъ размѣрѣ.

	въ мѣсяцъ рупій.
Плотникамъ и парусникамъ	30—35
Боцманамъ	40—45
Надсмотрщикамъ	35
Машинистамъ	30—35
Матросамъ 1-го класса	25
» 2-го класса	17
Кочегарамъ	12—20
Поварамъ	15—20

всѣмъ съ кормомъ отъ судна.

Относительно постройки судовъ, собственно для плаванія по новому пути, мы получили свѣдѣнія, что за исключеніемъ, большихъ пароходныхъ компаній, въ Англии, главнымъ центрѣ европейскаго судостроенія, сдѣлано до сихъ поръ очень мало; это объясняется тѣмъ, что перевозка хлопка начинается въ ноябрѣ, слѣдовательно, только съ февраля будущаго года, можно ожидать оживленія верфей заказами по этому предмету; въ настоящее же время постройка судовъ производится въ ограниченныхъ размѣрахъ. Имѣя въ виду взиманіе пошлинъ въ каналѣ, по всей вѣроятности, всѣ новостроющіяся суда для новаго пути будутъ имѣть палубы, приспособленныя для значительнаго груза товаровъ, не входящаго въ официальное исчисленіе грузовой вмѣстимости. Заработки отъ этого плаванія должны быть очень выгодны арматорамъ, такъ какъ грузы будутъ по большей части довольно цѣнны.

Усовершенствованіе пароходовъ и пароваго плаванія несравненно важнѣе для торговли по суэзскому каналу, нежели даже сокращеніе законное, или умышенное, транзитныхъ пошлинъ.

Улучшенія эти, по мнѣнію специалистовъ, должны состоять въ:

1) Уменьшеніи потребленія каменнаго угля въ машинахъ. Къ этому ведетъ примѣненіе расширенія и сгущенія пара въ воз-

можно большей степени; употребленіе рациональнѣйшихъ профилей, и конструкція большихъ кораблей, при которыхъ противодѣйствіе воды возможно меньшее.

2) *Ограниченіи машинъ и склада угля на возможно меньшемъ пространствѣ.* Для этого рекомендуютъ примѣненіе кубической формы для кусковъ каменнаго угля. Во всякомъ случаѣ годны къ употребленію только хорошіе угли. Рекомендуется также, ради увеличенія пространства, устройство желѣзныхъ переборокъ корабля, вмѣсто деревянныхъ, первыя вообще въ новѣйшее время болѣе и болѣе входятъ въ употребленіе.

Постройка желѣзныхъ кораблей сосредоточена теперь преимущественно на верфяхъ по Клейду въ Шотландіи, откуда вышло въ 1868 году, изъ 36 верфей, не менѣе 219 желѣзныхъ кораблей въ 169,056 тоннами и силою въ 15,222 лошадей. Въ Ньюкестелѣ и Сондерлендѣ предпочтеніе желѣзнымъ кораблямъ также постоянно усиливается.

3) *Возможно лучшемъ снабженіи корабля парусами, и возможно пользованіи всеми благопріятными вѣтрами.* Оба вышеизложенные пункта, конечно, дѣйствуютъ нѣсколько въ ущербъ скорости, а потому необходимо найти настоящую среднюю мѣру. Вообще удобно будетъ уклоняться отъ прямого пути и плыть противъ вѣтра, до тѣхъ поръ пока можно будетъ пользоваться имъ, какъ полувѣтромъ; такимъ образомъ можно пользоваться противнымъ муссономъ между Аденомъ и Пойнтъ-де-Геллемъ и Зондскимъ проливомъ. Тоже самое въ нѣкоторой степени можно примѣнить и къ путешествію изъ Пойнтъ-де-Гелля въ Сингапуръ. Въ остальныхъ частяхъ пути можно рассчитывать также нѣрѣдко на благопріятные, какъ и на непопутные вѣтры; въ обоихъ направленіяхъ вредны только безвѣтрія.

4) *Избѣжаніе всякой бесполезной траты времени.* Пароходство теряетъ свое преимущество, если при нагрузкѣ и выгрузкѣ теряется время, выигранное на скорости въ пути. Нагрузка и выгрузка должны вообще производиться быстрѣе на пароходахъ, чѣмъ на парусныхъ корабляхъ. Пароходы должны находить свой грузъ уже приготовленнымъ, а не ожидать его заготовленія.

5) *Вѣрная и дешевая поставка хорошаго каменнаго угля,* есть также предметъ, который въ настоящее время получаетъ огромную важность.

Употребленіе парусныхъ судовъ съ тѣмъ, чтобы пароходы вели ихъ на буксирѣ, кажется уже менѣе цѣлесообразнымъ, потому что неблагоприятные вѣтры занимаютъ на новомъ пути столь большія пространства, что, по крайней мѣрѣ отъ Адена до Гибралтара, потребовалась бы непрерывная буксировка, и буксиры должны будутъ возвращаться порожними. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, пожалуй, удастся взять на буксиръ, пароходу, идущему съ товаромъ изъ Европы въ Азію, парусный корабль, идущій потону же направленію.

Плаваніе по Красному морю открываетъ для Россіи рядъ совершенно новыхъ рынковъ въ странахъ, прилегающихъ къ этому морю, къ восточной части Африки, къ Индѣйскому океану и къ Персидскому заливу.

Кромѣ того, суэскимъ каналомъ облегчается возможность прямыхъ сношеній съ Цейлономъ, Индіей по ту сторону Ганга, Индѣйскимъ архипелагомъ, Австраліей, Китаемъ и Японіей.

Мы прослѣдимъ сначала всѣ тѣ порты, торговля которыхъ можетъ имѣть для Россіи какое либо значеніе, при устройствѣ прямыхъ пароходныхъ сношеній черезъ суэскій каналъ, а затѣмъ сдѣлаемъ бѣглый обзоръ торговли болѣе отдаленныхъ азіатскихъ рынковъ, имѣющихъ для Россіи интересъ только въ будущемъ.

На египетской сторонѣ Краснаго моря, мы встрѣчаемъ послѣдовательно порты.

Гемсе. Это полуостровъ въ 275 километрахъ отъ Суэза; онъ замѣчательнъ обширнымъ мѣстороженіемъ сѣры въ 3 кил. длины и 2½ кил. ширины, со среднимъ содержаніемъ руды отъ 50 до 80%. Кромѣ того, тутъ находятся богатые источники нефти, качествомъ лучше американской (пробито болѣе 20 колодцевъ). Для разработки этихъ мѣстороженій было основано общество, подъ руководствомъ марк. Бассано, Опенгейма и др. Обществу былъ уступленъ весь берегъ моря на 800 верстъ протяженія. Въ настоящее время предпріятіе это, повидному, лопнуло, и компа-

нія начала большой процессъ съ египетскимъ правительствомъ, потому что послѣднее имѣло неосторожность обязать брать на свои пороховые заводы всю добытую сѣру; рудники, между тѣмъ, оказались такъ богаты, что потребность правительства была быстро переполнена, а въ Европѣ эта сѣра не могла конкурировать съ сицилійской.

Въ будущемъ, сѣра изъ Іемсе можетъ доставляться въ порты Чернаго моря на наши содовые заводы, а петроль можетъ идти на отопленіе, плавающихъ по Красному морю, пароходовъ.

Коссеиръ. Въ 500 километрахъ отъ Суэза (1,500 жителей). Портъ его закрытъ только отъ сѣверо-восточнаго вѣтра, но впрочемъ удобенъ. Якорная стоянка въ $\frac{1}{2}$ мили отъ берега. Нагрузка удобна. Воды, кромѣ немногихъ цистернъ, нѣтъ; цѣна ей 1 франкъ за гарбъ. Климатъ здоровый, такъ какъ морскіе вѣтры освѣжаютъ воздухъ и поддерживаютъ температуру ниже 26° Реом. Улицы правильны и чисты. Изъ Коссеира идетъ прекрасная дорога до Кене, ближайшаго пункта на Нилѣ къ Красному морю. Путь этотъ караваны проходятъ въ четыре дня. По этому пути идетъ хлѣбъ съ Нила въ Джебду; но торговлю эту подрываетъ конкуренція хлѣбной торговли Суэза. Ежедневно приходитъ до 250 верблюдовъ въ Коссеиръ, нагруженныхъ мукой и зерномъ, что составляетъ въ годъ около 125,000 четвертей. Изъ иностранныхъ товаровъ привозятъ въ Коссеиръ хлопчатобумажныя издѣлія. Коссеиръ есть древній Міось-Ормосъ, городъ черезъ который, до открытія португальцами пути вокругъ мыса Доброй Надежды, шла вся восточная торговля.

Имѣя въ виду, что хлѣбная торговля Коссеира будетъ служить въ подрывъ нашему отпуску, портъ этотъ не заслуживаетъ теперь вниманія нашего купечества, едва ли онъ будетъ имѣть значеніе и какъ станція для нашего пароходства.

Вероника. Въ 800 килом. отъ Суэза; въ настоящее время ничтожная деревня, но при Птоломеяхъ былъ важнымъ торговымъ пунктомъ. Портъ его вполне закрытъ, и одинъ изъ лучшихъ на этомъ берегу, но коралловые рифы дѣлаютъ къ нему доступъ нѣсколько затруднительнымъ. Отъ Вероники до Асуана, гдѣ Нилъ дѣлается судоходнымъ, всего 250 верстъ, и

англійскіе инженеры сдѣлали уже изысканія для проложенія тамъ желѣзной дороги. Отъ Вероники до Эдфу есть теперь караванная дорога.

Суакимъ. Въ 1,450 килом. отъ Суэза. Хорошенькій городъ, переходить въ послѣднее время на островъ, отстоящій отъ берега въ 300 метрахъ. Мѣстопробываніе губернатора и почтовое агентство. Входъ въ портъ по архипелагу песчаныхъ острововъ затруднителенъ для судовъ, и теряется при этомъ не мало времени. Стоянка судамъ хороша, но мало мѣста; выгрузка удобная. Вода изъ колодцевъ, цѣною 1 піастръ за гарбъ. 3,680 жителей. Производитъ торговлю съ Джебдою, Іеменомъ, Масауа, Суданомъ и Аденскимъ заливомъ. Изъ Суакима весьма выгодно идти подъ парусами въ Джебду на маленькихъ судахъ, потому что боковой вѣтеръ попутенъ и взадъ и впередъ.

Промышленность жителей состоитъ въ приготовленіи теплаго масла, идущаго въ Джебду. Главная торговля мѣхами и суакимскимъ гумми. Караваны, идущіе изъ Бербера, привозятъ произведенія Судана, преимущественно слоновою кость; въ окрестностяхъ встрѣчаются желѣзныя руды. Въ большомъ количествѣ привозятся хлопчатобумажныя издѣлія. Вывозъ: смолы (цѣна 1869 г. 10 талл. за 152 $\frac{1}{2}$ ротоли), коровьи шкуры, слоновою кость и сезамъ (16 талл. за ардебъ или 1 фр. 20 сант. килогр.) Заразь можно найти не болѣе 40 тоннъ грузовъ. За провозъ до Джебды даютъ по 15 піастровъ за кантаръ. За провозъ гумми давали въ послѣднее время 16 піастр. тар. за кантаръ, но необходимо имѣть въ виду, что цѣны эти, за отсутствіемъ конкуренціи, ненормально высоки.

Для русской торговли портъ этотъ ничтоженъ. Для пароходной линіи здѣсь необходимо имѣть коммерческое агентство и платить мануфактурами, иначе понесешь убытокъ. Въ послѣднее время, впрочемъ, по словамъ г. Карпи, купца Краснаго моря не хотятъ брать ничего, кромѣ денегъ; потому отпускъ товаровъ уменьшается, требуется меньше даже знаменитыхъ венеціанскихъ стеклянныхъ издѣлій.

Масауа, въ 1,890 килом. отъ Суэза, въ заливѣ Аркико, на небольшомъ островѣ, отдѣляющемся отъ берега каналомъ въ

600 метровъ, который служитъ хорошою спокойною гаванью. Удобная якорная стоянка въ $\frac{1}{2}$ мили отъ города. Городъ бѣдный и грязный, большею частью состоитъ изъ шалашей. Жителей 10,000. Жары убійственны, потому жизнь бываетъ только по утрамъ. Не смотря на это, торговля привозная и вывозная весьма важна; такъ какъ этотъ портъ служитъ истокомъ для товаровъ, идущихъ караванами изъ Абиссиніи, Сеаннара, Гондара, Кордофана и Дарфура. Перевозка изъ Абиссиніи въ Массауа совершается на мулахъ, коровахъ и даже на людяхъ, особо для того нанимаемыхъ. Изъ Массауа товары идутъ въ Коссеиръ, Суэзь, Джедду, Адень и другія мѣста. Главный вывозъ: быки (на мѣстѣ штука 35 франк. и дешевле), кожи, немного гумми, жемчугъ, драгоценныхъ камней, черепахи и перломутра. Изъ привозныхъ товаровъ наиболѣе важны красная пряжа, стеклянные и хлопчатобумажныя издѣлія. Мѣстопробываніе губернатора и консуловъ, и телеграфное агентство. Сюда приходятъ пароходы компаніи Азизіе.

Для русской торговли Массауа служитъ отчасти конкурентомъ по отпуску сырыхъ произведеній; изученіе его однако не безынтересно по возможности снабжать черезъ него русскими товарами внутреннюю Африку.

Болѣе южные порты, *Зула*, *Эддъ* и др., не имѣютъ теперь никакого значенія.

Аравію представляютъ себѣ у насъ, да и вообще въ Европѣ, какую-то ужасною негостепримною пустынею, годною только для разведенія лошадей. Въ дѣйствительности же это не вѣрно. $\frac{2}{3}$ Аравіи имѣетъ почву плодородную, достаточно воды, и способны къ заселенію, какъ это показываютъ изысканія Пельгрева.

На аравійскомъ берегу Краснаго моря наиболѣе интересными являются пункты.

Торгъ, селеніе откуда идетъ караванный путь на Синай. По собраннмъ нами свѣдѣніямъ, количество богомольцевъ, идущихъ по этому пути крайне ничтожно (изъ Россіи не болѣе 50 человѣкъ въ годъ), и для пассажирскаго пароходства онъ ни-

какого значенія не имѣетъ. Для торговли Синай является мѣстомъ отпуска древеснаго угля въ Суэзь.

Ямбо и *Джедда* весьма важны по движенію къ нимъ мусульманскихъ пилигримовъ, идущихъ въ Медину и Мекку. О количествѣ поклонниковъ имѣются слѣдующія свѣдѣнія. Очень небольшая часть идетъ теперь сухимъ путемъ по Аравіи изъ Каира и Дамаска, большинство предпочитаетъ морской путь. Для того, въ 1865 году, египетскіе пароходы сдѣлали изъ Суэза въ Джедду, 8 рейсовъ, англійскіе 3 рейса; а изъ Ямбо въ Суэзь египетскіе пароходы сдѣлали 14 рейсовъ, а англійскіе 5. Считаю на каждомъ пароходѣ отъ 700 до 1,000 пассажировъ, число пилигримовъ можно опредѣлить въ 25,000. Кромѣ того, пришло изъ Индіи 48 большихъ судовъ съ поклонниками, изъ которыхъ 16 изъ Сингапура съ поклонниками изъ Малакки и Зондскихъ острововъ. Изъ числа судовъ, 38 (6 пароходовъ и 32 парусныхъ) были подъ англійскимъ флагомъ и 10 подъ турецкимъ. Считаю на каждомъ отъ 300 до 500 пассажировъ, число индѣйскихъ пилигримовъ дойдетъ до 22,000.

Въ Джедду также пришло 2 англійскихъ судна съ пилигримами персидскими, и много мелкихъ судовъ изъ Маската и съ африканскаго берега; такъ что все число пилигримовъ нужно считать не менѣе какъ въ 60,000 челов., что даетъ въ оба пути 120,000 пассажировъ. Обыкновенно движеніе пассажировъ бываетъ въ теченіи двухъ мѣсяцевъ рамазана и байрама, которые, какъ извѣстно, ежегодно передвигаются.

Для русскихъ пароходовъ магометанскіе поклонники представляютъ немаловажный вопросъ. Не говоря уже о значительномъ магометанскомъ населеніи Россіи и Кавказа, русскіе пароходы обходятъ берега Анатоли, Сиріи и Турціи, слѣдовательно всегда могутъ рассчитывать на значительное число пассажировъ этого рода.

Въ торговомъ отношеніи Ямбо не играетъ никакой роли.

Джедда, одинъ изъ важнѣйшихъ портовъ Краснаго моря, вслѣдствіе своего центрального положенія. Сама по себѣ Джедда ничего не производитъ, и современемъ должна потерять значеніе, но теперь, какъ пунктъ, куда стекаются съ богомоль-

	количество кантарь.	цѣнность талари.	количество кантарь.	цѣнность. талари.
Мѣдь	—	—	127	3,667
Олово	2,010	48,403	—	—
Кораллы	2	4,400	6	13,200
Мыло	69	600	420	4,200
Свѣчи	—	—	30	700
Бумажн. издѣл.	1,770	672,000	1,033	576,500
Шелков. »	215	215,000	—	—
Персидск. ковры	120	258,000	—	—
Индѣйск. платки	10	7,000	—	—
Хлопокъ	200	4,000	6	480
Шелкъ	6	2,400	120	48,000
Кошениль	90	90,000	10	10,000
Гумми	160	2,160	—	—
Воскъ	21	672	45	1,600
Кабельтовы	500	12,500	2	50
Волокна	1,000	6,000	—	—
Индиго	21	2,415	—	—
Табакъ	1,360	5,440	—	—
Сѣра	—	—	13	34
Суданск. товары	—	—	767	14,190
Всего		2,370,648		3,228,755

Первую роль въ привозныхъ товарахъ играютъ произведе- нія Англіи и ея колоній, хлопчатобумажныя и желѣзныя издѣ- лія, хлопокъ, рисъ, сахаръ и пр., за тѣмъ турецкіе и египет- скіе товары. Изъ Франціи идутъ шелковыя издѣлія; изъ Гер- маніи и Италіи сѣра, кораллы, бусы и спички; изъ Персіи ковры, табакъ и лекарства; изъ Явы дерево, рисъ, олово и са- харъ.

По новѣйшимъ свѣдѣніямъ, наиболѣе интересныя для при- воза въ Джедду товары суть: хлопчатобумажныя издѣлія, красная пряжа, шелковыя издѣлія, мѣдныя, стекляныя, скобяныя и жести- ныя издѣлія, мука, сахаръ, мыло и стеариновыя свѣчи. Изъ

отпускныхъ товаровъ въ особенности важенъ кофе, но евро- пейцы при его покупкѣ несутъ убытки, потому что принуждены покупать его у арабовъ на золото, а у африканцевъ на талеры Маріи Терезіи; кромѣ того, товары предлагаются всегда въ не- значительномъ количествѣ. Гораздо выгодиѣе покупаютъ каирскіе купцы, потому что производятъ мѣновую торговлю. До сихъ поръ для европейца купить аравійскій товаръ въ Каирѣ и Джеддѣ обходилось одно и тоже. Для судовъ, приходящихъ въ Джедду, всегда можно найти грузъ кофе, съ платою за провозъ до Суэза отъ 12 до 15 піастр. за кантарь. До Джедды кофе идетъ въ лодкахъ, тамъ уже его очищаютъ, сортируютъ и кладутъ въ двойные мѣшки, вѣсомъ 50 килогр. нетто въ каждомъ. Обыкновенно сортируютъ кофе на три разряда, послѣдній съ шелухой. Цѣна кофе въ Джеддѣ перваго сорта, дорогая, 2 фр. 80 сант., а де- шевая 2 фр. 50 сант. за килограмъ. Гумми, получаемыя изъ разнообразныхъ породъ мимозъ, кладутъ въ мѣшки въ 100 килогр. Сортируютъ гумми уже въ Европѣ.

Фрахты на параходахъ компаніи «Азизіе», пользующейся раз- ными преимуществами были, въ послѣднее время изъ Джедды въ Суэзь:

Пассажиръ 3-го класса	2 фунта стерл.
Мануфактуры	2 фунта стерл. за тонну.
Кофе	10 піастр. тар. за кантарь.
Гумми	8 » » » »
Перломутръ	8 » » » »
Александр. листь	12 » » » »
Кожи	8 » » » »

Гомфуда и *Логейя* суть небольшіе порты, отправляющіе въ Джедду неочищенный кофе.

Годеида. Молодой, богатый городъ, важнѣйшій по торговлѣ пунктъ послѣ Джедды. Вода дурная и дорогая, зелень дешева и отличная. Жителей 15,000. Суда стоятъ въ двухъ миляхъ отъ берега; нагрузка и выгрузка удобныя. Вывозъ: кофе, перецъ, гвоздика и пр. Кофе вывозится въ Джедду неочищенный.

Цѣна его на деньги 2 фр. килогр., что весьма дорого и не выгодно; потому необходимо стараться покупать его въ обмѣнъ на товаръ. Привозятъ хлопчатобумажныя издѣлія и красную пряжу. Продавъ въ Годендѣ три дня, всегда можно найти грузъ въ Джедду съ платою по 30 фр. съ тонны за провозъ.

Мокка. Знаменитая нѣкогда Мокка потеряла теперь всякое значеніе, вслѣдствіе конкуренціи Годенды и особенно Адена. Издали Мокка до сихъ поръ кажется красивымъ и большимъ городомъ, но въ дѣйствительности тамъ осталось теперь только 600 жителей. Вода дурна, климатъ также, окрестности не спокойны отъ грабежей. Въ Моккѣ пьютъ больше кофейную шелуху, а не зерна, и не смотря на громкое имя, по справедливости можно сказать, что въ Моккѣ пьютъ самое скверное кофе въ мірѣ.

Перимъ. Въ 5 миляхъ отъ аравійскаго и 9 миляхъ отъ африканскаго берега лежитъ островъ Перимъ въ 1½ мили, и возвышается 345 фут. надъ моремъ. Перимъ имѣетъ хорошо защищенную гавань: 40 большихъ военныхъ кораблей могутъ совершенно свободно стоять въ ней на якорѣ въ 100 ярдахъ отъ берега. Перимъ принадлежалъ прежде Турціи, и Франція была крайне недовольна занятіемъ англичанами этого крайне важнаго пункта, командующаго входомъ въ море. Въ случаѣ войны, нѣсколько военныхъ судовъ, стоящихъ тамъ на станціи, могутъ запереть проливъ и уничтожить торговлю по суэзскому каналу. На островѣ есть крѣпость, арсеналъ и магазинъ, но самъ онъ голая скала, и всю провизію получаетъ изъ Адена. Отъ Перима судно, взявъ курсъ на ENE и обойдя цѣлый рядъ скалъ, выдающихся на южномъ берегу счастливой Аравіи, встрѣчаетъ:

Аденъ, гибралтаръ востока, принадлежащій англичанамъ; въ Аденѣ два города: арабскій городъ или лагерь, имѣющій 40,000 жителей, лежитъ на материкѣ; англійскій городъ, называемый *Стилъ Поинтъ*, находится въ семи верстахъ отъ послѣдняго, на пустынномъ и скалистомъ полуостровѣ и окруженъ горами. Онъ расположенъ на восточной сторонѣ потухшаго волкана и сообщается съ арабскимъ городомъ посредствомъ шоссе. Гавань Адена превосходная.

Въ Аденѣ крайній недостатокъ воды, въ три года бываетъ одинъ дождь; въ настоящее время исправленіемъ старыхъ системъ устранено отчасти это неудобство. Системы эти, сложенные нѣсколько столѣтій тому назадъ изъ большихъ камней, похожи скорѣе на крѣпость. Они очищены теперь отъ мусора и камней и достаточны для двухъ или трехгодичнаго запаса воды, которая доставлялась досихъ поръ на ослахъ и верблюдахъ. Почва Адена плодородна, но, за неимѣніемъ воды, около города нѣтъ даже травы. Въ Аденѣ устроено большое заведеніе для приготовленія льда, принадлежавшее Peninsular and Oriental Company.

Жителей въ городѣ 20,000, преимущественно изъ туземцевъ. Климатъ здоровый, въ іюль среднее показаніе термометра 85° (F).

Въ Аденѣ привозится и вывозится значительное количество товаровъ для внутренней Аравіи на ослахъ и верблюдахъ. Аденскій рынокъ важенъ для европейскихъ товаровъ, но для фрахта онъ незначителенъ. Вывозъ состоитъ изъ кофе, смолы, страусовыхъ перьевъ; кофе идетъ преимущественно въ Америку; привозъ напштковъ и муки въ бочкахъ. Наиболѣе важенъ привозъ каменнаго угля, котораго здѣсь обширный складъ, и пароходы останавливаются на 12 часовъ для нагрузки углемъ. Уголь доставляется изъ Англии на парусныхъ судахъ, которыя затѣмъ фрахтуются въ Индію или Австралію. Цѣна каменнаго угля въ Аденѣ около 65 шилл. за тонну.

Для справокъ въ Аденѣ лучше всего обращаться къ *Wienefeld et Co*, европейскому дому, давно поселившемуся въ Аденѣ.

Нужно имѣть въ виду, что какъ въ Аденѣ нѣтъ почти надежды получить какого либо груза, то фрахты отъ Суэза до Адена нисколько не отличаются отъ фрахтовъ отъ Суэза до Бомбея, хотя до перваго порта разстояніе вдвое короче. Вокругъ мыса Доброй Надежды фрахты до Адена изъ Англии полагались отъ 2 до 3 фунт. ст. съ тонны парусныхъ судовъ.

Кромѣ Адена, на аравійскомъ берегу Аденскаго залива примѣчательны только портъ *Маккала*. Онъ находится на южномъ берегу Аравіи въ 250 миляхъ отъ Адена. Городъ этотъ хорошо

обстроены и имѣть 7 или 8 тысячъ жителей. Онъ служитъ мѣстомъ сбыта для богатой области Гадрамаутъ и снабженія ея привозными товарами. Портъ этотъ бываетъ убѣжищемъ для европейскихъ судовъ, идущихъ изъ Адена, во время жестокихъ SW муссоновъ.

На противоположномъ африканскомъ берегу Аденскаго залива, находятся порты *Теджура*, *Сеила* и *Бербера*, доселѣ ничтожные, но призваніе теперь играть извѣстную роль въ торговлѣ и особенно въ судоходствѣ. Въ заливѣ Теджура, въ 45 миляхъ отъ Перима, находится хорошій, хотя очень небольшой и трудно доступный, портъ *Обокъ*, купленный Франціей, но до сихъ поръ незаселенный. Заливъ Теджура закрытъ отъ западныхъ и восточныхъ вѣтровъ и довольно глубокъ, но съ дурнымъ грунтомъ. Онъ служитъ мѣстомъ сбыта для товаровъ, идущихъ въ Адень изъ Шоа и южной Абиссиніи. Рейдъ Сепла весьма ненадеженъ для якорной стоянки и можетъ служить только для мелкихъ арабскихъ судовъ. Отсюда товары идутъ изъ Гарара въ Адень. Заливъ Бербера, образуемый косою въ 3 мили длиною, защищающею его съ сѣвера, представляетъ превосходную якорную стоянку, глубина залива 14 футовъ. Невдалекѣ отъ него, ежегодно устраивается большая ярмарка, куда стекаются произведенія Зомали и Данакиля, товары изъ Аравіи и Персіи. Между Бербера и мысомъ Гвардафуй, въ 700 миляхъ отъ Адена и 100 миляхъ отъ пароходнаго пути, лежатъ острова Коогіа Моогіа, изъ которыхъ замѣчательны *Галланса*, гдѣ устроена телеграфная станція, и небольшой каменный островъ *Джебелъ-Туръ* съ значительными запасами гуано, вывозимаго арабскими лодками для удобренія соседнихъ табачныхъ плантацій. Гавань этого острова весьма опасна. Населеніе, окружающее Аденскій заливъ, находится еще въ первобытномъ состояніи и для европейской торговли представляется тутъ скудное поприще.

Маскатъ. Маскатъ представляетъ для торговли большой интересъ, какъ важнѣйшій рынокъ всего юго-восточнаго берега Аравіи, а также по своему центральному положенію на пути судовъ, торгующихъ между Индіей, Аравіей, южной Персіей и

дельтой Шатъ-эль-Араба. Онъ окруженъ плодороднѣйшей и наиболѣе населенной частью Аравіи, и его заливъ представляетъ безопасную, просторную и легко доступную гавань. Вообще Оманъ морское государство, и населеніе его отличается отъ всѣхъ арабскихъ племенъ предприимчивостью и уваженіемъ къ торговлѣ. Къ сожалѣнію правительство ограничено въ своей власти мѣстными привилегіями и вообще отличается нетерпимостью и нелюбовью къ иностранцамъ. Недавно еще англичане имѣли по этому поводу серьезное столкновеніе. Въ настоящее время Маскатъ имѣетъ отъ 50 до 60 тысячъ жителей. Онъ посѣщается многочисленными купцами изъ Индіи, Персіи, Месопотаніи, береговъ Краснаго моря и Африки, и нерѣдко английскими и американскими судами. Въ Маскатѣ живетъ губернаторъ, самъ же султанъ оманскій живетъ въ одномъ изъ трехъ городовъ въ Сигъ, въ Барка или въ Несва, въ особенности въ послѣднемъ. Мѣстная полиція благоустроена и военная флотилія препятствуетъ пиратству. Оманъ имѣетъ съ Соединенными Штатами, Англійей и Франціей торговые трактаты, по которымъ отпускъ товаровъ и приходъ кораблей производится безпошлинно, а съ привозныхъ товаровъ установлена 5% пошлина съ цѣны.

О торговлѣ Маската имѣются свѣдѣнія только объ оборотахъ въ 186% году съ Бомбеємъ, которые равнялись по привозу 1.292,559 руп., а по отпуску изъ Маската 706,641 рупіямъ. Важнѣйшіе товары въ привозѣ были:

	на сумму. рупій.
Хлопокъ	56,213
Лекарства	8,112
Сухіе фрукты	258,555
Хлѣбъ	48,194
Драгоц. камни и жемчугъ	28,400
Провіантъ	45,015
кромѣ того, кокосовые орѣхи и кокосовое масло.	
въ отпускѣ:	
	на сумму. рупій.
Хлопчатобумажн. издѣлія	259,105
» пряжа	106,040

	на сумму рупій.
Припасы и фрукты	88,067
Металлы.	17,430
Кофе.	1,221

Маскатъ, хотя торговля его и въ упадѣ, можетъ быть въ будущемъ значительнымъ потребителемъ хлопчатобумажныхъ издѣлій.

Кромѣ Маската, на арабійскомъ берегу болѣе замѣтны гавани *Согаръ* и *Шара*.

Персидскій и Оманскій заливы представляютъ рынокъ, еще почти не тронутый европейскою торговлею; возстанія вахабитовъ, негостепрѣимное береговое население и политика остъиндской компаніи отвлекали отъ него вниманіе европейскихъ торговцевъ. Между тѣмъ мѣстность эта обѣщаетъ сдѣлаться весьма важной для торговли.

Еще до открытія суэзскаго канала, существовали предположенія, частью осуществленные, о сухопутномъ транзитѣ между Средиземнымъ и Чернымъ моремъ и Персидскимъ заливомъ. Съ открытіемъ канала проекты эти не только не замерли, но, какъ все относящееся до азіатской торговли, подняты изъ забвенія и подвергаются новому пересмотру.

Первоначальные проекты сооруженія желѣзныхъ дорогъ изъ Сиріи къ берегамъ Персидскаго залива были приписаны зависти англичанъ къ суэзскому каналу, и сочтены европейскою публикою невозможными. Въ настоящее время, подобный проектъ кратчайшаго пути изъ Бомбея въ Константинополь, заслуживаетъ во всякомъ случаѣ вниманія публики, а для насъ интересенъ, какъ попытка подорвать вліяніе суэзскаго канала.

Первыя изысканія по этому пути сдѣланы были въ 1835—37 годахъ, по порученію остъиндской компаніи, инженерами Чеснеемъ и Линчемъ. По изслѣдованіяхъ этихъ инженеровъ, а также по нивелировкамъ Толлона и Мурфи, кратчайшій путь былъ бы устройство желѣзной дороги отъ Александреты на Средиземномъ морѣ, черезъ Алепо, къ Бираджликуна р. Евфратѣ. Водораздѣлъ здѣсь только 25 геогр. миль, но онъ имѣетъ 1,200 футовъ высоты отъ Бираджлика до Персидскаго залива. Евфратъ

течетъ, соединяясь далѣе съ Тигромъ, подъ названіемъ Шатъ-эль-Араба, на протяженіи 1,117 англ. миль и имѣетъ слабое паденіе $\frac{1}{2}$ фута на милю.

Затруднительное пространство было на 176 миляхъ, между эль-Каймъ и островомъ эль-Усъ, гдѣ въ межень вода спадала до 3 футовъ, но восемь мѣсяцевъ въ году барки и плоскодонныя пароходы, сидящіе не болѣе 5 или 6 футовъ, могли свободно проходить по рѣкѣ. По послѣднимъ извѣстіямъ, однако, Евфратъ, выше Тигра, перемѣнилъ теченіе и, образовавъ рядъ озеръ и болотъ, сильно обмелѣлъ.

Тигръ судоходенъ до Багдада, и если бы теченіе этой рѣки не было такъ быстро, то суда могли бы идти до Моссула. Тигръ соединяется съ Евфратомъ у Корна и образуетъ рѣку Шатъ-эль-Арабъ, имѣющую 600—800 футовъ ширины и не менѣе 18 футовъ глубины. Протяженіе послѣдней до Персидскаго залива 103 мили. Англійская пароходная компанія *The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company* содержитъ по два рейса въ недѣлю между Багдадомъ и Бассарой, заходя въ Кутъ, Дуфасъ и Эзра.

По Тигру торговля довольно оживлена, такъ какъ его переѣзжаютъ караванные пути изъ Требизонда, Анатоліи и западной Персіи.

Недостатки рѣчнаго плаванія заставили превратить г. Чеснея, въ 1856 году, свой проектъ въ проектъ желѣзной дороги отъ Константинополя до Персидскаго залива, для исполненія котораго необходимъ капиталъ въ 506 милліоновъ франковъ, т. е. болѣе, чѣмъ для сооруженія суэзскаго канала.

Линія Чеснея состоитъ изъ четырехъ отдѣленій: 1) отъ Скутари на Босфорѣ, на Ангору, Кайссаріе, Адана и Александрету, на Средиземномъ морѣ. Этотъ участокъ весьма затруднителенъ. 2) отъ Александреты на Алепо и Балисъ на Евфратѣ. 3) отъ Балиса по долину Евфрата до Гитта, а оттуда въ Багдадъ, и 4) отъ Багдада, долиною Тигра, въ Корну и Бассору. Вся эта линія имѣетъ 2,530 километровъ, и короче на 600 или 700 верстъ пути по суэзскому каналу. Считаая же провозъ по желѣзнымъ дорогамъ хотя втрое болѣе дорогимъ, чѣмъ провозъ

моремъ, будущность этой дороги является весьма проблематическою.

Нѣсколько серьезнѣе проектъ соединенія Тифлиса съ Бендеръ Буширомъ, предложенный компаніей закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ. Эта желѣзная дорога прорѣжетъ всю Персію, лишнюю теперь всякихъ путей сообщеній. Но, не отрицая пользы подобной дороги для индѣйской, персидской и кавказской торговли, все таки нельзя видѣть въ ней серьезнаго конкурента суэзскому каналу для всемірной торговли.

Бассора или Басра, важнѣйшій городъ на дельтѣ Тигра и Евфрата; онъ соединяется небольшимъ каналомъ съ Шатъ-Эль-Арабомъ, и отстоитъ отъ Персидскаго залива въ 62 английскихъ миляхъ. Бассора образуетъ естественный отпускной портъ для обширнаго бассейна Тигра и Евфрата, куда стекаются произведенія Гиллеха и Багдада, и откуда снабжается провинциями вся Мессопотамія. О торговлѣ Бассоры и Багдада мало имѣется точныхъ данныхъ; нижеслѣдующія свѣдѣнія собраны английскимъ консуломъ. Вывезено было изъ Бассоры товаровъ на сумму:

	въ 1864—65	1865—65	1866—67 г.
	турецкихъ пиастровъ *).		
Ячменя	—	—	17,420
Бобовъ	—	10,800	2,299
Дятлины	1,530	—	—
Хлопка	4,600	3,465	2,225
Финиковъ	8.676,240	8.097,673	7.295,470
Фиников. соку	4,220	12,341	1,100
Чернильныхъ орѣшковъ	—	16,988	378,000
Семѣни <i>D'holl.</i>	—	26,400	28,294
Проса	—	130,000	4,704
Пшеницы	—	289,873	231,998
Шерсти	202,742	1.257,984	989,200
Буйволовыхъ шкуръ	4,830	3,850	—

*) Турецкій пиастръ = 5,53 коп. сер.

	турецкихъ пиастровъ.		
Коровьихъ шкуръ	18,256	3,750	—
Обуви	—	1,517	—
Льнянаго семени	3,500	12,000	—
Рису	—	—	43,312
Итого	8.920,511	9.867,091	8.993,922

Привезено было товаровъ въ Бассору на сумму:

	въ 1864—65	1865—66	1866—67 г.
	пиастровъ турецкихъ.		
Квасцовъ	42,096	30,830	2,700
Бамбука	39,235	14,200	18,775
Бусъ	25,850	41,998	29,520
Пива	20,624	30,100	129,660
Орѣховъ беттеля	10,742	4,815	1,550
Кедра	740	91,942	—
Камфоры	18,096	19,453	2,200
Свѣчей	188,461	252,822	22,140
Кардамону	91,793	36,060	22,120
Корицы	75,640	83,952	29,455
Гвоздики	27,582	38,566	17,120
Угля	204,019	141,129	318,390
Кошенили	154,150	132,000	15,495
Кофе	1.937,198	2.620,800	2.788,600
Кокосовыхъ орѣховъ	12,075	38,955	16,659
Мѣди	169,073	506,056	294,000
Купороса	64,612	6,660	—
Ячменя	149,954	1,848	38,954
Воску	17,994	73,205	12,565
Сыру	16,405	6,625	3,365
Хлопка	78,112	125,565	121,790
Хлопчато-бумаж. издѣлій	112,192	297,319	148,931
Эбеноваго дерева	60,360	—	695,900
Мебели	64,582	306,000	250,271
Имбиря	56,439	287,345	183,156

	п і а с т р о в ь т у р е ц к и х ь .		
Стеклѣныхъ издѣлій	63,983	59,853	94,889
Дровъ	19,175	11,350	72,450
Муки	4,080	4,175	—
Ножевого товара	17,349	51,905	3,245
Глиняныхъ издѣлій	215,856	198,639	141,519
Индиго	5.521,573	5.464,783	6.456,380
Желѣза	478,061	298,744	434,000
Драгоцѣн. издѣлій	5,015	11,950	8,470
Свинца	22,991	50,745	39,600
Глета	32,800	41,300	—
Кампеша	—	45,375	24,000
Синяго митгала	3.144,539	4.408,744	4.314,068
Сѣраго »	2.407,706	3.568,550	3.478,175
Шелковыхъ издѣлій	1.292,879	1.139,937	1.123 050
Муслина	398,106	322,200	1.606,695
Бѣлаго митгала	218,983	322,200	116,670
Печатныхъ ситцевъ	376,613	451,414	149,807
Разныхъ мануфактуръ	241,018	656,629	997,724
Спичекъ	3,137	3,035	9,200
Декарствъ	101,177	99,286	19,750
Иголокъ	3,050	8,460	19,750
Масла	8,950	17,776	—
Ладону	23,237	11,157	27,500
Оружія	7,600	—	13,640
Замковъ	2,224	21,435	1,560
Бумаги	—	8,000	3,040
Жемчуга	—	26,464	—
Перца	191,746	681,195	444,871
Досокъ	125,850	97,350	141,336
Консервовъ	26,742	2,500	56,275
Рису	111,497	36,425	51,405
Нашатыря	59,280	54,031	7,846
Раковинъ	—	26,037	—
Нюхательн. табаку	15,300	13,110	2,555
Сала	8,999	—	900

	п і а с т р о в ь т у р е ц к и х ь .		
Цинка	—	14,440	585
Стали	11,996	60,080	63,820
Камней	21,535	61,350	51,360
Сахару	5.115,015	3.224,325	2.794,280
Тамаринда	2,620	179,955	207,980
Олова	82,131	146,124	237,700
Вина и водки	127,365	83,342	69,140
Чая	59,500	193,028	290,600
Масла	161,250	160,182	42,680
Козьей шерсти	89,269	179,145	100,225
Ленъ и льнян. семѣни	191,213	110,161	3,885
Жернововъ	56,391	69,190	41,745
Розовой воды	35,165	24,050	15 010
Сезамов. масла	202,649	106,937	157,457
Сабель	70,390	74,075	141,516
Табаку	1.451,858	2.044,140	1.558,994
Пшеницы	1.173,895	964,260	1.350,351
Проч. товаровъ	1.217,102	1.556,655	4.266,960
Итого	29.254,599	34.438,560	35.797,919

Въ Бассору пришло въ 186⁹/₇ году 1,417 судовъ въ 135,871 тоннъ, въ томъ числѣ 30 пароходовъ. Главнѣйшіе флаги турецкій и персидскій. Последнія фрахты были изъ Бассоры въ Лондонъ 3 ф. 3 ш. и 3 фунт. 4 шилл. за тонну.

Исчисленные выше товары показываютъ, что для русскаго пароходства Бассора могла бы представить достаточное количество грузовъ, но для русской торговли она значенія не имѣетъ, или, вѣрнѣе, имѣетъ отрицательное значеніе одного изъ будущихъ нашихъ конкурентовъ.

Обороты торговли Багдада, первостепеннаго внутренняго рынка этого края, по таможеннымъ свѣдѣніямъ, сильно конечно уменьшеннымъ, можно оцѣнить:

Привозъ:	въ 1864—65 1865—66 1866—67 г.		
	на сумму турецкихъ піастровъ.		
Изъ Персіи	27.485,973	24.427,586	18.036,672
» Россіи	3.199,200	2.556,000	1.860,000
» Европы и Индіи	89,371	68,175	115,313
Жемчугъ изъ Бахраима	256,419	951,929	1.885,905
Итого	31.030,963	28.003,690	21.897,900
Вывозъ	1.332,945	2.286,603	2.591,670

Привозъ изъ Персіи для насъ въ данномъ случаѣ не интересъ; онъ состоялъ преимущественно изъ шолка, ковровъ, табаку, масла, желѣза, хлопчато-бумажныхъ издѣлій, шалей и пр.

въ 1864—65 1865—66 1866—67 г.

привозъ
изъ Россіи состоялъ изъ:

	на сумму турецкихъ піастровъ.		
	Стекланыхъ издѣлій	52,912	12,977
Желѣзныхъ	14,847	4,849	5,882
Чая	6,870	—	3,364
Глиняныхъ издѣлій	9,569	1,905	42,191
Различныхъ товаровъ	3,452	13,435	42,191
Изъ Англіи и Индіи:			
Глиняныхъ издѣлій	12,293	16,667	—
Стекланыхъ »	9,035	16,667	—
Шелковыхъ издѣлій, муслиновъ, шерстинговъ и шалей	123,391	6,456	297,241
Скобянаго товаровъ	11,898	—	—
Духовъ	415	—	14,149
Драгоценныхъ издѣлій	28,200	—	10,622
Желѣзныхъ »	10,235	2,162	44,830
Различныхъ товаровъ	27,951	35,855	37,169
Кампеша	7,029	7,965	?
Чая	12,261	—	—

	на сумму турецкихъ піастровъ.		
	Индиго . . . . .	—	—	1.369,848
Ртутъ	—	—	16,065
Синильнаго кали	—	—	32,410
Олова	—	—	102,670

Вывезено изъ Багдада:

186¹/₅ 186⁵/₆ 186⁶/₇

	на сумму турецкихъ піастровъ.		
	Миткаля	47,545	65,081	62,825
Верблюжьей шерсти	7,584	—	—
Сухихъ фруктовъ	57,781	—	—
Финиковъ	2,175	96,132	7,554
Чернильн. орѣховъ	29,226	3,443	43,336
Ягничьихъ кожъ	465,478	—	107,150
Коровьихъ »	114,520	229,361	23,902
Буйловыхъ »	69,512	—	12,950
Бобровыхъ шкуръ	10,884	—	—
Обуви	18,969	6,252	11,375
Кремней	8,385	1,194	—
Гребней	2,285	3,027	3,423
Рису	14,645	10,534	5,245
Овечьей шерсти	1.343,136	1.452,123	2.161,930
Пшеницы	56,916	267,353	34,073
Селитры	—	25,930	2,420
Кампешу	—	32,436	6,597
Лекарствъ	—	10,067	19,126
Желѣзныхъ издѣлій	—	19,364	—
Чечевицы	—	50,105	—
Разныхъ товаровъ	59,000	10,689	16,077

Цѣны важнѣйшихъ товаровъ въ Багдадѣ были приблизительно:

Финики	6 ¹ / ₂ тур. піастр. за око.
Чернильн. орѣхи	9 ¹ / ₂ » » » »

Чай.	87	тур. піастр. за око.
Овечья шерсть.	3 ¹ / ₄	» » » »
Ягвячы шкуры.	344	» » » сотню.

Бендеръ-Буширъ лежитъ на южномъ берегу Персіи, называемомъ Абу-Шешромъ, и служитъ гаванью для Шираза и прилегающихъ мѣстностей, и мѣстопребываніемъ англійской факторіи, такъ какъ портъ этотъ лежитъ на пути пароходовъ, идущихъ изъ Бомбея въ Бассору. Экономическое обѣдненіе Персіи постепенно уменьшаетъ значеніе этого порта, его подрываетъ также транзитъ черезъ Кавказъ и Трапезунтъ.

Южнѣе устья Шатъ-Эль-Араба, подъ турецкимъ покровительствомъ, находится небольшое независимое государство *Гюэйтъ*, съ городомъ того же имени. Портъ этого города, просторный, хотя и засыпанный пескомъ, служитъ мѣстопребываніемъ обширнаго каботажка, занимающагося весьма прибыльною контрабандою.

На противоположномъ берегу Персидскаго залива, заселенномъ вахабитами, находится только, засыпанная пескомъ, гавань *Эль-Шатиףъ*, трудно доступная для торговли, вслѣдствіе фанатическихъ мѣстныхъ постановленій.

Наконецъ въ Персидскомъ заливѣ интересенъ архипелагъ, весьма важный по ловлѣ жемчуга. Наиболѣе значительный ловъ производится около острова *Баграимъ*, гдѣ половина жителей занимается этимъ промысломъ, для чего ежегодно собираются 2,000 или 2,500 лодокъ. Собранный бѣдными рыбаками, жемчугъ скупается обыкновенно болѣе богатыми спекулянтами на островѣ. Послѣдніе вывозятъ его на чужіе, преимущественно остъ-индскіе рынки, откуда поступаетъ онъ уже во всемірную торговлю.

Англичане, долго интриговавшіе противъ суэзскаго канала, поняли теперь наконецъ, что они выигрываютъ отъ него едва ли не болѣе всѣхъ народовъ, потому что богатѣйшая колонія ихъ Остъ-Индіа, приближается новымъ путемъ къ Европѣ вдвое и втрое. Они не скрываютъ еще и другой мысли, возбуждаемой открытіемъ суэзскаго канала, мысли свойства чисто политическа-

го. Послѣднія пріобрѣтенія Россіи въ средней Азій, пріобрѣтенія во имя цивилизаціи и торговли, а вовсе не для воинской славы возбудили, какъ извѣстно, зависть и опасеніе въ западной Европѣ и особенно въ Англии, считающей Азію какъ бы своимъ вассальнымъ владѣніемъ, а для русской колонизаціи предоставляющей ледяныя пустыни сѣверной Сибири. Суэзскій каналъ позволяетъ, по словамъ западныхъ публицистовъ, военными силами Европы быстро перенестись въ Остъ-Индію для защиты ея отъ русскихъ завоеваній.

Нѣтъ нужды, конечно, разбирать этихъ фантазій; одно богатство Остъ-Индіи достаточно объясняетъ отеческую заботливость англичанъ. Рѣдкая страна какъ Остъ-Индіа, сдѣлала столь обширные успѣхи въ короткое время, рѣдкая подастъ такіа великія надежды въ будущемъ.

Населеніе Остъ-Индіи изумительно. Въ однихъ англійскихъ владѣніяхъ, не считая вассальныхъ владѣній, оно достигаетъ 200.000.000. Конечно, потребности каждаго индуса отдѣльно менѣе нежели ограничены, но въ итогѣ все-таки получаютъ огромныя цифры. Благосостояніе Индіи только начинаетъ еще развиваться, со времени уничтоженія управленія остъ-индской компаніи, но и теперь уже мы имѣемъ осязательныя доказательства прогресса въ развитіи культуры хлопка и др. растений, въ сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, количество которыхъ превосходитъ 10,000 миль, телеграфовъ, проведеніи каналовъ, судходныхъ и ирригаціонныхъ устройствахъ, пароходныхъ линій, морскихъ и рѣчныхъ, безчисленныхъ банкахъ и акціонерныхъ предпріятіяхъ.

Богатая почва и разнообразный климатъ, отъ экваторіальнаго до холоднаго (въ отрогахъ Гималая), дѣлаютъ Остъ-Индію способною къ самой разнообразной производительности, а устройство путей сообщеній и огромный паровой флотъ, который, при помощи суэзскаго канала, войдетъ въ Индѣйскій океанъ, дастъ произведеніямъ Остъ-Индіи легкій и удобный сбытъ на европейскихъ рынкахъ.

Хотя производительность хлопка въ Остъ-Индіи и не достигла размѣровъ, ожидаемыхъ въ 1860 году, вслѣдствіе климатиче-

скихъ условий, странной организаціи поземельной собственности и рутины сельскаго хозяйства, но она достигла все-таки, возможнаго при всѣхъ этихъ условіяхъ, тахішима. Сокращеніе вывоза съ 1866 года индѣйскаго хлопка въ Англію вполнѣ вознаграждается его внутреннимъ потребленіемъ и отпускомъ въ Китай.

Дальнѣйшее развитіе производительности зависитъ отъ установленія болѣе человѣческихъ отношеній между поземельными собственниками и несчастными рабочими, а также отъ устройства мѣстной администраціи, пребывающей пока въ хаотическомъ состояніи. Климатъ представляетъ затрудненія болѣе серьезныя, такъ какъ хлопковое сѣмя приноситъ плодъ только черезъ восемь мѣсяцевъ, и сборъ кончается, когда начинается новый посѣвъ. Слѣдовательно цѣлый годъ земледѣлецъ находится въ неизвѣстности о будущности посѣва этого растенія, боящагося и жары, и сухости и избытка влаги.

Индѣйскій хлопокъ собирается теперь весьма тщательно и отдѣляется отъ семянъ усовершенствованными машинами. Онъ пресуется за тѣмъ въ превосходно-устроенныхъ заведеніяхъ. Вообще, со времени американской войны, онъ приобрѣлъ чистоту и бѣлизну, показывающую, что механическія усовершенствованія всегда даются легче, чѣмъ улучшенія въ сельскомъ хозяйствѣ.

Объ усиліяхъ индѣйскаго правительства можно судить потому, что оно гарантировало капиталъ въ 400 милл. руб. на постройку желѣзныхъ дорогъ, издержало около 125 милл. руб. по устройству рѣкъ и каналовъ, основало 19,000 школъ и т. д. Въ особенности же принесла пользу Остѣ-Индіи свобода, существующая теперь въ коммерческомъ законодательствѣ.

Остѣ-Индія и ея многочисленные порты представляютъ важнѣйшее поприще и для русской торговли по суэзскому каналу, по необыкновенному разнообразію своей производительности и обширному потребленію товаровъ своимъ многочисленнымъ населеніемъ.

О торговлѣ англійскихъ владѣній въ Остѣ-Индіи имѣются точныя свѣдѣнія въ сочиненіи *Jos. Pender* «Статистика англійской торговли съ 1840 года», а наиболѣе свѣжія данныя можно найти, въ изданномъ индѣйскимъ министерствомъ, *Statistical*

abstract relating to British India from 1858 to 1867, откуда мы извлекаемъ нижеслѣдующія свѣдѣнія

Всего было провезено товаровъ въ Индію, на сумму фунтовъ стерлинговъ:

	въ 1865 г.	1866 г.
Аптекарскіе матеріалы	66,434	81,865
Платье	534,895	510,352
Оружіе	354,749	480,057
Книги	352,318	375,361
Экипажи	127,043	122,115
Каменный уголь	357,612	466,805
Бумажныя нитки и пряжа	2.191,440	1,960,144
Хлопчат. бумажныя ткани	11,035,885	11,849,214
Жидкости	73,777	72,039
Краски	55,635	64,271
Фрукты и орѣхи	366,376	392,446
Стеклян. издѣлія	311,450	306,508
Смолы	67,781	63,871
Лошади	33,019	37,071
Ледъ	47,833	61,934
Ювелир. издѣлія	482,292	952,996
Машины	554,156	586,182
Пиво и портеръ	471,917	528,485
Металлич. издѣл.	608,104	647,205
Мѣдь	1.661,987	1.322,874
Желѣзо	586,712	488,374
Свинецъ	46,296	41,339
Цинкъ	101,887	60,866
Сталь	60,943	24,862
Олово	255,662	93,231
Прочіе металлы	434,341	364,483
Морскіе припасы	213,858	304,376

	въ 1865 г.	1866 г.
Краски масляныя и сухія . . .	134,843	96,802
Благовон. товары.	40,278	32,117
Фарфоръ и фаянсовыя издѣлія .	93,256	91,368
Провизія . . .	238,760	286,567
Принадлежн. желѣзныхъ дорогъ.	685,632	1.435,929
Соль.	341,867	265,289
Шелкъ сырецъ .	329,315	511,239
Шелковыя ткани.	443,949	357,380
Пряности . . .	197,183	137,189
Спиртныя напит.	324,152	416,592
Сахаръ	318,627	563,305
Чай	125,744	186,310
Телеграфныя принадлежности. .	6,325	7,820
Лѣсъ и дерево .	78,676	132,641
Табакъ	104,167	70,909
Зонтики. . . .	60,714	65,995
Вино	402,393	474,344
Шерстян. издѣлія	867,831	583,132
Итого. . .	49.514,275	56.156,529
Число тоннъ . .	3.913,310	3.695,364
Колѣч. судовъ .	26,823	24,870

Вывезено было изъ Индіи товаровъ, на сумму фунтовъ стерлинговъ:

	въ 1865 г.	въ 1866 г.
Кофе.	801,908	785,102
Хлопокъ	37.573,637	35.587,389
Хлопчато-бумаж. ткани, пряжа и нитки.	1.043,960	1.732,133

	въ 1865 г.	1866 г.
Москатыльн. тов.	101,045	90,998
Индиго.	1.860,141	1.861,501
Прочія краски .	80,354	9,736
Рисъ	5.573,537	4.909,562
Пшеница	110,265	83,512
Прочій хлѣбъ . .	272,606	254,844
Гумми	31,517	20,765
Шкуры и кожи .	725,236	609,803
Слоновая кость и издѣлія	77,217	92,402
Драгоц. камни и издѣлія	42,164	81,388
Джута и издѣлія.	1.410,702	1.083,522
Лакъ	297,730	305,575
Масла	217,730	133,859
Опіумъ.	9.911,804	11.122,746
Селитра	542,389	605,350
Семѣна.	1.912,433	1.750,197
Шелкъ сырецъ .	1.165,901	745,352
Шелковыя издѣл.	106,612	88,829
Пряности. . . .	145,165	163,008
Сахаръ	765,110	361,362
Чай	301,022	309,899
Дерево и лѣсъ .	436,756	369,523
Табакъ.	81,968	52,722
Шерсть	1,151,002	871,314
Шерстян. издѣл.	254,497	290,115

Всего 69.471,791 67.656,475

Колѣч. тоннъ . .	4.007,607	3.926,020
Число судовъ . .	26,070	23,537

Въ теченіи года, съ 31 марта 1868 по 31 марта 1869 года, было, по газетнымъ свѣдѣніямъ:

Отпущено.

	на ф. с.
Хлопка	20.149,825
Опіума	10.694,654
Риса	4.210,925
Индиго	2.893,823
Масляныхъ сѣмянъ	1.967,214
Джута	1.891,898
Шкуръ и кожъ	1.352,898
Шелка сырца	1.335,079
Кофе	1.101,384
Чая	951,376
Хлопчатобумажн. товаровъ	637,004
Шерсти	615,125
Сахара и леденца	373,506
Пшеницы и друг. хлѣбовъ	281,143
Разныхъ товаровъ	3.200,389
Итого	51.656,232
Вывезено обратно	1,385,933
Золота и серебра	1.395,580
	54.447,745

Привезено.

Бумажныхъ товаровъ	16.072,745
Метал. не въ дѣлѣ	3.117,120
Бумажной пряжи	2.779,936
Желѣзнодорож. матерьял.	1.591,813
Разныхъ машинъ	794,569
Шерстяныхъ товаровъ	759,630
Соли	729,270
Шелка сырца	730,934
Шелковыхъ товаровъ	483,862
Металловъ въ дѣлѣ	587,599
Винъ	572,997

	на ф. с.
Спиртныхъ напитковъ	564,271
Пива, эля и т. п.	452,041
Сахара и т. п.	653,611
Разныхъ товаровъ	6.203,540
Итого	36.093,938
Золота и серебра	15.155,954
	51.249,892

Общая сумма отпуска и привоза составляла 105.687,637 ф. с., противъ 99 927,159 ф. с. за годъ по 31 марта 1868 года, и изъ нея приходилось: 42.591,000 ф. с. на бенгальскіе порты, 47.374,000 ф. с. на Бомбей, 10.118,000 ф. с. на Мадрасъ и 1.516,000 ф. с. на Синдъ.

Изъ сравненія цифръ за послѣднія десять лѣтъ, мы видимъ, что изъ Индіи постоянно увеличивается отпускъ хлопка, кофе (сильно), бумажной пряжи, пшеницы и зеренъ, драгоценныхъ камней, джуты (сильно), лаковъ, селитры, семянъ, чая и шерсти (сильно); остается безъ движенія отпускъ индиго и красокъ, рису, гумми, шелковыхъ издѣлій, пряностей и табаку; уменьшается отпускъ кожъ, слоновой кости, опіума, шелка—сырца, сахару, дерева и шерстяныхъ издѣлій.

По портамъ отпускъ Индіи распредѣляется такимъ образомъ. Бомбей сосредоточиваетъ въ себѣ большую часть хлопка, индиго и остъ-индскій чай идутъ преимущественно изъ Калькутты, кофе изъ Цейлона, рисъ изъ Рангуна, Цейлона и Калькутты, пряности и лѣсъ изъ Сингапура, гумми, ладонъ и дерево изъ Рангуна, шелкъ изъ Калькутты.

Важнѣйшимъ портомъ для индѣйской торговли служитъ Бомбей, а равно главнѣйшее значеніе имѣетъ онъ и для торговли по суэзскому каналу, и въ особенности для Россіи. Другіе порты Остъ-Индіи, въ настоящее по крайней мѣрѣ время, не представляютъ еще достаточно товаровъ для установленія прямыхъ сообщений съ Россіей, какъ увидимъ ниже.

Бомбей. Часть Индіи, которой Бомбей служитъ столицей, при-

легаютъ къ Оманскому заливу и обнимаютъ площадь, радиусъ которой равенъ 200 нѣмецкимъ милямъ. Отъ устьевъ Инда до южной оконечности Малабарскаго залива, встрѣчается не мало портовъ, нѣкоторые изъ нихъ, какъ Курачи, весьма важны; но всѣ они далеко не могутъ идти въ сравненіе съ Бомбеемъ, гавань котораго можетъ удобно сосредоточить всѣ флоты въ мѣрѣ. Съ перваго взгляда дѣлается яснымъ, отчего европейцы предпочтительно избрали этотъ портъ, и почему населеніе его такъ быстро увеличивается. Въ 1864 г. населеніе Бомбея равнялось 814,761 душъ, изъ которыхъ 8,415 европейцевъ. Недавно еще Бомбей считался городомъ менѣе важнымъ, чѣмъ Калькутта и Мадрасъ, но хлопковая торговля измѣнила это положеніе. Суэзскій каналъ окончательно упрочилъ за Бомбеемъ его первостепенное значеніе.

Насколько блистательно будущее Бомбея, настолько чудесно и его недавнее прошлое. Въ 1861 году Бомбей отпускалъ только 300 или 400,000 кипъ хлопка, на сумму 15 мил. руб. Когда американская война лишила Европу ежегоднаго привоза 4 милліоновъ кипъ хлопка, внезапное повышеніе цѣнъ, о которомъ мы говорили, разсматривая египетскую торговлю, отразилось и въ Индіи. Хлопокъ съ 80—100 рупій поднялся до 700 рупій за тонну, и отпускъ возросъ до 1 милліона тоннъ, на сумму 200 мил. руп. Такое развитіе закружило многимъ голову, образовались безумныя акціонерныя предпріятія, поощряемыя спекуляціей 50 банковъ. Деньги не имѣли цѣны; купецъ изъ индусовъ Зойшундъ-Премшундъ, обанкрутившійся потомъ, имѣлъ состояніе болѣе 150 мил. рупій, простой докторъ своей практикой нажилъ 12 миліон. рупій. Но все это рухнуло, конечно, въ минуту окончанія американской войны. Множество банкротствъ и ликвидаций раскрыли публикѣ глаза и установили болѣе благоразумный ходъ дѣлъ.

И въ настоящее время дѣйствуютъ въ Бомбей 26 большихъ банковъ, 83 акціонерныхъ торговыхъ общества, преимущественно для хлопка, 51 морское страховое общество съ капиталомъ слишкомъ въ 50 милліоновъ рублей, 80 большихъ европейскихъ фирмъ и 19 индѣйскихъ первостатейныхъ торговыхъ домовъ.

Недавнее неестественное напряженіе силъ дѣлаетъ весьма

трудною оцѣнку настоящаго положенія внѣшней торговли Бомбея. Ж. Зигфридъ, принявъ среднюю цѣну хлопка суратскаго въ 100 фр. за 50 килогр., исчислилъ для Бомбея цѣнность:

	рублей.
Отпуска	въ 150.000,000
Привоза товаровъ	» 75.000,000
» монеты	» 625.000,000

которые подраздѣляются:

Вывозъ	млн. рублей.
Хлопка	на 100
Опіума	» 62 ¹ / ₂
Бумажн. издѣлій	» 10
Шерсти	» 3 ³ / ₄
Соли	» 1 ¹ / ₄
Бумажной пряжи	» 1 ¹ / ₄
Кожы и масляныхъ зеренъ	» 2 ¹ / ₂

Привозъ:

Мануфактуръ	» 35
Металловъ	» 10
Сахара	» 6 ¹ / ₄
Бумажной пряжи	» 3 ³ / ₄
Принадлеж. желѣз. дорогъ	» 3 ³ / ₄
Зелени	» 3
Шелкъ	» 3
Шелков. издѣлій	» 1 ³ / ₄
Вина и напитковъ	» 1 ¹ / ₂
Каменнаго угля	» 1 ¹ / ₄

Изъ вывезенныхъ въ 1867 году 1.175,000 кипъ хлопка, 1.056,000 кипъ пошло въ Англію и только 71,000 въ прочую Европу и 48,000 кипъ въ Китай. 30.000 ящиковъ опіума идутъ въ Китай. Весь привозъ идетъ теперь изъ Англіи.

По другимъ, болѣе точнымъ свѣдѣніямъ, торговля Бомбея равнялась въ 1868 году.

Отпускъ хлопка въ 1868 году 1.240,130 кипъ, считая кипу равною 387 англ. фунт. или 10 пуд. 29 фунт. русскимъ.

Шерсти овецъей . . .	38,243 кипъ
Льняного семени . . .	211,513 центнер.
Рапса и пр.	54,353 »

Вывозъ послѣднихъ въ послѣдніа четыре года сильно уменьшился:

Кофе	32,456 центнер.
Пеньки	13,800 »
Мираболама	68,300 »

Отпускъ хлопка постоянно возрастаетъ, но въ другихъ товарахъ замѣтны колебанія, такъ отпускалось:

Льняного семени:	центнер.
въ 1859 году	1.227,000
» 1860 »	1.315,000

семя *gingelly*:

въ 1858 году	365,000
» 1859 »	348,000

Кофе.

въ 1864 году	59,901
--------------	--------

Перцу:

въ 1858 году	17,750
» 1862 »	13,964

Послѣдвяго теперь вывозится очень мало. Отпускъ селитры также потерялъ значеніе съ 1863 года.

Приведенныя выше, цифры показываютъ торговую важность Бомбея; о будущности его можно судить потому, что въ десять послѣднихъ лѣтъ вообще вся индѣйская торговля утроилась; кромѣ того, ни одинъ городъ не выиграетъ столько отъ окончанія сѣти остъ-индскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ Бомбей. Близость его къ Европѣ не только привлечетъ къ нему самую цѣнную часть

производительности долины Ганга, каковы индиго и шелкъ, но и сдѣлаетъ его важнѣйшимъ складомъ всѣхъ европейскихъ товаровъ, въ особенности мануфактуръ. Суэзскій каналъ поможетъ въ этомъ случаѣ сдѣлать переворотъ, потому что уже теперь три четверти англійскихъ мануфактуръ не отправляются въ Индію на парусныхъ судахъ, а идутъ пароходами и желѣзною дорогою черезъ Суэзъ.

Обширная торговля Бомбея не находится исключительно въ рукахъ англійскихъ домовъ, здѣсь, напротивъ того, играютъ весьма важную роль чисто индѣйскія, природныя фирмы.

Кромѣ англичанъ, изъ европейцевъ въ Бомбей есть нѣсколько нѣмцевъ, швейцарцевъ и грековъ, очень мало французовъ и, конечно, ни одного русскаго.

Отсутствіе правильнаго телеграфнаго сообщенія необыкновенно вредило ходу остъ-индской торговли. Кромѣ упомянутаго нами выше подводнаго телеграфа, черезъ суэзскій каналъ и Красное море, существуетъ еще нѣсколько другихъ проѣзтовъ телеграфнаго соединенія Остъ-Индіи съ Европой.

Ранѣе другихъ осуществлена англо-индѣйская линія, проходящая чрезъ Россію; она идетъ отъ Лондона подводнымъ кабелемъ черезъ Сѣверное Море до Эмдена, отсюда на Берлинъ, Торнъ, Варшаву, Житомиръ, Одессу, Керчь, подводнымъ каналомъ черезъ Черное море (по восточному берегу, отъ Джубы до Константиновки), на Тифлисъ, Джульфу и Тавризь до Тегерана, откуда идутъ устроенныя англичанамъ въ Остъ-Индію воздушная и подводная линіи.

Для передачи корреспонденціи черезъ Сѣверное море, индоевропейское общество вошло въ соглашеніе съ компаніей Рейтера относительно пользованія кабелемъ, проложеннымъ отъ мыса Кромеръ до Эмдена. Далѣе, отъ Эмдена до русской границы, устройство отдѣльныхъ проводовъ приняло на себя прусское правительство. Черезъ Россію и Персію телеграфъ устроенъ Сименсомъ и Гальске.

Линія сооружена въ два провода, мѣстами на желѣзныхъ столбахъ, изъ прочныхъ матеріаловъ и проволоки въ 6 м. м.

Для телеграфнаго дѣйствія установлены аппараты новой, автоматной системы, изобрѣтенія Сименса.

Станціи на линіи назначены: главныя — въ Лондонѣ, Берлинѣ, Керчи и Тегеранѣ; вспомогательныя — въ Варшавѣ, Житомирѣ, Одессѣ, Сухумъ-Кале, Тифлисѣ и Тавризѣ.

Общество не имѣетъ прямыхъ сношеній съ публикою для приѣма отъ нея телеграммъ, а потому индѣйскія депеши принимаются на всѣхъ правительственныхъ станціяхъ, и передаются, для дальнѣйшаго слѣдованія, на англо-индѣйскую линію.

Такса за единичную депешу (въ 20 словъ) опредѣлена:

Между Индіей и Лондономъ	71	фр
» » » Сѣверн. Германіей	66	» 50 сан.
» » » Европейск. Россіей	60	»
» » » Кавказомъ	52	»
» » » Персіей	42	»

Работы по устройству англійской линіи окончились; всѣ постановленія, касающіяся ея эксплуатаціи, состоялись, и линія открыта съ 1 февраля настоящаго года.

Въ самой Остѣ-Индіи всѣ важнѣйшіе города соединены уже телеграфною проволокою. Телеграфъ доходитъ до Пешавра.

Письмо изъ Россіи стоитъ въ Остѣ-Индію по сю сторону Ганга, посланное черезъ Англію, простое 42 коп. за лотъ, подъ бандеролью 10 коп. съ лота.

О желѣзныхъ дорогахъ въ Остѣ-Индіи мы скажемъ теперь только по отношенію ихъ къ Бомбею, а ниже прибавимъ тѣже свѣдѣнія для Куррачи.

Отъ Бомбея въ настоящее время идутъ три большихъ линій желѣзныхъ дорогъ: *Bombay, Baroda and Central India Railway* къ сѣверу, параллельно морю, на Бульзаръ, Суратъ, Барода и Ахмедабадъ, длиною въ 306 миль. На западъ идетъ дорога *Great Indian Peninsular Railway* на Нассикъ, Базауль, Чалисгаумъ, Кундва и Биръ, длиною въ 373 мили; въ нынѣшнемъ году, съ окончаніемъ участка между Биромъ и Жюббульпуромъ, дорога эта соединится съ *East-Indian Railway*, и Бомбей получитъ прямое непосредственное соединеніе съ Калькуттой, а черезъ Бенаресъ и съ дорогой, идущей въ Кашемиръ. Отъ *Great*

Indian Peninsular Railway, отъ станціи Базауль, идетъ вѣтвь на Акола и Нагпуръ въ 214 миль, по богатой провинціи Бераръ.

Къ югу отъ Бомбея, идетъ линія желѣзной дороги, составляющая часть *Great Indian Peninsular Railway (South Eastern extension)* въ 282 мили, на Паона и Шулапуръ. По окончаніи строящагося участка желѣзной дороги между Шулапуромъ и Гути, Бомбей прійдетъ въ соединеніе съ цѣлою сѣтью желѣзныхъ дорогъ мадрасскаго президентства (*Madras Railway*).

Монетная система въ Бомбей, и вообще въ бомбейскомъ, мадрасскомъ и бенгалскомъ президентствахъ, приравнена теперь къ англійской*).

Золотыя монеты:	ф.	ш.	п.
Двойной могоуръ (30 рупій)	3	—	—
Могоуръ (15 рупій)	1	10	—
10 рупій	1	—	—
5 рупій	—	10	—

Серебряныя монеты:	ф.	ш.	п.
Рупія кампанейск. (16 анна).	—	2	—
Полрупія (8 анна)	—	1	—
Четверть рупіи (4 анна).	—	—	6
Двойная анна	—	—	3

Мѣдныя монеты:	ф.	ш.	п.
Анна**) (12 писъ).	—	—	1,5
Поль-анна	—	—	0,75
Четверть анна	—	—	0,375
Писъ	—	—	0,125

Рупія равна 59,400 коп. сер., анна = 3,812 коп. сер.

Въ Бомбей, кромѣ того, считаютъ на рупіи, кварталы и ресы, такимъ образомъ, что 100 ресовъ = 1 кварталу = 6 пенсамъ; 4 квартера = 1 рупіи или 2 шиллингамъ. На базарахъ англійскій

*) На Цейлонѣ, кромѣ англійскихъ, ходятъ еще испанскія монеты.

**) Анна дѣлится иногда на 4 писа, а каждая писа на 4 пи.

совершенъ считаютъ въ 10 рупій 4 анна, а банковыми билетами фунтъ стерл. въ 10 рупій. Банковые билеты бывають въ 5 рупій и выше, они употребляются для пересылки по почтѣ. *Sicca Rupees* не есть дѣйствительная, а только счетная монетная единица. Она болѣе компанейской рупіи на $\frac{1}{15}$. Вслѣдствіе колебанія курсовъ, мѣнялы наживають въ Индіи большія деньги.

Вѣсъ въ Остѣ-Индіи измѣряется на

	фунт.	унц.	дрх.	гр.		
Маундъ, равный	100	0	0	0	тройск.	вѣса.
Сиръ	»	2	6	0	»	»
Шитакъ	»	1	15	12	»	»
Тола	»	0	0	7	12	»

Маундъ мѣняется впрочемъ для различныхъ товаровъ отъ 25 до 100 фунт. Въ маундѣ считается 16 бутылокъ жидкостей. Объемистые предметы измѣряются еще пуллами, равными 120 сиръ. Для драгоцѣнныхъ предметовъ вѣсъ

	унц.	дрх.	гр.
Тола, равный	0	7	12
Мама	»	0	0
Рэтти	»	0	0
Данъ	»	0	0

Для болѣе громоздкихъ товаровъ мѣрою служить кенди (*sandy*), который измѣняется слѣдующимъ образомъ:

	маундовъ.	фунтовъ.
Бомбейскій.	20—21	560—588
Суратскій	20—22	746—821
Мадрасскій	20	500

По послѣднимъ преискурантамъ цѣны были въ Бомбей на хлопокъ.

При цѣнѣ въ Ливерпулѣ за Fair dollerah отъ 9 до $9\frac{1}{8}$ пенс. за фунтъ:

Старого сбора:

за кенди въ 7 центн.

	р	у	п	и	й.
<i>Dholtera u Bhownuggur</i>	отъ	272	до	280	
<i>Ooraouttee</i>	»	»	»	275	» 282
<i>Comptah u Vingorla</i>	»	»	»	265	» 275
<i>Ahmedabad</i>	»	»	»	272 $\frac{1}{2}$	
<i>Dharwar Sauginned</i>	»	»	»	235	» 295
<i>Kandeish</i>	»	»	»	284 $\frac{1}{2}$	

Новаго сбора:

<i>Oomraouttee</i> на февраль и мартъ.	»	»	270	»	290
<i>Hingunghaut</i> на декабрь.	»	»	295	»	297

Цѣны отпускныхъ товаровъ:

	руп.	ан.	руп.	ан.
Кардамонъ, маунд. 37 $\frac{1}{2}$ lbs.	руп.	ан.	руп.	ан.
» малабарскій	120	0	до 150	0
» компта	125	0	» 159	0
Гвозд. головки	4	4	» 4	6
Кофе, маунд. 41,066 lbs., мокка	14	0	» 16	0
» малабарскій	10	0	» 11	0
Гумми (центн.) арабигъ	24	0	» 25	0
» » росный	45	0	» 70	0
» » аними	45	0	» 90	0
» » олибанъ	15	0	» 16	0
Имбирь, кенди въ 5 $\frac{1}{2}$ центн.	58	0	» 60	0
Пенька, кенд. въ 5 $\frac{1}{2}$ цент., даугудъ	52	0	» 60	0
« « « « райапуръ	45	0	» 58	0
» « « « сельзи	40	0	» 42	0
Рога буйловыя, цент.	11	0	» 12	0
» козы, кенди въ 7 цент.	100	0	» 125	0
Слоновая кость, маунд. 37 $\frac{1}{2}$ lbs.				
» » крупная 90—100 lbs.	115	0	» 125	0
» » средняя 60—80 lbs.	130	0	» 135	0
Марена, маунд. 41 lbs.	руп.	ан.	руп.	ан.
Мирра боламъ кенд. 5 $\frac{1}{4}$ цент.	22	0	» 30	0

	руп.	ан.	руп.	ан.
Перломутръ канд. въ 7 цент.	150	0 до	200	0
Опіумъ малава, ящикъ	1,435	0 »	1,445	0
Перецъ, канд. въ 5¼ цент.				
бетколь	113	0 »	115	0
малабарскій	104	0 »	112	0
Сѣмя льняное, цент.	6	5 »	6	6
» <i>Gingelly</i> 588 lbs.	35	0 »	38	0
<i>Senna Leaves</i> , за цент.	8	4 »	8	10
Шерсть, за кипу въ 588 lbs., мекранъ.	80	0 »	100	0
» » » хорасанскую	125	0 »	150	0
» » » кутчь	130	0 »	150	0
» » » патанъ	130	0 »	150	0
» » » маскатскую.	80	0 »	100	0
» » » іоріа	160	0 »	200	0
» » » персидскую	150	0 »	180	0

Цѣна привозныхъ товаровъ:

суровые:	длина		фунт. унц.	руп. ан.	руп.	ан.
	ширина	куска.				
	дюйм.	ярд.				
Шертингъ	39	38½	5 4	3 13	—	—
»	»	»	6 0	4 5	4	7
»	»	»	6 8	4 12	4	14
»	»	»	7 0	5 2	5	4
»	»	»	8 4	6 2	6	4
»	»	»	9 0	7 4	—	—
»	»	»	9 8	7 14	—	—
»	45	» плотн.	6 0	4 4	4	7
»	»	»	7 0	5 3	5	5
»	»	»	7 8	5 12	5	14
»	»	»	8 0	6 3	6	4
»	»	»	9 0	7 0	7	2
»	»	»	10 0	8 5	8	8
»	50	»	9 0	7 4	—	—
»	»	»	10 0	8 0	8	6
»	54	»	11 0	8 10	—	—

	ширин дюйм.	длина куска. ярд.	в ѣ с ѣ.		ц ѣ н а.	
			фунт. унц.	руп. ан.	руп.	ан.
Шертингъ	60	» плотн.	12 0	9 14	—	—
Суровые миткали.	26	30 . . .	8 2	2 5	—	—
» »	»	» . . .	3 0	2 8	2	9
» »	»	» . . .	3 8	2 12	2	13
» »	»	» . . .	4 0	3 7	—	—
Мадаполамъ	32	24 . . .	2 12	2 3	—	—
»	»	» . . .	3 0	2 5	2	6
»	»	» . . .	3 8	2 12	—	—
»	50	желт. кон.	5 4	4 2	—	—
»	60	плотн.	5 4	4 2	—	—
Бязь	29	син. кон.	4 8	2 9	—	—
»	»	» »	3 0	2 12	2	13
»	»	» »	3 8	3 8	—	—
»	32	» »	6 0	3 12	4	0
»	»	» »	7 0	4 9	4	14
»	»	тонкій	6 0	4 4	4	8
»	»	»	7 0	4 14	5	14
<i>Longcloth</i>	40	36	8 0	5 6	—	—
»	»	»	9 0	5 14	—	—
»	»	»	10 0	6 9	—	—
»	45	»	10 0	6 10	—	—
Толстые миткали.	25	80—4	12 0	7 14	8	0
» »	29	70—4	18 0	11 0	11	6
» »	36—40	»	24 0	15 0	15	2
» »	45	64	30 0	19 0	19	4
Дрилль	30	30	8—9	5 8	6	0
Жаконетъ: 39—20 ярд.	10+	5	1 14	1 12	—	—
» »	»	10+	2 0	1 14	1	15
» »	»	12+12	2 2	2 0	—	—
» »	»	14+14	2 8	2 4	—	—
» »	45	» »	2 3	2 9	—	—
» »	»	16+15	3 2	2 15	—	—
Мюль 40 20	№ 1	до 7 м.	—	1 2	1	15
» »	2	» 5 гл.	—	1 4	1	12

Суэзскій каналъ.

	длина			ц ѣ н а.			
	ширин.	куска.		руп.	ан.	руп.	ан.
	дюйм.	ярд.					
Бѣленныя:							
Шертингъ.	36	40	54—56 красн.	5	4	5	8
»	»	»	60—64 »	6	4	6	8
»	»	»	66—72 »	7	6	8	4
»	»	»	тонк. 72 »	8	0	11	0

Шертингъ Фигурчатый:

	53	12	плотн.	2	1	2	3
	»	24	56—64 »	3	5	3	8
	36	40	56 »	6	10	7	2
Парчевой	36	40	60 »	6	12	7	4
Жаконетъ	38	— 39	20 10—8 . . .	1	12	1	14
»	»	»	14 . . .	2	9	—	—
»	»	»	16—15 . . .	3	4	3	7
Кембрикъ	40	12	. . . . .	3	2	4	0
»	45		. . . . .	2	2 ¹ / ₂	4	1
Мадаполамъ	29	20	48—56 красн.	2	0	2	2
»	»	»	60—66 »	3	1	3	4
Мюль	40	20	№ 1—6 мар. . . .	1	5	2	2
»	»	»	1—5 глаз. . . .	1	5	1	14
Муслинъ	40	10	№ 1—7.	1	0	1	6
Кисея	40	10	низкая	1	2 ¹ / ₂	2	6
»	»	»	швейц. средн. . . .	2	6	3	4
»	»	»	12 швейц. тонк. . .	4	2	5	3

Набивныя.

Мадаполамъ	24	28	3 цвѣт.	3	2	3	4
Жаконетъ	38	20	»	2	15	3	5
Мюль		39	20	1	15	2	0
Швейц. ситець		23	28	4	8	7	12
Синій, оранж. и бѣлый				4	12		

	длина		ц ѣ н а.			
	ширин.	куска.	руп.	ан.	руп.	ан.
	дюйм.	ярд.				
<i>Bengal Stripes</i>	32	24	2	8	3	2
Оранж. ситець	23	28	3	14		

Адріанопольскаго цвѣта:

Кембрикъ гладкій	25	28	4	10	5	11
»	33	24	5	2	6	2
Кипорный товаръ	26	28	4	14	5	6
»	33	24	5	8	6	10
Платки	50	2 ¹ / ₂ —3 яр.	1	14	1	8

Металлы:

Мѣдь, за цент.	листовая	46	8	47	8
»	» болтовая	42	0	48	0
»	» англійская	40	3	42	8
»	» австралійск.	45	8	46	12
Латунь, за »	. . . . .	36	8	37	8
Желѣзо, кенд. 746 lbs, шведское полос	. . . . .	39	0	39	8
»	англійское »	25	0	26	9
»	фигурное	27	0	30	0
»	круглое	32	0	35	0
»	за цент., полосовое	4	12	5	4
»	» гвозди	7	0	10	0
Свинець въ свинк., цент	. . . . .	11	8	11	12
»	листовой »	12	0	12	4
Ртуть, маунд въ 37 lbs	. . . . .	39	8	41	0
Сталь, за цент.	. . . . .	9	12	12	—
Селитра		10	0	12	8
Олово жестъ, ящик.	. . . . .	12	12	13	4
Катуш. нитокъ 12 до 16 унц. въ пачкѣ . .		0	12	0	26
Мотки » № 12—30 за lb.		0	11	0	12
Пиво Allsopp		4	8	4	10
» Jeffrey's		4	13	5	0

	ц ѣ н а.			
	руп.	ан.	руп.	ан.
Пиво Bass	5	0	5	8
» Tennent's	4	0	4	8
» Younger's	5	0	5	8
Водка 12 кварт.	11	8	11	12
» Bordes »	12	8	14	0
Парусина	12	8	14	0
Каменный уголь Welsh Hartlesy тонна	} 19	0	} 20	0
West Hartley »				
Кошениль, за lb	1	8	1	10
Веревки, за цент.	16	12	20	0
Пробки, за гроссъ	1	0	2	0
Джинъ, за 4 галлона	18	0	19	0
Красная свинцовая руда, боченокъ	12	0	12	4
Бѣлая » » »	15	0		
Шафранъ, за lb	17	0	18	0
Смола стокгольмская, за боченокъ	13	0	14	0
» каменно-угольная »	7	0	8	0
Зонтики, дюжина	10	0	18	0

По послѣднему тарифу таможенныя пошлины въ Бомбеѣ весьма либеральны. Изъ вывозныхъ предметовъ разрѣшены къ отпуску беспошлинно: монета и слитки, драгоценные камни, жемчугъ, лошади и скотъ, сахаръ, ромъ, спиртъ, табакъ, чай, кофе, шелкъ, хлопчатая бумага, шерсть, ленъ, пенька, джута, кожи и шкуры, книги и рисунки, и тиковое дерево, послѣднее если вывозится въ Индію по ту сторону Ганга.

Обложены пошлиною:

Зерно и овощи	2 ан. за маундъ *)
Селитра	3% съ цѣны.
Индиго	2 руп. за маундъ.

*) Маундъ равн. 82 lbs.

Лагъ и шеллакъ 4% съ цѣны.
Прочіе товары 3% » »

Изъ привозныхъ товаровъ допускаются беспошлинно: монета и слитки, драгоценные камни и жемчугъ, хлѣбъ и овощи, лошади и скотъ, уголь и коксъ, кирпичъ и черепица, хлопокъ, шерсть, ленъ, пенька, джута, шкуры и кожи, бумага, книги и рисунки, семена, если привозятся для безденежной раздачи, земледѣльческія орудія, столярная работа, машины, военныя одежды и амуниція, привозимыя подрядчиками арміи, гуано и удобренія, бутылки.

Со всѣхъ остальныхъ привозныхъ товаровъ взимается пошлина въ 5% съ цѣны, кромѣ

Каленкора и мадалолама	за фунт. руп.	1
Лонглотса	» » ан.	14
Бязи, толстаго шертинга и дрилля	» » »	12
Печатнаго шертинга	» ярдъ »	3

Съ прочихъ мануфактуръ пошлина съ цѣны.

Портеръ, эль, пиво и медъ	за галлонъ ан.	1
Вино и ликеры	» » руп.	1
Спиртъ (London Proof)	» » »	3 и

за тѣмъ пошлина на спиртъ повышается, сообразно съ возвышеніемъ числа градусовъ.

Металлы уплачиваютъ 7½% пошлины съ цѣны, кромѣ жельза, которое платитъ 1%.

Пряжа некрашенная и крашенная 3½% съ цѣны.

		з а ф у н т ь.	
Мюль № 16 до 24 за фунт.	0 руп.	13 ан.	9
» 28 » 32 » »	0 »	14 »	9
» 38 » 42 » »	1 »	0 »	3
» 48 » 52 » »	1 »	1 »	9
» 60 » » »	1 »	0 »	0
» 70 » » »	1 »	4 »	0

		з а ф у н т њ.	
Ватеръ № 20	» »	0 руп.	14 ав. 0
» 30	» »	0 »	15 » 3
Андрианопольскій товаръ	1 »	9 »	0
Проч. цвѣтовъ.	1 »	4 »	0

Табакъ сырой и обработанный 10⁰/₀, экипажи и сбруя 7¹/₂⁰/₀.
Таможенные учрежденія закрыты въ воскресенье, и въ этотъ день можно имѣть дѣла только по особой милости чиновниковъ.

Портъ Бомбей, очень хорошо укрѣпленный, обширенъ и безопасенъ. Входъ въ гавань находится между мысомъ Тюль и островомъ Колаба, на южномъ концѣ котораго маякъ въ 50 метровъ вышины виденъ въ ясную погоду за 28 километровъ. Мысъ около маяка окруженъ подводными камнями въ различныхъ направленіяхъ. Самые опасные, идущіе на милю на SO, образуютъ сѣверную границу входа, другіе, идущіе на 4 километра къ ONO, образуютъ южную границу входа. Ширина прохода 5 километр. и глубина 13—15 метровъ. При входѣ въ портъ нужно избѣгать подводной скалы въ 2 километра къ E отъ маяка, и мели, называемой средней, которая лежитъ къ S отъ города. При приливѣ вода подымается до 14, а иногда и до 17 футовъ.

Портовые сборы въ Бомбей взимаются по 2 ан. за офиц. тонну, и лоцманамъ нужно платить при входѣ и выходѣ за судно въ 500 тоннъ, при муссонѣ NE, 30 рупій, при муссонѣ SO 42 руп. 8 ан.; сверхъ того, за каждыя 100 тоннъ прибавляется при муссонѣ NE, 2 руп., а при муссонѣ SO 2 руп. 8 ан.; такимъ образомъ судно въ 1,000 тоннъ платитъ 40—55 рупій, смотря по муссону.

Для размѣра фрахта составлена, по соглашенію бомбейскаго купечества, слѣдующая *скала тоннажа*. Считается:

	въ тоннѣ.
Угля	20 цент.
Кофе въ ящикахъ . . .	50 фут.
» » мѣшкахъ	16 цент.

	въ тоннѣ.
Хлопка въ кипахъ. . . .	50 фут.
Индиго въ ящик.	50 фут.
Льнянаго семѣни	18 цент.
Маслян. семѣнъ	17 цент.
Перца	16 цент.
Вина и водки въ бочкахъ,	50 фут.
Рису	20 цент.
Сало	50 фут.
Сандаля	16 цент.
Шелку въ кипахъ. . . .	10 фут.
Сахару въ мѣшкахъ . . .	20 цент.
Чая въ цибикахъ	40 фут.
Веревокъ	50 фут.

Товары, привозимые и отпускаемые изъ Бомбея, имѣютъ право находиться бесплатно 24 часа на пристаняхъ, а въ таможенныхъ складахъ: неплатящіе пошлины 2 дня, а платящіе пошлины отпускные 3 дня и привозные 7 дней.

Затѣмъ за дальнѣйшее сохраненіе ихъ въ пакгаузахъ платится въ недѣлю:

	за	руп.	ан.	шс.
Говядина и свинина.	бочен.	0	4	6
Масло.	цент.	0	2	0
Свѣчи.	ящик.	0	2	0
Кофе	цент.	0	1	6
Веревки	»	0	1	6
Хлопокъ	кипу	0	6	0
Индиго	цент.	0	1	6
Слоновая кость	цент.	0	3	0
Перецъ	»	0	1	6
Рись	»	0	1	6
Соль	»	0	1	6
Шолк. сырецъ.	кипа	0	3	0
Мелк. издѣлія	ящик.	0	3	0
Спиртные напитки	ящик.	0	1	0

	за	руп. ан. пис.
Сандаль	цент.	0 1 6
Чай	»	0 4 6
Пряжи	кипу	0 3 0
Хлѣба	цент.	0 1 6

При покупкѣ хлопка и др. товаровъ въ Бомбеѣ лучше всего платить 3 и 6 мѣсячными векселями на лондонскихъ банкировъ, въ особенности уважаются векселя фирмы «*Barney and Brothers*»; при этомъ нужно имѣть въ виду, что вексельный курсъ въ Индиѣ подверженъ сильнымъ колебаніямъ отъ 4 до 8% въ два или три мѣсяца, а иногда и до 4% въ одну недѣлю.

Вексельный курсъ отмѣчается въ Бомбеѣ въ биржевыхъ ярлыкахъ: на Лондонъ за банковые и частные шестимѣсячные векселя шиллингами и пенсами за рупію; на Калькуту платежъ 100 рупій черезъ 60 дней, сравнительно съ такимъ же платежемъ по предъявленію; на Китай векселя черезъ 60 дней въ рупіяхъ за 100 долларовъ. Напримѣръ курсы бомбейской биржи $\frac{8}{20}$ ноября 1869 года были:

На Лондонъ 6 мѣсяцевъ:

банковые векселя	1 ш.	11 $\frac{15}{16}$ п.
частные	2 »	
<i>document</i>	2 »	0 $\frac{1}{16}$ руп.

Въ Калькуту:

по предъявленію	100 $\frac{3}{8}$ руп.
60 дней	99 »
Въ Китай 60 дней	222 »

Дисконтъ на хорошіе векселя составляетъ 7—9% въ годъ, но обыкновенный учетный % въ Бомбеѣ $1\frac{1}{2}\%$ въ мѣсяцъ.

Коммерческіе обычаи. Товары продаются каждый по особому вѣсу, что весьма затрудняетъ безъ большой привычки разсчета.

Обыкновенно товары продаются на двухмѣсячные сроки и

при платежахъ ранѣе срока учитывается 9% въ годъ или $1\frac{1}{2}\%$ въ мѣсяцъ. Коммисія при покупкѣ и продажѣ опиума, драгоценныхъ камней, жемчуга, домовъ и кораблей $2\frac{1}{2}\%$. За драгоценные металлы коммисія $3\frac{1}{2}\%$ и, кромѣ того, 1% за полученіе денегъ; для прочихъ товаровъ коммисія 5%, только при мѣнѣ коммисіонеръ получаетъ $3\frac{3}{4}\%$. Коммисія при продажѣ бумагъ 1%. Делькредере на товары $3\frac{1}{2}\%$, а на бумаги $1\frac{1}{2}\%$.

О фрахтахъ изъ Бомбея въ Европу по суэзскому каналу и далѣе по старому пути весьма трудно дѣлать теперь какія либо заключенія. По послѣднимъ извѣстіямъ фрахтовый рынокъ осенью и зимою 1869 г. былъ парализованъ отъ застоя дѣлъ, неудовлетворительнаго телеграфнаго сообщенія и въ особенности отъ ожиданія открытія суэзскаго канала.

Нужно имѣть въ виду, что фрахты изъ Бомбея въ Ливерпуль нужно уплачивать по полученію товара, а изъ Бомбея въ порты Средиземнаго моря всегда впередъ.

Пониженіе въ послѣднее время фрахтовъ видно изъ слѣдующей таблицы среднихъ фрахтовъ для хлопка изъ Бомбея въ Англию *via Suez*. Фрахтъ былъ:

	ф.	ш.
отъ 1 декаб. до 31 декаб. 1868 г.	5	10
въ 1869 году		
» 1 января до 15 января	5	
» 15 » » 1 февраля	6	
» 1 февраля » 15 »	6	10
» 15 » » 1 марта	7	
» 1 марта » 15 »	7	10
» 15 » » 1 апрѣля	7	10
» 1 апрѣля » 15 »	7	
» 15 » » 1 мая	6	15
» 1 мая » 15 »	5	
» 15 » » 1 »	4	
» 1 іюня » 15 »	4	
» 15 іюня » 1 іюля	4	5
» 1 іюля » 15 »	4	
» 15 » » 1 августа	4	

		ф.	ф.	ш.
отъ 1 августа до 15	»	4	и 3	10
» 15	»	7	сентября	3 10

Хотя послѣдняя цифра считается уже для арматоровъ крайне невыгодною, но нѣтъ никакого сомнѣнiя, что конкуренцiя понизитъ и эти, цѣны и принудитъ арматоровъ строить суда все большей и большей грузовой вмѣстимости, насколько позволяютъ размѣры суэзскаго канала.

На основанiи еженедѣльныхъ циркуляровъ *Blay and Mac-kintosh* фрахты въ концѣ 1869 года были изъ Бомбея:

	з а т о н н у .					
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
Въ Ливерпуль:						
шерсть и хлопокъ, на желѣзныхъ судахъ въ догрузку	1	15	0	до 1	17	0
» на грузку	1	12	0	» 1	15	0
на деревянныхъ судахъ въ на грузку	1	12	6	» 6	15	0
семя	0	15	0	» 0	17	6
broken stowage	1	0	0	» 1	2	6
Въ Лондонъ:						
рисъ	2	15	0	» 3	7	6
хлопокъ	2	7	6	» 2	10	0
сырые финики	2	7	6	» 2	10	0
семя	1	5	0	» 1	10	0
Въ Гавръ:						
хлопокъ	2	5	0			
Въ Суэзь тонна 40 футъ:						
хлопокъ	3	0	0	» 3	5	0
» на ноябрь	5	0	0			
» » декабрь	6	0	0			
Въ Китай:						
хлопокъ (пароходомъ)	3	до 3	руп.			
На островъ Маврики	0	10	0	рупий.		

Въ каботажномъ плаванiи за тонну:

Въ Калькутту:	рупий.
соль	3
прочiе товары и обратно	15
Въ Сингапуръ	15
Въ Мульменъ и Рангунъ лѣсъ	23
рисъ	15
	за мѣшокъ.
Въ Читагонгъ и Кошинъ	руп. 1 4 0
Въ Банкокъ	» 1 4 0

Въ случаѣ задержки судна, нужно платить штрафъ за отсрочку. Тагъ судно *British Princess* получило за отсрочку съ конца октября по 10 декабря 2 ш. 2 руп. съ тонны.

Открытiе суэзскаго канала переведетъ въ Индѣйскiй океанъ множество пароходовъ, конкурирующихъ теперь на Средиземномъ морѣ, и понизитъ этимъ значительно фрахты на дальнемъ востокѣ.

Относительно морскаго страхованiя, нужно замѣтить, что оно дешевле, если судно идетъ прямо въ Европу, не заходя въ другiе порты. Предсказывали, что страхованiе по новому пути будетъ чрезвычайно высоко, но это не оправдалось. Компания Фресине послала при насъ пароходы въ Остъ-Индiю, не прибавивъ ничего собственно за проходъ суэзскаго канала.

Въ остъ-индскихъ и китайскихъ портахъ морское страхованiе грузовъ держится теперь около $2\frac{1}{2}\%$, а изъ Европы въ Остъ-Индiю $\frac{3}{4}\%$ и въ Китай до $1\frac{3}{4}\%$. Десять лѣтъ тому назадъ страхованiе изъ Европы въ тѣже мѣста доходило до $3\frac{1}{2}\%$, а обратно держалось отъ 4 до 6%. Полагаютъ, что по новому пути въ сѣверные порта Европы страховыя премiи изъ Остъ-Индiи понизятся до $1\frac{1}{4}\%$ а въ Триестъ и Одессу до 1% и даже $\frac{3}{4}\%$; такимъ образомъ является сбереженiе въ $1\frac{1}{2}\%$. При устройствѣ русской пароходной линiи, компанiи по всей вѣроятности будетъ выгодное самой страховать свои грузы

раздѣляя рискъ съ какимъ нибудь нашимъ большимъ страховымъ обществомъ: «Двигатель» и т. п. Суда страхуются изъ 5% въ годъ, но для большой пароходной компаніи нѣтъ конечно выгоды страховать свои суда, такъ какъ убытки отъ крушеній и аварій обыкновенно меньше уплачиваемыхъ постоянно премій.

Послѣ Бомбея, *Куррачи* или Каркалла важнѣйшей по своему значенію портъ въ Оманскомъ заливѣ. Будучи, такъ сказать, воротами полуострова и центральной Азіи, мѣстность эта получаетъ громадную важность какъ въ коммерческомъ, такъ и въ политическомъ отношеніи, въ особенности для Россіи.

Куррачи находится въ 800 миляхъ, или трехъ или четырехъ дняхъ пароходнаго пути, отъ Бомбея и въ 3,500 миляхъ отъ Суэза. Это единственный портъ огромной провинціи Синдъ, или бассейна р. Индъ, къ сѣверу которой находится обширный и богатый Пенжабъ, да и вообще единственный портъ по этому низменному побережью, имѣющій болѣе 10 фут. глубины. Куррачи не лежитъ на самомъ Индѣ, но немного къ сѣверу-западу отъ его дельты, въ песчаной мѣстности. Мѣстность эту называютъ новымъ Египтомъ, по сходству ея съ дельтою Нила.

Парусное судно *Duke of Argyll* въ 1852 году первое пришло изъ Англіи прямо въ Куррачи; теперь же портъ этотъ имѣетъ правильныя пароходныя сношенія, а торговли и таможенные доходы растутъ ежегодно.

Суда, идущія изъ Бомбея, узнаютъ Куррачи по высокому мысу *Monze*, отрогу горы *Pubb*, и небольшой известковой возвышенности, выдающейся въ видѣ острова въ морѣ съ восточной стороны гавани, на которой стоитъ прекрасный маякъ. Входъ въ гавань имѣетъ 2 мили ширины и находится въ 15 миляхъ разстоянія отъ ближайшаго рукава Инда. Поперекъ гавани Куррачи, находится баръ глубиною въ 7½ футъ при отливѣ и отъ 15 до 18 футъ при приливѣ; такимъ образомъ суда, сидяція не болѣе 16 футъ, могутъ только пройти каналъ, но теперь уже приняты мѣры для устранения этого неудобства. Крѣпость лежитъ въ разстояніи 6—8 миль къ западу отъ го-

рода; пространство это усѣяно рифами и песчаными отмелями, и во время отлива сообщеніе съ берегомъ совершается на плечахъ людей. Длинная песчаная отмель, по ту сторону бара, обнажается во время отлива до Кимари, гдѣ находится станція желѣзной дороги. Съ восточной или городской стороны гавани находится китайская бухта, а съ западной, судоходный каналъ, имѣющій отъ 12 до 24 футовъ при отливѣ и достаточно широкій для помѣщенія 20 судовъ.

Буртонъ въ слѣдующемъ видѣ описываетъ исторію Куррачи. Портъ Куррачи никакъ нельзя назвать портомъ въ строгомъ смыслѣ этого слова. Якорная стоянка небезопасна, а китайская бухта, доходящая до города, слишкомъ мелка и доступна только плоскороднымъ пароходамъ и мелкимъ каботажнымъ судамъ; но какъ все это побережье бѣдно гаванями, то Куррачи, хотя и никуда негодится, по необходимости началъ посѣщаться судами. Такъ какъ мѣстоположеніе Куррачи было чрезвычайно важна, а англичане имѣли уже примѣръ подобнаго порта въ Калькуттѣ, то уже при небольшихъ улучшеніяхъ порта купцы открыли здѣсь дѣятельную торговлю, которая скоро увеличилась по богатству края и недостатку въ хлѣбѣ для нуждъ довольно бѣднаго поселенія. Городъ началъ быстро развиваться, промышленность въ немъ усилилась и онъ обезлюдилъ приморскіе города въ окрестности. Въ Куррачи считалось въ 1864 г. 10,000 жителей. Первоначальный проектъ устройства гавани (каменное жете въ середину гавани) былъ исполненъ крайне неудачно, точно также какъ углубленіе бара и обширныя фортификаціонныя работы для превращенія города въ сильную крѣпость. По новому проекту Д. Уалькера работы начались въ 1860 г., на что ассигновано 300,000 фунт. стер. Они состоятъ въ углубленіи бара, для этого входъ въ гавань защищенъ и суженъ двумя жете, кромѣ того устроенъ желѣзный молтъ въ 1,200 футовъ длины, набережныя, новый судоходный каналъ, докъ и бассейны, а также углублена китайская бухта.

Коммерческое благосостояніе Куррачи постоянно возрастаетъ. Въ 1860 г. пришло судовъ 53,399 тоннъ, изъ которыхъ 34,285 изъ Англіи, 15,497 изъ Бомбея и 3,617 изъ другихъ странъ.

Приходъ каботажна увеличился на 81,671 тонну. Торговый оборотъ порта считаютъ въ $2\frac{3}{4}$ милл. фунт. стерл., причемъ ввозъ увеличился на 16,500 рупій, а вывозъ уменьшился на 950,000 рупій. Таможенные сборы равнялись 400,000 рупій, исключая портовыхъ сборовъ, патентныхъ, съ каботажна и рыболовства.

Главнѣйшіе предметы вывоза изъ Куррачи: верблюды, селитра, соль, рисъ, хлѣбъ, кожи, сало, растительное масло, масляныя семѣна, рыба, дубильныя вещества, щелочи, индиго и хлопокъ; ввоза: металлы, желѣзныя и мѣдныя издѣлія, шерстяныя матеріи, веревки и пряжа. Транзитомъ черезъ Куррачи идутъ: асса-фетида, москательные товары, марена, красильныя вещества, алоэ, дерево, шелкъ, квасцы, сухіе фрукты, кашемировыя шали, лазоревый камень, драгоценныя камни, благородныя металлы и лошади.

Такъ какъ въ Синдѣ нѣтъ солянаго акциза, а соляныя лиманы имѣются на восточной сторонѣ дельты, то добыча соли усиливается, въ особенности для вывоза въ Бенгалъ, Кохинчину и др. мѣста. Опыты надъ американскимъ хлопкомъ не дали здѣсь желаемыхъ результатовъ. Отъ льнянаго семѣна выгоды незначительны, но за то другія семена сѣются вдоль р. Инда и преимущественно *imphée* или африканское *jowaree*, (родъ кукурузы), для котораго климатъ и почва Синда превосходны. Въ верхнемъ Синдѣ индиго растетъ съ замѣчательнымъ успѣхомъ. Ловля жемчуга теперь не производится, жемчугъ здѣсь прекраснаго цвѣта, но мелокъ. Развѣдки, предпринятія правительствомъ въ долинѣ Сиріа, показали, что тутъ нѣтъ каменнаго угля, кромѣ плохаго лигнита, такъ какъ почва третичная.

Въ Куррачи дѣйствуетъ уже 6 большихъ обществъ морскаго страхованія. Для сообщеній съ Синдомъ и Пенджабомъ Куррачи имѣетъ желѣзную дорогу *Scinde Railway*, отъ Куррачи до Котри (противъ Гайдерабада) въ 105 миль. Затѣмъ ѣдутъ по р. Инду на пароходахъ компаніи *Indus Steam Flottilla* до Мультана, откуда можно пользоваться пароходами компаніи *Punjab Steam Flottilla*, содержащей рейсы между Сункуромъ и Мукгудомъ (400 миль), или желѣзною дорогою *Punjab Railway*, идущую

отъ Мультана на Лагоръ до Умритзура, на протяженіе 240 миль. Отъ Лагора проектирована дорога къ сѣверу до Пешавара, пункта весьма важнаго въ среднеазиатской торговлѣ; а отъ Умритзура строится желѣзная дорога, на Жульмдеръ, до Улибана, откуда начинается громадная линія *East Indian Railway*, идущая вдоль Ганга на Дели, Алагабадъ, Патна до Калькутты.

О цѣнахъ на нѣкоторые важнѣйшіе товары въ Куррачи, мы имѣемъ слѣдующія свѣдѣнія за ноябрь 1869 года.

Привозные товары:

	в ѣ с о м ѣ	руп. анна
Сѣрый шертингъ	5 $\frac{1}{4}$ Ф. штук.	4
»	6 » »	4 8
»	7 » »	5 4
»	7 $\frac{1}{2}$ » »	5 3 до 5 8
»	9 » »	6 4 » 7
Бязь	4 » »	2 14
»	7 » »	5 5
Мадаполамъ	3 » »	3 8
Суров. миткаль	3 » »	2 9

Отпускные товары.

	рупій.
Льняное семя	кенди 31 до 31 4
шерсть <i>Feerozepoor</i>	» 15 » 17
<i>Khelat</i>	» 16 » 18
<i>Jessulmeer</i>	» 20 » 23
<i>Kandahar</i>	» 18 » 19
<i>Sind</i>	» 6 » 8
<i>Shaw</i>	» 8 » 10
<i>Khorassan</i>	» 14 » 16
<i>Bicanner</i>	» 21 » 24
<i>Mekran</i>	» 10 » 13

Фрахты изъ Куррачи въ Лондонъ равнялись: для семѣна 40 шил., для объемистыхъ товаровъ отъ 45 до 60 шил., въ Ливерпуль для семѣна 25 шил., для объемистыхъ товаровъ 45 шил. за тонну; изъ Куррачи въ Калькуту за соль 8 рупій, за товары 22 и 23 рупій за тонну.

Калькутта. Калькутта служитъ портомъ привоза и вывоза для громадной и плодородной долины Ганга. Городъ этотъ играетъ роль посредника для внѣшней торговли почти 100 милліоннаго населенія, потому неудивительно, что по статистикѣ 1867 года, обороты этого коммерческаго пункта были:

	р у б л е й
По вывозу	138 мил.
» провозу товаровъ	100 »
» » монеты	43 »

Вывозъ состоялъ изъ:

	р у б л е й
Опіума на	45 мил.
Хлопка »	17 1/2 »
Индиго »	15 »
Рису	12 1/2 »
Шелка	7 1/2 »

и тысячи другихъ товаровъ, между прочимъ джуты, льняного семѣни, сахару, чая, селитры, кожъ, лаку, воску и пр.

Этотъ вывозъ направляется: для опіума въ Китай, а для другихъ товаровъ въ Англію. Франція получаетъ на сумму не болѣе 25 мил. франковъ въ годъ.

Привозъ, кромѣ множества второстепенныхъ предметовъ, между которыми первое мѣсто занимаютъ металлы и соль, состоитъ преимущественно изъ хлопчатобумажныхъ издѣлій, на сумму слишкомъ 62 1/2 мил. руб. Большая часть этого громаднаго привоза идетъ изъ Англіи. Изъ Франціи доставляется едва пятидесятая часть.

Туземный купеческій элементъ играетъ въ торговлѣ Калькутты гораздо меньшую роль, нежели въ торговлѣ Бомбея. Заграничная торговля, кромѣ опіума, дѣла съ которымъ сосредоточены у туземныхъ купцовъ и нѣсколькихъ богатыхъ армянъ, находится въ рукахъ англичанъ, нѣмцевъ и швейцарцевъ.

Мадрасъ. Совершенно наоборотъ нежели въ Калькуттѣ и Бомбей, которые поглащаютъ почти всѣ дѣла своихъ прези-

дентствъ, торговля мадрасскаго президентства, хотя и менѣе значительная, распределяется между многими портами.

На Мадрасъ приходится половина оборотовъ; остальное количество распределяется между второстепенными портами: Коканада, Пондишери, Карикаль, Тютикоринъ, на Коромандельскомъ берегу, и Кошинъ и Каликутъ, на Малабарскомъ берегу. Всѣ порты мадрасскаго президентства неудобны для стоянки судовъ.

Во всѣхъ этихъ портахъ нѣтъ оживленія Бомбея и Калькутты; жизнь гораздо легче, но дѣла мельче. Приблизительно торговые обороты простираются:

	рублей.
По вывозу	на 50 мил.
» привозу товаровъ	» 27 1/2 »

Важнѣйшіе отпускные товары: хлопокъ, на сумму 25 мил. руб., и кофе, на сумму 4 1/2 мил. руб., остальное приходится на индиго, рисъ, зерно, перецъ, шерсть, масло, сахаръ и пр. Отпускъ хлопка простирается до 300,000 кипъ, изъ которыхъ двѣ трети идутъ изъ Мадраса, а остальная треть изъ Коканада и Тютикорина, и направляются исключительно въ Англію. Кофе, котораго отпускъ можно положить въ 15 мил. килограммовъ, идетъ на одну треть изъ Мадраса и на двѣ трети изъ другихъ портовъ; онъ распределяется пополамъ между Франціею и Англіею.

Привозъ состоитъ преимущественно изъ англійскихъ мануфактуръ; которыя только на половину доставляются прямо изъ Англіи, остальная половина привозится черезъ Бомбей и Калькутту.

Французская колонія Пондишери не заслуживаетъ по торговлѣ никакого вниманія.

Фрахты, въ концѣ 1869 года, были для хлопка съ тонны:

	ф.	ш.	п.
Изъ Мадраса въ Марсель	1	3	18
» Тютикорина въ Лондонъ	2	15	0
» Пондишери въ Марсель (парох.)	85	франковъ.	

Цейлонъ. Хотя Цейлонъ и не зависитъ въ политическомъ отношеніи отъ остъ-индскаго правительства, но въ торговомъ от-

ношеніи онъ составляетъ съ Остѣ-Индіей одно цѣлое. Отпускъ Цейлона состоитъ преимущественно изъ его знаменитаго кофе, отпускаемаго ежегодно въ количествѣ 40 мил. килограммовъ, на 10 мил. руб. Хотя кофе введенъ на Цейлонъ только въ 1825 году, но плантаціи его занимаютъ уже 60,000 акровъ, и по производительности кофе Цейлонъ занимаетъ третье мѣсто въ свѣтѣ, послѣ Бразиліи и Явы. Цейлонъ производитъ еще милліона на 1½ руб. кокосоваго масла.

Привозъ въ Цейлонъ состоитъ преимущественно изъ риса на сумму отъ 3½ до 5 мил. руб., потому что хотя число жителей на островѣ не превосходитъ 2 мил., но они очень мало занимаютъ земледѣліемъ. Порты Цейлона, Пойнтъ де Гелль и Кенди, не совсѣмъ удобны.

Фрахты въ Лондонъ изъ Цейлона были въ концѣ 1869 года за тонну:

	шиллинговъ.
Кофе въ ящикахъ . . .	50
» » мѣшкахъ . . .	40
Кокосовое масло . . .	30
Хлопокъ	50—52½

Рангунъ, Мульменъ и Акиабъ. Эти порты новыхъ англійскихъ владѣній въ Бирманіи постепенно развиваются; въ настоящее время они отпускаютъ огромное количество строеваго лѣса и рису; послѣдняго болѣе 6 мил. пикюлей (пикюль въ 60 килограммовъ).

Пенангъ. Пенангъ, представляющій портъ для торговли Малаккаго полуострова быстро развивается. Въ 1864 году общій оборотъ дошелъ до 26.801,200 руб., изъ которыхъ приходится на привозъ 10.743,000 руб., а на отпускъ 16.057,200 руб.

Сингапуръ. Сингапуръ представляетъ, какъ извѣстно, складочное мѣсто товаровъ, идущихъ въ Индію, Индѣйскій Архипелагъ, Китай и Японію. Кромѣ того онъ представляетъ важный рынокъ Малаккаго полуострова сосѣднихъ и острововъ. Общій оборотъ торговли Сингапура въ 1864 году доходилъ до 73.335,700 руб., изъ которыхъ на привозъ приходится 37.070,008, а на от-

пускъ 36.284,700 руб. Важнѣйшіе товары, собираемые въ Пенангъ и Сингапуръ, такъ называемые *Straits settlement*, то есть олово, различные приноски, также дерево разныхъ сортовъ и т. п.

Пароходныя сообщенія Остѣ-Индіи. Всѣ упомянутые выше порты Остѣ-Индіи соединены цѣлою сѣтью пароходныхъ сообщеній между собою и разными портами Азіи, Африки и Австраліи; Бомбею конечно принадлежитъ и въ этомъ случаѣ первое мѣсто. Важнѣйшія линіи поддерживаются пароходами слѣдующихъ компаній:

The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company.

Пакетботы четыре раза въ мѣсяцъ изъ Бомбея въ Адень и Суэзъ; два раза въ мѣсяцъ изъ Калькутты въ Пойнтъ де Гелль; одинъ разъ въ мѣсяцъ изъ Цейлона въ Сидней (австралійская линія); два раза въ мѣсяцъ изъ Бомбея въ Гонгъ-Конгъ и Шанхай.

Bombay and Bengal Steam Ship Company.

Два пакетбота въ мѣсяцъ изъ Бомбея въ Адень и Суэзъ.

Compagnie des services maritimes des Messageries Imperiales.

Одинъ пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Калькутты въ Мадрасъ, Пондишери, Пойнтъ де Гелль, Адень и Суэзъ.

Одинъ пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Пойнтъ де Гелля въ Сингапуръ, Сайгунъ, Гонгъ-Конгъ, Шанхай и Юкагаму.

Одинъ пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Сингапура въ Батавію.

Одинъ пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Адена, Маге, Ст. Дени въ Портъ Луи.

British India Steam Navigation Company.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Бомбея въ Карваръ, Мангалуръ, Каннануръ, Каликутъ, Бейпуръ, Кошинъ, Тютликоринъ, Коломбо, Гелль, Негапатамъ, Пондишери (разъ въ мѣсяцъ), Мадрасъ, Коконада, Визагатамъ, Бимлипатамъ, Гапалпуръ и Калькутту.

2 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Бомбея въ Куррачи, Гуадуръ Маскатъ, Бендеръ-Аббасъ, Линга, Буширъ, Фао и Бассору.

4 пакетбота въ мѣсяцъ изъ Калькутты въ Читагонгъ (2 раза въ мѣсяцъ), Акиабъ (два раза въ мѣсяцъ), Рангунъ и Мульменъ.

Одинъ пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Калькутты въ Рангунъ, Мульменъ, Пенангъ, Малакку и Сингапуръ.

Одинъ пакетботъ въ мѣсяцъ изъ Мадраса въ Мазулипатамъ, Коканада, Визагапатамъ, Бимблитамъ и Рангунъ.

Кромѣ того, есть нѣсколько небольшихъ пароходныхъ компаній для прибрежнаго судоходства и большіе, пароходы ходятъ несрочными рейсами въ Китай.

Пароходы компаніи British India Steam Navigation брали изъ Бомбея въ:

Разстояніе миль.		съ тонны	
		съ пассажира 1 класса	товаровъ 20 ц. или 40 футовъ.
		р у п і й.	
293	Карваръ	70	20
418	Мангалуръ	80	} 22
488	Канануръ	90	
532	Каликутъ	100	25
615	Кочинъ	120	28
840	Тютикоринъ	} 170	30
895	Коломбо		
1,208	Негапатамъ	200	} 40
1,280	Пондишери	230	
1,355	Мадрасъ	250	45
1,511	Мазулипатамъ	300	50
1,641	Кононада	} 320	55
1,729	Бемплитамъ		
2,171	Калькутту	450	60

Изъ Бомбея въ:

510	Кураччи	100	} 20
800	Гуадуръ	140	
1,025	Маскатъ	160	30
1,275	Б. Аббасъ	200	} 35
1,400	Линга	230	
1,695	Буширъ	260	} 40
1,865	Фао	280	
1,915	Бассора	290	45

Слѣдующія ниже государства и колоніи Африки и Азии имѣютъ для прямой торговли съ Россіей, черезъ суэзскій каналъ, только значеніе второстепенное; потому мы ограничимся одними наиболѣе новыми и интересными общими свѣдѣніями объ ихъ торговлѣ.

По африканской сторонѣ Индѣйскаго океана наиболѣе важными пунктами для торговли являются теперь.

Замебаръ. О торговлѣ этой страны имѣются слѣдующія свѣдѣнія:

	1864—1865	1865—1866
	на сумм у р у б л е й	
Привозъ	1.691,500	2.199,250
Вывозъ	2.175,750	1.886,750
Всего	3.867,250	4.086,000

По количеству привоза товаровъ государства располагаются въ слѣдующемъ порядкѣ: Остъ-Индія, Ганза, Англія, Соединенные Штаты, Аравія, Франція, Кутчъ, Испанія и Италія. Важнѣйшая статья привоза бумажная пряжа (на 1.660,500 руб.)

По количеству вывоза товаровъ государства располагаются въ слѣдующемъ порядкѣ: Остъ-Индія, Франція, Ганза, Англія, Соединенные Штаты, Аравія, Кутчъ, Италія и Испанія. Важнѣйшія статьи вывоза:

Слоновая кость	на 426,250 руб.
Гвоздика	» 404,000 »
Кокосовые орѣхи	» 140,250 »
красильн. мха	» 99,000 »
Семя сезамъ	» 374,750 »
Копаль	» 213,250 »
Раковины	» 67,200 »

Вывозъ слоновой кости упалъ въ послѣднее время вдвое. Берега Зангебара опасны отъ пиратовъ.

Островъ La Reunion. Производительность этой важной французской колоніи равнялась:

	1865 г.	1866 году.
	килограммовъ.	
Сахару . . .	116.434,556	56.521,741
Кофе . . .	368,450	405,400
Хлопка . . .	12,150	»
Какао . . .	1,600	2,600
Табаку . . .	»	682,966

Производительность тростниковаго сахара, вслѣдствіе болѣз-
ни, уменьшилась въ 1866 и въ особенности въ 1867 г. вдвое.

Торговля равнялась:

	1865	1866
	Франковъ.	
По привозу . .	27.783,498	30.608,284
» вывозу . .	24.532,920	31.535,200
Всего . . .	52.316,418	62.143,484

Декретомъ 25 апрѣля 1868 года таможенныя пошлины сняты съ привоза всѣхъ товаровъ, кромѣ сахара, кофе, хлопка, ка-
као, табаку, тафii, роко и ванили.

Островъ Маврикія важенъ по торговлѣ сахаромъ, производство котораго превосходитъ 120,000 тоннъ; кофе, хлопчатая бума-
га, индиго и гвоздика, играютъ теперь роль второстепенную.

Оъ острова Маврикія въ Россію могутъ привозить только небольшое количество рома.

Сейшельскія острова съ главнымъ городомъ Маге служатъ станціей для пароходовъ, идущихъ на острова Маврикія и Бур-
боу. Торговля производится здѣсь мясомъ, черепахою, ко-
косовыми орѣхами и особенно кокосовымъ масломъ.

Голландскія колоніи въ Остъ-Индіи. Ява, Мадуря, Суматра и Зондскій архипелагъ со своимъ центральнымъ портомъ Ба-
тавіей, представляютъ одни изъ важнѣйшихъ пунктовъ всемір-
ной торговли. Къ сожалѣнію, монополія голландскаго прави-
тельства и привилегированныхъ компаній, а также система рас-
продажи важнѣйшихъ колоніальныхъ товаровъ на большихъ

аукціонахъ въ Голландіи, надолго еще будутъ преградою пря-
мой торговли европейскихъ государствъ съ этими колоніями. Система управленія голландцами своихъ колоній, есть система систематической эксплуатаціи, помощью обязательнаго труда, и совершенно противоположна системѣ англійской; потому вѣтъ сомнѣнія, что очень скоро система эта должна будетъ измѣниться кореннымъ образомъ.

Торговля Явы и Мадуря была:

	въ 1864 г.	въ 1865 г.
	ру б л е й.	
По привозу . . на	35.918,701	32.481,063
» вывозу . . »	68.549,214	63.259,877
Всего . . .	104.467,915	95.740,940

Но далеко не вся эта громадная цифра интересна для насъ, потому что голландскія колоніи производятъ огромную торговлю съ Персидскимъ заливомъ, Остъ-Индіей, Китаемъ, Японіей, Индѣйскимъ архипелагомъ и Австраліей. Для насъ же послѣдняя торговля имѣетъ значеніе только транзитной. Привозъ товаровъ на Яву собственно изъ Европы и Соединенныхъ Штатовъ, равнялся въ 1865 году:

	рублей.
Пряжи льняной и бумажной . . на	6.908,254
» шерстяной и суконъ . . .	298,305
Вина и водки	1.439,159
Припасовъ и консервовъ . . .	889,719
Модь и парфюмерій	183,929
Желѣза и издѣлій	1.718,885
Мѣшковъ	233,382
Опіума (изъ Леванта)	270,548
Амуниціи	198,829
Книгъ и рисунковъ	106,062
Парусины	49,773
Аптекарскихъ матеріаловъ . . .	36,041

Вывозъ колоніальныхъ произведеній изъ Явы и Мадурѣ въ Европу и Соединенные Штаты, равнялся въ тоже время:

	рублей.
Кофе	на 18.458,822
Сахару	» 16.160,409
Олова	» 4.412,192
Индиго	» 2.315,326
Табаку	» 1.005,624
Араку	» 667,323
Тростника	» 474,697
Чая	» 388,821
Буйволов. шкуръ	» 342,812
Рису	» 313,828
Мускатн. орѣху	» 127,221
Гумми эластикъ	» 86,083
Корицы	» 86,083
Перца	» 72,750
Гумми дамари	» 48,903
Гуттаперчи	» 48,488
Мускатн. цвѣта	» 25,004

Въ 1865 году пришло къ Явѣ судовъ 6,263 и вышло 5,416 судовъ. $\frac{2}{3}$ судовъ было подъ голландскимъ флагомъ.

Цѣны товаровъ на мѣстѣ были:

	въ 1864 г.	въ 1865 г.
	з а к и л о г р а м м ь.	
Кофе	1 фр. 52 сант.	1 фр. 37 $\frac{1}{2}$ сант.
Сахаръ	— » 53 »	— » 54 »
Рисъ	— » 26 »	— » 20 »
Олово	2 » 25 »	2 » 28 »
Индиго	20 » 70 »	19 » 80 »

По послѣднимъ свѣдѣніямъ, каменный уголь стоилъ въ Батавіи 29 голл. флор. за тонну.

Торговля Суматры въ 1864 году равнялась:

По привозу	2.040,000 рублей.
» вывозу	3.853,750 »

Всего . . . 5.853,750 рублей.

Важнѣйшія статьи привоза изъ Европы были:

Хлопчатобумажныя издѣлія	на 1.189,000 руб.
Припасы и напитки	» 177,500 »
Шерстян. издѣлія	» 15,750 »

Важнѣйшія статьи отпуска были:

Кофе	на 3.184,250 рублей.
Гуттаперча	» 134,500 »
Рисъ	» 93,750 »
Перецъ	» 85,250 »
Ладонь	» 78,750 »
Тростникъ	» 68,750 »
Кассія	» 30,250 »
Гумми	» 30,250 »

Изъ порта Пенангъ пришло и вышло 123 судна.

Между портами индѣйскихъ голландскихъ колоній, въ будущемъ, долженъ обратить на себя вниманіе Макаassarъ на Целебессѣ, главный центръ торговли Зондскихъ острововъ. Туда стекаются грузы индѣйскаго тростника изъ Борнео, сандала и воска изъ Флореса и Тимора, морской капусты изъ залива Карпентарія, каяпутоваго масла съ остр. Буру, муската изъ Новой Гвиннеи, жемчуга, черепахи и перламутра съ остр. Арру, и саго съ Целебесса и Церама. Саговое дерево стоитъ въ этихъ колоніяхъ 9 франковъ, день труда въ тѣхъ мѣстахъ 50 сантимовъ, между тѣмъ одно дерево даетъ 450 килограммовъ превосходнаго питательнаго продукта.

Кохинхина. Во французской Кохинхинѣ существуетъ полная свобода торговли и нѣтъ никакихъ пошлинъ, кромѣ умѣрен-

ныхъ сборовъ за стоянку и на маяки. Въ настоящее время торговля находится въ рукахъ китайцевъ. Важнѣйшія статьи вывоза: рисъ (3.200,000 пикблей на 28 мил. франк.), сушеная рыба (на 1½ мил. фр.) и шелкъ (на 350,000 фр.). Важнѣйшія статьи привоза: хлопчатобумажныя издѣлія на 6½ мил. фр., и опиумъ на 1½ мил. франк. Торговля эта производится преимущественно черезъ Сингапуръ. Имѣя въ виду, что рисъ идетъ преимущественно въ Китай, торговля Кохинхины для Европы никакого почти интереса не представляетъ.

Филиппинскіе острова. Общій оборотъ торговли въ этихъ важныхъ испанскихъ колоніяхъ равнялся, преимущественно черезъ Маниллу:

	по привозу	по вывозу
	рублей.	
Въ 1858 году	на 7.973,250	12.917,500
» 1859 »	» 8.623,500	12.489,000
» 1860 »	» 12.016,750	13.075,500
» 1864 »	?	14.507,250
» 1865 »	?	12.092,250
» 1866 »	?	13.183,250

Изъ этого числа $\frac{2}{5}$ торговли приходится на Англію, $\frac{2}{5}$ на Соединенные Штаты и только $\frac{1}{10}$ на Испанію и др. европейскія государства.

Важнѣйшіе предметы вывоза изъ Маниллы въ 1866 году были: сахаръ, абака, табакъ въ листахъ и сигарахъ и рисъ. Сахара отпускается на 3.968,750 руб., отпускъ его уменьшился, вслѣдствіе истребленія тростника саранчею. Абаки или пенъки сырой и обработанной отпускается на 3.857,750 руб. Отпускъ ея идетъ преимущественно въ Соединенные Штаты и сильно увеличивается. Вывозъ табака сильно увеличивается, съ 2.994,000 руб. въ 1864 г. онъ возросъ въ 1865 г. до 3.805,000 руб. Сигары находятъ важнѣйшій сбытъ въ Англію (703,500 руб.), Китай (408,000 руб.) и голландскія колоніи (на 291,500 руб.). Въ Европу отправляется 4½ мил. килогр. табака въ листахъ, изъ которыхъ 1½ мил. килогр. идутъ въ Лондонъ для потребностей австрійскаго правительства.

Отпускъ кофе представляетъ 2.123,000 килогр. на 704,250 руб., которые распределяются поровну между Европою и Соединенными Штатами. Послѣдніе покупаютъ также большую часть индиго, отпускаемаго на 388,250 руб. Риса отпущено на 215,000 р., между тѣмъ отпускъ въ 1865 г. равнялся 392,500 р. Статьи второстепенной важности были: дерево сапанъ, перломутръ, буйволовыя кожи, гумми альмакига и черепаха.

Цѣны на мѣстѣ въ 1865 году были за 100 килограммовъ

Сахаръ сырецъ	32 фр. 22 сант.
Абака необработан.	64 » 18 »
Кофе	132 » 67 »
Табакъ въ листахъ	232 » 35 »

Въ 1866-го пришло 228 судовъ, а вышло 217, изъ нихъ подъ испанскимъ флагомъ 30%.

Китай.

Внѣшняя торговля Китая въ 1867 году, по словамъ г. Зигфрида, приблизительно равнялась

по вывозу.	150.000,000 руб.
по привозу.	112.500,000 »

Въ 1868 году общій оборотъ торговли былъ на 280.000,000 р. на 14,075 судахъ въ 6.418,503 тоннъ, изъ которыхъ было судовъ англійскихъ 6,800 и американскихъ 5,300. Таможенные доходы достигаютъ теперь 8.687,629 ланъ, т. е. около 20.000,000 р.

О постоянномъ прогрессѣ европейской торговли съ Китаемъ можно судить потому, что еще въ 1855 году общій оборотъ торговли составлялъ только 52.250,000 руб., на 1,527 судахъ въ 559,222 тонны.

Важнѣйшія статьи привоза въ Китай въ 1867 году были:

Опиумъ *) (5 мил. килогр.).	на 75.000,000
-------------------------------------	---------------

*) Значительная часть опиума привозится контрабандой. Такъ изъ Гонгъ-Конга отпускъ показанъ въ 88,148 пикблей, а по китайскимъ отчетамъ весь привозъ составляетъ 62,066 пикблей.

	рублей.
Хлопчат. издѣлія (4½ мил. бусковъ).	на 30.000,000
Шерстяныя издѣлія	» 8.750,000
Хлопокъ	» 10.000,000
Рисъ (150 милл. килогр.)	» 75.000,000
Каменный уголь и металлы	» 6.250,000

$\frac{7}{8}$ всего ввоза приходится на Англію и ея колоніи.
Вывозъ состоятъ преимущественно изъ

	рублей.
Чая (75 милліоновъ килограммъ).	на 67.500,000
Шелка (2½ милліонъ килограммъ)	» 30.000,000

Это количество распредѣлялось по странамъ: въ Англію и ея колоніи шло 60 милл. килогр. чая и 20,000 кипъ шелка; въ Америку 15 мил. килогр. чая и 1,000 кипъ шелка; во Францію $\frac{1}{2}$ мил. килогр. чая и 20,000 кипъ шелка.

Привозъ въ Китай почти исключительно производится черезъ посредство Гонгъ-Конга и Шанхая. Китайскіе купцы, желающіе получить товаръ изъ первыхъ рукъ, прѣзжаютъ въ эти порты. Остатокъ товаровъ распредѣляется по конторамъ, которыя имѣютъ важнѣйшіе дома въ четырнадцать второстепенныхъ портахъ, открытыхъ въ Китаѣ для европейской торговлѣ. Китайское правительство имѣетъ намѣреніе открыть еще нѣсколько гаваней для торговыхъ сношеній съ иностранцами. Кроме того разныя водяныя пути, ведущіе во внутренность страны, будутъ открыты для заграничныхъ парусныхъ судовъ. Вывозъ производится прямо изъ многихъ портовъ, Фу-Чу вывозитъ ежегодно 20 мил. килогр. чая и Амой 2 мил. Впрочемъ Шанхай служитъ все таки главнымъ отпускнымъ портомъ для сѣверныхъ рынковъ и бассейна Янъ-Тзе-Кіанга, а произведеніе Кантона и Сватуо идутъ почти все на Гонгъ-Конгъ.

Гонгъ-Конгъ отличается отъ прочихъ портовъ Китая тѣмъ, что не находится на китайской территоріи; это англійская колонія на маленькомъ островѣ, которая можетъ процвѣтать только какъ мѣсто склада и транзита товаровъ. Англичане очень хорошо это понимаютъ, потому Гонгъ-Конгъ въ полномъ

смыслѣ слова порто-франко. Онъ получаетъ изъ Европы, Остъ-Индіи, Батавіи, Маниллы и Сайгуна различныя товары, которые рассылаются по второстепеннымъ конторамъ или продаются китайскимъ купцамъ, которые доставляютъ ихъ въ Имперію или черезъ таможи или, что гораздо болѣе выгодно, контрабандою.

Привозъ въ Гонгъ-Конгъ состоитъ преимущественно изъ

	рублей.
Опіума	на 4.000,000
Хлопч.-бум. матерій (50 мил. метр.).	» 10.000,000
Хлопка	» 10.000,000
Риса	» 6.250,000

Отпускъ Гонгъ-Конга состоитъ въ отправленіи въ Европу товаровъ, вывезенныхъ изъ Кантона и нѣкоторыхъ соседнихъ небольшихъ портовъ. Вышеприведенныя цифры, въ особенности для мануфактурныхъ товаровъ, не оправдываютъ съ перваго взгляда громкой репутаціи этой англійской колоніи, и дѣйствительно ея значеніе состоитъ не столько въ прямой торговлѣ, сколько во влияніи на все окружающія мѣста. Гонгъ-Конгъ стоитъ на первомъ мѣстѣ потому, что его прекрасный портъ находится прямо на пути всеѣмъ судамъ, идущимъ изъ Европы и Индіи въ вакой угодно портъ Китая и Японіи; вслѣдствіе того, тамъ находятся управленіе всеѣхъ пароходныхъ компаній, важнѣйшіе банки и живутъ представители главнѣйшихъ торговыхъ фирмъ. Последніе, получая изъ Европы изъ первыхъ рукъ торговныя извѣстія, рассылаютъ ихъ затѣмъ своимъ корреспондентамъ въ портахъ.

Но это исключительное положеніе Гонгъ-Конга имѣетъ и свои невыгоды. Такъ какъ все искусство купцовъ ограничивается въ этомъ городѣ выдачей ордеровъ и корреспонденціей, то замѣчено, что они легко увлекаются спекуляціей и часто превосходятъ границы благоразумныхъ размѣровъ торговли. Соединеніе Китая съ Европою телеграфомъ, тоже должно подорвать значеніе Гонгъ-Конга.

Шанхай поражаетъ необыкновенной дѣятельностью своей

товарной торговли, потому что положеніе его чрезвычайно удобно у устья громадной и плодородной долины Янгъ-Тзе-Кіанга и вблизи богатѣйшихъ провинцій Китая. Нижеслѣдующія цифры показываютъ его значеніе. Весь привозъ въ Шанхай равнялся 87½ мил. руб., въ томъ числѣ:

Опіума	на 37.500,000 руб.
Хлопчатобум. издѣлій (140 милл. метровъ)	» 20.000,000 »
Шерстяныхъ издѣлій	» 12.500,000 »

Вывозъ состоялъ преимущественно изъ:

Шелка (30,000 кипъ).	на 25.000,000 руб.
Чая (25 мил. килогр.)	» 22.500,000 »

Вообще будущность Шанхая является въ блистательномъ видѣ, такъ какъ торговля его, при помощи Янгъ-Тзе-Кіанга и въ особенности при посредствѣ Ханъ-Коу, можетъ только расширяться съ увеличеніемъ потребленія въ Китаѣ европейскихъ продуктовъ.

Россія давно имѣетъ съ Китаемъ весьма важную для нея сухопутную торговлю, преимущественно чрезъ Кяхту, которую необходимо поощрять и развивать всячески. Для будущаго имѣетъ также весьма важное значеніе для Россіи и морская торговля съ Китаемъ черезъ наши порты на Тихомъ океанѣ.

Виды торговли съ Китаемъ черезъ Кяхту и по Амуру, представляются въ слѣдующемъ видѣ въ 1868 году:

Отпущено товаровъ	на 3.529,718 руб.
» монеты	» 1.556,605 »
Привезено товаровъ	» 6.265,346 »

Общій оборотъ на 11.351,169 руб.

Важнѣйшіе товары, вывезенные изъ Россіи были:

	въ 1867 г.	въ 1868 г.
	р у б л е й.	
Шерстян. издѣлія	на 2.170,998	1.987,099

	въ 1867 г.	въ 1868 г.
	р у б л е й.	
Бумажныя издѣлія	на 878,124	1.040,113
Мягкая рухлядь	» 387,411	201,146
Кожн	» 321,177	159,724
Хлѣбъ	» 58,509	22,968
Льнян. и пеньков. издѣлія	» 168,407	12,142
Металлы	» 24,494	22,376

Важнѣйшіе товары, привезенные въ Россію изъ Китая, были:

	въ 1867 г.	въ 1868 г.
	р у б л е й.	
Чай	на 4.975,594	5.584,440
Бумажныя издѣлія	» 173,162	213,548
Кожн	» 84,643	72,064
Скотъ	» 105,578	91,578

По сортамъ было привезено чая въ 1868 году:

Цвѣточнаго, зеленого и желтаго	15,537 пуд.
Торговаго чернаго	163,517 »
Кирпичнаго	185,983 »

Итого 365,037 пуд.

Для слѣдующихъ ниже расчетовъ, нужно имѣть въ виду слѣдующія свѣдѣнія. Въ Китаѣ:

Вѣсъ. Пикюль = 100 кети или гиновъ = 147½ русск. фунтовъ или 133⅓ англ. фунтовъ.

Монета. Ланъ или тэльсъ = 10 гинамъ = 100 фынамъ = 1,000 ли = 10,000 хао. Въ Гонгъ-Конгѣ считаютъ 71 ланъ 7 гин. = 100 мексиканскимъ долларамъ, въ Кантонѣ и Фу-чу-фу принимаютъ 100 милл. долларовъ = 72 ланамъ.

Капиталы изъ Европы въ Китай большею частью не трассируются, а переводятся посредствомъ кредитивовъ на 6 мѣсяцевъ по предъявленію. При этомъ, среднимъ числомъ, платится 2% за комиссію, ½% китайцамъ и ½% за разные расходы,

всего 3%. Курсъ тэльса или лана возвышается отъ 6 шилл. до 6 шилл. 8 пенс.; на русскія деньги онъ стоитъ 1 р. 89 до 2 р. 10 коп. По курсовому счисленію средняя стоимость тэльса = 2 р. 30 коп., а по расчету кяхтинскихъ купцевъ, болѣе близкому къ настоящему нашему курсу, даже 2 руб. 60 коп.

Въ Кантонѣ всѣ цѣны означаются съ доставкою на бортъ корабля, а въ Фу-чу безъ таможенныхъ и др. расходовъ.

Таможенная пошлина съ отпускаемаго чая равна 2.5.0 ланамъ съ пикуля, которые должны быть уплачиваемы чистымъ серебромъ, что соотвѣтствуетъ 2.8.0 ланамъ обыкновенной монеты. Ластовый сборъ въ китайскихъ портахъ равенъ 0.4.0 лана съ официальной тонны. Суда, постоянно плавающія въ китайскихъ водахъ между портами, уплачиваютъ ластовые сборы одинъ разъ каждые четыре мѣсяца.

Въ важнѣйшихъ портахъ Китая, открытыхъ иностранцамъ въ 1869 году, были слѣдующія цѣны на товары и провозы:

Въ Шанхаѣ:

отпускные товары:

	лань.	мѣсто	19	до 20	7.	5.
Черный чай						
Зеленый »			25	» 29		
Шелкъ сырецъ.						
<i>Tsaltee</i> № 4 и 5	пикуль	430	»	450		
<i>Hangchow Tsaltee.</i>	»	460	»	470		
<i>Vuenfa</i> № 2.	»	520				
№ 3.	»	480	»	490		
<i>Taysaam</i> № 3	»	420	»	430		
<i>Shaovings</i>	»	400	»	430		
<i>Rereeled Haining.</i>		450	»	580		
» <i>Tsaltee</i>		430	»	560		

Шелковыя издѣлія.

<i>Long Pongees</i> № 1, 30 ярд., за лань	
чистаго шелка	0 . 4 . 9

	лань.				
<i>Common Pongees</i>	0	4	2		
<i>Nankin Pongees</i> 14 ярд. штук. въ					
10 лань	4	1	0		
<i>Szechuee Pongees</i>	3	7	5	до 3	7 7
<i>Sarsnets</i> 60 ярд.	0	4	7		
<i>Handkerschiefs</i> № 1	0	4	9		
Хлопокъ шанхайскій кипа	14			» 14	5 0
» нингпо »	16	5	0		
<i>China Grass</i> бѣлая № 1.	13	6	0		
» » зеленая.	8	до 10			
» » желтая.	5	5	0	» 6	5 0
Ревень <i>Tien-tzin.</i>	30	40			
» <i>Sze-shuee</i>	5	8			

Привозные товары:

Американскій дриль 40 ярд.	4	3	0	» 4	4 5
» женскъ »	3	7	0	» 3	8 0
» <i>Scheetings</i> »	3	9	0	» 4	
Сѣрый шертингъ . . . по вѣсу	0	8	5	до 2	8 0
Бѣлый »	1	9	0	» 2	6 0
Бязь »	1	2	5	» 2	2 5
Ситецъ » по цвѣту	1	3	0	» 1	8 0
Адрианопольск. товаръ 32 ш. 24 яр.	1	7	0	» 2	1 10
Плисъ 22 ш. ярдъ	0	1	9 ¹ / ₂	» 0	2 0
Полуплисъ 18 » »	0	1	7	» 0	2 7
Носовые платки . . . по цвѣту	0	5	0	» 0	6 0
<i>Spanish Stripes</i> ярдъ	0	7	2	» 1	4 8
Саржа »	6	1	0	» 7	0 0
Камлотъ »	12	5	0	» 21	
Крап. люстринь »	4	2	0	» 4	7 0
Ластингъ »	9			» 11	
Крапов. ластингъ »	5	0	0	» 8	5 0
Салфетки »	4			» 4	4 0
Англ. и нѣмец. дриль »	3	5	0	» 4	0 0
Муселинь 12 яр.	0	5	0	» 0	7 5

Суэскій каналъ.

		ланъ.				
Рисъ	шанхайскій пик.	1	1	4	до	1 3 0
»	кантонскій.	1	2	0	»	1 3 0
»	бенгалскій	0	7	5	»	1 2 5
»	манилла .	0	7	0	»	0 9 0
»	сиамскій .	0	5	5	»	1 1 5
»	рангунъ .	0	8	0	»	1 0 5
»	сайгунъ .	0	5	5	»	0 9 5
Сахаръ	кантонскій.	2	9	0	»	5 2 0
»	манилла .	2	6	0	»	4 3 0
»	свагоу . .	2	6	0	»	3 4 0
»	формоза .	2	6	0	»	3 4 0
»	амой . . .	2	6	0	»	3 3 0
Металлы	свинець .	5	6	0	»	5 9 0
	жельзо рѣзное	2	2	5	»	2 3 5
	» круглое	2	3	0	»	2 6 0
	» полосовое	1	9	0	»	
	сталь . . .	3	4	0	»	3 6 0
	ртуть . . .	47	0	0	»	47 5 0
	олово straits	20	0	0	»	21 5 0
Провизія	мука . . . бочен	6	7	5	»	7 0 0
»	пшеница . пик.	1	2	0	»	1 2 5
Каменный	уголь кардифъ . тонна	1	1		»	10 5 0
»	англійскій . . .	1	0		»	9
»	американскій . . .	1	0		»	
»	австралийскій . . .			8	»	8 2 5
»	японскій . . .			6	»	
»	формоза . . .			6	»	6 3 0
Перецъ	черный . . . пик.	6	2	0	»	6 3 0
»	бѣлый . . .	8	5	0	»	9
Тростникъ	»	2	2	0	»	4 4 0
Сапанъ	»	1	7	0	»	2 8 0
Бетел. орѣхи	»	3			»	6 5 0
» дерево	»	4			»	5 5 0
Сандаль	»	3	6	0		3 8 0

		ланъ.		
Сандаль тмор.	пик.	6		
Гвоздика	»	6		до 7 5 0
Горохъ	»	1	3	5 » 2 0 3
Бобов. жмыхи	»	0	8	9 » 1 0 5
Японскіе продукты:				
Камышь лучшій	»	4		» 6
№ 1—3	»	14	0	» 3 4 0
Beche de mer	»	22		» 47
Каракатица	»	12		» 15
Аваби	»	24		» 30
Акуловыя перья	»	22		» 44
Грибы	»	20		» 75

Фрахты:

Въ Лондонъ параходомъ 8 фунт. стер. за тонну въ 40 куб. фут., парусными судами 6 и 6½ фунту стерлинг. за тонну въ 50 куб. футъ.

Въ Тянь-Дзинь 50 центовъ съ пикюля, въ Свагоу 40 цент. Всѣ означенныя выше цѣны слѣдуетъ разсчитывать по курсу отъ 5 ш. 11 п. до 6 мил.

Въ другихъ китайскихъ портахъ мы считаемъ излишнимъ повторять столь подробныя свѣдѣнія о цѣнахъ привозныхъ товаровъ, за исключеніемъ русскихъ и ограничимся одними отпусковыми для насъ несравненно болѣе важными. Кромѣ того, нужно замѣтить, что господа Ивановъ, Носковъ и Оборинъ сообщаютъ постоянно столь подробныя свѣдѣнія о китайской торговли въ газетахъ, какихъ мы не имѣемъ даже и для большинства русскихъ портовъ.

Цѣны въ Кантонѣ:

		ланъ	
Чай	Congou.	14	до 16
»	Gunpowder	12	» 17
»	Imperial	18	
долларовъ			
Шелкъ	Loong Kong пик.	505	
»	Re-reeled Cumchook »	540	до 550

		долларовъ.	
Шелкъ	floss silk . . . фунт.	5	
»	никти . . . »	5	20
Кассія	пик.	20	50
»	почки . . . »	38	до 39 50
Масло изъ касси	»	150	
Anised star	»	24	50 » 25 50
Ревень	: »	60	» 85
Самбоге	»	89	» 100
Вермилонъ	ящ.	36	» 37
China Root	»	4	4 » 20
Galangal	»	2	20 » 2 40
Спички	»	76	81

Въ Кіу-Кіангъ:

		лань	
Чай	Hokow . . .	12	25
»	Ningchows . .	25	до 29 1/2

Въ Фучу:

Чай	Сонзю . . .	8	8 » 11 3
-----	-------------	---	----------

Въ Хань-Коу (по русскимъ свѣдѣніямъ):

Въ сезонъ всего было вывезено чая изъ Хань-Коу:

Въ 1869 году . .	546,690 мѣс.	или	50.067,359 фунт.
» 1868 » . .	442,093 »	»	45.959,821 »
» 1867 » . .	358,784 »	»	34.884,479 »
» 1866 » . .	395,784 »	»	35.585,622 »

На арендованныхъ русскими фабрикахъ пригволено чаевъ съ 1-го января по 31-е декабря:

	въ 1867.	1868.	1866 г.	
пекинскаго чернаго . . .	39,464	46,934	52,355	ящик.
» зеленаго . . .	1,335	1,523	4,664	»
Обыкновеннаго	25,901	8,905	19,964	»
Фу-ча		783	20	»
Полѣичатаго		10		»
	66,700	58,150	77,003	ящик.

Цѣны были:

		лань	
Чай Хубейскіе хорошіе		29	до 35
» средн.		17	» 27
» ниспіе		15	» 16
Хунанскіе хорош.		24	» 30 1/2
» средн.		18	» 22 1/2
» нисп.		12 3/4	» 16 1/2
Сукно мизерицкое Тюлева кусокъ		32 1/2	до 35
Бабкина	»	33	» 38 1/2
Плисъ	арш.	14	фякъ
Кожі юфть	штука	2	60 2 70
Ревень лучш.	»	85	
» худш.	»	20	35
Лонгельсъ	»	6	55 6 80
При цѣнѣ доллара	отъ	74	до 76 10

Фрахты изъ Хань-Коу въ Тянь Дзинъ 13 лань тонны, въ Шанхай 5 лань за тонну въ 40 футъ.

Означеніи Ханькоу, какъ внутренняго рынка для Китая, можно судить по слѣдующей сравнительной вѣдомости главнымъ предметамъ, ввезеннымъ изъ Хань-коу въ 1868 и 1869 годахъ

	въ 1868 г.	въ 1869 г.	
Опіума Мальва . . .	280,800	244,100	гин.
» Патна	8,000	18,100	—
Шертинга сѣраго . . .	1.050,720	1.107,869	кус.
» бѣлаго	66,186	69,763	—
» фигурчат.	17,758	24,385	»
Холста бумажнаго . . .	334,515	449,265	»
Дриля	114,948	199,902	»
Ситца	29,864	30,471	»
Платковъ бумажн. . . .	34,069	13,723	дюж.
Плиса и полуплиса . .	20,702	20,514	куск.
Сукна русскаго	2,471	7,105	»

	1868.	въ 1869.	
Хлопка	13.378,400	13.691,000	гин.
Орлеанса	72,702	88,651	куск
Спанншъ страйпса	12,473	73,337	»
Полусукна	9,813	13,084	»
Камлота	45,579	49,840	»
Лонгъ-элса	93,093	93,002	»
Ластинга	11,217	10,905	»
Сахара бурога	11.782,100	9.752,200	гин.
Чернаго перца	2.677,400	2.686,500	»
Морской капусты	7.372,800	7.600,900	»
Свинца	2.732,700	4.069,400	»
Олова	280,300	168,400	»
Ртутн	275,300	228,800	»

Сравнительная продажа русскихъ суконъ въ Ханькоу за два минувшихъ года была:

	въ 1868 г.	въ 1869 г.	
Мизерицкаго Бабкиныхъ	2,400	3,070	куск.
» Тюлева	2,873	1,940	»
» Алексѣева	95		
» Осипова	100		
Городоваго Суворова	50		
Корноваго Ремизова	200		
Полусукна Бабкиныхъ	60	280	»
	5,780	5,290	куск.

Въ Тянь-Дзинѣ (по русскимъ свѣдѣніямъ):
Цѣны русскимъ товарамъ были:

	лань.		
Сукно Тюлева	кус.	32 1/2	до 33
» Бабкина	»	33	» 38
Амурская морская капуста	пик.	1	» 66 1 77
Струя каборож.	фунт.	32 р.	98 коп.
Сафьянъ	штук.	68	до 75 фынъ.

	лань.		
Юфть	»	2 60	2 80
Шерсть верблюжья	пик.	7	
Бараньи шкуры	»	76	» 78 фынъ.
Ревень	100 гин.	74	
Дриллингъ 1 сорта	40 ярд.	4 15	до 4 40
» 2 »	30	» 3 30	» 3 85

На привезенные изъ гавани Посыета образцы лѣса сдѣлана была слѣдующая разцѣнка: на бревна длиной отъ 8 до 8 1/2 аршинъ и толщиной отъ 5 до 6 1/2 вершковъ въ отрубѣ: сосновыя отъ 6 до 7, лиственничныя отъ 7 до 8, березовыя (на выборъ) отъ 10 до 13, дубовыя отъ 9 до 10, кедровыя отъ 8 до 9 руб. сер. мон. за бревно, покрытое корой. Разцѣнка эта составлена приблизительно и можно предполагать на нѣкоторые сорта, какъ-то: сосновыя и дубовыя бревна, прибавку. Береза въ Китаѣ въ маломъ употребленіи.

Цѣны китайскимъ товарамъ:

	Л	а	н	ы.
Сахаръ песокъ бѣлый (кантонскій) за	отъ		до	
100 гин.	8 40		8 70	
(изъ Чжань-чжеу)	7 20		8	
тхоу-ченъ-гунъ-бай	6 70		7 10	
амойскій 1-го сорта			9 20	
кантонскій 2-го сорта	4 80		6 90	
красный: тхай-цинъ			3 35	
гуанъ-чи.			3 96	
чжанъ-чжеу			3 90	
амой			4 40	
фучанскій			4 20	
леденецъ бѣлый кантонскій и изъ				
Амоя	8 60		60 80	
желтый и красный чунъ-бинъ			8 40	
черный (тинъ-бинъ)			5 10	
желтый (инъ-хуанъ)			4 80	
сай-сую			5	

Л а н ы.

Табакъ: красный для маленькихъ трубокъ высокаго сорта за 525 бакчей	12	50	13	50
динь-янь } суань-моо } за ящикъ	5	70	6	20
для куренія въ кальянѣ (шуй-янь): цзинь-тяо (зеленый нитяный) за за 100 гин.	33	80	38	
хуань-тно (желтый нитяный)	29		31	
Краски: красная сафлеръ (изъ Сычуана) за 100 г.			8	40
киноварь (инь-чжу)			33	50
чжань-дань			14	
румяна въ листахъ изъ ваты за 100 листовъ				85
голубая (янь-дань) за 100 г.			6	60
индиго, янь-цинъ, фу-цинъ. бѣлила свинцовыя (хан-фынь) за 100 коробокъ.			26	
2-го сорта данъ-фышъ			6	80
желтая (изъ дерева хуай-шу) за 100 гин.			7	
4				
Растенія: засахаренные плоды (вынь-дунъ). гуа-тяо	13	30		
цю-бинъ			8	10
имбирь изъ Фуцзяна (минь-цзянь). морская капуста, хай-дай			7	
приправа. цидай, ци-линъ			6	50
стручки, далаю за 100 г.			2	40
орѣхи, цзы-юань			5	80
ядра изъ нихъ же	—	—	—	5 80
перець черный, гуоэ	—	—	—	12 —
грибы древесные черные (моръ). Чай: ганъ-хуа, луганъ за полѣно 6½ г.	—	—	—	7 20
5	20			
Масла: Тунъ-ю сырое за 100 гин.	—	—	48	— 60
вареное	—	—	7	60
7	80			

Л а н ы.

чайное	8	50	9	—
розовое	—	—	18	—
Бумага: золочен. и серебр. для кумир.	—	—	13	—
моу-бянь-чжи пшечая	—	—	5	70
бяо-синь-чжи для вздув. огня.	—	—	3	80
фынь-лянь-чжи для оконъ и ко- пирная у русскихъ	—	—	8	80
хуань-бяо «для кумир.»	—	—	1	20
Металлы: бѣлая мѣдь въ кускахъ, бай-тунъ. свинець «тяо-пянь»	—	—	55	—
олово «тянь-си»	—	—	7	80
сталь «тяо-ганъ» за ящикъ.	14	50	16	—
Дерево красное за 100 гин.	—	—	4	60
Вилки дер. черн. палоч. за 1,000 паръ	—	—	6	50
Клей рыбій «юйбяо» за 100 гин.	—	—	50	—
Воскъ растительный, бай-ла	—	—	150	—
Квасцы «бай-фанъ»	—	—	2	80
Мышьякъ «сипъ-ши»	—	—	11	—
Смола сосновая «супъ-сянь».	—	—	3	80
Гучжиръ «оу-цзянь» изъ Калгана.	—	—	2	90
Лень «цзу-ма изъ Сы-чуана»	11	50	13	—
мѣстный	—	—	15	—

Все цѣны выставлены по свѣдѣнiямъ изъ маклерской лавки, продающей эти товары; слѣдовательно съ возвышенiемъ отъ 5 до 10%. Кондиціи 96⁰/₁₀₀, на ямбовое серебро по вѣсу цянъ-пинъ, который легче лаочанъ-пина на ½⁰/₁₀₀.

Фрахты изъ Ханькоу въ Тяньзинъ 10—13 ланъ за тонну пароходы, изъ Шанхая въ Тянь-Дзинъ 4—6 ланъ, обратно 7 ланъ за тонну, парусами 3½ ланъ за тонну.

Японія. Японія открылась для европейской торговли очень недавно, послѣ двухсотлѣтняго уединенія; потому что позволенія голландцамъ торговать въ маленькой колоніи Децима не имѣло серьезныхъ результатовъ. Постепенно открыты те-перь для торговли порты Нагасаки, Йокотама, Хокодаде, Гіого,

Осакка, наконецъ Иедо и Неегата. Хотя торговля Европы съ Японіей далека еще отъ размѣровъ китайской и остъ-индской торговли но, сравнивая населеніе всѣхъ трехъ странъ, надобно удивляться быстрому прогрессу торговли въ Японіи. Это происходитъ вслѣдствіе особой легкости японцевъ усваивать себѣ европейскіе привычки и цивилизацію. Важнѣйшіе предметы торговли по привозу хлопчатобумажныя и шерстяныя издѣлія, пароходы и оружіе, а по отпуску, шелкъ и чай. Въ особенности нужно ожидать разширенія японской торговли по сооруженіи тамъ желѣзныхъ дорогъ и съ развитіемъ горнаго дѣла, для котораго имѣются въ Японіи всѣ данныя.

Общій оборотъ японской внѣшней торговли былъ въ 1868 году:

порты.	привозъ		вывозъ		судовъ	
	долларовъ.				пришло	ушло.
Токагама . . .	18.849,318	33.918,134	373	342		
Осака . . .	5.198,448	1.148,787	192	178		
Хокададе . . .	214,035	431,152	119	113		
Нагасаки (1867)	5.248,986	1.775,907	294	265		

Главнѣйшіе предметы отпуски были:

шелкъ 19,000 кипъ въ 100 фунт. } въ Англію
 чай 15 мил. фунтовъ. } и Францію.
 chowchow 414,592 пикуля въ 133 фунт., въ Китай.

Важнѣйшимъ портомъ Японіи былъ сначала *Нагасаки*, по близости его къ Китаю и превосходному порту, но въ послѣднее время Токагама заняла первенствующее положеніе, а открытіе Гіюго и Осакка въ центрѣ Имперіи еще болѣе подорветъ значенія Нагасаки. Послѣдній однако всегда сохранитъ отпускъ четырехъ милліоновъ фунтовъ чая и значительнаго количества растительнаго воска и камфоры. При его посредствѣ будетъ снабжаться европейскими мануфактурами весь островъ Кью-Сью, не потеряетъ и онъ свое значеніе какъ порта.

Токагама, этотъ клочокъ болота на берегу довольно неудобной гавани, приобрелъ теперь по своему положенію первенствующее значеніе въ Японіи, и торговля его равняется уже 25 рублей мил.

Важнѣйшіе предметы отпуски суть: шелкъ сырецъ на 7½ или 10 мил. руб., яички шелковичнаго червя отъ 3¾ до 6¼ мил. руб., чай на 2½ мил. руб.; важнѣйшіе предметы привоза: хлопчатобумажныя издѣлія на 5 мил. руб. шерстяныя издѣлія на 3¾ мил. р., пароходы и оружіе на 3 мил. р., сахаръ (на ¾ мил. руб.), вина и ликеры (на ½ мил. руб.), и иногда рисъ и хлопокъ. Отпускъ идетъ весьма правильно и съ барышомъ; но этого нельзя сказать еще о привозѣ; кромѣ бумажной пряжи и англійскаго шертинга, всѣ товары имѣютъ здѣсь весьма непостоянное требованіе.

О цѣнахъ товаровъ въ Токагамѣ мы имѣемъ слѣдующія свѣдѣнія.

Цѣны привозныхъ товаровъ:

		долларовъ.	
Шертингъ сѣрый . . .	за 7¼ фунт.	2 65 до	2 77½
» бѣлый . . .		2 70 »	2 80
Бязь	» 6—7 »	1 80 »	2 20
Саржа лучшая	» штуку	8 »	8 75
» blancets	» фунтъ	50 »	55
<i>Spanish stripes</i>	» ярдъ	75 »	
Камлотъ <i>BBB</i>	» штуку	15 »	16
» <i>SS</i>	» »	13 »	14 50
Ластингъ	» »	14 »	15
Полосовое желѣзо	» пикуль	3 40 »	3 70
Свинецъ	» »	6 75 »	7
Жестъ	» ящикъ	6 75 »	7

Сахаръ:

кантонскій бѣлый . . .	» пикуль	6 »	7
манильскій	» »	4 80 »	5
формоза темный	» »	3 75 »	4
Рисъ кантонскій	» »	2 80 »	3
» сайгунскій	» »	2 20 »	2 30

Отпускныхъ товаровъ:

	долларовъ.	
шелкъ: <i>mybasch best</i>	за пикуль	980
<i>oshu best</i>	» »	900 до 930
<i>koshin</i> № 1.	» »	700
чай: обыкновенный	» »	15 до 18
средній.	» »	20 » 24
хорошій	» »	25 » 29
лучшій	» »	30 » 35
отборный	» »	36 » 40

Курсъ стерлинга: банковые векселя 4 ш. 5 п. 4 ш. 5 п.; частные 4 ш. 5⁵/₈ до 4—5¹/₂ п.

Сдѣлавъ очеркъ суэзскаго канала и всѣхъ открываемыхъ имъ для русской торговли и мореплаванія рынковъ, намъ слѣдуетъ теперь перейти къ разсмотрѣнiю весьма важныхъ и едва ли не самыхъ существенныхъ вопросовъ: какими товарами будемъ мы торговать по новому пути, что можетъ отправлять Россiя въ Египеть, Аравiю, Остъ-Индiю, Китай и т. д., и въ какихъ произведенiяхъ она взаимно нуждается?

Относительно привоза въ этомъ случаѣ не можетъ быть сомнѣнiя, потому что, хотя и въ болѣе ограниченныхъ размѣрахъ, Россiя нуждается въ тѣхъ же самыхъ азиатскихъ товарахъ, что и западная Европа. Вотъ довольно полное перечисленiе товаровъ, привозимыхъ теперь въ Россiю изъ Египта, Африки, Остъ-Индiи, Китая, Японiи, Индѣйскаго Архипелага и Австралiи.

- Александрiйскiй листь.
- Анисъ.
- Арроруть.
- Асса-фетида.
- Гвоздика.
- Гвоздичныя головки.
- Гутта-перча.
- Гумми алибанъ
- » гуть.

- Гумми шеллакъ оранжевый, полуоранжевый, красный и красноватый.
- » онима неочищенный.
- » даммаръ.
- Графитъ цейлонскiй.
- Индиго.
- Имбирь
- Камфора.
- Кассiя.
- Катеху.
- Каучукъ.
- Камедь.
- Канифоль.
- Кардамонъ.
- Кашу.
- Какао.
- Коломбовый корень.
- Корица.
- Кофе мокское.
- » явское.
- » малабарское.
- » цейлонское.
- Кошениль.
- Красильное дерево.
- Кубеба.
- Кукельванъ.
- Масло анисовое.
- » изъ кассiи.
- » косторовое.
- » изъ корицы.
- » гвоздичное.
- » кокосовое.
- » пальмовое.
- Мускатный орѣхъ.
- » цвѣтъ.
- Мѣдь австралiйская.

Натръ.
 Нашатырь.
 Олово.
 Перець.
 Перломутръ.
 Рисъ.
 Ромъ.
 Рвотный орѣхъ.
 Ревень круглый.
 » приплюснутый.
 Саго.
 Саланъ.
 Сафлеръ бенгальскій.
 » бомбейскій.
 Сигары манильскія.
 Слоновая кость.
 Сѣра.
 Табакъ манильскій.
 Тикъ.
 Тюрмерикъ (куркума, желтакъ бенгальскій.)
 » явскій.
 Тамариндъ черный.
 » красный.
 Фарфоръ японскій и китайскій.
 Финики.
 Хлопокъ египетскій.
 » бомбейскій.
 Черепаха.
 Чернильныя орѣшки.
 Чай китайскій, японскій и остъ-индскій.
 Шелкъ сырецъ.
 » пряденный.
 Шелковыя грежи.
 » издѣлія.
 Шерсть.
 Эбеновое дерево и др.

Большая часть этихъ товаровъ привозится въ ничтожномъ количествѣ и продается раздробительно удрогистовъ и аптекарей, потому никакого вниманія не заслуживаетъ. Серьезными предметами привоза были до сихъ поръ, судя по «Видамъ внѣшней торговли» *):

	привезено въ Россію		
	въ 1867 г.	въ 1868 г.	въ 1869 г.
	п у д о в ѣ.		
Хлопокъ, по европейской границѣ	2,535,991	2,310,229	2,973,634
Индиго	47,341	47,087	47,030
Шелкъ сырецъ	5,593	6,055	} 14,807
» пряденный	9,697	8,090	
Рисъ	347,683	385,541	442,835
Саго	1,224	1,944	—
Кофе	407,193	368,177	466,665
Гумми	78,541	78,543	} 70,579
Каучузь	18,248	30,364	
Олово	49,762	50,407	119,073
Перець	80,155	69,508	} 105,947
Имбирь, гвоздичн. головки цвѣтъ и пр.	25,364	16,193	
Гвоздика, корица, мускатн. и пр.	12,290	9,238	9,488
Чай, по европейск. границѣ	465,587	584,785	573,989
Мѣдь	129,819	179,733	181,368
Красильное дерево	470,474	404,056	523,322
Натръ	123,397	52,517	
Ладонь	20,845	19,965	
Чернильныя орѣхи	16,004	16,006	
Графитъ	45,785	44,945	

Кромѣ того, сахарный песокъ, черепаха, манильскія сигары и пр., о которыхъ нѣтъ отдѣльныхъ свѣдѣній въ печатныхъ

*) Мы приводимъ только вѣсъ товаровъ, какъ цѣнность ихъ, вслѣдствіе введенія постоянныхъ цѣнъ потеряла всякое значеніе.

таможенныхъ отчетахъ. Считая, что $\frac{1}{3}$ часть хлопка индѣйскаго и $\frac{1}{2}$ кофе мокскаго, явскаго и др. и выключая часть нѣкоторыхъ второстепенныхъ предметовъ, можно полагать, что потребление азіатскихъ товаровъ въ Россіи, привозимыхъ по европейской границѣ, хотя и ограниченное малою развитостью потребностей нашего населенія, достигаетъ уже 2.500,000 пуд. или 40,000 тоннъ.

Изъ этого количества въ южные черноморскіе порта привозилось до сихъ поръ самая ничтожная часть, а именно:

	въ 1867 г.	въ 1868 г.
	п у д	м.
Хлопка	9,349	3,996
Индиго	1,059	649
Шелка сырца	25	8 фунт.
» пряденаго	44	76
Риса	105,565	113,025
Саго	52	112
Кофе	85,453	59,878
Каучука	18	7
Олова	2,980	3,374
Перца	18,964	13,263
Имбирь, гвоздичн. головокъ и пр.	5,825	2,975
Гвоздики, корицы и муската	2,104	1,167
Чая кантонскаго	24,854	22,835
Мѣди	10,642	13,937
Красильнаго дерева	20,942	14,143

Т. е. около 280,000 пуд. или $4\frac{1}{2}$ тыс. тоннъ.

Кромѣ того, на Кавказъ, по Черному морю, привезено было въ 1868 году:

Кофе	3,770 пуд.
Перцу	5,307 »
Пряностей	686 »

Чая	330 пуд.
Олова	1,246 »
Проч. колоніальн. товаровъ	300 »

Всего около 12,000 пудъ или 200 тоннъ.

Вообще на югъ Россіи всѣ эти товары доставляются на пароходахъ, преимущественно изъ Лондона и малыми партіями.

Колоніальною торговлею, не смотря на кажущуюся ограниченность ея оборотовъ, намъ никакъ нельзя пренебрегать. Подробное исчисленіе товаровъ покажетъ ниже, что Россія покупаетъ эти товары только изъ вторыхъ, а чаще изъ третьихъ и четвертыхъ рукъ. Такая напрасная переплата иностраннымъ торговцамъ, въ то время, когда барыши отъ колониальной торговли и отъ перевозки ея произведеній могли бы оставаться въ карманахъ нашихъ капиталистовъ и пароходныхъ обществъ, не должна имѣть болѣе мѣста.

Освобожденіемъ себя отъ иностранной зависимости въ подобныхъ произведеніяхъ, мы положимъ твердое начало эманципаціи своей отъ тягостной зависимости иностраннаго капитала вообще и иноземнаго торговаго флота. Таковы серьезные интересы Россіи, связанныя съ торговлею по суэзскому каналу, значеніе которой на первое время будетъ именно не въ количествѣ привезенныхъ товаровъ и поступившихъ таможенныхъ пошлинъ, а въ ознакомленіи нашихъ коммерческихъ судовъ и торговцевъ съ отдаленными и прибыльными рынками, куда не допускала насъ до сихъ поръ иностранная конкуренція.

Хлопокъ.

Всемирная производительность хлопка распредѣлялась въ 1868 году слѣдующимъ образомъ:

Въ Соединенныхъ Штатахъ	5.128,971 центн.
» Остъ-Индіи	4.408,095 »
» Египтѣ	1.153,419 »
» другихъ странахъ	1.167,408 »
Всего	11.857,893 центн.

Хлопокъ составляетъ важнѣйшій товаръ, привозимый въ Россію изъ Остѣ-Индіи. Всего получается по европейской границѣ 2½ милл. пуд. хлопка. Привезенный въ 1868 г., хлопокъ распредѣлялся слѣдующимъ образомъ по государствамъ:

Изъ Англіи	1.096,130 пуд.
» Пруссіи	1.030,206 »
» Ганзейскихъ городовъ	52,859 »
» Австріи	12,737 »
» Турціи	2,916 »
» Соединенныхъ Штатовъ	115,253 »
» Румыніи	128 »

Хлопокъ этотъ идетъ къ намъ изъ Соединенныхъ Штатовъ, Бразиліи, Остѣ-Индіи, Египта и Анатолиі, но потребители хлопка, т. е. бумагопрядильщики, не имѣютъ его изъ первыхъ рукъ. Небольшая часть покупается въ Ливерпуль и Лондонѣ черезъ собственныхъ агентовъ, но значительнѣйшая часть, въ особенности для Москвы, идетъ при посредствѣ спекуляторовъ и преимущественно бременскаго дома Кнопа, имѣющаго агентовъ въ Нью-Йоркѣ и Бомбеѣ. Наибольшая часть хлопка (1.228,405 пудъ) доставляется въ Россію черезъ Петербургъ. Значительное количество (848,545 пудъ) идетъ теперь и черезъ Вержболово, куда получается изъ Кенигсберга.

По новому торговому пути можетъ доставляться въ Россію хлопокъ египетскій и остѣ-индскій.

Египетскій хлопокъ, выращенный изъ американскихъ сѣмянъ, какъ извѣстно, самаго лучшаго качества, длинноволосый, даетъ очень небольшіе угары, 5—10% (индѣйскій 10—12%); но потребление его въ Россіи весьма ограничено по дороговизнѣ, и въ особенности потому, что по своему высокому достоинству онъ употребляется для пряжи высшихъ номеровъ, отъ 60-хъ до сотыхъ; русскія же прядильни прядутъ преимущественно пряжу отъ 6-го до 42 номера. Цѣна въ Москвѣ египетскаго хлопка въ настоящее время отъ 16 до 17 руб. за пудъ.

Но если египетскій хлопокъ не можетъ идти съ выгодой для нашихъ ситцевъ и др. чисто бумажныхъ издѣлій, то потребность его для пряжи, употребляемой для выдѣлки издѣлій изъ хлопка вмѣстѣ съ шерстью, будетъ постоянно возрастать.

По англійскимъ свѣдѣніямъ, въ 1867 году, изъ 427,470 центнеровъ хлопка, вывезеннаго изъ Англіи въ Россію, было хлопка:

Американскаго	205,435 центн.
Бразильскаго	80,920 »
Египетскаго	3,629 »
Остѣ-индскаго	127,606 »
Прочаго	9,880 »

Т. е. остѣ-индскій хлопокъ составлялъ около 30% всего привоза.

По другимъ свѣдѣніямъ количество остѣ-индскаго или *суратскаго* хлопка, привозимаго въ Россію, можно положить въ 900,000 пудъ или 20,000 тоннъ,—считая 45 пудъ или 4 или 5 кипъ на тоннъ вмѣстимости. Онъ доставляется черезъ Бременъ и Ливерпуль и въ ничтожномъ количествѣ черезъ Триестъ, благодаря пониженію провоза по желѣзной дорогѣ изъ Триеста до Петербурга до 70 коп. съ пуда. Потребленіе суратскаго хлопка постоянно возрастаетъ въ Россіи, какъ возрастаетъ вообще привозъ всѣхъ продуктовъ, потребляемыхъ массою народа.

По мнѣнію московскихъ фабрикантовъ, потребление хлопка возрастаетъ ежегодно въ Россіи на 3%, и со временемъ будетъ возрастать еще сильнѣе, по мѣрѣ развитія народнаго благосостоянія. Вообще хлопокъ можетъ быть смѣло отнесенъ теперь къ разряду предметовъ первой необходимости, потребление которыхъ можетъ только постоянно возрастать и удешевленіе которыхъ даже на нѣсколько копѣекъ въ пудѣ съ выгодой отражается на этихъ предметахъ.

Сборъ хлопка въ Остѣ-Индіи простирается въ настоящее время до 2.150,000 кипъ, изъ которыхъ около 1.850,000 кипъ вывозятся за границу, а 300,000 кипъ приблизительно потребляются на мѣстѣ.

Остѣ-индскій хлопчатникъ есть, какъ извѣстно, растеніе травя-

нистое и однолѣтнее (*Gossipium herbaceum*), онъ достигаетъ вышины отъ 4 до 6 футъ, цвѣты его желтые, сѣмяна покрыты сѣроватымъ пухомъ, волокно короткое. Онъ тождественъ съ хлопчатникомъ китайскимъ, персидскимъ, анатолійскимъ и египетскимъ, но отличается отъ многолѣтнихъ видовъ хлопчатника: *Gossipium arboreum* (растетъ тамъ же), *Gossipium barbadense* (извѣстный американскій хлопчатникъ) и *Gossipium Peruvianum* (южно-американскій хлопчатникъ).

Важнѣйшія по производству хлопка въ Остѣ-Индіи мѣстности можно раздѣлить на три главныхъ округа:

Бомбейскій, отпускающій 1.100,000 кипъ;

Сѣверо-восточный, отпускъ котораго идетъ черезъ Калькутту въ количествѣ 400,000 кипъ; и

Южный, заключающій въ себѣ Мадрасъ, Коканада и Тюттикоринъ и отпускающій 350,000 кипъ.

Можно было бы составить четвертый округъ изъ плантацій хлопчатника вдоль р. Инда отъ Куррачи до Лагора, но какъ тамъ производится не болѣе 100,000 кипъ, отпускаемыхъ по большей части черезъ Бомбей или Калькутту, то эта мѣстность не заслуживаетъ особеннаго вниманія.

Три большихъ округа: бомбейскій, сѣверо-восточный и южный, раздѣляются, въ свою очередь, слѣдующимъ образомъ:

1) Провинціи, составляющія районъ Бомбея.

Бераръ, центральныя провинціи и Кендишъ, которыхъ хлопокъ называется *Omalvuttee* и *Hingenghaut* и производится въ количествѣ 400 или 450,000 кипъ.

Гузератъ, хлопокъ котораго называется *Dhollerah* и производится въ количествѣ 350 или 400,000 кипъ.

Дарваръ, котораго важнѣйшіе сорта называются *Comptah* и *Sawgined*, производитъ 150—200,000 кипъ.

Броахъ производитъ 100,000 кипъ.

2) Сѣверо-восточный округъ сосредоточенъ около Агры въ вругѣ, окружность котораго проходитъ черезъ Дели, Жейпуръ, Гваліуръ и Каунпуръ; важнѣйшіе внутренніе рынки для него Агра, Аллигаръ, Мутра и Булундшугумъ. 400,000 кипъ, собираемаго здѣсь хлопка, направляются на Калькутту и получаютъ

не совсѣмъ точное названіе *бемальскаго* хлопка. Одна Агра въ 1867 году получила 150,000 кипъ хлопка, двѣ трети котораго пошли по желѣзной доуогѣ, а одна треть на баркахъ по Гангу, для чего нужно до Калькутты употребить отъ трехъ до четырехъ мѣсяцевъ времени. Нѣтъ сомнѣнія, что желѣзная дорога по окончаніи ея отъ Агры до Бомбея привлечетъ къ послѣднему часть хлопка изъ сѣверо-восточнаго округа.

3) Южный округъ представляетъ, во первыхъ, 200—250,000 кипъ хлопка, идущаго черезъ Мадрасъ и получаемаго по большей части въ Беллари и въ меньшемъ количествѣ въ Миссорѣ и Салемѣ; во вторыхъ, 60,000 кипъ, получаемыхъ изъ Коканада и производимыхъ въ Низамѣ, и, наконецъ, 40,000 кипъ, собираемыхъ въ Тинневелли и отпускаемыхъ изъ Тюттикорина.

Пять шестыхъ остъ-индскаго хлопка идетъ въ Англію, остальное количество распределяется между Китаемъ и Европою.

О направленіи торговли хлопкомъ могутъ служить приблизительно слѣдующія свѣдѣнія. Изъ Бомбея въ первую половину 1869 г. было вывезено хлопка:

Черезъ Суэзь	136,890 кипъ.
Вокругъ мыса Доброй Надежды	787,000 »
<hr/>	
Итого.	923,890 кипъ.

Отправленный черезъ Суэзь, хлопокъ пошелъ:

Въ Марсель.	6,670 кипъ.
» Гавръ	8,190 »
» Барселону	370 »
» Венецію	60 »
» Триестъ.	14,360 »
» Геную	4,950 »
» Неаполь.	100 »
» Лондонъ	410 »
» Ливерпуль.	101,650 »

По качеству своему, хлопокъ изъ разныхъ мѣстностей въ Остѣ-Индіи можетъ быть расположенъ въ слѣдующемъ по-

рядѣ: бомбейскій хлопокъ самый лучший, за тѣмъ идетъ мадрасскій, коконада и тютюкоринскій, потомъ бенгальскій и, наконецъ, куррачи. Остъ-индскій хлопокъ даже въ лучшихъ сортахъ, не смотря на значительныя улучшения, далеко уступаетъ еще американскому, въ особенности по длинѣ волоса, и потому цѣна его всегда на 20 или 30% дешевле послѣдняго въ Европѣ. Впрочемъ, въ послѣднее время, при современномъ направленіи и положеніи европейской промышленности, качество товара играетъ роль второстепенную. На первомъ планѣ стоятъ дешевизна и изобиліе.

Сборъ хлопка только недавно достигъ въ Остъ-Индіи количества 2.000,000 кипъ, и то благодаря особымъ усиліямъ правительства; десять лѣтъ тому назадъ, онъ не превосходилъ 6—800,000 кипъ. Культура хлопчатника, развилась, какъ известно, подъ вліяніемъ американскаго кризиса, и потому интересно знать, можетъ ли удержаться она при нормальныхъ условіяхъ.

Отзывы людей свѣдущихъ показываютъ, что большіе барыши послѣдняго времени сдѣлали много для развитія остъ-индскаго сельскаго хозяйства. Они позволили земледѣльцамъ, до того очень бѣднымъ, отдѣлаться по большей части отъ деревенскихъ ростовщиковъ (sowears), которые держали ихъ въ кабалѣ и доводили поборами до отчаянія. Въ настоящее время крестьянинъ, работая съ тою же энергіею, можетъ отложить въ запасъ немного денегъ. Обыкновенно онъ сѣетъ сначала хлѣбныя растенія для своего прокормленія, въ особенности родъ кукурузы, называемый jewagee, и за тѣмъ уже занимается производствомъ такого продукта, отъ продажи котораго можно было заработать наличныя деньги, наилучшимъ конечно является въ этомъ случаѣ хлопокъ, легкій сбытъ котораго въ самыхъ глухихъ мѣстностяхъ вполне обезпеченъ.

Въ настоящее время расходъ по разведенію хлопка въ Остъ-Индіи не превосходитъ 40 рупій (что соотвѣтствуетъ на французскомъ рынкѣ цѣнѣ 20 франк. за 50 килогр.); такая цѣна оставляетъ конечно значительный барышъ, сравнительно съ цѣнами хлопка въ Гаврѣ или Ливерпулѣ.

При этомъ не нужно забывать, что Англія имѣетъ интересъ дѣлать изъ Индіи производителя продукта, въ которомъ округъ Манчестера такъ нуждается, потому остъ-индское правительство учредило особыхъ комиссаровъ, которые всячески поощряютъ жителей къ разведенію хлопчатника. Хотя огромное количество земель занято уже подъ хлопчатникъ, но въ Остъ-Индіи имѣется еще масса земель, способныхъ для этой культуры; кромѣ того полученіе хлопка въ Индіи сравнительно не велико, и не превосходитъ теперь среднимъ числомъ 60—70 англ. фунт. хлопка съ акра, или 68—78 килограммовъ съ гектара.

По словамъ г. *Rivett Carnac*, комиссара по хлопку въ центральныхъ провинціяхъ и г. *Gilmour*, комиссара въ Агрѣ, производительность хлопка въ Остъ-Индіи не уменьшится даже въ томъ случаѣ, если онъ будетъ обходиться 120 рупій (или 50 франк. съ доставкой въ Гавръ). Только во время очень дождливаго года сборъ хлопка будетъ временно сокращаться.

Новый сборъ хлопка успѣваетъ къ февралю, но всегда можно покупать его впередъ. Успѣхъ покупокъ зависитъ отъ различныхъ условій и болѣе всего отъ телеграммъ изъ Англіи о цѣнахъ, во всякомъ случаѣ считаютъ, что мартъ, апрѣль и май лучшіе мѣсяцы для покупокъ, потому что хлопокъ новаго сбора прибываетъ тогда въ большомъ количествѣ и выборъ его весьма удобенъ.

Цѣна хлопка остъ-индскаго въ Ливерпулѣ *good-fair sawgined Dharwar* въ 1869 году за фунтъ.

		п е н с о в ь	
Въ январѣ . . .	отъ 10	до 10 ³ / ₄	
» февралѣ . . .	» 10 ¹ / ₂	» 11	
» мартѣ	10 ¹ / ₂		
» апрѣлѣ	» 10 ¹ / ₈	» 10 ¹ / ₂	
» маѣ	» 9 ¹ / ₄	» 9 ⁷ / ₈	
» іюнѣ	» 10 ⁷ / ₈	» 11	
» іюлѣ	11		
» августѣ	» 11 ⁵ / ₈	» 11 ⁷ / ₈	
» сентябрѣ	» 10 ³ / ₄	» 11 ¹ / ₄	
» октябрѣ	» 10	» 10 ¹ / ₂	

		пенсовъ.
Въ ноябрѣ . . .	отъ	9 ¹ / ₂ до 9 ³ / ₈
» декабрѣ . . .	»	9 ³ / ₄ » 10 ¹ / ₈

Цѣны остъ-индскаго въ Петербургѣ въ 1869 году за пудъ:

Въ февралѣ . . .	13 руб.
» мартѣ	отъ 12 ³ / ₄ до 13 руб.
» апрѣлѣ	» 13 » 14 »
» маѣ	» 12 ¹ / ₄ » 12 ³ / ₄ »
» июнѣ	12 ¹ / ₂
» августѣ	14 ¹ / ₂
» сентябрѣ	14
» ноябрѣ	13
» декабрѣ	13 » 13 ¹ / ₄ »

Въ Москвѣ этотъ хлопокъ обыкновенно по 50 к. на пудъ дороже.

Въ настоящее время расходы на транспортъ хлопка изъ Остъ-Индіи до Москвы простирались до 85 коп. сѣм. пуда, а именно отъ Бомбея до Ливерпуля:

Via Cap	отъ 30 до 50 шплл. за тонну.
» Suez	» 60 » 80 » »
Отъ Ливерпуля до Петербурга	» 20 » 25 коп. за пудъ.
Отъ Петербурга до Москвы	» 35 » — » »

По новому пути, если считать фрахтъ отъ Бомбея до Одессы въ 3—4 фунт. за тонну и по желѣзной дорогѣ отъ Одессы до Москвы 60—70 коп. съ пуда, провозъ пуда хлопка составитъ болѣе рубля съ пуда, но все таки будетъ значительный выигрышъ отъ сбереженія времени и барышей ливерпульскихъ купцовъ.

Г. Кнопъ считаетъ, что при прямомъ пароходномъ сообщеніи Одессы или Триеста съ Бомбеемъ можно рассчитывать немедленно на привозъ въ Россію 3,000 или 4,000 кипъ хлопка въ мѣсяцъ или 450,000 пудъ въ годъ. Но безъ сомнѣнія цифра эта должна быстро возрастать, по мѣрѣ оживленія пароходныхъ сообщеній по каналу, и вскорѣ дойдетъ до милліона пудъ.

Наиболѣе пригоденъ для русскихъ прядилень хлопокъ *Saugined Dharwar*, который бываетъ двухъ сортовъ, *fair* (средній) и *good* (высшій). Хлопокъ этотъ появляется на рынкахъ въ апрѣлѣ и въ маѣ, потому отправлять его выгоднѣ всего въ июнѣ. Въ октябрѣ сильныя туманы препятствуютъ отправкѣ и въ это время трудно зафрахтовать судно. Вообще и суда и хлопокъ выгоднѣ законтрактовывать въ Бомбей за два мѣсяца до погрузки.

Хлопокъ въ Россію можно отправлять или изъ Бомбея, или изъ Карвара (*Carwar*), главнаго порта провинціи Дарваръ. Изъ послѣдняго можно перевозить хлопокъ въ Бомбей на каботажныхъ судахъ, но также необходимо избѣгать для этого октябрю, пока дождь въ горахъ препятствуетъ гужевой подвозкѣ хлопка съ плантацій. Лучшій же мѣсяцъ для отправки изъ Карвара июнь мѣсяцъ.

Индю. Россія потребляетъ ежегодно 47,087 пуд. индиго или кубовой краски, привозъ которой распределяется по государствамъ:

Изъ Англій	19,561 пудовъ.
» Пруссій	19,933 »
» Италій	128 »
» Голландій	4,476 »
» Греціи	906 »
» Франціи	1,821 »
» Австріи	668 »

Торговля индиго сосредоточена въ Россіи въ Петербургѣ, куда доставляютъ его ежегодно болѣе 35,000 пуд.

Индиго получается изъ растенія *Indigofera*, посредствомъ бросанія стеблей и листьевъ въ воду. Жидкость сливаютъ и сильно взбалтываютъ, затѣмъ оставляютъ въ покоѣ. Осадокъ и образуетъ индиго. Жидкость выпариваютъ и образуютъ массу, изъ которой дѣлаютъ кубы. Въ торговлѣ обращается много родовъ индиго. Лучшій бенгальскій и явскій; изъ Курпа, Мадраса, Уда, Манниаллы и особенно изъ Египта хуже.

Хорошее индиго должно отличаться живымъ, чистымъ и

нѣжно-синимъ цвѣтомъ, изломъ его совершенно гладкій, бархатистаго вида. Оно боится солнца.

Общая производительность индиго въ Остѣ-Индіи не превосходитъ теперь 80,000 маундовъ. Нужно имѣть въ виду, что при покупкѣ индиго не обыкновенно цѣнится его укупорка на мѣстѣ. Не говоря о затруднительности укупоривать его при испорченности ящичковъ, эта укупорка служитъ указаніемъ, что товаръ по дорогѣ не подмѣшанъ.

Такъ какъ индиго товаръ до такой степени цѣнный, что его везутъ по большей части и теперь по Красному морю и египетскимъ желѣзнымъ дорогамъ, то суэзскій каналъ не будетъ имѣть никакого значенія на удешевленіе его доставки; къ тому же индиго рѣдко возятъ какъ грузъ, а фрахтъ его рассчитываютъ съ цѣнности товара отъ 1½ до 2%.

Индиго продается на аукціонахъ четыре раза въ годъ въ Лондонѣ. Цѣны остѣ-индскаго индиго въ Лондонѣ была за центнеръ.

	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году	28	4	7
» 1864 »	30	10	0
» 1865 »	31	7	2
» 1866 »	31	5	1
» 1867 »	35	17	6

А по сортамъ въ 1867 году:

Бенгальское	37	2	4
Манильское	24	4	1
Мадрасское	22	7	5
Бомбейское	12	2	8

Для пароходства нашего индиго, какъ самый выгодный грузъ, можетъ имѣть значеніе. Въ Бомбеѣ впрочемъ получить его будетъ трудно, но въ Суэзѣ всегда имѣются большіе склады индиго индѣйскаго и египетскаго, такъ какъ Египетъ и Сирія потребляютъ большое количество этой краски.

Цѣны индиго были въ концѣ 1869 года въ Петербургѣ:

Бенгальскаго	отъ 145 до 160 руб.
Явскаго	» 135 » 180 »
Курпа	» 115 » 125 »

Въ Москвѣ:

Бенгальскаго	отъ 138 до 170 р.
Явскаго	» 145 » 170 »

Въ тоже время въ Лондонѣ цѣны были за фунтъ:

	отъ	шилл.	пенс.	до	шилл.	пенс.
Бенгальскій	1	6	10	1		
Удскій	3	6	8	2		
Мадрасскій	2	0	7	6		
Курпа	3	6	8	9		

Для такого дорогаго товара, какъ индиго, важно не столько удешевленіе провоза, сколько состояніе вексельнаго курса.

Шелкъ сырецъ, пряденый и пряжи. Россія требуетъ изъ за границы только высшіе сорта шелка сырца и шелковой пряжи. Шелковичныя яички она даже отпускала до послѣдней болѣзни на Кавказѣ шелковичныхъ червей. Всего было привезено въ Россію въ 1868 году 5,543 пуд. шелка сырца и 9,697 пуд. шелковой пряжи, которые распредѣлялись по государствамъ:

	сырецъ.	пряжа.
	пуд.	овъ.
Изъ Пруссіи	5,147	7,612
» Ганзейскихъ город.	—	47
» Германіи	—	9
» Англій	837	276
» Турціи	—	114
» Соединен. Штат.	71	6
» Франціи	—	24

Привозъ шелка не усиливается, вслѣдствіе застоя въ нашей шелковой промышленности, неоправившейся послѣ пониженія тарифа 1857 года и паденія вяхтинской торговлѣ. Умиротвореніе и колонизація Кавказа и покореніе среднеазиатскихъ владѣній даетъ Россіи обширный рынокъ собственнаго шелка сырца, потому нельзя рассчитывать на быстрое усиленіе привоза его изъ Китая и Японіи. Тѣмъ болѣе, что цѣна провоза не имѣетъ почти никакого вліянія на цѣну шелка. Въ настоящее время его пе-

ревозили по Красному морю и египетскимъ желѣзнымъ дорогамъ и могли бы съ такою же выгодой доставлять и черезъ Кяхту. Фрахтъ изъ Китая черезъ Египетъ составляетъ 90 испанскихъ долларовъ, или 20 фунт. 1 шилл. за тонну въ 50 куб футъ или 7 центн.

Въ Лондонѣ среднія цѣны шелка сырца за фунтъ были:

	египетскаго.			остъ-индскаго.		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году	0	19	5	0	18	8
» 1864 »	1	11	0	0	11	5
» 1865 »	1	5	4	1	2	6
» 1866 »	1	5	5	1	2	0
» 1867 »	1	4	8	1	1	2
	китайскаго.			японскаго.		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году	0	19	2	1	0	9
» 1864 »	1	0	6	1	1	10
» 1865 »	1	6	2	1	9	0
» 1866 »	1	4	3	1	10	1
» 1867 »	1	4	11	1	10	0

Цѣны въ Москвѣ шелка китайскаго въ концѣ 1869 г. были за пудъ:

	грежи.		основа.	
	р	у б	л	н.
Въ сентябрѣ	290—350		500—530	
» октябрѣ	320—360		500—570	
» ноябрѣ	290—360		505—560	
» декабрѣ	290—360		450—525	

Въ тоже время въ Лондонѣ китайскій шелкъ за фунтъ:

	отъ	шил. пенс.		шил. пенс.	
			до		—
Tsatiee	21	0	до 31	—	
Taysaam	18	0	» 23	6	
Canton	15	0	» 22	6	

Шелковичное дерево повсюду разводится въ Китаѣ, кромѣ сѣверныхъ провинцій. Лучшій шелкъ, называемый *taysaam*

получается изъ провинціи *Hockwang*; *tsatiee* получается изъ этой же провинціи и въ *Chekiang*. Они собирались въ Нанкинѣ, но съ разореніемъ этого города торговля перешла въ Шанхай.

Китай доставляетъ теперь болѣе 90,000 центн. шелка, а Японія 20,000 центн., этотъ шелкъ распредѣляется по разнымъ европейскимъ государствамъ, о потребленіи которыми шелка можно составить себѣ понятіе по слѣдующимъ даннымъ. Привозится ежегодно шелка на сумму:

Во Францію	500.000,000	франковъ.
» Англию	250.000,000	»
» Австрію	200.000,000	»
» Швейцарію	150.000,000	»
» Пруссію	100.000,000	»

Можно полагать, что по суэзскому каналу будетъ доставляться въ Россію около 6,000 пудовъ шелка съ платою за провозъ 20 фунт. за тонну.

Рисъ. Потребленіе въ Россіи рису весьма незначительно, сравнительно съ пользою отъ этого товара. При распространеніи его употребленія, Кавказъ и туркестанское генераль-губернаторство могли бы воздѣлывать рисъ въ значительномъ количествѣ. Изъ привезенныхъ въ Россію въ 1868 году 368,177 пудъ рису было доставлено:

Изъ Пруссіи	84,285	пуд.
» Ганзейск. городовъ	114,751	»
» Англии	172,406	»
» Бельгій	2,023	»
» Австріи	235	»
» Турціи	6,796	»
» Голландіи	1,898	»
» Франціи	1,295	»
» Италіи	1,197	»
» Даніи	6,996	»
» Испаніи	624	»
» Румыніи	66	»

Кромѣ того много рису привозятъ въ Россію изъ Персіи.

Хорошій рисъ имѣетъ большія блестящія зерна, онъ бѣлъ и безъ запаха. Остъ-индскій рисъ мелокъ, матоваго бѣлаго цвѣта или темноватый, непрозрачный, вкуса пріятнаго, зерна рѣдко цѣлыя. Потому цѣна его ниже другихъ сортовъ.

Въ Лондонѣ напр. среднія цѣны центнера рису были:

	американскаго.			остъ-индскаго.		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году	1	16	1	0	11	11
» 1864 »	1	12	0	0	11	2
» 1865 »	1	14	0	0	12	5
» 1866 »	1	12	4	0	13	1
» 1867 »	1	14	6	0	14	3

По сортамъ въ 1867 году цѣны были:

	ф.	ш.	п.
Маврикія	0	15	4
Бомбейскій	0	11	9
Мадрасскій	0	12	3
Бенгальскій	0	13	6
Кохинхинскій	0	13	6

До сихъ поръ большая часть рису доставлялась въ Россію изъ Америки, потому что рисъ египетскій и особенно итальянскій обходились гораздо дороже. Рисъ остъ-индскій съ большою выгодною можетъ вытѣснить изъ употребленія рисъ американскій по своей дешевизнѣ; но вообще, въ виду малоцѣнности риса, провозъ его на пароходахъ не представляетъ достаточныхъ выгодъ для направленія по суэзскому каналу, а потому торговля этимъ предметомъ мало измѣнитъ свое положеніе.

Сравнительная дешевизна риса остъ-индскаго передъ американскимъ видна изъ того, что въ Петербургѣ въ концѣ 1869 года продавался за пудъ рисъ:

Бенгальскій	отъ 2 р. 40 к. до 3 р. 20 к.
Американскій	» 4 » 25 » » 3 » 50 »

Въ Одессѣ:

Американскій	отъ 2 р. 20 к. до 2 р. 40 к.
Итальянскій	2 » 60 »

Но по отзывамъ знатоковъ одесская цѣна американскаго рису сомнительно дешева.

Въ Лондонѣ въ тоже время цѣны на рисъ была за центнеръ:

	шил. пен.		шил. пен.	
Явскій самый лучший	отъ 27 0	до 31 0		
хорошій	» 20 0	» 24 0		
низшій	» 14 6	» 18 0		
Патна самый лучший	» 20 0	» 22 0		
хорошій	» 17 0	» 19 0		
средній	» 14 0	» 16 0		
низшій	» 11 0	» 12 0		
Рангунъ лучший	» 15 0	» 19 0		
средній и низшій	» 11 0	» 14 0		
а Каролинскій	» 32 0	» 37 0		

Табакъ. Россія потребляетъ значительное количество табаку, хотя далеко еще не въ соответствии со своимъ многочисленнымъ населеніемъ. Такъ какъ разные сорта табака имѣютъ различный вкусъ и курильщики привыкаютъ къ извѣстному сорту, то дешевизна или дороговизна въ отвлеченномъ смыслѣ не играетъ еще большой роли при разсужденіи о его привозѣ. Въ Россіи употребляется въ трубки табакъ турецкій и нашъ южно-русскій, получаемый по большей части изъ турецкихъ и американскихъ семянъ, для сигаръ идетъ табакъ американскій. Употребленіе манильскаго табаку и сигаръ до сихъ поръ было у насъ крайне ограничено. Потому едва ли есть надежда на усиленіе привоза его и по суэзскому каналу, тѣмъ болѣе, что Одесса и вообще югъ Россіи потребляетъ ничтожное количество сигаръ. Хотя разведеніе табаку на Филиппинскихъ островахъ удобно, но производительность эта медленно развивается главное потребленіе манильскаго табаку производится въ Америкѣ, а не въ Европѣ.

Манильскія сигары достоинствомъ вообще ниже гаванскихъ, что видно изъ слѣдующаго сравненія цѣнъ въ Лондонѣ а фунтъ сигаръ:

	маниль- скихъ. ш. п.	гаван- скихъ. ш. п.
въ 1863 году	6 9 ¹ / ₂	13 0
» 1864 »	7 7 ¹ / ₂	12 3 ³ / ₄
» 1865 »	8 0	12 0
» 1866 »	7 4 ¹ / ₄	11 11 ⁵ / ₈
» 1867 »	6 5	12 0

Кофе. Послѣ хлопка кофе могло бы сдѣлаться однимъ изъ важнѣйшихъ предметовъ привоза въ Россію по новому торговому пути, если бы Россія не принадлежала къ странамъ, пьющимъ чай и потребляющимъ потому ограниченное количество кофе. Привозъ кофе составлялъ въ 1868 году 368,177 пудовъ распредѣлявшихся слѣдующимъ образомъ по государствамъ:

	пудовъ
Изъ Пруссіи	52,532
» Ганзейскихъ город.	87,801
» Англій	183,911
» Австріи	431
» Турціи	9,625
» Голландіи	2,424
» Франціи	26,110
» Италіи	2,889
» Бельгіи	1,894
» Швеціи и Норвегіи	83
» Даніи	15
» Греціи	270
» Испаніи и Португаліи	144
» Молдавіи и Валахіи	37
» Германіи	8

Несмотря на значительное пониженіе таможенной пошлины въ 1868 году до 1 р. 50 к. съ пуда, привозъ кофе едва ли возрастетъ

замѣтно, такъ какъ только въ вѣмецкомъ и финскомъ населеніи составляетъ онъ въ Россіи народную потребность, вообще же употребляется у насъ кофе только высшими классами; кромѣ того кофе смѣшивается еще въ значительной пропорціи съ его отвратительнымъ суррогатомъ, цикоріей и т. п.; все это не объщаетъ кофе широкаго употребленія въ Россіи и дѣлаетъ его товаромъ второстепеннымъ.

Самыя качества кофе чрезвычайно различны, какъ и цѣна его; вообще же можно считать, что американскіе сорта дешевле азіатскихъ и кофе бразильскій и антильскій у насъ наиболѣе въ употребленіи.

Кофе значительно повысилось въ цѣнѣ въ послѣднее время въ Россіи; такъ въ 1867 году цѣны были въ Петербургѣ за пудъ:

Бразильскій ординарный и цейлонскій бѣлый	7 р.
Цейлонскій (plantation)	отъ 10 ¹ / ₂ до 11 »
Цейлонскій круглый	13 »

Между тѣмъ въ концѣ 1869 года въ Петербургѣ цѣны были за пудъ кофе:

Лучшій	отъ 13 р. 75 к. до 17 »
Средній	» 12 » 75 » 13 » 75 к.
Ординарный	11 » 50 » 12 » 75 к.

въ Москвѣ:

Круглый	отъ 14 руб. до 15 руб. 15 коп.
Низкій	» 12 » 50 коп. » 13 » 70 »

Въ Одессѣ:

Цейлонск.	отъ 10 руб. 75 коп до 11 руб.
Низкій	» 8 » » 9 »

Въ Лондонѣ въ то же время цѣны были за центнеръ:

	шил. пенс.	шил. пенс.
Цейлонскій (Native) хорошій	отъ 51 0 до 62 0	
» ординарный	» 44 0 » 50 6	
Plantation очень хорошій	» 86 0 » 91 0	
Суэзскій каналъ		16

	шил. пенс.	шил. пенс.
Plantation хороший	» 80 0 до	84 0
» хороший средний	» 74 0 »	78 0
» средний	» 50 0 »	72 0
» худший	» 32 0 »	45 0
Мокка высший	» 98 0 »	112 0
» хороший	» 80 0 »	96 0
» ординарный	» 65 0 »	75 0
Малабарский	» 50 0 »	58 0

Сумма производства кофе составляла въ урожайные 1867 и 1868 годы:

	центнер.
На Явѣ	1.200,000
» Суматрѣ	300,000
» Цейлонѣ	870,000
» Малабарскомъ берегу	60,000
Въ Аравіи	75,000
На Филиппин. остров.	45,000
Въ странахъ, не имѣющихъ отношенія къ новому пути	2.550,000
Итого	7.800,000

Сумма ежегоднаго потребленія кофе равняется среднимъ числомъ:

Въ Сѣверной Америкѣ	3.300,000	центн.
» Франціи, Швейцаріи, Испаніи, Португаліи, Италиі, Греціи и Левантѣ	2.000,000	»
» Германіи и Австріи	2.500,000	»
» Голландіи и Бельгіи	1.000,000	»
» Даніи, Швеціи, Норвегіи и Россіи	750,000	»
» Великобританіи и Ирландіи	500,000	»
Итого	10.050,000	центн.

На четырехъ главныхъ рынкахъ Европы торговля кофе имѣла слѣдующіе размѣры:

Ввозъ въ теченіе 12 мѣсяцевъ.

	1867 г.	1866 г.	1865 г.
Въ Голландію	75,422 тон.	65,553 тон.	66,480 тон.
» Лондонѣ	54,001 »	51,662 »	46,914 »
» Гаврѣ	37,520 »	31,392 »	34,548 »
» Гамбургѣ	51,950 »	40,000 »	50,550 »
Всего	218,950 тон.	189,607 тон.	198,492 тон.

Запасы къ 31 декабря составляли:

	1867 г.	1866 г.	1865 г.
Въ Голландіи	26,405 тон.	20,292 тон.	23,196 тон.
» Лондонѣ	15,895 »	13,830 »	11,638 »
» Гаврѣ	6,823 »	7,093 »	9,248 »
» Гамбургѣ	10,500 »	7,000 »	10,000 »
Всего	59,624 тон.	48,215 тон.	54,481 тон.

Среднія цѣны кофе на лондонскомъ рынкѣ за центнеръ были:

	остъ-индскій			цейлонскій		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году	4	0	6	4	1	4
» 1864 »	3	9	8	4	16	11
» 1865 »	3	16	2	3	17	1
» 1866 »	3	16	4	3	14	4
» 1867 »	3	19	1	3	15	6

По сортамъ въ 1867 году цѣны въ Лондонѣ измѣнялись за центнеръ:

	ф.	ш.	п.
Египетскій	4	6	2
Явскій	3	0	2
Филиппинскій	3	3	8
Маврикія	3	4	6
Бомбейскій	4	3	3
Мадрасскій	4	14	6

	ф.	ш.	п.
Бенгальскій . . .	2	17	2
Сингапурскій . . .	3	15	6
Цейлонскій . . .	3	9	2

Мы считаемъ полезнымъ сообщить краткія свѣдѣнія о сортахъ кофе, которые могутъ идти по суэзскому каналу.

Мокка. Это самый лучший сортъ кофе, но поддѣлка его чрезвычайно распространена. Зерна меленькія, неправильныя, плоскія или круглыя, пріятнаго запаха и зеленовато желтаго цвѣта. Онѣ трудно раскусываются и звучатъ въ рукѣ. Обыкновенно онѣ дурно очищенъ и упакованъ въ тюки изъ тростника покрытые древесной корой и обвязанные тростникомъ. Вѣсъ мѣшка 144 килогр., полумѣшка 70 килогр.

Малабарскій и Мисорскій. Съ виду похожъ на мокку, но зерно его крупнѣе и вкусъ менѣе пріятный.

Явскій. Зерна большія и продолговатыя, желтаго цвѣта, рѣже блѣдно зеленоватаго, запахъ сильный. Сборъ его лѣтомъ, нагрузка идетъ въ августѣ, упаковывается въ мѣшки въ 13 килогр. вѣсу.

Падамъ. Похожъ на явскій, но вкусъ его хуже. Прежде вслѣдствіе дурной очистки, его избѣгали, но въ настоящее время весьма трудно отличить его отъ настоящаго явскаго кофе. Упаковывается въ мѣшки въ 54 килогр.

Суматра. Подъ этимъ именемъ извѣстны сорта кофе малайскаго архипелага, собираемые преимущественно въ Сингапурѣ, онѣ дѣлается на два сорта *bugis* и *bally*, вслѣдствіе дурной очистки не уважается. Лучшій сортъ получается въ Макассарѣ, онѣ не много хуже явскаго. Упаковка этого кофе таже, что и для явскаго.

Цейлонскій. Зерна неправильныя, хорошее качество узнается по пріятному зеленому цвѣту и хорошему запаху, худшіе сорта смѣшаны съ зернами разбитыми, бѣловатыми и испорченными. Различаютъ два сорта *plantation*, разводимый европейцами, и *native*, собираемый туземцами. Послѣдній на 15—20% дешевле перваго. Собирается въ сентябрѣ, погрузка идетъ

въ ноябрѣ. Упаковывается въ бочки и иногда въ мѣшки въ 60 килогр.

Reunion. Зерна мелкія продолговатыя и закругленныя на концахъ, свѣтлозеленаго или золотисто желтаго цвѣта, иногда темнозеленыя. Вкусъ пріятный, хотя хуже кофе антильскаго. Упаковывается въ тюки изъ тростника въ 50 килогр.

По суэзскому каналу въ Россію можетъ доставляться изъ этихъ сортовъ преимущественно кофе моккскій, цейлонскій, ост-индскій и явскій.

Моккскій кофе привозится теперь черезъ Константинополь въ Одессу въ ограниченномъ количествѣ, и по большей части онѣ только можетъ считаться моккскимъ по названію. Въ Египтѣ уже идетъ въ обширныхъ размѣрахъ поддѣлка этого кофе, и на доставку его въ чистомъ видѣ можно будетъ надѣяться только съ установленіемъ прямыхъ сообщений съ Джеддою.

Цейлонскій кофе по всей вѣроятности займетъ первое мѣсто изъ сортовъ кофе, привозимыхъ въ Россію по суэзскому каналу, такъ какъ онѣ болѣе знакомъ нашимъ потребителямъ по своимъ хорошимъ качествамъ. Кофе малабарскій, который можно имѣть съ выгодой въ Бомбеѣ, довольно низкаго качества.

Саго. Потребленіе саго въ Россіи ничтожно. Изъ 1944 пудъ, привезенныхъ въ 1868 году, 1206 пудовъ доставлены изъ Пруссіи; между тѣмъ этотъ вкусный, здоровый и питательный продуктъ могъ бы найти болѣе обширное употребленіе въ нашей кухнѣ, и безъ сомнѣнія удешевленіе его при доставкѣ прямымъ путемъ будетъ этому способствовать. Въ Россіи средняя цѣна саго полагается 8 руб. 30 к. за пудъ. Въ Лондонѣ *Pearl small* стоятъ отъ 17 до 19 шил., *largeead medim* 20 до 23 шил., *a Flour* 13 шил. 6 п. до 14 ш. 6 п. за bond.

Саго есть произведеніе пальмы *Metroxylon Sagu*. Оно извлекается, когда дерево выросло и внутренность его разрыхлилась. Дерево растетъ на Суматрѣ и Борнео. Когда дерево срублено, вынимаютъ его сердцевину, измельчаютъ, промываютъ, отдѣляютъ отъ волоконъ, сушатъ въ печи и упаковываютъ въ корзины изъ листьевъ того же дерева. Въ Сингапурѣ саго очища-

ютъ еще разъ, такъ что цѣна сингапурскаго превышаетъ цѣну саго съ Борнео на 8 пенс. съ центнера.

Пряности. Изъ пряностей первую роль играетъ въ Россіи, какъ и въ другихъ государствахъ, перецъ, затѣмъ идутъ гвоздика, гвоздичныя головки, корица, кардамонъ, мускатный орѣхъ, мускатный цвѣтъ, инбирь и пр.

Перваго привезено въ Россію въ 1868 году 69,508 пудъ, послѣднихъ 26,431 пудъ, которыя распредѣлялись по государствамъ.

	перцу.	инбиря, гвоздичныхъ головокъ.	гвоздики, корицы, муската.
Изъ Пруссіи . . .	45,152	11,076	3,500
» Ганз. город. . .	446	246	1,884
» Англій . . .	23,077	4,402	2,597
» Австріи . . .	470	467	834
» Соедин. Штатов.	355		
» Голландіи . . .	8		189
» Франціи . . .			130

Торговля пряностями находится у насъ въ непогихъ рукахъ, сильно монополизирована и продается часто аптекарскими количествами, потому ожидать какихъ либо серьезныхъ измѣненій въ этой отрасли торговли довольно трудно, тѣмъ болѣе, что и въ самомъ центрѣ этой торговли, въ Голландіи, торговля эта ведется на совершенно особыхъ началахъ и для нея не скоро начнется реформа, производимая суэзскимъ каналомъ.

Цѣны важнѣйшимъ пряностямъ въ концѣ 1869 года были за пудъ.

Въ Петербургѣ:

Перцу черному	отъ 7 р.	до 7 р. 60 к.
Кардамону	» 120 »	» 130 »
Гвоздикъ	7 »	12 к.
Гвоздичнымъ головкамъ	» 6 »	до 7 »
Мускатному орѣху	28 »	
» Цвѣту	26 »	
Корицѣ	22 »	

Въ Одессѣ:

Перцу	отъ 7 р. 20 к.	до 7 р. 30 к.
Гвоздичнымъ головкамъ	5 »	
Корицѣ	22 »	

Самыя лучшія пряности доставляются съ Молукскихъ острововъ и Суматры и находятся въ рукахъ голандцевъ. Пряности съ острова Маврикія и малакскія (послѣднія собираемыя въ Сингапурѣ) составляютъ уже продуктъ второстепеннаго качества. Мы представляемъ объ этомъ малозвѣстномъ у насъ предметѣ нѣсколько подробностей.

Кардамонъ получается изъ разныхъ растений, смотря по величинѣ. Самый мелкій изъ небольшого кустарника (*Elettaria Caradatomum*), растущаго на Малабарскомъ берегу; это самый лучший. Онъ желтаго цвѣта, твердъ и имѣетъ рѣзкій запахъ. Крупный получается отъ дерева (*Atomum Cardamomum*), растущаго въ Кохинхинѣ, Цейлонѣ и Явѣ. Его зерна трехугольны, черны, качество гораздо хуже предъидущаго.

Корица есть кора коричневаго лавра (*Laurus Cinnamomum*), растущаго на Цейлонѣ, въ Китаѣ, Японіи, Кохинхинѣ, Египтѣ, Бурбонѣ и другихъ мѣстахъ. Лучшая корица цейлонская; для полученія ея обдираютъ трехъ или четырехлѣтнія вѣтви деревьевъ, которыя затѣмъ разрѣзываютъ и высушиваютъ на солнцѣ. Хорошая корица имѣетъ желтовато-розовый цвѣтъ, нѣжный и тонкій запахъ, небольшую ѣдкость и сладость. Корицу упаковываютъ въ холстяныя мѣшки въ 24—46 килогр. вѣсу и промежутки между мѣшками на корабляхъ наполняютъ перцомъ, отчего корица сохраняетъ свой запахъ.

Гвоздичныя головки бываютъ четырехъ сортовъ: обыкновенныя, женскія, королевскія и дикія. Королевскій сортъ самый черный, мелкій и рѣдкій. Лучшія головки широки, тяжелы, жирны на ощупь и жгучи на вкусъ. Масло гвоздичное получается изъ поломанныхъ головокъ. Лучшія гвоздичныя головки получаютъ на Молукскихъ островахъ (Амбуанѣ), затѣмъ идутъ съ острововъ Маврикія и Бурбона и наконецъ малайскія. *Mother cloves* называются головки низкаго сорта, производимыя въ Малакѣ.

Хорошее гвоздичное масло должно быть свѣтлаго красно бурога цвѣта.

Мускатнымъ цвѣтомъ называютъ оболочку мускатнаго орѣха. Хорошій цвѣтъ долженъ быть жиренъ, жестокъ, блестящаго жел- та агоцвѣта, пріятнаго запаха и ѣдкаго вкуса. Онъ легко портитя отъ сырости и жара. Мускатный цвѣтъ имѣеть свойства мускатнаго орѣха, но въ слабѣйшей степени. Малабарскій мускатный цвѣтъ весьма плохъ.

Мускатный орѣхъ есть плодъ большаго дерева *Myristica Moschata*, растущаго преимущественно на островѣ Банда. Прежде онъ составлялъ монополію голландцевъ, но теперь съ успѣхомъ разводится въ Сингапурѣ, Малакѣ, Пенангѣ и островѣ Бурбонѣ.

Перецъ есть произведеніе лианы (*Piperi Nigrum*), вьющейся на Суматрѣ, Малабарскомъ берегу, въ Малакѣ, Сіамѣ, Борнео, Пенангѣ и другихъ мѣстахъ. Разведеніе ея легко, даже на скалахъ, чрезъ три года она даетъ урожай самъ 10. Когда плодъ изъ зеленаго превращается въ красный, его срываютъ и сушатъ. Въ торговлѣ извѣстенъ перецъ бѣлый и черный. Первый есть тотъ же перецъ, но очищенный отъ оболочки. Хорошій перецъ имѣеть сильный запахъ, ѣдкій вкусъ, крупное зерно и мягокъ на оцупъ. Лучшій перецъ изъ Суматры и Пенанга.

Имбирь есть корень *Ziziber Officinale*, растущаго на Явѣ, а также на Малабарѣ и въ Бенгалѣ. Онъ бываетъ бѣлый, сѣрый или черный, и различается способомъ приготовленія; остъ-индскій имбирь хуже вестъ-индскаго.

Кассія. Въ торговлѣ различаютъ три рода кассіи. *Cassia lignea* или кора *casse* (китайской корицы), почки кассіи и кассія въ палкахъ, получаемыя въ Индіи и Египтѣ. *Laurus Cassia* дерево, растущее въ Китаѣ и другихъ мѣстахъ Азіи. Для полученія кассіи обдираютъ кору съ вѣтвей, подвергаютъ ее въ теченіи 24 часовъ броженію, соскабливаютъ жилицу, за тѣмъ сушатъ. Лучшая кассія должна быть тонка, красновата, мягка на оцупъ и съ сильнымъ запахомъ. Самая лучшая кассія китайская; цейлонская и малабарская качествомъ ниже. Отъ корицы кассія отличается мелкостью свертковъ и слабымъ запахомъ. Почки

кассіи могутъ замѣнять гвоздичныя головки, хорошія онѣ должны быть тяжелы на вѣсъ и безъ пороковъ.

Масло изъ кассіи, называемое *oleum malabathri*, получается изъ листьевъ того же дерева и употребляется какъ лекарство.

Въ Лондонѣ цѣна индѣйскихъ приностей была въ концѣ 1869 года за фунтъ:

	шил.	пен.		шил.	пен.
Перецъ малабарскій . . .	0	4 1/4	до	0	5 1/2
eastern	0	4	»	0	4 5/6
бѣлый	0	5 1/4	»	0	6
Корица цейлонская . . .	2	0	»	3	9
малабарская	1	10	»	2	9
Корица, центнеръ	130	0	»	137	0
Гвоздика амбоина	0	5	»	1	0
занзибаръ	0	2 1/8	»	0	3 1/4
Имбирь остъ-индскій, цент.	35	0	»	120	0
африканскій »	24	0	»	25	0
Мускатный цвѣтъ	2	6	»	4	0
Мускатный орѣхъ	1	8	»	4	4
Кассія lignea цент.	120	0	»	133	0

Олово. Привозъ олова въ Россію не возрастаетъ съ 1860 г., вслѣдствіе застоя у насъ зеркальнаго производства; производство бронзы и различныхъ мѣдныхъ справокъ, куда входитъ олово тоже не находится въ блестящемъ положеніи, и главнымъ потребителемъ олова являются, вѣроятно, наши госпитали и арсеналы.

Привезенное въ 1868 году количество олово распредѣлялось по государствамъ:

	пудовъ.
Изъ Пруссіи	5,387
» Англій	28,086
» Голландіи	16,844

Олово самое лучшее и чистое добывается на островѣ Банка; оно отливається въ слитки отъ 9 до 27 килогр. Олово изъ Малаки (*strails*) гораздо худшаго качества. Къ нему подмѣшиваютъ свинець.

Ость-индское олово при одинаковыхъ качествахъ дешевле англійскаго. Потому съ устройствомъ прямаго сношенія съ Ость-Индіей, нѣтъ сомнѣнія, что привозъ голландскаго олова, получаемаго на островахъ Банка и другихъ, возрастетъ.

Цѣны олова въ Россіи непомѣрно дороги. Въ концѣ 1869 г. продавалось въ Петербургѣ:

Олово въ слиткахъ отъ 18 до 19 р.
 » прутовое » 16 » 17 » 50 к.

Въ Одессѣ:

Олово прутовое » 20 » 21 »

Въ послѣднее время олово вообще постоянно дорожаетъ.

Графитъ. Хотя Россія и богата мѣсторожденіями самаго лучшаго графита, но по отдаленности ихъ и преимущественно по отсутствію удобныхъ путей сообщенія съ восточною Сибирью Каргизской степью, гдѣ встрѣчается русскій графитъ, послѣдній до сихъ поръ не можетъ выдерживать конкуренцію дешеваго и превосходнаго цейлонскаго графита; по необходимости же графита для весьма важнаго въ промышленномъ отношеніи стального производства, онъ не можетъ быть предметомъ покровительственной пошлины.

Цѣны графита въ Коломбо, на Цейлонѣ, въ послѣднее время, судя по прейскурантамъ, были за тонну:

Въ кускахъ. отъ 12 до 15 фунт.
 » порошокъ. отъ 3 ф. 4 ш. до 4 фунт. 10 шил.

Хотя вывозъ графита на Цейлонѣ возрастаетъ, но по отзыву мѣстныхъ торговыхъ циркуляровъ вышеозначенныя цѣны совершенно убыточны для горно-промышленниковъ.

Въ Петербургѣ цѣны цейлонскому графиту были до сихъ поръ не ниже 4 или 4 руб. 50 коп. за пудъ.

Въ Лондонѣ цейлонскій графитъ продается 16 фунт. 12 ш. за тонну.

Россія потребляетъ около 40,000 пудовъ иностраннаго графита.

Остальные товары ость-индскіе, египетскія и китайскіе не заслуживаютъ отдѣльнаго разбора. Важнѣйшіе изъ нихъ:

Каучукъ или резина индѣйская, добывается изъ *Ficus Indica*, для чего на деревѣ дѣлаютъ разрѣзы. Индѣйскій каучукъ имѣетъ тѣльный цвѣтъ съ жилками неправильной формы, онъ не подвергается никакой предварительной обработкѣ, какъ каучукъ американскій.

Гутта перча есть молочный сокъ изъ дерева *Isonandra*, получаемый на Борнео и Малакѣ. Цвѣтъ гуттаперчи каштановый, поверхность растреснутая легко рѣжется и въ теплой водѣ размягчается, на холодѣ не крепнѣтъ, чѣмъ и превосходитъ каучукъ. Употребленіе ея увеличивается.

Цѣны въ Лондонѣ за центнеръ были.

	каучука		гутта перчи	
	ф.	ш. п.	ф.	ш. п.
Въ 1863 году.	7	1 7	10	6 5
» 1864 » . . .	5	18 4	7	16 6
» 1865 » . . .	6	7 7	5	11 0
» 1866 » . . .	9	14 6	5	2 8
» 1867 » . . .	8	10 8	6	3 6

По сортамъ цѣны въ 1867 году были.

	ф.	ш.	п.
Каучукъ бенгальскій	8	11	2
» сингапурскій	8	10	5
Гутта перча борнео	5	4	6
» » китайская	5	3	11
» » сингапурская	6	3	6

Въ Россію каучука и гутта перча привозится:

	пудовъ
Изъ Англій	24,271
» Голландіи	2,207
» Ганзейскихъ городовъ	2,511
» Пруссіи	1,361

Ость-индскій каучукъ дешевле бразильскаго на 12%. Главнѣйшій рынокъ перваго Сингапуръ.

Ладонь, гумми и эссенции.

Привозъ гумми въ Россію распредѣляется по государствамъ:

	пудовъ
Изъ Пруссіи	10,054
» Ганзейскихъ городовъ	7,440
» Англій	45,444
» Австріи	787
» Голландіи	3,441
» Франціи	16,040

Цѣна ладона въ концѣ 1869 года была въ Петербургѣ простаго отъ 8 до 14 руб. поснаго отъ 40 до 90 руб. за пудъ, въ Одессѣ простаго отъ 8 до 12 руб. 50 коп. за пудъ.

Прочія гумми въ Петербургѣ продавались:

Гумми амоніакъ	8 руб.
» арабикъ отъ	9 до 13 руб.
» гуть »	55 » 78 »
» копахъ »	9 » 10 »
Шеллакъ оранж. »	12 » 15 » 50 коп.
» грянецъ »	10 » 11 »

Росный ладонъ есть затвердѣлый сокъ небольшого дерева, *Styrax Benjoin*, растущаго въ долинахъ Борнео и Суматры. Съ семи лѣтъ на деревѣ дѣлаютъ разрѣзы и вытекающій первые три года сокъ считается наилучшимъ и называется *head*, въ слѣдующіе 8 или 10 лѣтъ собираютъ второй сортъ *belly* и наконецъ нисшій сортъ *foot*. Разница въ цѣнѣ между первыми и послѣдними сортами въ пять разъ.

Олибанъ вытекаетъ изъ большаго дерева *Libonus Thurifera*, растущаго въ Аравіи и Остѣ-Индіи. Капли этой смолы имѣютъ блѣдно красный цвѣтъ, сильный и непріятный запахъ и горькій вкусъ. При горѣніи запахъ его пріятенъ. Въ продажѣ олибанъ имѣетъ розовый цвѣтъ, хрупокъ и клеекъ, продается ящиками въ 50 килогр.

Мирра получается въ Аравіи и Абиссиніи изъ особаго сорта акаціи. Капля мирры смолиста, хрупка, красно-желта, ѣдко-горькаго вкуса, должна быть въ хорошихъ сортахъ прозрачна.

Катеху или японская земля получается вовсе не изъ Япо-

ніи. Это смола, добываемая изъ *Acacia Catechu*, дерева растущаго въ Персіи около залива Кутчъ. Лучшее катеху можно имѣть въ Бомбеѣ, оно должно быть однородно и блестяще, пріятно на вкусъ. Въ Петербургѣ пудъ Катеху 5 р. 50 коп.

Гамбьеръ часто смѣшиваютъ съ катеху, такъ какъ употребленіе ихъ одинаково. Первый получается изъ выварки листьевъ кустарника *uncaria gambier*. Болѣе всего готовятъ его въ Сингапурѣ и на Явѣ, онъ долженъ быть темно-желтаго цвѣта. Отлично краситъ шерсть, кожу и шелкъ. Въ Петербургѣ Гамбьеръ 3 руб. за пудъ.

Асса фетида есть сокъ дерева *Ferula assa foetida*, растущаго въ Персіи. Она получается изъ надрѣзовъ корней, вырытыхъ изъ земли. Лучшая асса фетида имѣетъ блѣдно-красный цвѣтъ съ бѣлыми зернами и мраморный изломъ и перевозка на корабляхъ затруднительна по скверному запаху. Главный складъ въ Бомбеѣ.

Цѣны различныхъ гумми въ Лондонѣ за центнеръ:

	ф.	ш.	п.
Аними бомбейскій	7	0	0
Росный ладонъ египетскій	7	18	0
Копаль <i>straits</i>	4	0	0
Арабикъ египетскій	4	5	5
» бомбейскій	4	3	0
» мадрасскій	2	0	0

	фунтъ.
<i>Lac Dye</i> египетскій	2 5
Шеллакъ бенгальскій	3 8 4
	тонна.
Катеху <i>cutch</i>	2 3
Гамбьеръ <i>Straits</i>	16 14 6
	центн.
Мирра	0 13 9

Въ Триестѣ:

	за центнеръ флориновъ.
Granis Sennary	30 до 32
Tachmy	42 » 47

	за центнеръ флориновъ.
Sennary	34 $\frac{1}{2}$ до 35
Suakim	25
Арабикъ	65
» fine	66 $\frac{1}{2}$ » 135
» di fabrica	56 » 69
Ладонъ	23 » 24
Gedda	58
Ладонъ египетскій	29 $\frac{1}{2}$ » 33

Ромъ. Цѣны рома въ Одессѣ отъ 11 до 13 руб. за ведро. Большая часть рома привозится въ Россію изъ Америки. Небольшое количество можно ожидать съ острова Маврикія.

Цѣна остъ-индскаго рома была въ Лондонѣ за галонъ.

	шил. пенс.
въ 1864 году	1 4 $\frac{3}{4}$
» 1865 »	1 5 $\frac{3}{8}$
» 1866 »	1 6
» 1867 »	1 5
» 1868 »	1 7 $\frac{1}{8}$

Вообще остъ-индскій ромъ дешевле ямайскаго и гвианскаго. *Чернильная орѣшки.*

Цѣны въ Петербургѣ отъ 13 руб. 50 к. до 15 руб.
» » Москвѣ 8 » 10 » 50 коп.

Въ Лондонѣ цѣна за центнеръ:

	ф.	ш.	п.
Египетскихъ	5	9	8
Китайскихъ	2	17	3
Японскихъ	2	17	5
Бомбейскихъ	5	3	4

Дерево. Съ развитіемъ броненоснаго флота увеличивается привозъ въ Россію тиковаго дерева, доставляемаго преимущественно черезъ Рангунъ изъ англійской Бирманіи. Изъ другихъ

сортовъ дерева важны: эбень сердцевина *Diospyrus ebenus*, дерева растущаго на островахъ Маврикія, Цейлонѣ, Люсонѣ и другихъ. Лучшій эбень черенъ и не имѣетъ прожилокъ, дерево это не рѣдко поддѣлываютъ. Лучшій эбень съ Маврикія, за тѣмъ идетъ цейлонскій и филиппинскій.

Сандалъ есть сердцевина дерева *Santalum Album*, которое растетъ въ Остѣ-Индіи и Индѣйскомъ архипелагѣ, оно похоже на мирту. Цвѣтъ сандала измѣняется отъ свѣтло-краснаго до темно желтаго. Лучшій долженъ быть плотный, безъ трещинъ и темнаго цвѣта, онъ получается съ Малабарскаго берега.

Сапанъ есть произведеніе *Cisalpina Sapan*, растущаго въ Индіи, Люсонѣ, Сіамѣ и друг. мѣстахъ. Красильное свойство его ниже бразильскаго красильнаго дерева.

Красильное дерево привозится къ намъ

	пудовъ
Изъ Пруссіи	47,930
» Ганзейскихъ городовъ	257,933
» Англій	60,622
» Австріи	5,475
» Соединенныхъ Штатовъ	3,753
» Италіи	2,221

Сандалъ лучшій получается съ португальскаго острова Тимора.

Цѣны были въ Лондонѣ въ 1867 году:

	ф.	ш.	п.
Тикъ бенгальскій, лодъ	8	18	5
» straits »	9	16	0
Эбень цейлонскій, тонна	7	19	6
Сапанъ бомбейскій			
» мадрасскій	10	0	
» цейлонскій	10	1	

Въ 1869 году:

Сапанъ 12 фунт. 15 фунт.

Слоновая кость получается изъ южной Африки, Цейлона, Бирманіи, Сіама, Камбожа и пр. Клыки должны быть прямы, бѣ-

лы и тверды, съ трещинами цѣнятся гораздо дешевле, вѣсятъ отъ 7½ до 12 килогр. за штуку. Въ Лондонѣ цѣна слоновой кости за центнеръ:

	ф.	ш.	п.
Бомбейской	3	5	3 0
Мадрасской	3	3	6 8
Бенгальской	3	4	0 0

Черепаша лучшая получается съ Молукскихъ острововъ и Новой Гвинеи, хотя добывается и на всемъ Индѣйскомъ архипелагѣ. Лучшая черепаха называется *hawk's bill tortoise*, она крупна, свѣтлаго и разнообразнаго цвѣта, прозрачна, безъ пороковъ и довольно толста. Въ Лондонѣ цѣна черепахи въ 1867 году была за фунтъ:

	пенс.	шил.
Египетской	11	0
Бомбейской	7	5
Бенгальской	9	9
Сингапурской	11	2

Жемчугъ получается преимущественно изъ Персидскаго загиба, но торговля имъ сосредоточена въ Бомбей.

Перломутръ тѣмъ лучше, чѣмъ раковины крупнѣе. Нужно тщательно смотрѣть, чтобы внутренность раковинъ была въ цѣлости.

Съры. Россія нуждается въ ежегодномъ привозѣ 485,000 пуд. сѣры, доставляемой изъ Сициліи. Съ развитіемъ движенія по каналу нѣтъ сомнѣнія, что въ Россію будутъ привозить сѣру изъ богатѣйшихъ мѣсторожденій около Іемсе, склады которой устроены въ Суэзѣ.

Финики. Лучшія финики производятся въ Аравіи, неуступающія алжирскимъ; они въ большомъ количествѣ будутъ привозиться къ намъ изъ Египта.

Цѣна финиковъ въ Одессѣ отъ 5 руб. 50 коп. до 6 руб. за пудъ. Въ Лондонѣ цѣна финиковъ за центнеръ: египетскія 1 ф. 17, бомбейскія 16 ш. 15 п.

Камфора извлекается изъ *Laurus Camphora*, дерева, растуща-

го въ Китаѣ, Японіи и на Формозѣ. Дерево и корни рубятся на мелкія куски и вывариваются. Камфора очищается перегонкою. Лучшая камфора японская.

Другой сортъ камфоры, малайскій, получается изъ Суматры и Борнео, лучшая добывается въ маленькомъ округѣ острова Бару изъ дерева *Dryo Palanops Camphora*. Эта камфора получается такимъ образомъ, что дерево срубають и колютъ, затѣмъ камфора выступаетъ мелкими затвердѣвающими каплями, которыя собирають тщательно; малайская камфора гораздо дороже китайской.

Хорошая камфора имѣетъ сильный ароматическій запахъ, горькій и прохлаждающій вкусъ. Перевозить ее нужно въ жестяныхъ ящикахъ и слегка смоченною, иначе она быстро улетучивается. На корабляхъ съ чаями камфору нужно держать на палубѣ.

Цѣна очищенной камфоры въ Петербургѣ отъ 20½ руб. до 23½ руб. за пудъ. Въ Лондонѣ въ 1867 г. неочищенная камфоре продавалась за центнеръ: китайская 6 ф. 16 ш. 2 п., японская 7 ф.; въ 1869 г. отъ 92 до 95 шил. за тонну.

Кубеба. Кубеба есть плодъ *Piper Cubeba*, льяны, вьющейся въ Китаѣ и на Явѣ. Лучшая кубеба явская.

Куркума или тюрмерикъ есть высушенный корень *Curcuma Longa*, травы, растущей во всей южной Азій. Его превращають въ порошокъ, который даетъ хорошую, но непрочную краску. Куркума очень боится сырости и требуетъ тщательной упаковки.

Цѣна куркумы въ Петербургѣ 4 руб. за пудъ; въ Лондонѣ цѣна куркумы за центнеръ:

	ф.	ш.	п.
Бенгальской	20	3	0
Мадрасской	30	0	0
Китайской	25	0	0

Ревень есть высушенный корень *Rheum Palmatum*, растущаго въ Монголіи и Китаѣ. Россія получаетъ ревень сухимъ путемъ черезъ Кяхту, и этотъ ревень считается лучшимъ въ Европѣ. Хорошій ревень долженъ быть плотенъ, въ разрѣзѣ пестраго Суэзскій каналъ.

цвѣта, совершенно сухой, ѣдкаго, горькаго вкуса и съ легкимъ запахомъ. Цѣна ревеню въ Лондонѣ за фунтъ:

	ш.	п.
Египетскому	4	5
Китайскому	4	7

Разсматривая товары дальняго востока, потребляемые Россіею, намъ кажется, что мы можемъ безъ преувеличенія на путь по суэзскому каналу, при приведеніи въ исполненіи описанныхъ ниже мѣръ, положить приблизительно слѣдующее количество товаровъ, которое будетъ ежегодно привозиться въ Россію.

	пудовъ.	на сумму руб.
Хлопка остъ-индскаго	1.000,000	13.000,000
Индиго	50,000	6.000,000
Шелка	5,000	1.500,000
Риса	200,000	500,000
Саго	1,500	120,000
Кофе	200,000	2.000,000
Олова	50,000	650,000
Мѣди	50,000	500,000
Пряностей	100,000	1.000,000
Чая кантонскаго	500,000	15.000,000
Прочихъ товаровъ	?	500,000
Итого	2.154,500	40.770,000

или, круглымъ счетомъ, 2¼ мил. пудовъ, на 41 мил. руб., что составляетъ около 14% всего привоза иностранныхъ товаровъ въ Россію по европейской границѣ.

Одинъ бѣглый взглядъ на приведенную выше таблицу убѣждаетъ насъ въ выгодности торговли по новому пути. 2¼ мил. пуд. составляютъ около 50,000 тоннъ грузовой вмѣстимости. Имѣя въ виду, что пароходы наши могутъ сдѣлать изъ Одессы въ Бомбей и обратно пять или шесть рейсовъ, а изъ Одессы въ Шанхай и обратно три рейса въ годъ, мы видимъ, что для перевозки въ Россію всѣхъ остъ-индскихъ товаровъ необходимо шесть пароходовъ въ 1.200 тоннъ, а для перевозки китайскихъ грузовъ, 2 или 3 парохода въ 2—2,500 тоннъ. Прибавляя одинъ

или два парохода запасныхъ, выходитъ, что на десяти пароходахъ средней величины возможно двигать громадную торговлю, считая съ отпускомъ, слишкомъ въ 45 мил. рублей.

Такого выгоднаго сочетанія цифръ не представляется ни на одномъ пунктѣ для русской торговли. Для отпуска за границу тяжелыхъ и малоцѣнныхъ продуктовъ намъ приходится прибѣгать къ пособію цѣлыхъ иностранныхъ коммерческихъ флотовъ и переплачивать десятки милліоновъ рублей фрахтовыхъ, страховыхъ и др. расходовъ.

Для отпуска изъ Россіи на дальній востокъ по суэзскому каналу мы не можемъ представить ни одного товара, который по своему значенію равнялся бы, не только съ хлопкомъ или чаемъ, но даже съ индиго или кофеемъ; однако тщательное разсмотрѣніе различнаго рода товаровъ, потребляемыхъ на востокъ, убѣждаетъ насъ, что Россія не лишена возможности имѣть и достаточно количество обратныхъ грузовъ, хотя гораздо меньшей цѣнности, но весьма разнообразныхъ и сбытъ которымъ способенъ значительно расширяться.

При этомъ мы повторяемъ наставленіе, которое не долженъ никогда забывать ни фабрикантъ ни купецъ, желающій торговать въ новой мѣстности; что *привычка — вторая натура* и что, какъ бы товаръ добротенъ и дешевъ не былъ, онъ не пойдетъ, если не приходится по вкусу и привычкамъ потребителямъ. На консервативномъ востокѣ правило это еще сильнѣе, нежели гдѣ либо.

Поэтому для сбыта по новому пути русскихъ издѣлій необходимо, чтобы отправители наши изучали даже въ мелочахъ размѣры, цвѣта, фасоны, узоры, способъ укладки, развѣски, укупорки товаровъ, имѣли бы въ виду для какого рода потребностей, для какого класса людей онъ тамъ назначается и т. д. Все это должно быть предметомъ тщательнаго обсужденія. Не слѣдуетъ также бояться первыхъ неудачъ и потерь, неизбежныхъ при основаніи торговли въ новыхъ мѣстностяхъ, гдѣ нѣтъ еще прочныхъ торговыхъ связей. Полезно однако имѣть въ виду, что русское имя пользуется на востокѣ высокимъ зна-

ченіемъ и отъ нашего коммерческаго сословія будетъ зависѣть поддержать его достойнымъ образомъ.

Между товарами, весьма разнообразными, которые пойдуть изъ Россіи по новому пути, наиболѣе заслуживаютъ вниманія:

Мука, галеты и сухари.

Вывозъ муки по новому пути будетъ играть довольно важную роль для русской торговли.

Хотя Египетъ принадлежитъ къ числу странъ, отпускающихъ хлѣбъ за границу, но въ свою очередь особня свойства этого хлѣба, не дающаго муки вполне доброкачественной для печенія хлѣба вызываетъ при употребленіи ея примѣсь до $\frac{1}{3}$ муки, привозимой теперь преимущественно изъ Марсели и Триеста. Марсельская мука по отзывамъ не вполне доброкачественна и заключаетъ въ себѣ примѣсь муки гороховой, кукурузной и прочей.

Изъ Одессы отпускъ муки въ Египетъ существуетъ постоянно, въ особенности въ Портъ - Саидъ, со времени усиленія работъ по каналу. Большая паровая мельница г. Бродскаго специально, можно сказать, работаетъ для Египта. Отправка муки облегчается пароходными сообщеніями нашими съ Александріей, черезъ сирійскую линію Русскаго Общества Пароходства и Торговли. Въ настоящее время провозъ муки изъ Одессы въ Портъ-Саидъ и Александрію стоить съ пуда съ 1 марта по 1 октября по 16 $\frac{1}{2}$ коп., съ 1-го октября по 1 марта 18 $\frac{1}{2}$ коп. Съ установленіемъ прямого сообщенія фрахты эти еще понизятся. Продажа муки въ Египтѣ производится въ кредитъ и качества ея должны быть высоки.

Съ усиленіемъ европейской колонизаціи въ Египтѣ и съ усиленіемъ движенія судоходства по каналу, потребность въ муку будетъ постоянно возрастать, а также и потребность въ галетахъ и морскихъ сухаряхъ. Производство послѣднихъ въ Одессѣ развивается, но въ особенности можетъ оно процвѣтать въ Таганрогѣ, гдѣ имѣется въ изобиліи мука арнаутка.

По Красному морю сбытъ русской муки вполне обезпеченъ, а въ особенности въ Джедду, гдѣ собираются ежегодно десятки тысячъ поклонниковъ, нуждающихся въ продовольствіи. Англій-

скія крѣпости Перимъ и Аденъ съ ихъ гарнизонами могутъ также сдѣлаться потребителями русской муки. Въ портахъ Краснаго моря и въ Аденѣ мука должна быть сортомъ выше втораго № русскаго.

Говорятъ, что во время послѣдняго голода въ Остъ-Индіи русская мука проникала даже до Бомбея. Въ этомъ нѣтъ ничего невозможнаго, а съ открытіемъ движенія по каналу отпускъ русской муки, а также частью и хлѣба въ зернѣ, сдѣлается въ Остъ - Индію, въ Бомбей и Пойнтъ де Гелль, постояннымъ.

Часто говорятъ, что земледѣльцы въ Остъ-Индіи должны бы заниматься болѣе посѣвомъ хлѣбовъ, тамъ очень дорогихъ и потому болѣе выгодныхъ, нежели хлопка, но противники этого увѣряютъ, что дороговизна хлѣба и зависитъ именно отъ успѣшнаго развитія культуры хлопчатника и происходящей отъ того дороговизны рукъ и земель.

О недостаткѣ въ Остъ-Индіи хлѣба можно судить по слѣдующимъ извѣстіямъ изъ достовѣрныхъ источниковъ. «Въ «Бомбейскомъ журналѣ» «Bombay Guardian» напечатано: «къ большому нашему сожалѣнію мы узнаемъ изъ официального заявленія, что пространство земли въ западной Индіи, занятое въ этомъ году посѣвами хлопка, почти на одинъ милліонъ акровъ болѣе нежели въ прошломъ годѣ. Узнаемъ мы это къ нашему сожалѣнію потому, что увеличеніе воздѣлыванія хлопка предвѣщаетъ голодъ. Милліонъ акровъ болѣе для хлопка, значитъ милліонъ акровъ менѣе для хлѣба. У насъ же въ Индіи отношеніе производства хлѣба къ потребности въ немъ постоянно было такого деликатнаго свойства, что самое малѣйшее его нарушеніе имѣло послѣдствіемъ голодъ въ той или другой части страны. Съ увеличеніемъ воздѣлыванія хлопка, въ послѣдніе 7 лѣтъ, были случаи голода въ Мадрасѣ, Ориссѣ, въ среднихъ и въ сѣверо-западныхъ провинціяхъ, равно какъ и въ Радшпутанѣ. Намъ ясно говорятъ, что причиною ужаснаго голода, истребившаго на одну треть народонаселеніе Радшпутана, было вытѣсненіе производства хлѣба воздѣлываніемъ хлопка, и тоже было сказано намъ, когда полмилліона человѣкъ

пало жертвою голода въ Ориссѣ. Добрые обитатели Манчестера созываютъ митинги и принимаютъ на нихъ резолюціи, гласящія, что правительство обязано доставлять имъ все потребное количество хлопка, и это указаніе манчестерцевъ принимается съ благоговѣніемъ къ свѣдѣнію правительствомъ Индіи; но только есть слишкомъ много оснований опасаться, что подобное вмѣшательство правительства въ экономическій бытъ Индіи обходится ей несравненно дороже тѣхъ выгодъ, какія выпадаютъ отъ этого на долю хлопковыхъ торговцевъ здѣсь и въ Англій. Въ Индіи народъ можетъ легче обойтись безъ хлопчатобумажныхъ товаровъ, нежели безъ жизненныхъ продуктовъ».

Перепечатывая это извѣстіе, «Торговый Сборникъ» совершенно справедливо замѣчаетъ. «Вотъ какія ужасныя бѣдствія можно навлечь на страну, низводя ее на степень простаго производителя сыраго продукта, потребнаго для мануфактурной дѣятельности болѣе развитой другой страны. И подобное экономическое требованіе нисколько не скрывается послѣдователями Фритредерскаго ученія. Но мы видимъ, что и въ самой Англій, несмотря на всю выгоду для нее отъ распространенія ученія свободной торговли, безусловное ея примѣненіе уже находитъ противниковъ, и она не въ силахъ облегчить участи всѣхъ своихъ рабочихъ, прибѣгая даже къ такимъ гибельнымъ для подвластныхъ ей странъ средствамъ, какъ увеличеніе производства хлопка на счетъ уменьшенія производства хлѣба въ Остѣ Индіи. По поводу голода въ Ориссѣ, англійскій «Economist» еще недавно указывалъ на несостоятельность одного изъ краеугольныхъ камней ученія свободной торговли, а именно, что «спросъ вызываетъ предложеніе». Полагаясь на непреложность этого правила, остѣ-индскіе чиновники не позаботились во время доставить въ Ориссу необходимое продовольствіе, и, прежде чѣмъ оно было доставлено, сотни тысячъ народу перемерли съ голоду.»

Конкурентомъ русской муки въ Остѣ-Индіи можетъ появиться мука калифорнійская, отпускъ которой постоянно усиливается; въ Азію она направляется теперь преимущественно въ Китай.

Мука должна доставляться въ Индію хорошаго качества, сорта не ниже 0 и 1-го и притомъ закупоренная въ бочкахъ.

Въ Остѣ-Индіи можно найти также значительный сбытъ нашимъ макаронамъ и вермишели, для чего нужно отправлять ихъ хорошо упакованными въ ящикахъ въ 5 килограммовъ.

Рисъ составляетъ теперь главный продуктъ для питанія въ Азіи, отъ большого или меньшаго развитія его плантаціи, сообразно потребностямъ въ землѣ для другихъ болѣе выгодныхъ отраслей сельскаго хозяйства, будетъ зависеть и болѣе или меньшій запросъ на привозные изъ Россіи питательные продукты.

Каменный уголь. Послѣ муки каменный уголь и въ особенности антрацитъ должны составлять одинъ изъ важнѣйшихъ предметовъ русск.го вывоза по новому пути.

Нужно имѣть въ виду, что Египетъ, берега Краснаго моря и Остѣ-Индія принадлежатъ къ странамъ, гдѣ нѣтъ каменноугольной формаціи, а слѣдовательно не можетъ быть найдено и доброкачественнаго каменнаго угля. Между тѣмъ желѣзныя дороги, газовое освѣщеніе, пароходство и паровыя машины, повсюду приложенныя къ очисткѣ хлопка, и т. п. требуютъ значительное количество горючаго матеріала. Потому по всему новому пути каменный уголь очень дорогъ, въ особенности въ настоящее время при монополизациі его въ немногихъ рукахъ. Въ Остѣ-Индіи употребляемый въ маломъ видѣ мѣстный чандакскій бурый уголь въ три раза хуже привознаго англійскаго.

Русскій богатѣйшій каменноугольный бассейнъ, донецкій, лежитъ въ четверо ближе къ суэзскому каналу, нежели каменноугольныя копи англійскія, — а антрацитъ по удобству перевозки и даваемому пригорѣніи жару, а именно 60 пудовъ антрацитъ замѣняютъ 90 пуд. англійскаго угля, представляетъ безъ сомнѣнія первый въ мѣрѣ горючій матеріалъ. Въ Египтѣ для сокращенія расходовъ перевозки употребляютъ по этому, вмѣсто каменнаго угля, коксъ, который представляетъ, такъ сказать, искусственный антрацитъ.

До сихъ поръ русскій уголь лежалъ въ землѣ бесполезно и даже въ порты Чернаго моря доставлялся въ большомъ количествѣ

уголь англійскій, но съ проведеніемъ азовской и ростовско-воронежской желѣзныхъ дорогъ, прорѣзывающихъ бассейны и соединяющихъ его съ моремъ, съ устройствомъ большихъ рудниковъ, изъ которыхъ одинъ рудникъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли можетъ давать 6 мил. пуд. угля въ годъ, съ постройкой на Азовскомъ морѣ для каботажнаго транспорта каменнаго угля цѣлой паровой флотиліи, нѣтъ сомнѣнія, что добыча донецкаго угля быстро разовьется. Въ настоящее время даже при самыхъ благоприятныхъ условіяхъ, нельзя имѣть донецкаго угля съ доставкой въ портъ дешевле 14 коп. за пудъ, но цѣна эта должна непременно понизиться.

Безъ сомнѣнія каменный уголь товаръ столь дешевый, что торговля имъ въ отдаленныхъ мѣстностяхъ не представляетъ особыхъ выгодъ, но, по неизмѣннѣ изъ Россіи въ достаточномъ количествѣ на дальній Востокъ обратныхъ грузовъ, уголь представляетъ превосходный матеріалъ для балласта; въ этомъ случаѣ мы имѣемъ важное преимущество передъ Триестомъ и Марселемъ.

По суэзскому каналу пойдетъ антрацитъ изъ Таганрога, а изъ Мариуполя прекрасный жирный каменный уголь доставленный туда по дорогѣ, проектированной отъ Мариуполя къ Александровскимъ копанямъ кн. Ливена.

Единственное препятствіе для отпуска нашего каменнаго угля будетъ замерзаніе Азовскаго моря зимою, но въ этомъ случаѣ необходимо устройство склады въ Керчи и Одессѣ, а также рельсовое соединеніе Ростова съ однимъ изъ незамерзающихъ портовъ восточнаго берега Чернаго моря.

Бомбей нуждается въ углѣ въ особенности для полученія газа; по расчету, сдѣланному профессоромъ Барботомъ де Марни, мы можемъ отправлять муравинскій боггетъ съ выгодой въ Бомбей, продавая его тамъ по 55 коп. за пудъ; но во всякомъ случаѣ нѣтъ сомнѣнія, что и въ донецкомъ бассейнѣ мы можемъ найти хорошія газовыя угли.

Цѣна каменнаго угля для выгоднаго отпуска его въ Египетъ и Остѣ-Индію не должна превосходить на донецкихъ рудникахъ 6 коп., а въ портахъ 10 коп. за пудъ.

Мясо, сало, солонина, коровье масло. Все эти предметы могутъ имѣть легкій сбытъ по каналу, въ Египетъ и частью въ Остѣ-Индію. Мясо должно быть тщательно закупорено. Коровьи языки имѣютъ сбытъ въ Египетѣ хорошій, солонина пока дурной, но нѣтъ сомнѣнія, что при усиленіи судоходства потребленіе солонины усилится; свинина и ветчина не имѣютъ почти сбыта на востокѣ, вслѣдствіе предразсудковъ магометанскаго населенія.

Сало при настоящемъ вексельномъ курсѣ (около 310 сант.) можетъ идти въ Египетъ, считая цѣну въ Одессѣ на мѣстѣ не дороже 5 р. 15 к. за пудъ. Въ Александріи цѣна салу въ розницу 12—12½ піастр. за око (20 фр. 150 піастровъ).

Топленое масло продается въ Египетѣ 22½ піастра за око, считая наполеондоръ въ 150 піастровъ. Въ мартѣ прошлаго года отдавалась съ торговъ поставка 250,000 окъ коровьяго топленнаго масла по 11½ піастровъ тарифа за око, считая наполеондоръ въ 77⁶/₁₀ піастровъ, что составитъ на наши деньги 12 р. 19 коп. за пудъ. Нужно имѣть въ виду, что все коровье масло въ Египетъ привозится изъ заграницы и преимущественно изъ Триеста, гдѣ цѣны были въ концѣ 1869 года за центнеръ:

	флориновъ.
Штирійскому	52 ³ / ₄ —54 ¹ / ₂
Кроатскому	51 — 52 ¹ / ₂

Скотъ и лошади. Въ Египетѣ нѣтъ почти травы, потому скотоводство ограничивается разведеніемъ превосходныхъ ословъ, а потребность въ мясѣ удовлетворяется привознымъ скотомъ изъ Италіи, Австріи, Кандіи, а въ послѣднее время время въ значительномъ количествѣ и изъ Россіи. Русскіе быки стоятъ въ Александріи 20 — 23 наполеондора за тушу въ 16 пудовъ битаго мяса. Спросъ очень великъ.

Не смотря на сосѣдство Аравіи, знаменитой лошадыми, лошади въ Египетѣ очень дороги, и вся египетская кавалерія спидитъ на русскихъ лошадахъ, скупленныхъ изъ нашего брака. Нѣтъ сомнѣнія, что легко можно устроить постоянный отпускъ изъ Одессы лошадей для кавалерійскаго ремонта и городскихъ

экипажей въ Египетъ. Египетскіе ремонтеры бываютъ уже на нашихъ южныхъ ярмаркахъ.

Конскій волосъ. Извѣстно, что въ Африкѣ стеклянныя бусы, бисеръ и раковины составляютъ главную часть одежды. Для нанизыванія ихъ требуется большое количество конскаго волоса; по этому намъ кажется, что отпускъ въ Египетъ конскаго волоса можетъ имѣть нѣкоторое значеніе.

Свѣчи и мыло. Свѣчи, въ особенности стеариновыя, могутъ легко сдѣлаться предметомъ важнаго отпуска изъ Россіи. Египетъ и Остъ-Индія получаютъ теперь свѣчи изъ Австріи и Франціи. Нѣтъ сомнѣнія, что русскіе заводы легко могутъ съ ними конкурировать на этомъ поприщѣ. Присланныя въ Александрію стеариновыя свѣчи завода гг. Крестовниковыхъ были проданы: пятерники по 18 піастровъ, а четверики, шестерники и восьмерники по 17 піастровъ (считая наполеондоръ въ 150 піастровъ). На одиѣ придворныя и казенныя потребности въ Египтѣ можно сбыть до 40,000 пудовъ стеариновыхъ свѣчей. Тамъ преимущественно употребляется стеаринъ французской фабрики *Fournier*, качествомъ подходящій къ отборному четверику гг. Крестовниковыхъ. Свѣчи съ гарантированнымъ вѣсомъ продаются въ Александріи 22 піастра потому же расчету. Употребляются пачки въ пять свѣчъ, 2½ пачки составляютъ одно око. Наша фунтовая укупорка затрудняетъ сбытъ на первое время. Какъ это важно, видно потому, что, несмотря что достоинство русскихъ пятерниковъ было плоховато, цѣну за нихъ давали большую, такъ какъ они болѣе подходили къ принятому обычаю. Четверики хотя и лучшіе, но по этой причинѣ пошли дешевле. Такъ какъ они достоинствомъ не хуже французскихъ, размѣръ ихъ вполне соответствуетъ потребностямъ, и, кромѣ того въ нашихъ пачкахъ сравнительно больше стеарину, потому что укупорочная бумага наша тоньше и легковѣснѣе, то онѣ безъ сомнѣнія пойдутъ въ торговлѣ, надобно только нѣсколько времени потерпѣть.

Мыла обыкновеннаго потребляется на востокѣ для стирки очень много. Въ Египетъ его привозятъ преимущественно изъ Гре-

ціи. Нѣтъ сомнѣнія, что, при дешевизнѣ у насъ сала и поташу, наше простое мыло можетъ быть и лучше и дешевле греческаго.

Конфекты и сласти. На Востокѣ, вслѣдствіе жаркаго климата, для усиленія потребленія воды, сласти играютъ большую роль, ихъ употребляютъ даже въ самыхъ бѣдныхъ семействахъ. Въ особенности падки на востокѣ къ сладкому женщины, и русскимъ слястамъ можно найти огромный сбытъ въ гаремахъ.

По этому отпускъ приготовляемыхъ у насъ фабрично кіевскихъ вареньевъ, леденцовъ, пастиль, пряниковъ, разнаго сахарнаго, медоваго и паточнаго варенья и пр. долженъ имѣть успѣхъ на востокѣ, конечно надобно будетъ частью примѣняться и къ тамошнимъ вкусамъ. Туда же пойдутъ разные желе, шербеты, экстракты изъ фруктовъ, морсы и проч., такъ хорошо приготовляемые въ Россіи. Въ Индіи конфекты также найдутъ сбытъ, но ихъ нужно отправлять туда хорошо упакованными.

Ледъ. При необыкновенномъ жаркомъ климатѣ потребленіе льда въ Египтѣ, на Красномъ морѣ, въ Остъ-Индіи и на плавающихъ туда судахъ очень велико. Потому ледъ представлялъ до сихъ поръ выгодную отрасль торговли. Его привозили на судахъ изъ Норвегіи и продавали въ Александріи по 2 франка за око. Россія, имѣя зимою въ днѣпровскомъ, днѣстров-стромъ лиманахъ и въ Азовскомъ морѣ неисчерпаемый источникъ льда, могла бы съ пользою отправлять его на востокъ. Къ сожалѣнію, повсемѣстное устройство фабрикъ для искусственнаго приготовленія льда понизило его цѣну до 20 сант. за килограммъ, даже въ Суэзѣ, т. е. до 1 руб. за пудъ.

Веревки и канаты. Одесскія и брянскія канатныя фабрики отпускаютъ и теперь значительное количество канатовъ на востокъ, но южнѣ Кандіи эти канаты до сихъ поръ не шли. Съ другой стороны русскіе канаты изъ Петербурга идутъ въ Гамбургъ, Англію и Америку; часть этихъ канатовъ, а именно лучшіе якорные, доходятъ и до Остъ-Индіи, такъ какъ манильскія пенька, хотя и даетъ канаты, выдерживающіе сильное растяженіе, но они не достаточно прочны при вязаніи узловъ. Сравнительное достоинство нашихъ канатовъ видно изъ слѣ-

дующихъ среднихъ цѣнъ канатовъ въ Лондонѣ въ 1867 г. за центнеръ:

	ф.	ш.	и
Русскіе	2	1	9
Бомбейскіе	1	6	11
Мадрасскіе	1	6	8
Цейлонскіе	1	6	3

Канатное дѣло, вслѣдствіе уничтоженія черноморскаго флота, увеличенія париходовъ, насчетъ парусныхъ судовъ, и уменьшенія стоячаго такелажа, въ Россіи теперь въ застоѣ. Потому новый рынокъ, весьма обширный, открываемый для насъ по суэзскому каналу, безъ сомнѣнія, оживитъ это дѣло. Въ Египтѣ единственными намъ конкурентами могутъ быть пенн-ковскіе канаты итальянскіе, очень хорошаго качества. Для развитія торговли необходимо устройство большихъ складовъ канатовъ и веревокъ на каналѣ, въ Аденѣ и Бомбеѣ. Въ особенности выгодно для насъ продажа канатовъ смоленскихъ.

Лѣсъ. Египетъ, Аравія и берега Персидскаго залива принадлежатъ къ странамъ совершенно безлѣснымъ, только въ Индіи по ту сторону Ганга начинаются обширныя лѣса, снабжающіе всѣ страны по Индѣйскому океану.

Такимъ образомъ вся потребность Египта, суэзкаго канала и береговъ Краснаго моря въ постройкахъ и судостроеніи удовлетворяется лѣсомъ привознымъ. Въ Египетъ постоянно доставляется лѣсъ норвежскій, итальянскій, триестскій и съ греческихъ острововъ. Въ Суэзъ и на Красное море древесный уголь доставляли изъ Синая, а дерево для построекъ изъ Сингапура. Цѣны лѣсу тамъ очень высоки.

Потому нѣтъ сомнѣнія, что съ открытіемъ правильнаго движенія по каналу и особенно съ развитіемъ судоходства и колонизаціи, русскій лѣсъ въ видѣ досокъ, брусевъ, бревенъ, мачтъ, батенсовъ и пр. можетъ найти огромный сбытъ по новому пути. Часть его, конечно, можно доставлять изъ Вѣлаго моря и изъ Печоры, но удобнѣе и дешевле всего изъ Херсонскаго порта въ 120 верстахъ отъ Одессы, куда по Днѣпру, обѣ улучшеніи пла-

ванія по которому необходимо серьезно наконецъ подумать, сплаваютъ ежегодно огромное количество лѣсу изъ Калужской, Смоленской, Могилевской и особенно Минской губерній. Нѣкоторое количество лѣса для отпуска можно имѣть въ Таганрогѣ и на восточномъ берегу Чернаго моря. Лѣсъ конечно невыгодно возитъ на пароходахъ, но такъ какъ главное его потребленіе будетъ на каналѣ, то нѣтъ сомнѣнія, что обширное греческое мореходство займетъ этимъ дѣломъ.

Керасинъ. Нефтяное дѣло на югѣ Россіи, на Керченскомъ и Таманскомъ полуостровѣ и въ особенности въ Кубанской области, можетъ принять громадныя размѣры. Когда кончатся таготнѣ надъ этимъ дѣломъ на Кавказѣ откупной системы, керасиновое производство быстро разовьется въ Россіи и сдѣлается предметомъ выгоднаго отпуска. Источники наши не бѣднѣе американскихъ, а находясь гораздо ближе къ морю, лежатъ въ болѣе благоприятныхъ условіяхъ. Въ особенности русскій керасинъ можетъ имѣть сбытъ на востокъ.

Въ настоящее время въ Египетъ привозится довольно много керасина американскаго, но нѣтъ сомнѣнія, что русскій, находясь гораздо ближе, легко можетъ очень его вытѣснить съ рынка. Въ будущемъ опасность русскому керасину грозитъ въ Египтѣ только отъ богатыхъ источниковъ нефти въ Іемсе, на берегу Краснаго моря. Кромѣ выдѣлки керасина, нефть изъ этихъ источниковъ можетъ служить современемъ и для отопленія плавающихъ по Красному морю париходовъ, взамѣнъ весьма дорогаго тамъ каменнаго угля.

Въ Остѣ-Индіи потребленіе керасина еще не велико, но нѣтъ никакого сомнѣнія, что оно будетъ быстро развиваться и сдѣлаетъ керасинъ однимъ изъ важнѣйшихъ товаровъ для отпуска изъ Россіи на дальній востокъ. Перевозка керасина сопряжена съ большими опасностями и требуетъ нѣкоторыхъ спеціальныхъ приспособленій. Впрочемъ для русскихъ судовъ, сравнительно съ пространствами, проходимыми керасиномъ американскимъ, препятствія эти не велики. Лучшее средство отъ опасности это честная продажа чистого, а не подмѣшаннаго керасина.

Соль. Поваренная соль, какъ известно, имѣется на берегахъ Чернаго моря въ Крыму и около Одессы въ большомъ изобиліи, и при освобожденіи ея при вывозѣ отъ акциза могла бы отправляться за границу по необыкновенно дешевой цѣнѣ. Къ сожалѣнію отпуску ея нельзя предсказывать какого либо успѣха иначе какъ въ видѣ баласта и то съ большими ограниченіями.

Въ Египтѣ соль составляетъ монополію правительства, точно также воспрещена она къ привозу въ порты Краснаго моря, гдѣ впрочемъ множество лимановъ дѣлаютъ и свою соль очень дешевою. Хотя во внутренней Африкѣ соль необыкновенно дорога и въ пищу туземцы принуждены примѣшивать коровью урину, но это происходитъ отъ недостатка путей сообщенія, который такой дешевый товаръ, какъ соль, побѣдить не можетъ.

Бомбей и Куррачи имѣютъ соли вдоволь; но въ Остѣ-Индіи, гдѣ нѣтъ солинаго акциза соль можно съ выгодой везти за немѣнѣемъ другаго груза въ Калькутту. Суда, идущія изъ Марсели, часто берутъ соль, и даже суда, не нанедшія достаточно груза въ Джеддѣ, догружаются тамъ перѣдко солью для Калькутты. Выше однако мы видѣли, какъ дешева сравнительно перевозка соли въ Остѣ-Индіи каботажемъ.

Спиртъ и водка. Спиртъ принадлежитъ къ числу тѣхъ произведеній, которыхъ выдѣлка можетъ достигнуть въ Россіи громадныхъ размѣровъ, далеко превышающихъ внутреннее потребление. Къ сожалѣнію, отпуску этого предмета встрѣчаетъ почти непреодолимыя затрудненія въ Европѣ отъ акцизныхъ постановленій, повсюду стѣсняющихъ эту статью торговли, а въ Азій отъ мусульманской религіи, воспрещающей употребленіе спиртныхъ напитковъ. Къ несчастью для мусульманъ и къ выгодѣ нашего винокурения съ ослабленіемъ религіознаго фанатизма потребление спиртныхъ напитковъ на востокѣ замѣтно усиливается, кромѣ того торговля привлекаетъ и водворяетъ тамъ значительное христіанское населеніе; потому, рано или поздно, но русскій спиртъ и его продукты проникнуть на востокъ и займутъ тамъ почетное мѣсто.

Заводчики наши дѣлали нѣсколько разъ попытки сбывать спиртъ на востокъ, Князь Кочубей отправлялъ спиртъ хлѣбный, но безъ особой выгоды отъ правилъ для усышки и утечки.

Уладовская компанія продастъ съ выгодой сахарный (паточный) спиртъ, отправляя норму за границу, а перекуръ продавая въ Россіи въ свою пользу. Спиртъ сбывается теперь въ Константинополь, куда отправляется въ желѣзныхъ бочкахъ, которыя Русское Общество Пароходства и Торговли везетъ обратно даромъ для поощренія сбыта.

Для отстраненія потери заводчиковъ отъ неизбѣжной траты отъ усышки и утечки, такъ какъ спиртъ, особенно на югѣ, легко всасывается и испаряется, необходимо позволить сдавать спиртъ, отправляемый за границу, при акцизномъ чиновникѣ на желѣзной дорогѣ, посылая его въ порта въ запечатанныхъ вагонахъ, дабы не брать потомъ съ расчетъ дальнѣйшей потери спирта.

О выгоды сбыта спирта на востокъ можетъ служить слѣдующій расчетъ, сдѣланный въ Одессѣ С. А. Паховымъ, однимъ изъ лучшихъ знатоковъ нашего винокуренаго дѣла.

Въ Одессѣ неочищенный спиртъ стоитъ 2 $\frac{1}{4}$ коп. за градусъ. Очистка ведра будетъ стоить: спирта 85° на 1 р. 92 коп., угаръ 8° и акцизъ на потерю 64 коп., перегонка 10 коп., итого 2 р. 66 коп. Кромѣ того нужно прибавить транспортъ, комиссію и турецкую пошлину.

Въ Константинополь очищенный спиртъ продается на турецкую лиру, равную 23 фр. 55 сантимовъ:

85° градуснаго спирта

австрійскаго . . .	22	объ.
русскаго	18	»

Считая въ ведрѣ 24 фунта и око круглымъ числомъ въ три фунта, ведро обойдется въ 3 р. 97 коп., т. е. дешевле того, что очищенный спиртъ стоитъ въ Одессѣ.

Побѣдить конкуренцію спирта австрійскаго (картофельнаго) и французскаго (паточнаго) не трудно, труднѣе конкурировать съ американцами, привозящими спиртъ хлѣбный. Во всякомъ

случаѣ при нѣкоторыхъ облегченіяхъ русскій спиртъ можетъ идти и далѣе Константинополя.

Въ Египтѣ спиртъ изъ Триеста продается $8\frac{1}{2}$ піастровъ за око считая (20 франк. въ 150—155 піастровъ). На каналѣ требуютъ спирта въ 95° по Траллесу, другаго не любятъ и даютъ 20 франк. за 18 кварт. спирта свекловичнаго. Для насъ эти цѣны невыгодны.

Но современемъ спиртъ долженъ будетъ непремѣнно и здѣсь пайти себѣ дорогу. Достаточно вспомнить, что у насъ на южныхъ свекло-сахарныхъ заводахъ собирается до 1.000,000 пудовъ патоки, продукта почти бросоваго, изъ котораго можно однако легко сдѣлать 1.000,000 ведеръ водки. Если въ Одессѣ устроится общество или обширный очистительный заводъ съ большимъ капиталомъ и всѣми современными усовершенствованіями въ выдѣлкѣ и перевозкѣ спирта, то нѣтъ сомнѣнія что онъ легко распространитъ свои продукты, тѣмъ болѣе, что съ развитіемъ судоходства и приливомъ моряковъ суэзскій каналъ непремѣнно долженъ будетъ превратиться въ нескончаемый рядъ кабаковъ.

Туда, а также быть можетъ въ Остъ-Индію, пойдутъ и наши водки и превосходныя наливки и настойки, приготовляемыя все съ большимъ успѣхомъ на русскихъ заводахъ.

Готовыя вещи. По мнѣнію нашихъ агентовъ, очень легко можно найти въ Египтѣ сбытъ готовой обуви, которая тамъ въ цѣнѣ, привозимая же изъ Франціи возмутительно скверна. Кромѣ того обувью (башмаками) можно снабжать и египетскую армію. Подлежитъ весьма тщательной разработкѣ вопросъ о снабженіи той же арміи русскимъ сукномъ для мундировъ, рубашечнымъ холстомъ и другими частями амуниціи и вооруженія; всего этого необходимо нашимъ фабрикантамъ достать образцы. Конечно нужно будетъ примѣняться къ южному климату.

Издѣлія, вышитыя золотомъ и серебромъ. Издѣлія эти играютъ важную роль въ восточномъ костюмѣ зажиточныхъ горожанъ и особенно у женщинъ; точно также сѣдла и сбруя для лошадей и ословъ дѣлается нерѣдко богато украшенная золотымъ и серебрянымъ шитьемъ; потому безъ сомнѣнія въ Египтѣ,

по берегамъ Краснаго моря, въ Аравіи и странамъ, прилежающимъ къ Персидскому заливу, можно будетъ открыть сбытъ нашимъ торжковскимъ товарамъ, также московскимъ парчевымъ издѣліямъ и др. товарамъ, гдѣ золотое шитье играетъ роль. Конечно для этого необходимо будетъ достать образцы восточнаго вкуса и рисунки тамошнихъ модныхъ узоровъ. Для отдѣлки цвѣтными камнями наши уральскіе и нерчинскіе самоцвѣтные камни представляютъ неисчерпаемый запасъ дешеваго и красиваго матеріала.

Корабельныя принадлежности. Мы неоднократно повторяли выше, что дѣятельное судоходство по каналу создастъ въ этомъ мѣстѣ совершенно новый обширный рынокъ разныхъ морскихъ принадлежностей и предметовъ для упаковки товаровъ: смолы, парусины, пакли, рогожь, шпагату, дратвы, толстаго холста; всѣ эти предметы могутъ доставляться изъ Россіи съ большею выгодой, нежели изъ какого либо другаго государства, и потребление ихъ будетъ постоянно увеличиваться.

Металлическія издѣлія. Металлическія и особенно мѣдныя издѣлія, а также дешевое оружіе, служатъ одними изъ важнѣйшихъ предметовъ для торговли Европы съ востокомъ. Эти предметы могутъ служить и для нашего отпуска. Тульское дешевое оружіе, самовары и мѣдныя издѣлія, ярославскія издѣлія: стремена, удила, ведра и пр., чугуны котлы, павловскіе ножи, замки и другія издѣлія горбатовскаго уѣзда, и въ особенности грубая мѣдная посуда извѣстныхъ четырехъ или пяти образцовъ (кофейникъ, умывальникъ, блюдо и тазъ) могутъ легко найти для себя сбытъ на востокѣ. Потребленіе мѣдной посуды тамъ громадно и можетъ быть еще болѣе усилено. Очевидцы говорили намъ, что на знаменитой ярмаркѣ въ апрѣлѣ мѣсяцѣ въ Тантѣ (въ Египтѣ) гдѣ собирается болѣе милліона народа изъ всей Африки, Аравіи и Сиріи, мѣдная посуда составляетъ важнѣйшій предметъ обмѣна на туземные товары. Досихъ поръ Англія и Турція имѣли главный перевѣсъ въ этой торговлѣ; впрочемъ большая фабрикація мѣдной посуды изъ круговъ англійской мѣди производится и въ Каирѣ. По нашему мнѣнію, Россія легко можетъ получить надлежащее значеніе въ этой

стоитъ только мѣдь, которой выплавка можетъ утронуться или упитериться на Кавказѣ, обращать тамъ же въ посуду восточнаго образца.

Кромѣ мѣдныхъ издѣлій, серебряныя издѣлія съ чернью, кавказскія, московскія и тульскія, легко найдутъ для себя сбытъ на востокѣ. Отпускъ штыковой мѣди и въ кругахъ изъ Россіи на востокъ невозможенъ, отъ конкуренціи гораздо болѣе дешевой мѣди австраійской и англійской. Вслѣдствіе значительныхъ построекъ, особенно по каналу, тамъ бы можно найти сбытъ недорогому русскому скобяному товару. Вѣнская газета «Austria» обращала вниманіе фабрикантовъ на дороговизну и дурное качество желѣзныхъ издѣлій, привозимыхъ въ Портъ Саидъ изъ Франціи. Такъ на примѣръ обыкновенные ящичные замки стоятъ по 5, 6 и 12 фр. за дюжину, смотря по величинѣ. Принадлежности для дверей, оконъ и ящичковъ, товаръ совершенно простой, цѣнится также недешево: такъ на примѣръ желѣзная задвижка 75 сант. (по курсу 23½ коп.), такая же мѣдная 1 франкъ (31 коп.), пара желѣзныхъ петель для дверей и оконъ 1 фр. 10 сант. (34 коп.), ручка для сундука 50 сант. (около 15½ коп.). Наши невьянскіе и тагильскіе сундуки также должны найти себѣ сбытъ на востокѣ. Дешевое оружіе и ножевой товаръ могутъ найти огромный сбытъ въ особенности въ Сингапурѣ.

Спички. Производство фосфорныхъ спичекъ, при дешевизнѣ у насъ дерева, костей и рабочихъ рукъ, должно было бы играть въ Россіи важную роль, но, благодаря долгимъ стѣсненіямъ, производство это только теперь начинаетъ серьезно развиваться и усовершенствоваться.

Хотя изъ Финляндіи посылаютъ уже въ Китай спички, но первенствующую роль играютъ въ Азій и Египтѣ фосфорныя спички фабрикъ австрійскихъ. Нѣтъ сомнѣнія, что очень скоро спичечныя фабрики разовьются у насъ настолько, что никакая конкуренція въ этомъ отношеніи съ Россіей будетъ невозможна. Въ такомъ случаѣ отпускъ нашихъ спичекъ на востокъ будетъ значителенъ, необходимо только упаковывать спички въ жестяныя ящики.

Мелочные товары. Въ Египтѣ, Остѣ-Индію и въ Китай можно

отправлять, сначала конечно въ небольшомъ количествѣ, нѣкоторые чисто русскіе товары, которые безъ сомнѣнія приобретутъ затѣмъ извѣстный кружокъ потребителей. Въ числѣ такихъ второстепенныхъ предметовъ мы упомянемъ: икру свѣжую и паясную, соленые огурцы, грибы маринованные и сушеные, гречневую крупу, разные напитки, нѣкоторые товары кавказскіе, лукутинскія издѣлія, разнообразныя деревянныя издѣлія севовскаго и ветлужскаго уѣзда, дешевизна которыхъ у насъ иногда просто изумительна. Списокъ этотъ современемъ можетъ весьма удлиниться.

Мануфактуры. Многимъ покажется, быть можетъ, страннымъ предположеніе нѣкоторыхъ нѣмецкихъ и англійскихъ купцевъ, что къ числу товаровъ, которые Россія будетъ посылать по суэзскому каналу, причислены хлопчато-бумажныя издѣлія, плотные и добротные ситцы, отдѣланные по вкусу азіатцевъ.

Между тѣмъ въ этомъ предположеніи нѣтъ ничего несообразнаго. По отзыву даже такихъ патріотическихъ газетъ, какъ «Times», уже десять лѣтъ тому назадъ индійскіе базары начали жаловаться на недоброкачественность, легковѣсность и непрочность бумажныхъ матерій, привозимыхъ изъ Англии; престижъ англійскаго имени заглушалъ жалобы. Многочисленныя банкротства въ Бомбей и Калькуттѣ, во время американскаго кризиса, обратили на этотъ предметъ серьезное вниманіе. Оказалось, что большая часть хлопчато-бумажныхъ издѣлій оставалась у торговцевъ непроданными, вслѣдствіе отвратительныхъ качествъ; внутренность каждой штуки разсыпалась въ порошокъ при прикосновеніи. Поддѣлка издѣлій вошла давно въ обычай на англійскихъ фабрикахъ для колониальнаго потребленія. Кромѣ того для увеличенія вѣса прибавляли мѣлъ и др. продукты, которые при броженіи портили матеріалъ въ дорогѣ.

Вслѣдствіе этого начали развиваться мѣстныя фабрики, и въ настоящее время $\frac{3}{4}$ потребленія въ Остѣ-Индіи снабжается собственными издѣліями и только одну $\frac{1}{4}$ доставляютъ европейскія фабрики. Слѣдовательно въ предположеніи отправлять на востокъ русскія хлопчато-бумажныя издѣлія нѣтъ ничего невозможнаго, тѣмъ болѣе, что нынѣшняя низкая цѣна ихъ тамъ

происходитъ отъ того, что въ Левантѣ и на дальнемъ востокѣ англійскія мануфактуры продаются по 15 и 20% дешевле ихъ фабричной стоимости. Русскимъ фабрикантамъ нужно однако всегда помнить, что, какъ бы добротенъ товаръ не былъ, онъ не пойдетъ на востокъ, если не явится въ привычной для тамошнихъ потребителей формѣ. Привычку эту нужно соблюдать даже въ системѣ упаковки и прочихъ мелочахъ.

Кромѣ псчисленныхъ выше подробно товаровъ, Австрія, сходная съ нами по производительности, отпускаетъ еще въ Остъ-Индію: нѣкоторыя шерстяныя издѣлья, мѣдные листы, латуни, цинкъ, дробь, пиво, столярную работу, стекло и фарфоровыя издѣлья, а въ Египетъ, кромѣ того, уксусъ, писчую бумагу, картфель, медь и др. предметы.

Въ настоящее время трудно подвести итоги русскому отпуску по суэзскому каналу. Имѣя же въ виду, что мы нуждаемся ежегодно въ 2½ мил. пуд. товаровъ дальняго востока, пароходы наши должны будутъ такое же количество пудовъ вести обратно, иначе пойдутъ пустыни или съ балластомъ. Изъ этихъ 2½ мил. пудовъ на первое время осторожнѣе положить 500,000 пудовъ на товары, а остальное на одинъ каменный уголь. То есть по самой широкой оцѣнкѣ нашъ отпускъ по суэзскому каналу можетъ быть оцѣненъ въ 1½ или 2 мил. руб., что составляетъ не болѣе двадцатой части цѣнности привоза; но къ этому нужно прибавить барыши отъ расходовъ по фрахту, которые для количества 5 мил. пудъ равняются 3 мил. руб. и останутся въ русскихъ рукахъ.

Недостатокъ точныхъ свѣдѣній о выгодахъ и невыгодахъ новаго пути для мореплаванія и судоходства вызвалъ въ средѣ русскаго купечества опасенія о вредѣ, который можетъ произойти для различныхъ отраслей русской торговли отъ открытія новаго пути. Такого рода опасенія отразились и въ нашей журналистикѣ и наиболѣе ясно формулированы въ журналѣ № 20 за 1869 годъ Комитета общества для содѣйствія русской торговлѣ и промышленности *), гдѣ подробно перечислены всѣ товары,

*) Торговый Сборникъ № 44 1869 г.

усиленіе привоза которыхъ по новому пути можетъ угнетать, а частью и вовсе подорвать, отпускъ и производительность соотвѣтственныхъ товаровъ въ Россіи.

Мы разсмотримъ теперь, насколько эти опасенія были справедливы, хотя должны сознаться, что точный отвѣтъ слѣдовало бы дать только по прошествіи извѣстнаго времени, и онъ можетъ измѣниться отъ болѣе близкаго ознакомленія съ гидрографіей Краснаго моря.

Относительно ость-индскаго хлопка замѣчали, что для Россіи безусловно необходимъ хлопокъ американскій, съ которымъ не можетъ конкурировать хлопокъ ость-индскій. Послѣдній наоборотъ составитъ конкуренцію хлопку средне-азиатскому, часть коего производится въ русскихъ предѣлахъ, а также хлопку кавказскому. Если такая конкуренція усилится, то намъ придется переплачивать еще болѣе золота англичанамъ, вексельный курсъ понизится въ соотвѣтствіи и русская производительность хлопка будетъ убита въ самомъ зародышѣ. Наконецъ большой привозъ въ Россію произведеній изъ такихъ странъ, которыя не потребляютъ почти нашихъ товаровъ, будетъ имѣть для страны и ея денежнаго обращенія разорительное вліяніе.

Въ принципѣ это мнѣніе довольно справедливо, но установленіе прямыхъ сообщеній на русскихъ пароходахъ съ Бомбеемъ по суэзскому каналу имѣетъ цѣлью именно удешевленіе хлопка, т. е. сокращеніе количества денегъ, переплачиваемыхъ теперь англичанамъ за фрахтъ и хлопокъ, доставленный дальнимъ дорогимъ путемъ. Не будемъ мы пользоваться новымъ путемъ, воспользуются выгодами его нѣмцы и англичане, и все таки доставятъ намъ ость-индскій хлопокъ, который теперь требуютъ наши бумагопрядильни на ⅓ своей производительности. Во всякомъ случаѣ нужно радоваться удешевленію продукта столь необходимаго для нашихъ фабрикъ.

Желательно, чтобы удешевился и русскій продуктъ въ такой же степени, какъ иностранный, но для этого необходимъ рядъ мѣропріятій, ничего общаго къ торговлѣ по суэзскому каналу не имѣющихъ. Дешевизна нашего хлопка явится отъ улучше-

ня путей сообщения въ среднюю Азію, отъ поощренія усовершенствованной культуры хлопка, отъ расширения торговаго кредита и въ особенности отъ правильного *покровительства* развитію русской мануфактурной промышленности.

Хлопковое семя, какъ матеріаль для выжимки масла, можетъ служить отчасти конкурентомъ нашимъ маслостойнымъ семѣнамъ. Съ другой стороны, при развитіи у насъ на Кавказѣ и въ средней Азіи собственной культуры хлопчатника, привозъ хлопкового семѣни хорошихъ сортовъ для посѣва можетъ составить довольно важную статью торговли.

Въ Лондонѣ цѣна хлопкового семѣни въ концѣ 1869 года была 6 фунт. 10 шил. 3 п. за тонну, т. е. на 30% дешевле льнянаго и на 50% дороже рапсового семѣни.

Шерсть. Вопросъ о конкуренціи австралійской, капской и аргентинской шерсти и о средствахъ поддержать наше овцеводство давно занимаетъ сельскихъ хозяевъ. Онъ обратилъ на себя въ послѣднее время вниманіе и правительства, которое поручило разсмотрѣніе этого дѣла особой комиссіи, собранной по Высочайшему повелѣнію въ Одессѣ *). Труды этой комиссіи ненапечатаны, но несомнѣнно, что она будетъ далеко несогласна съ заключеніями, высказанными по этому предмету екатеринославскимъ и таврическимъ земствомъ.

Послѣднія, какъ извѣстно, настаиваютъ на весьма значительномъ повышеніи пошлины съ привозимой въ Россію иностранной шерсти, а именно съ 22 коп. до 1 руб. и даже до 4 руб. съ пуда. Но предложеніе это едва ли справедливо, потому что иностранной шерсти привозится къ намъ очень мало (не свыше 80,000 пудъ), овцеводство же наше страдаетъ отъ сокращенія втрое отпуска русской шерсти за границу. Для усиленія же этого отпуска безъ сомнѣнія удорожаніе шерсти на внутреннемъ рынкѣ, вслѣдствіе пошлинъ, ничего сдѣлать не можетъ.

*) Изъ С. А. Мордвинова, кн. Е. Г. Гагарина, С. П. Щепкина, К. М. Базили, г. Сухомлинова и др.

По суэзскому каналу можетъ идти изъ Австраліи только шерсть мытая; грязная не выдержитъ перевозки на пароходахъ. Но для сырца мы и не боимся иностранной конкуренціи.

Мы должны замѣтить еще, что производство австралійской шерсти подавляется производствомъ шерсти въ Лаплатѣ и на мысѣ Доброй Надежды. Суэзскій каналъ, кромѣ австралійской шерсти, усиливаетъ еще для Россіи конкуренцію шерсти и изъ другихъ странъ. Египетъ отпускаетъ шерсть, весьма требующую въ Англію; Аравія, берега Персидскаго залива и долины Шать-Эль-Араба могутъ снабжать Европу большимъ количествомъ шерстей. Остъ-индскія шерсти также теперь въ значительномъ спросѣ. Количество, предложенное на аукціонахъ, доходило въ прошломъ году въ Англію до 66,000 кипъ (кипа 8½--12 пудовъ) и результатомъ этого было пониженіе въ цѣнахъ отъ 1½ до 2 руб. на пудъ.

На сколько теперь остъ-индская шерсть дешевле русской, видно изъ слѣдующей таблицы. Цѣна была за фунтъ шерсти:

	остъ-индской			русской.		
	ф.	м.	п.	ф.	м.	п.
Въ 1863 году	0	0	11 ⁵ / ₈	0	1	0
» 1864 »	0	0	11 ¹ / ₂	0	1	0 ¹³ / ₁₆
» 1865 »	0	0	11 ³ / ₁₆	0	1	0 ¹ / ₂
» 1866 »	0	0	9 ¹³ / ₁₆	0	0	11 ⁷ / ₈
» 1867 »	0	0	7 ⁷ / ₈	0	0	11 ³ / ₈

Нужно при этомъ имѣть въ виду, что означенныя выше шерсти могутъ идти по каналу и грязныя и въ видѣ перегона.

Льняное семя. Нѣкоторыя провинціи Остъ-Индіи, и въ особенности Пенджабъ, необыкновенно способны къ разведенію льна. Привозъ остъ-индскаго льнянаго семѣни имѣетъ значительное вліяніе на торговлю русскимъ льнянымъ семѣнемъ, хотя привозъ послѣдняго въ Англію превосходитъ привозъ перваго въ три раза. Въ прошедшемъ году обильные подвозы калькутскаго семени понизили сначала цѣны, а затѣмъ, вслѣдствіе ограниченнаго запасовъ, цѣны значительно повысились, причемъ остъ-индское семя продавалось на 2 шил. дороже за кварталъ нашего черноморскаго.

Эта разница еще не велика, потому что въ Лондонѣ цѣны льнянаго семѣни были за кварталъ:

	Русскаго								
	Балтійск.			Черномор.			Остъ-индскаго		
	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году	2	16	2	2	19	6	3	4	7
» 1864 »	2	9	8	2	12	10	2	19	7
» 1865 »	2	7	10	2	14	6	3	0	5
» 1866 »	2	11	4	2	19	10	3	8	11
» 1867 »	2	16	4	3	1	0	3	6	

Усиленіе вывоза семѣни изъ Остъ-Индіи безъ сомнѣнія можетъ быть намъ вредно, но необходимо имѣть въ виду, что значительная часть этого отпуска идетъ въ Америку и что по сравнительно малой цѣнѣ едва ли не выгоднѣе будетъ везти семя по старому пути на парусныхъ судахъ.

Чай. Чайная торговля и ея положеніе составляетъ одно изъ большихъ мѣстъ нашего экономическаго порядка. По мнѣнію людей легкомысленныхъ, защитниковъ свободнаго торговаго мірной конкуренціи и проч. чайнаго вопроса не существуетъ. Стоитъ поощрять или возможно привозъ чая изъ заграницы и собирать побольше таможенныхъ пошлинъ отъ этого продукта—и дѣлу конецъ.

Для людей болѣе дальновидныхъ съ чаемъ и его торговлею связаны для Россіи весьма серьезныя политическія и экономическія интересы. Кяхта вовсе не только купеческая контора или лавка, уничтожая которую мы разоряемъ Ивана да Петра, напротивъ того, это единственный пунктъ соприкосновенія съ обширной Китайской имперіей, единственное почти средство дружескихъ и обоюдннхъ сношеній двухъ многочисленныхъ народовъ.

Въ силу своего историческаго призванія, по инициативѣ энергическихъ дѣателей, по волѣ своихъ монарховъ, Россія пріобрѣла громадныя владѣнія на сѣверѣ-востокѣ Азіи, обширныя прибрежья Тихаго океана, огромныя и богатые острова. Новая мѣстность эта мертва, значеніе ея пока въ будущемъ; одна торговля только можетъ развить и обогатить ее, одна торговля

можетъ удержать ее за Россіей. Торговля стоитъ здѣсь арміи и флота.

Покровительствуя торговлѣ отдаленной Сибири, развивая ея энергическое и предприимчивое торговое сословіе, единственное, которое ведетъ до сихъ поръ активную торговлю и основываетъ свои факторіи въ чужой странѣ, мы оказываемъ всей Россіи великую политическую и экономическую услугу. Уничтожая же эту торговлю, съ цѣлью сохранить нѣсколько тысячъ казеннаго дохода, или въ имя какой то идеальной дешевизны чая, дешевизны, которая можетъ быть достигнута только въ ущербъ вкусу и качеству, а слѣдовательно и здоровью потребителя, мы какъ бы отсѣкаемъ отъ себя обширную область Россіи.

Потому въ дальнѣйшихъ соображеніяхъ объ удешевленіи доставки въ Россію чая мы никоимъ образомъ не имѣли въ виду создать конкуренцію кяхтинской торговлѣ. Мы хотимъ только обратить вниманіе, что такъ какъ выгодами суэзкаго канала воспользуются непременно иностранцы, то нужно снѣшить пользоваться ими и нашему купечеству и нашему торговому флоту.

Если же чай, привезенный по суэзскому пути, составитъ подрывъ кяхтинской торговлѣ, то правительство должно изыскать другія средства для спасенія этого необходимаго намъ торговаго средства это впрочемъ извѣстно: оно состоитъ въ освобожденіи кяхтинскаго чая отъ всякихъ фискальныхъ пошлинъ. Жертвуя своимъ таможеннымъ доходомъ, правительство не потеряетъ въ этомъ случаѣ почти ничего.

Выгоду и значеніе прямыхъ сношеній Россіи съ китайскими портами, моремъ черезъ суэзкій каналъ, легко опредѣлить немногими данными. Для русскихъ купцовъ въ Китаѣ безъ сомнѣнія будетъ удобнѣе и безопаснѣе посылать свои чаи изъ Шанхая на русскихъ пароходахъ прямо въ Одессу; ибо теперь, при сухопутной доставкѣ черезъ Кяхту, чаи доходятъ до нижегородской ярмарки только чрезъ четырнадцать мѣсяцевъ; тогда же, отправленные 1 іюня, они пришли бы въ ярмарку чрезъ 60 или 65 дней, т. е. къ 5 или 10 августа. Въ настоящее время главная закупка чаевъ производится въ декабрѣ и январѣ. Русскій

вице-консуль въ Ханькоу, Н. А. Ивановъ, исчисляетъ, что для полнаго переворота и направленія торговли по новому пути необходимо два года.

И теперь уже ежегодно отъ 7 до 9,000 ящиковъ чая, купленнаго русскими, шли въ Россію моремъ черезъ Лондонъ; но большая часть чаевъ избирала кяхтинскій путь, такова была напр. важнѣйшая партія г. Губкина, состоящая изъ 35,000 ящиковъ байховаго и 11,000 ящиковъ кирпичнаго чая. Отъ него и отъ гг. Боткина, Шайкина и нѣкоторыхъ другихъ крупныхъ чайныхъ торговцевъ будетъ зависѣть дать тотъ или другой оборотъ этому дѣлу.

Чай отправляются теперь въ Россію черезъ Лондонъ и покупаются подъ кредитивы лондонскихъ банкировъ, въ адресъ которыхъ отправляются потомъ купленные чай. Векселя даются черезъ шесть мѣсяцевъ по предъявленію; срокъ платежа наступаетъ незадолго до прихода чаевъ, и банкиры, получивъ деньги по векселямъ ихъ кредитивовъ, переправляютъ чай въ Россію по назначенному адресу. При отправкѣ чая черезъ Одессу, является естественно вопросъ, на кого будутъ трассировать купцы въ Китаѣ, такъ какъ большая часть нашихъ банкировъ и торговыхъ домовъ въ Китаѣ мало извѣстна; кромѣ того векселя имѣютъ большую цѣну, если трассированы на большой денежный рынокъ, какъ Лондонъ. Слѣдовательно нужно, чтобы лондонскіе банкиры при новомъ порядкѣ торговли имѣли своихъ агентовъ въ Одессѣ, или же, такъ какъ этого трудно ожидать, чтобы можно было давать векселя на одинъ изъ нашихъ большихъ банковъ, напр. международный, которому не трудно приобрести извѣстность на востокѣ. Важнымъ препятствіемъ въ настоящее время является также то обстоятельство, что сроки платежей по векселямъ приходятся 6 мѣсячные, а чай придутъ въ Россію черезъ два мѣсяца послѣ отправки.

Чай перевозится теперь на особаго рода легкихъ клиперахъ. Выходя почти одновременно изъ китайскихъ портовъ, парусные чайные клипера, по обычаю установившемуся въ послѣднее время, вступаютъ въ гонку на крупные призы. Этотъ обычай привелъ къ быстрому сокращенію времени перевозки. Въ 1865

году клипера пришли изъ Фу-чу въ Гревзэндъ, въ Англию, въ 105 дней, а въ 1869 году въ 89 дней. Въ прошломъ же году сдѣланъ былъ первый опытъ перевозки чая на паровыхъ клиперахъ. Они сдѣлали путь почти на 20 дней скорѣе, чѣмъ парусные клипера. Такъ какъ главное опасеніе относительно судоходства по суэзскому каналу состоитъ въ предполагаемой трудности плаванія парусныхъ судовъ въ узкомъ и мало изслѣдованномъ Суэзскомъ заливѣ, то со введеніемъ паровыхъ клиперовъ является большая вѣроятность пользованія каналомъ. Можно надѣяться, что наши чайные торговцы, имѣющіе свои чайныя фабрики въ Китаѣ, со временемъ заведутъ собственные паровые клипера для доставки чая въ черноморскіе порты.

Кромѣ китайскаго чая, въ Европу по суэзскому каналу пойдетъ значительное количество чая изъ Остѣ-Индіи, съ успѣхомъ разводимаго въ провинціи Ассамъ, отпускающей уже ежегодно до 9 милл. фунтовъ. Но едва ли этотъ чай будетъ привозиться въ Россію, такъ какъ наши потребители не знакомы совершенно съ его вкусомъ, а цѣна его, судя по лондонскимъ преискурантамъ, выше чая китайскаго. Напр. въ 1867 году среднія цѣны были за фунтъ чая:

	ш.	и.
Китайскаго	0	16 ³ / ₄
Японскаго	1	3 ¹⁵ / ₁₆
Остѣ-индскаго	1	9 ¹ / ₂

По словамъ Н. К. Крита, чайное дерево разводится въ Китаѣ отъ 31° до 23° с. ш., т. е. преимущественно въ полосѣ, ограниченной съ сѣвера р. Янцзиангомъ, а съ юга р. Лююниангамъ. Но и въ этой полосѣ чай воздѣлывается не съ одинаковымъ успѣхомъ. Большая часть чернаго чая доставляется плантаціями хубейской и хунанской провинцій и продается подъ именемъ упакъ (*oopek*) и унамъ (*oonam*), а въ Европѣ подъ общимъ названіемъ конгу; значительнѣйшая часть чернаго чая, вывозимаго изъ Китая, принадлежитъ къ этому роду. Къ разряду конгу причисляется и монингъ, одинъ изъ лучшихъ сортовъ чернаго чая, который производится на плантаціяхъ сѣ-

веро-восточной части провинции Кіань-узи, въ округѣ Уйунингъ. Конгу преимущественно сбывается на рынкахъ по р. Янцзикиангу и въ особенности въ Хань-коу.

По количеству собираемаго чая, за хубейскою и хунанскою провинціями слѣдуетъ фучанская, которая доставляетъ черные чай, извѣстные подъ общимъ именемъ сучонгъ (*Souchong*) и цвѣточные чаи пеко (*pekoe*); отдѣльные сорта, какъ этихъ чаевъ, такъ и конгу, имѣютъ множество различныхъ наименований и главный рынокъ для сбыта сучонгъ и пеко городъ Фучу, отсюда же вывозится и значительное количество конгу.

Чай улунгъ (*oolung*) производится въ округѣ Нингъ-янъ, кіангъ-узи-ской провинціи и преимущественно отпускается въ Америку, черезъ города Амой и Фучу. Большая часть черныхъ чаевъ куан-тунг-ской провинціи принадлежитъ къ надушепнымъ чаямъ (*scented orange pekoe, scented caper*), которые сбываются въ Кантонѣ; изъ этого же порта отпускаются и значительныя партіи конгу. Количество чая, ежегодно собираемаго на китайскихъ плантаціяхъ, съ точностью опредѣлить невозможно, во всякомъ случаѣ, оно весьма велико.

Большая часть вывозимаго изъ Китая черного и цвѣточного чая отправляется въ западную Европу и Россію, только черный чай улунгъ и незначительный по количеству сортъ онкой (*onkoi*), отпускаемый изъ Амоя, направляется въ Америку. Зеленый чай идетъ преимущественно въ Америку и Австралію. Кирпичнымъ чаемъ продовольствуются населенія средней Азіи, Монголіи и часть Сибири.

Чай, привозимые въ Россію, кяхтинскіе и кантонскіе принадлежатъ въ сущности къ одинаковымъ сортамъ чая; вкусъ первыхъ отличается отъ вторыхъ только потому, что они лучше сортированы и смѣшаны и не такъ подсушены, какъ того требуется для морской перевозки.

Въ послѣдніе три года было вывезено чая изъ Китая в Японію фунтовъ:

	въ 1869 г.	1868 г.	1867 г.
Въ Англію . . .	140.100,312	141.597,070	121.027,566

	въ 1868 г.	1868 г.	1867 г.
Въ Америку . . .	43.797,287	33.313,716	37.253,491
На континентъ . . .	3.591,234	3.524,483	1.571,447
	187.448,883	178.435,269	159.852,504

Не считая чая, привезеннаго въ Россію сухопутно. Изъ этихъ цифръ видно быстрое возрастаніе въ Европѣ потребленія чая.

Въ Россію привозъ чая точно также весьма быстро возрастаетъ, онъ былъ:

Въ 1862 году.

	фунтовъ.
Кантонскаго . . .	9.710,960
Кяхтинскаго . . .	13.707,792
Всего . . .	23.418,652

Въ 1869 году.

	фунтовъ.
Кантонскаго . . .	22.542,000
Кяхтинскаго . . .	6.474,000
Всего . . .	29.016,000

т. е. на 24% болѣе; при этомъ нужно имѣть въ виду, что по цифрѣ таможеннаго дохода чай представляетъ первую статью, въ 1868 году 8.564,208 руб.

О кяхтинской торговлѣ и ея значеніи мы говорили выше. Вымѣнъ чаевъ на Кяхтѣ теперь сильно сократился. Начало свое кяхтинская торговля имѣетъ точно также въ Ханькоу, затѣмъ кяхтинскіе чай идутъ по Янцзикиангу въ Шанхай. Изъ Шанхая кантонскій чай идетъ моремъ въ Европу, а кяхтинскій моремъ въ Тянь-Дзинь, а потомъ въ лодкахъ до Тунъ-Джоу и сухимъ путемъ черезъ Калганъ, Ургу и Кяхту въ Россію.

Слѣдовательно, какой бы оборотъ не приняла чайная торговля, кяхтинская торговля нужна намъ для снабженія Сибири и восточной Россіи хорошими чаями, а затѣмъ для развитія торговли русскими товарами въ Калганѣ, Пекинѣ и Тянь-Дзинѣ, т. е. во всемъ сѣверномъ и восточномъ Китаѣ.

Для развитія этой торговли, кромѣ выгоднаго трактата съ Ки-

таемъ, мы должны еще стремиться къ снятію по китайской границѣ всѣхъ таможенъ, подобно тому, какъ это сдѣлано нами уже съ большою выгодною по границѣ среднеазиатской. Примѣненіе принципа свободной торговли въ этомъ случаѣ будетъ какъ нельзя болѣе кстати и не только не угрожаетъ нашимъ фабрикамъ и производительности, но будетъ служить къ вѣщему ихъ развитію. На Гонгъ-Конгъ мы имѣемъ примѣръ выгоды порто-франко на китайской границѣ.

Существуетъ мнѣнія, что суэзскій каналъ убьетъ и отпускную торговлю нашу въ Китай. На это г. Завалишинъ довольно справедливо, по нашему мнѣнію, замѣчаетъ въ № 9 Современной Лѣтописи за нынѣшній годъ.

«Сукна наши въ Шанхай и Ханькоу и теперь идутъ не черезъ Кяхту, а черезъ Англію, и только изрѣдка, за неимѣніемъ рѣшительно сбыта въ Тянь-Дзинѣ, куда и привозятся, впрочемъ, въ незначительномъ количествѣ, остатки въ нѣсколько кусковъ отправляются въ Шанхай. Но при всемъ томъ, что и наши сукна идутъ черезъ Англію и кругомъ Европы и Африки, это обстоятельство не мѣшаетъ однакоже русскимъ сукнамъ одерживать верхъ надъ англійскими въ Ханькоу; тогда какъ напротивъ англичане соперничаютъ съ нами въ несравненно ближайшемъ къ Кяхтѣ мѣстѣ, чѣмъ Шанхай и Ханькоу, а именно въ Тянь-Дзинѣ, мануфактурными какъ бумажными (дрилингъ, шертингъ и пр.), такъ и шерстяными низшаго сорта издѣліями (long-ells и др.), тогда какъ наши пилсы въ Тянь-Дзинѣ часто безъ требованія, что можно видѣть и въ официальныхъ отчетахъ, постоянно печатаемыхъ. Поэтому открытіе ближайшаго пути чрезъ Суэзъ нашимъ мануфактурамъ повредить не можетъ, а, напротивъ, чаю перваго сбора дастся возможность достигать нижегородской ярмарки къ самому открытію ея въ тотъ же годъ; что, сокративъ время затраты капитала и расходы провоза, даетъ возможность удешевить его и распространить употребленіе, а это въ свою очередь не можетъ не отзываться выгодно и на другихъ отрасляхъ торговли, на которыя разрѣшеніе чайной расторжки имѣло всегда такое преобладающее вліяніе».

«Кромѣ того, всякому вполне знакомому съ ходомъ нашей торговли въ Сибири и Китаѣ, извѣстно, что для насъ важны не столько Шанхай и Тянь-Дзинъ, сколько Калганъ и сѣверные рынки, и что главное значеніе Сибири для Россіи состоитъ не въ томъ, что она служитъ транзитнымъ путемъ для торговли нашей съ Китаемъ, а въ томъ что можетъ представлять, разумѣется, при непремѣнномъ условіи развитія ея собственнаго благосостоянія, все болѣе и болѣе расширяющійся и притомъ вполне для насъ обеспеченный рынокъ для сбыта нашихъ мануфактурныхъ произведеній».

По торговлѣ черезъ суэзскій каналъ, мы должны только стремиться направить на русскихъ пароходахъ на Одессу и Таганрогъ часть чая, идущаго теперь къ намъ черезъ Лондонъ и Кенигсбергъ (чрезъ послѣдній 60,918 пудовъ), Такимъ образомъ, кромѣ выгоды для Россіи отъ фрахтовъ и пр., уменьшится еще контрабанда чаемъ, удобно совершаемая по западной границѣ.

О выгодѣ суэзкаго пути можно судить потому, на сколько этотъ путь дешевле пути черезъ Лондонъ и Кяхту.

Въ настоящее время при перевозкѣ чая продолжительнымъ путемъ вокругъ мыса Доброй Надежды теряется его до 3% по вѣсу; надѣются, что по новому пути потеря это не будетъ превосходить 1½%, т. е. 45 коп. съ пуда.

На основаніи подлинной фактуры мы сдѣлаемъ слѣдующій расчетъ доставки чая изъ Фучу въ Москву по каналу.

Покупка чая въ Фучу, новаго сбора:

<i>Sun Hai</i> отборнаго . . .	160	полумѣстъ.
<i>Ohun Hung</i> лучшаго . . .	301	»
» самаго лучшаго . . .	378	»
<i>Chong Pan</i> . . .	100	мѣстъ.

обойдется на мѣстѣ:

	вѣсь. п и к у л ь.	цѣна.	ланъ.
1) . . .	52,40	35,8	1,875 93
2) . . .	107,08	40,3	11,315 32

	вѣсь. пикюль.	цѣна.	ланъ.
3)	145,84	41,3	6,002 54
4)	71,33	40,8	2,934 24
	<u>376,75</u>		<u>15,128 52</u>

что составляет, по курсу 72 ланъ за 100 долларовъ, 21,015 долларовъ 84 цента.

Расходы на мѣстѣ:

	цент.	доллар.	цент.
Укладка, обшивка, влечение и пр. за 100 мѣстъ	по 30	30	
» 839 полумѣстъ »	25	209	75

Нагрузка, наемъ владовыхъ:

за 100 мѣстъ	15	15	
» 839 посумѣстъ. »	12	100	68
Страховыхъ отъ огня $\frac{1}{4}$ %		52	53
Куртажъ $\frac{1}{2}$ %		105	05
Коммиссія 3 %		630	35
Итого		1,143	36

Т. е. чай обойдется въ Фучу 22,155 долл. 20 цент.

Расходы по доставкѣ изъ Фучу въ Суэзь:

	долларовъ.
Цѣна 939 мѣстъ чая	22,155 20
Расходы въ Гонгъ-Конгъ *) $1\frac{1}{2}$ %	332 33
Shroffage	12 00
Почтовые и гербовые расходы	11 00
Фрахтъ на пароходъ изъ Фучу въ Гонгъ-Конгъ за 63 тонны въ 40 футъ по 5 долл. за тонну	315 00
Выгрузка, укладка и перегрузка въ Гонгъ-Конгъ *)	
100 мѣстъ по 15 цент.	15
839 полумѣста » 12 »	100 68

*) Измѣняются поврени года до 2%.

	долларовъ.
Страхованіе отъ огня въ Гонгъ-Конгъ съ 23,000 долл.	57 50
Фрахтъ на пароходъ изъ Гонгъ-Конга въ Суэзь за 63 тонны въ 40 футъ по 40 долл. за тонну	2,520 00
Морское страхованіе изъ Фучу въ Суэзь 2% съ 29,000 долл.	580 00
Полисъ	3 00
Маклерскіе и куртажъ $\frac{1}{8}$ %	33 00
Коммиссія 1%	263 99
	<u>26,398 70</u>

Слѣдовательно провозъ чая изъ Фучу въ Суэзь равняется 95 к. съ пуда. Прибавляя отъ Суэза до Одессы 30 к. съ пуда, 1 р. 30 к. расходъ по желѣзной дорогѣ отъ Одессы до Москвы и расходы на выгрузку, перегрузку, комиссію и таможенные расходы, провозъ пуда чая будетъ равенъ 2 р. 53 к.

Для составленія разсчета, во что обходится провозъ чая по старому пути на Кяхту, нужно имѣть въ виду слѣдующія данныя.

Цѣна чая на мѣстѣ.

Укупорка, нагрузка, сортировка и пр.

Фрахтъ изъ Шанхая или Фучу въ Тянь-Дзинъ	5—6 ланъ
% страхованія по этому пути	за мѣсто.
Провозъ отъ Тянь-Дзина до Тунъ-Джоу	10 фынъ
	1,000 гинъ.
Провозъ отъ Тунъ-Джоу до Калгана	6 ланъ.
	за мѣсто.

Провозъ отъ Калгана до Кяхты 2 лан. 60 фынъ

Расходы въ Кяхтѣ, комиссія, ширя и ширка, акциденція и пр.

*) Если отправлять прямо, не заходя въ Гонгъ-Конгъ, то это сокращаетъ расходы на 5 цент. на мѣсто или 4 цент. на полумѣсто.

Расходы въ таможи (кромѣ пошлинъ) въ Иркутскѣ

Коммиссія въ Москвѣ, доставка изъ Кяхты съ пуда въ Москву отъ 5 до 8 руб.

Слѣдовательно одинъ провозъ обойдется съ пуда отъ 8 р. 80 коп. до 12 руб., т. е. отъ 22 до 30 коп. на фунтъ дороже провоза черезъ суэзскій каналъ, но для вѣрнаго расчета нужно прибавить еще проценты за излишнее время нахождения въ пути товара.

По старому пути вокругъ мыса Доброй Надежды на Лондонъ провозъ стоилъ: изъ Шанхая въ Лондонъ отъ 6 до 8 фунт. съ тонны, изъ Лондона въ Петербургъ 1 фунт. 10 шил. съ тонны, изъ Петербурга до Москвы 50 коп. за пудъ; итого 2 руб. 40 коп.

Провозъ по новому пути, сберегая втрое время, сохраняетъ значительный процентъ на капиталъ, а потому обойдется дешевле.

Цѣны чая въ концѣ 1869 года были за фунтъ: Въ Петербургѣ:

	копѣекъ.
Черный конго	75—100
» сушонгъ	95—100
Цвѣточн. пекко	150—200

Въ Москвѣ:

Кантонскій	85—150
----------------------	--------

Въ Одессѣ:

1 сорта	160—200
2 »	120
3 »	100
Маюконъ	85—150

Въ Лондонѣ:

	ш.	п.	ш.	п.
Songou *	0	6	до	2 10

*) Сорта означенные звѣздочкой преимущественно привозятся въ Россію.

	ш.	п.	ш.	п.
Souchong *	1	1	до	3 6
NingYong и Oolong	0	10	»	2 2
Flowery Pekoe *	0	10	»	3 6
Orange Pekoe *	0	11	»	1 10
Foochow	1	1 1/2	»	2 2
Caper Canton *	0	5	»	2 2
» Foochow	1	2	»	2 0
Twakay common	0	10		
» fine	1	1	»	1 1 1/2
Hyson skin	0	9	»	0 11
Hyson	0	11	»	3 8
Young Hyson	0	7	»	2 10
Imperial	0	9	»	2 8
Gunpowder	0	9 1/2	»	3 6
Japan	0	11	»	1 3

Мѣдь. Еще недавно выплавка мѣди служила лучшимъ подспорьемъ нашего горно-заводскаго хозяйства и мѣдь составляла важный предметъ русскаго отпуска; но громадное развитіе мѣднаго производства на рудахъ въ десять и болѣе разъ богаче нашихъ, въ Чили, Соединенныхъ Штатахъ и Австраліи подорвало русскую отпускную торговлю мѣдью и наводнило, на оборотъ, русскій рынокъ иностранною мѣдью. Въ настоящее время 40% мѣди, потребляемой въ Россіи, доставляется изъ заграницы.

Привозимая въ Россію мѣдь распредѣляется по государствамъ:

	пудовъ
Изъ Англій	: 145,746
» Пруссій	18,281
» Ганзейскихъ городовъ	9,967
» Бельгій	5,340

Съ устройствомъ болѣе быстрога сообщенія по суэзскому каналу нѣтъ сомнѣнія, что привозъ въ Европу и въ Россію

изъ западной Австраліи мѣди, отпускаемой преимущественно черезъ портъ Аделаиду, долженъ возрасти еще въ большихъ размѣрахъ, хотя нельзя не сознаться, что чилийская мѣдь по своей дешевизнѣ будетъ продолжать въ этомъ случаѣ сильную конкуренцію мѣди австралийской.

Правительство наше значительною сбавкою горныхъ пода-тей пришло уже на помощь упавшей въ Россіи мѣдной промыш-ленности. Будущее укажетъ, насколько должна быть измѣне-на настоящая таможенная пошлина съ мѣди для того, чтобы поставить нашихъ производителей въ одинаковыя условія съ австралийскими. Во всякомъ случаѣ мы должны теперь ожидать усиленія привоза мѣди по нашей южной границѣ.

По качествамъ своимъ мѣдь австралийская отличается пре-краснымъ достоинствомъ и превосходить въ этомъ случаѣ мѣдь чилийскую и английскую. Она уступаетъ только самымъ луч-шимъ сортамъ русской мѣди.

Въ Петербургѣ, въ началѣ 1869 года, была цѣна австралий-ской мѣди:

	за пудъ
<i>Wallarow</i>	11 руб.
<i>Karunda</i>	10 » 60 коп.
<i>Burra Burra</i>	11 » 20 »

Въ то же время

Чилийской 9 р. 60 к. до 10 »	75 »
Норвежской	10 » 50 »
Шведской	10 » 80 »

Джуты. Джута (*jute, indian grass*), дубовыя волокна разныхъ ра-стущихъ въ Остъ-Индіи видовъ *Corchorus*, принадлежащихъ къ семейству липовыхъ, составляла въ послѣднее время важнѣй-шій суррогатъ пеньки и отчасти хлопка. Фабрики для обработ-ки джуты сосредоточены около Дунди, а о размѣрѣ усиленія потребленія джуты можно судить потому, что въ 1818 году ея бы-ло привезено въ Англію 1,000 тоннъ, въ 50-хъ годахъ приво-зилось 25,000 тоннъ, а въ 1867 году было привезено уже болѣе 79,130 тоннъ.

По отзываютъ крупныхъ экспортеровъ пеньки и канатовъ въ Одессѣ, усиленіе привоза въ Англію джуты черезъ суэзскій ка-наль, хотя и само по себѣ сомнительное, въ виду дешевизны это-го продукта, не выдерживающаго перевозки на пароходахъ, ни въ какомъ случаѣ не будетъ имѣть вліянія на нашъ отпускъ и слѣдовательно на производительность пеньки. Соображеніе это основано на томъ расчетѣ, что и теперь джута уже вдвое де-шевле пеньки, такъ въ Лондонѣ цѣна за тонну:

Пеньки петербургской:

	шил.	пенс.	шил.	пенс.
Молочанки	34	0		
Учота	33	0 до	33	10
Половой	31	0 »	32	0
Рижской	38	0 »	39	0
А джуты Jute	13	0 »	21	10
Rejections	15	0 »	16	0
Cuttings	12	0 »	12	10

т. е. вдвое и трое дешевле пеньки.

Слѣдовательно небольшое удешевленіе провоза, или скорости доставки, для джуты не играли бы никакого серьезнаго значенія да и самый отпускъ пеньки изъ Россіи не можетъ жаловаться, теперь на застой. Отпущено было:

въ 1868 году	2.699,746	пудовъ
» 1860 »	3.048,841	»

Цѣны пеньки также постоянно повышаются. Въ Петербургѣ за пудъ чистой молочанки давали.

въ 1868 году отъ 3 до 4 руб.
» 1860 » » 2 р. 50 к. до 2 р. 60 »

Манильская пенька или *абака* по своимъ прекраснымъ каче-ствамъ не можетъ быть подведена подъ одну категорію съ джу-той, но за то и цѣна ея очень дорога. Въ Лондонѣ отъ 59 ш. 10 п. до 65 шил. за тонну.

Среднія цѣны джуты были въ Лондонѣ за тонну:

	ф.	ш.	п.
Въ 1863 году	1	4	11
» 1864 »	1	1	8
» 1865 »	0	16	10
» 1866 »	0	18	2
» 1867 »	0	17	10

причемъ бенгальская продавалась на 2 шил. дороже бомбейской.

Тряпка. Дешевая египетская и остъ-индская тряпка, если и будетъ дѣлать конкуренцію русскому отпуску этого товара, то тѣмъ лучше, ибо, имѣя писчебумажныя фабрики, полезнѣе конечно дешевый продуктъ этотъ передѣлывать дома.

Сахарный песокъ. Хотя въ Россіи постоянно привозятъ небольшое количество явскаго сахарнаго песка; продававшася въ концѣ 1869 года съ пошлиною по 7 руб. за пудъ, а въ послѣднее время начали возить и песокъ египетскій; но едва-ли можно ожидать привоза этого товара по суэзскому каналу въ наши южныя порты, потому что свеклосахарная промышленность наша настолько развилась и цѣны сахарнаго песка въ Кіевѣ и другихъ центрахъ производства такъ понизились, что ожидать какого либо серьезнаго привоза сахарнаго песку, исключая самыхъ высшихъ сортовъ гаванскаго *florettes*, при существующихъ пошлинахъ, невозможно.

Кожу. Кожу принадлежатъ къ товарамъ, отпускъ которыхъ изъ Россіи можетъ нѣсколько пострадать отъ усиленія движенія по суэзскому каналу. Абиссинія, Аравія и въ особенности Остъ-Индія и Австралія представляютъ обширные рынки для покупки сырыхъ шкуръ и кожъ.

Какое значеніе имѣетъ даже въ настоящее время одинъ остъ-индскій отпускъ кожъ можно судить потому, что въ 1867 г. было привезено въ Англію

Сырыхъ кожъ:

	центнеровъ	средняя цѣна центнера ф. ш. п.
Изъ Мадраса	12,320	3 12 2
» Бомбея	2,365	3 11 9

	центнеровъ	средняя цѣна центнера ф. ш. п.
Изъ Сингапура	10,386	3 13 0
» Бенгала	182,273	3 12 3
А изъ Россіи	11,933	3 9 4

Выдѣланныхъ кожъ:

	фунтовъ	цѣна фунта пен.
Изъ Мадраса	1,031,411	11 ³ / ₄
» Бенгала	67,876	11 ³ / ₅
» Австраліи	2,381,690	9 ¹ / ₂

По цѣнѣ своей кожи выдерживаютъ провозъ по каналу.

Соображая все вышесказанное о неудобствѣ плаванія подъ парусами по Красному морю, о недостаткѣ цѣнныхъ грузовъ изъ Россіи въ Индію, о дороговизнѣ азіатскихъ товаровъ къ намъ привозимыхъ, очевидно, что новый путь составитъ важную эпоху въ развитіи плаванія подъ парами, и въ настоящее время всѣ расчеты русской торговли должны быть произвѣдены единственно въ виду возможности отправлять товары по суэзскому каналу на пароходахъ. Потому въ заключеніе нашего очерка, мы обратимся теперь къ разсмотрѣнію вопроса, какое участіе русское паровое торговое мореплаваніе должно имѣть въ судоходствѣ по новому торговому пути и какое вліяніе можетъ оно имѣть на русскую торговлю во вновь открываемыхъ ей рынкахъ, а затѣмъ разсмотримъ и нѣкоторыя другія, крайне необходимыя мѣры для развитія торговли по новому пути.

1) *Пароходная линія изъ Чернаго моря на дальній востокъ.*

Кромѣ обыкновенныхъ коммерческихъ пароходовъ, опытъ послѣднихъ двадцати лѣтъ показалъ громадную пользу отъ устройства *срочнаго* плаванія почтовыхъ, пассажирскихъ и грузовыхъ пароходовъ, необыкновенно облегчающихъ быстрья и правильныя торговля сношенія различныхъ рынковъ. Но срочность, при всѣмъ извѣстныхъ эпохахъ застоя, которыя поражаютъ торговлю въ извѣстные мѣсяцы, а иногда и годы, ведетъ нерѣдко къ убыткамъ, по этому всѣ подобныя компаніи основаны при исключительно щедромъ пособіи правительства.

Англія, какъ мы выше видѣли, имѣетъ десятки подобныхъ компаній; Франція и Италія нѣсколько гарантированныхъ обществъ, Австрія, Голландія, Гамбургъ, Пруссія и Испанія по одному. Всѣ эти общества, имѣющія линіи по Средиземному морю, помышляютъ теперь воспользоваться суэзскимъ каналомъ для связи или распространенія своихъ пароходныхъ сношеній.

Такъ въ Нью-Йоркѣ обширная компанія, Mediterranean and Oriental Steam Navigation Company, располагающая капиталомъ въ 150 мил. фр., устанавливаетъ прямое сообщеніе съ Индіей и Китаемъ черезъ Суэзъ. Въ Англіи многочисленныя арматоры строятъ и передѣлываютъ обширныя пароходы, удлиняя ихъ на 10, 20, 30 и 40 метровъ для болѣе выгоднаго плаванія по каналу; Messageries Impériales удлиннели также съ тою же цѣлью свои пароходы, потому что одно изъ условій побѣды пара надъ парусами состоитъ въ увеличеніи длины судна, не вредя его скорости и не уменьшая водоизмѣщенія; австрійскій «Лloyd» готовится открыть прямое сообщеніе съ Бомбеемъ и предлагаетъ всѣмъ фабрикантамъ безплатный провозъ образцовъ ихъ товаровъ для ознакомленія потребителей на дальнемъ Востокѣ итальянское правительство вызываетъ арматоровъ, желающихъ воспользоваться египетскимъ босфоромъ, и компанія Rubattino выстроила уже 4 парохода въ 1,500 тоннъ для плаванія въ Индію; Испанія желаетъ устроить прямое пароходное сообщеніе между Барселоною и богатыми Филиппинскими островами; Португалія помышляетъ сдѣлать тоже для торговли Лисабона съ Гоа и др. португальскими колоніями въ Индіи; La Compagnie Marseillaise de transports maritimes à vapeur послала уже свои большіе пароходы срочными рейсами въ Бомбей; голландское правительство хлопочетъ объ устройствѣ пароваго сообщенія Голландіи по Средиземному морю и каналу съ богатѣйшими колоніями азіатскаго архипелага, и въ Амстердамѣ подъ предсѣдательствомъ наслѣднаго принца образовалось уже для того обширное общество. Всѣ народы, однимъ словомъ, спѣшатъ воспользоваться новымъ путемъ, потому что конкуренція понизила чрезвычайно фрахты по Средиземному морю и уменьшила выгоды судоходства въ этомъ бассейнѣ.

Поэтому и мы считаемъ распространеніе дѣйствій какого либо русскаго пароходнаго общества на новый районъ, открываемый для торговли Россіи, совершенно необходимымъ. Такъ какъ для этого полезно общество обширное и вполне устроенное, то въ Россіи единственнымъ до сихъ поръ предпріятіемъ въ этомъ родѣ является Русское Общество Пароходства и Торговли, которое наимыгоднѣйшимъ для правительства и торговли образомъ можетъ исполнить, по нашему мнѣнію, и задачу представленную теперь суэзскимъ каналомъ.

Русское Общество Пароходства и Торговли, открывшее свои дѣйствія въ 1857 году, имѣетъ уже въ настоящее время срочное морское пароходное сообщеніе Одессы съ Николаевымъ, Херсономъ, крымскими, азовскими и кавказскими портами, Константинополемъ, дунайскими, анатолійскими, малоазіатскими и сирійскими портами и Александріей, пароходство по Днѣстровскому лиману, Керченскому проливу, Дону, Днѣпру, Бугу, Кубани и Ріону, несрочное морское плаваніе въ Триестъ, Марсель, Гавръ, Антверпенъ, Лондонъ и др. порта. Кромѣ того общество имѣетъ въ пособіе для своихъ цѣлей въ Севастополѣ обширное адмиралтейство и механическое заведеніе, а на р. Грушевкѣ громадный антрацитовый рудникъ, доставляющій ему по дешевой цѣнѣ необходимое для пароходовъ топливо, которымъ общество снабжаетъ и наши южныя желѣзныя дороги.

Для своего плаванія общество располагаетъ теперь флотомъ изъ 69 пароходовъ, сложностью въ 15,100 дѣйствительныхъ паровыхъ силъ и поднимающихъ 67,677 тоннъ груза, изъ 38 баржъ и многихъ мелкихъ судовъ. Лучшіе пароходы общества имѣютъ уже размѣры отъ 3,000 до 3,600 тоннъ, т. е. приближаются къ размѣру самыхъ большихъ пароходовъ, плавающихъ по океану. Въ 1869 г. Русское Общество перевезло 21.227,249 пудовъ груза и 430,229 пассажировъ; между тѣмъ въ 1858 году только 4.069,651 пуд. грузовъ и 123,593 пассажировъ; и операціи и флотъ общества постоянно возрастаютъ. Вообще общество служитъ теперь единственнымъ серьезнымъ представителемъ русскаго флота въ нашихъ южныхъ моряхъ.

Доходы общества были въ 1869 году.

	р у б л е й
Отъ фрагтовъ за грузъ	3.009,673
» пассажировъ	1.149,061
Прочіе	416,418
Пособія отъ правительства	1.705,481
итого	6.280,636
Но исключая расходъ въ	3.558,806
и погашеніе имущества »	446,885

Чистый доходъ общества равнялся 2.274,944, а безъ пособія отъ правительства 569,462 руб., что составляетъ на складочный капиталъ общества въ 9 милл. руб. около 6%, если считать акціи по ихъ номинальной цѣнѣ и около 3% по ихъ настоящей биржевой стоимости; при этомъ 1869 годъ былъ еще замѣчательно благопріятный.

Изъ этого разсчета видно, какъ далеки отъ истины завѣренія тѣхъ органовъ печати, которые говорятъ о несправедливыхъ и бесполезныхъ жертвованіяхъ сдѣланныхъ для этого общества правительствомъ, о вредномъ вліяніи общества на русское судоходство и т. п.

Благодаря распорядительности новаго управленія и въ особенности Н. М. Чихачева, общество сдѣлало большіе успѣхи въ послѣднее время, хотя нельзя конечно отрицать, что далеко еще цѣль общества не достигнута и передъ нимъ лежитъ обширное поле дѣятельности. Хотя общество должно дѣлать ежегодно 400,000 морскихъ миль, а въ дѣйствительности же его пароходы проходятъ 800,000 миль; но и эта цифра невелика, сравнительно съ потребностью южнаго края. Какъ выгодно для насъ развитіе пароходства, видно изъ того разсчета что 60 большихъ грузовыхъ пароходовъ могутъ поднять въ теченіи года весь грузъ, представляемый отпускомъ Одессы, а это могло бы составить ежегодное сбереженіе для Россіи 20 милліоновъ руб. фрагтовъ и 4 милліона руб. страховыхъ расходовъ.

Для Русскаго Общества Пароходства и Торговли невыгодно теперь пассажирское движеніе и срочныя линіи галацкая и александрійская, а также зимнее движеніе по линіямъ крымской и

кавказской. Наибольше для себя выгоднымъ оно считаетъ движеніе по небольшой херсонской линіи и несрочной лондонской. Первое зависитъ оттого, что Херсонъ лишень теперь возможности отправлять товары прямо за границу, а второе по обширности нашихъ торговыхъ связей съ Англійей, хотя общество встрѣчаетъ еще въ этомъ случаѣ конкуренцію частныхъ пароходовъ и цѣлаго флота парусныхъ судовъ.

Имѣя въ виду, что главная цѣль общества заключается въ развитіи торговли всего южнаго южно-русскаго побережья, нужно желать, чтобы Русское Общество Пароходства и Торговли поскорѣе открыло крайне необходимую прямую линію изъ Поти въ Одессу для развитія кавказской торговли, линію изъ Одессы въ Константинополь по западному берегу Чернаго моря; оно имѣетъ срочное сообщеніе съ Константинополемъ только разъ въ недѣлю и вовсе не имѣетъ срочнаго прямого сообщенія Константинополя прямо съ азовскими портами. Къ числу этихъ линій, очевидно государственной важности, и по справедливости имѣющихъ право на пособіе государства, принадлежит и линія въ Остъ-Индію, о которой мы ниже скажемъ подробнѣе, линія эта установитъ и прямое сообщеніе съ Египтомъ, совершаемое теперь весьма кружнымъ путемъ.

Если общество не поспѣшитъ устройствомъ этой линіи, то весь суэзскій транзитъ, направляемый въ Россію, пойдетъ на Триестъ, потому что весьма трудно будетъ частнымъ лицамъ конкурировать съ пароходами, гарантированнаго австрійскимъ правительствомъ, Ллойда. Устройство индійской линіи весьма важно и въ виду малой доходности линій желѣзныхъ дорогъ Одесско-Балтской и Кіево-Балтской, на послѣдней въ особенности по открытіи движенія по параллельному направленію по желѣзной дорогѣ изъ Харькова въ Кременчугъ. Поощреніемъ въ этомъ случаѣ пароходнаго общества, правительство уменьшитъ свои расходы и гарантіи по тремъ означеннымъ желѣзнымъ дорогамъ. Замѣтимъ, что въ то время, когда такъ медленно подвигалась постройка Кіево-Балтской дороги съ ея вѣтвью и кіевского моста, австрійскія газеты давно уже принесли извѣстіе, что уполномоченные русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ

сопровождении служащихъ при австрійскихъ желѣзныхъ дорогахъ южной и сѣверной, ѣздили въ Триестъ и Флоренцію для заключенія контрактовъ, касательно тарифовъ, имѣющихъ цѣлью облегчить движеніе товаровъ между Россіей и Остъ-Индіей, т. е. другими словами на русскія деньги дать средство развиваться австрійскимъ и италіянскимъ портамъ, въ ущербъ нашимъ собственнымъ. По тѣмъ же извѣстіямъ Ллойдъ обязывается употребить два изъ своихъ кораблей единственно для рейсовъ между Индіей и Триестомъ. Желѣзныя дороги согласились на то, что всѣ товары, идущіе изъ Индіи черезъ Триестъ прямо въ Петербургъ, были бы безъ посредства комиссіонера сдаваемы на желѣзныя дороги, такъ какъ за фрахтъ для всякаго рода товаровъ слѣдуетъ принять существующій спеціальныи тарифъ 133 франка за тонну.

Тарифъ между Триестомъ и индѣйскими станціями будетъ составлять плату отъ 6½ до 9 фунтовъ стерлинговъ за тонну въ 20 центнеровъ, или въ 40 англійскихъ кубическихъ футовъ; только за товары, отправляемые въ Багдадъ, тарифъ будетъ составлять 10¼ фунтовъ стерлинговъ. Послѣ устройства прямого судоходства, вышеприведенныя цифры будутъ уменьшены на 1 или на 1½ фунта стерлинговъ.

Относительно направленія индѣйской линіи и расходовъ необходимыхъ для того со стороны Русскаго Общества Пароходства и Торговли, а равно и правительства, мы можемъ представить пока немногія соображенія.

Русское Общество Пароходства и Торговли, какъ компанія покровительствуемая правительствомъ, не должно руководиться однимъ коммерческимъ интересомъ, и поощрять такіе порты, отпускъ которыхъ не представляетъ ничего существеннаго для русской торговли или, тѣмъ болѣе, можетъ служить въ подрывъ нашей торговли, каковы напримѣръ Бассора въ Персидскомъ заливѣ или Куррачи въ Индіи; оно вообще должно не столько заботиться о количествѣ провезеннаго груза по новой линіи, сколько о распространеніи русской торговли въ Египтѣ, по берегамъ Краснаго моря и въ Остъ-Индіи. Для этого общество конечно готово будетъ принести сначала пожертвованія, чтобы

всячески распространить русскіе товары; это тѣмъ болѣе необходимо, что въ этихъ странахъ торговля находится въ рукахъ иностранцевъ, тамъ нѣтъ русскихъ фирмъ и агенты общества явятся естественными единственными представителями интересовъ русской торговли; потому выборъ этихъ лицъ долженъ конечно производиться съ крайнею осмотрительностью.

О размѣрѣ пожертвованій Общества Пароходства и Торговли для остъ-индской линіи можно судить приблизительно по слѣдующимъ расчетамъ. Для линіи изъ Одессы въ Бомбей необходимы при расчетѣ мѣсячныхъ рейсовъ 6 пароходовъ дѣйствующихъ и 1 запасный, цѣнностью каждый въ 340,000 р., одинъ докъ для очистки и починки пароходовъ въ Одессѣ или Севастополѣ, цѣнностью приблизительно въ 400,000 р.; слѣдовательно необходима затрата капитала въ 2.780,000 руб.

Для сравненія представляемъ свѣдѣнія о подобномъ же предпріятіи австрійскаго пароходнаго общества.

Въ *Neue Freie Presse* отъ 25 августа 1869 г., были помѣщены слѣдующія свѣдѣнія о бомбейской линіи, которую намѣрена была открыть компанія Ллойда съ 1 января 1870 г. между Триестомъ и Бомбеемъ. Пароходы будутъ заходить въ Аденъ и если возможно современемъ завяжутъ сношенія съ Джеддой, гдѣ находится главный складъ кофе, потребляемаго въ большомъ количествѣ въ Германіи. Для отпуска по этому пути Австрія разсчитываетъ на свои хлопчатобумажныя, шелковыя и льняныя мануфактуры, стеклянныя и желѣзныя издѣлія, лѣсъ и муку.

Ллойдъ полагаетъ производить ежемѣсячные рейсы, для чего необходимо 3 парохода въ 1,200 тоннъ каждый. Весь переходъ изъ Триеста въ Бомбей 4,471 морскихъ миль пароходъ можетъ сдѣлать въ 556 часовъ, для чего долженъ сжечь столько же тоннъ угля. Ежегодные расходы компанія исчисляетъ въ 1.190,000 флоринновъ.

Доходы Ллойдъ исчисляетъ въ 425,000 флоринновъ. При этомъ онъ полагаетъ еще фрахтъ для хлопка въ 5 фунт. стерл. за тонну, имѣя въ виду, что до сихъ поръ хлопокъ пароходами изъ Бомбея до Ливерпуля, считая расходы на египетскихъ желѣзныхъ дорогахъ, обходился отъ 6 до 9 фунт. стерл.

за тонну. При этомъ Ллойдъ считаетъ ничтожнымъ доходъ отъ прочихъ товаровъ, и количество пассажировъ вовсе не беретъ въ расчетъ. Всего предполагаетъ онъ доставлять въ Триестъ 7,200 тоннъ или 28,000 кипъ хлопка, цифра небольшая, имѣя въ виду, что потребление хлопка въ Австріи превосходитъ теперь 250,000 кипъ.

За подобную услугу Ллойдъ просилъ субсидіи по 4 гульдена серебромъ за милю, или 751,296 гульденовъ въ годъ.

Вопросъ о начертаніи своей новой срочной линіи чрезъ суэзскій каналъ Правленіе Русскаго Общества Пароходства и Торговли отложило до возвращенія командированнаго имъ спеціально съ этою цѣлью въ Индію агента общества въ Мессингъ-Барановскаго; но и по имѣющимся уже свѣдѣніямъ намъ кажется, что теперь уже можно заранѣе опредѣлить приблизительно направленіе русской пароходной линіи, держась строго принципа, что *русское покровительствуемое правительствомъ общество существуетъ для русскихъ интересовъ и русской торговли.*

Потому русскіе пароходы не могутъ на примѣръ за немѣніемъ собственныхъ грузовъ брать напр. грузы манчестерскихъ мануфактуръ, которые говорятъ не трудно найти по 4 и 6 фунт. 10 шил. за тонну; потому что мануфактуры эти проникаютъ въ Среднюю Азію и составляютъ конкуренцію нашимъ мануфактурамъ, доставляемымъ туда съ такими издержками и безъ всякой гарантіи правительства. Дѣло другое англійскій каменный уголь онъ необходимъ до сихъ поръ одинаково какъ для англійскихъ, такъ и русскихъ пароходовъ.

Русскіе пароходы не должны посѣщать порты какъ Бассора или Куррачи, доставляющіе въ изобиліи предметы, представляющіе сильную конкуренцію нашему черноморскому отпуску: шерсть, льняное семя, сырыя кожи и пр.; иначе на русскія податныя деньги мы будемъ развивать и обогащать чужіе порты, создавать на иностранныхъ берегахъ намъ конкурентовъ и оставлять въ заустѣніи наши порты и безъ того малымъ уча-

стіемъ въ международной торговлѣ не твердо стоящіе на ногахъ и подвергающіеся безчисленнымъ превратностямъ.

Посѣщеніе портовъ какъ Калькутта, Коломбо, Пенангъ, Батавія не имѣетъ пока серьезнаго значенія для нашего пароходства по незначительности грузовъ; не представляя Русской торговлѣ какой либо конкуренціи, оно не будетъ и служить, строго говоря, ея существеннымъ интересамъ. Подобная линія не должна получать пособія правительства. О сравнительной важности азіатскихъ портовъ и значенія тамъ англійскихъ пароходовъ можно судить изъ отчетовъ *Messageries Impériales*. По этимъ документамъ видно, что для общества линія:

Въ Калькутту	не выгодна
На остр. Маврикія	» »
Въ Батавію	выгодна.
» Конгъ-Гонгъ	не выгодна
» Шанхай	улучшается
» Юкагаму	выгодна

Слѣдовательно болѣе чѣмъ на половину французское общество работаетъ въ убытокъ, и для поправленія дѣлъ ему указываютъ именно на открытіе линій въ Бомбей.

О весьма важной китайской линіи въ настоящее время должно замѣтить только, что она должна быть въ Шанхай, а оттуда въ Тянь-Дзинь; потому что Шанхай служитъ важнейшимъ портомъ Китая, куда поступаютъ и чай заготавливаемые русскими въ Ханькоу. Линіей въ Тянь-Дзинь, куда перевозятся теперь русскіе чай изъ Шанхая, мы будемъ помогать нашей кяхтинской торговлѣ. Отъ Суэза до Шанхая русскіе пароходы могутъ заходить за углемъ (и случайно за грузами), въ Пойнтъ-де-Гелль, Пенангъ и Сингапуръ. Отъ Сингапура до Шанхая выборъ станціи, намъ кажется будетъ зависѣть отъ обстоятельствъ и едва ли не лучше всего остановиться на Маниллѣ, не имѣющей срочныхъ сообщеній съ Европой, между тѣмъ какъ Сайгунъ и Гонгъ-Конгъ посѣщаются пароходами англійскихъ и французскихъ компаній.

Если действительно русскіе пароходы будутъ имѣть срочную линію въ китайскія воды, то подобно тому, какъ англичане и французы вводятъ въ число станціи даже свои второстепенныя колоніи, нужно будетъ желать, чтобы русская линія продолжилась современемъ до русскихъ портовъ Тихаго океана. На первый разъ хоть до Владивостока, который предлагаютъ теперь сдѣлать важнѣйшимъ портомъ богатаго Уссурійскаго края *).

Въ случаѣ устройства русской линіи, конечно, придется немедленно отмѣнить беспошлинный привозъ иностранныхъ товаровъ въ пріамурскій край, иначе никакая конкуренція для русскихъ купцевъ будетъ невозможна.

Безжизненныя теперь обширныя владѣнія наши, образующія области Приморскую, Амурскую и Забайкальскую съ Охотскимъ моремъ и островомъ Сахалиномъ, должны возродиться мѣрами правительства къ новой жизни, а вмѣстѣ съ тѣмъ почувствовать потребность срочнаго пароваго сообщения съ Китаемъ, Японіей и, по всей вѣроятности, съ Америкой.

Если русскіе пароходы появятся на дальнемъ востокѣ и въ Красномъ морѣ, то могутъ смѣло рассчитывать на весьма выгодный 3-й классъ пассажировъ, потому что гуманное обращеніе русскихъ капитановъ и командъ быстро оцѣнивается необразованными азіатами, сравнительно съ англійскою грубостью и французскимъ нахальствомъ и педангизмомъ.

Въ настоящее время Русское Общество Пароходства и Торговли, по нашему мнѣнію, имѣетъ нѣкоторое право ходатайствовать о дарованіи ему необходимыхъ льготъ на установленіе срочной пароходной линіи изъ Бомбея въ черноморскіе и азовскіе порты.

Пароходы общества въ этомъ случаѣ будутъ брать въ Бомбей грузъ хлопка и небольшую часть изъ доставляемыхъ туда по желѣзнымъ дорогамъ и каботажемъ грузовъ риса, кофе, индigo, пряностей, графита и пр., пассажировъ въ Адень и порты Краснаго моря и необходимую часть угля. Въ Адень паро-

*) Объ Уссурійскомъ краѣ и его торговлѣ смотри интересную записку И. А. Носкова.

ходъ будетъ догружаться углемъ; затѣмъ, въ случаѣ серьезнаго пассажирскаго движенія, заходить въ Джедду, гдѣ брать небольшіе грузы кофе. Пройдя каналъ, взявъ грузы, приготовленные для него въ Египтѣ: хлопокъ, кофе, рисъ, чай, доставленный изъ Шанхая, слоновую кость, гумми и пр. и запасшись снова углемъ изъ собственныхъ складовъ, пароходъ пойдетъ въ Константинополь, гдѣ передастъ на пароходъ анатолійской линіи часть грузовъ, которые пойдутъ прямо на Кавказъ, и отправится въ Одессу, которая по всей вѣроятности сдѣлается главнымъ складомъ хлопка, идущаго въ Россію изъ Остъ-Индіи и Египта. Взявъ въ Одессѣ грузъ русскихъ товаровъ, направляемыхъ въ Индію: муку, соль, издѣлія и пр., пароходъ отправится въ Азовское море или въ настоящее время въ Керчь, гдѣ выгрузитъ на каботажныя суда остальную часть остъ-индскихъ и китайскихъ товаровъ и нагрузится антрацитомъ. По нѣкоторымъ соображеніямъ, въ виду близости къ Нижнему Новгороду, Таганрогу можно надѣяться, что онъ сдѣлается складочнымъ мѣстомъ чаевъ, идущихъ въ Россію по суэзскому каналу.

Нагруженный русскими товарами и преимущественно антрацитомъ, пароходъ пойдетъ затѣмъ прямо въ Константинополь, гдѣ одесскіе и анатолійскіе пароходы доставятъ ему магометанскихъ поклонниковъ, идущихъ изъ Россіи. Выгрузивъ въ Измаиліи или Портѣ Сандѣ часть груза, назначаемого для Египта и Краснаго моря, и дополнивъ его углемъ, пароходъ можетъ коснуться Джедды, Адена и идти далѣе въ Бомбей.

Подобная линія, установивъ обоюдовыгодный обмѣнъ русскихъ египетскихъ и остъ-индскихъ товаровъ, будетъ истиннымъ пособіемъ для русской торговли, въ особенности, если тарифы и фрахты ея будутъ благоразумно согласованы съ потребностями торговли, и соотвѣтственно съ ними будутъ измѣнены тарифы южныхъ желѣзныхъ дорогъ, дабы не дать Триесту преимущества передъ Одессою и азовскими портами.

2) *Портовые и транзитные сборы.* Въ интересахъ торговли нужно заботиться о возможно большемъ сокращеніи различныхъ падающихъ на торговлю постороннихъ налоговъ.

Въ настоящее время портовые сборы нѣсколько выше въ Суэзскій каналъ.

Тріестѣ, нежели въ Одессѣ, какъ видно изъ слѣдующихъ свѣдѣній.

Пароходъ въ 665 тоннъ платитъ въ Тріестѣ пошлинь.

	флориновъ.	
ластовыхъ	133	
лоцманскихъ	34	91 1/2
карантинныхъ	33	75
пенсіоннаго фонда	15	96
маячныхъ	93	10
итого	310	22 1/2

т. е. около 28 коп. съ тонны.

Парусное судно съ балластомъ въ Одессѣ платитъ

	руб. коп.	
ластовыхъ и якорныхъ 17 коп.		
съ лафта	25	50
маячныхъ	7	15
судовая роль	2	
декларация	7	50
паспортъ	5	50
карантинное свидѣтельство	1	
разныхъ расходовъ	9	
итого	57	65

или 19 1/2 коп. съ тонны.

Но пропорція эта измѣняется, если сообразить, что судно, идущее въ Одессу, должно уплатить въ Турціи:

Маячные сборы.

	паръ
По Дарданелламъ и Босфору съ тонны	60
Въ Смирнѣ » »	30
» прочихъ портахъ . . . » »	20

Пароходъ «Чихачовъ» 2,100 тоннъ изъ Лондона въ Одессу уплачиваетъ напр. за рейсъ 109 руб. 60 коп., считая по 60

паръ (разница въ тонажѣ). Суда прочихъ государствъ платять по особой таксѣ.

Экспедиція пароходовъ.

Изъ Константинополя въ Россію	3 р.
» » Англию	12 »
» » Средиземное море	13 » 50 к.

Консульскія визы по особому тарифу (турецкая 1 руб.).

За проходъ Дарданеллъ по 5 руб. 37 коп. съ судна или парохода.

Въ Дарданеллахъ также за проходъ подъ крѣпостями взимается такъ называемый «Salamétéragassé» по 15 к. съ парохода

Въ послѣднее время за проходъ Босфора и Дарданеллъ ночью установленъ сборъ по 75 піастровъ съ судовъ всѣхъ націй, а съ почтовыхъ пароходовъ по 32 1/2 піастра.

Въ настоящее время представители Англии, Франціи и Австріи вошли уже съ ходатайствомъ къ турецкому правительству о пониженіи сборовъ при проходѣ Босфора и Дарданеллъ. За буксировку судна въ Босфорѣ и Дарданеллахъ берутъ въ каждомъ проливѣ по 10 турецкихъ лиръ съ судна.

Кромѣ того предполагалось взимать 5 руб. съ судна на содержаніе русскаго госпиталя въ Константинополѣ, но едва ли этотъ налогъ состоится.

При этомъ нужно еще имѣть въ виду, что русскіе берега освѣщены очень дурно и добавочный сборъ на содержаніе и устройство новыхъ маяковъ крайне необходимъ.

3) Улучшеніе Азовскаго моря.

Азовское море не вошло въ парижскій трактатъ. Поэтому мы имѣемъ теперь въ немъ пунктъ, который позволяетъ разыграть принадлежащую намъ роль на югѣ Европы. Россіи нуженъ коммерческій флотъ, и мало по малу онъ можетъ образоваться въ Днѣпровско-Бугскомъ лиманѣ, въ устьяхъ Буга и Днѣпра, но лучше всего въ Азовскомъ морѣ. Торговый флотъ ни одной европейской націи не мыслимъ однако безъ того, что

бы надъ нимъ не стояло покровительство военнаго флота. Такъ какъ торговый флотъ не можетъ существовать, кромѣ того, безъ постоянного подспорья, въ видѣ товара, подлежащаго отпуску и привозу, то и съ этой стороны Азовское море имѣетъ на своей сторонѣ огромные шансы, ибо съ открытіемъ суэзскаго канала подвозъ къ нему чая, индиго, хлопка, пряностей и проч., и отпускъ муки, каменнаго угля имѣютъ на своей сторонѣ всѣ условія постоянства.

Если Одесса и можетъ конкурировать съ азовскими портами въ томъ, что повернетъ на свою сторону часть привоза, для снабженія внутреннихъ нашихъ рынковъ товарами востока то объ этой конкуренціи не можетъ быть и рѣчи въ вопросѣ объ отпускѣ каменнаго угля, въ чемъ Азовское море должно современемъ первенствовать въ водахъ Леванта.

Но для удовлетворенія всѣхъ этихъ ожиданій необходимо, чтобы самое Азовское море было приведено въ порядокъ. Порты его мелководны и открыты, фрахты изъ нихъ высоки, сами они замерзаютъ на долгое время. Дабы парализовать хотя часть этихъ недостатковъ, существуетъ предположеніе объ устройствѣ одного общаго порта, съ самымъ глубокимъ рейдомъ, или лучше сказать, порта, для котораго все Азовское море, при помощи различныхъ приспособленій, послужило бы рейдомъ. Съ этою цѣлью проектировано проведеніе къ нему особой вѣтви желѣзной дороги, проектировано сооруженіе громаднаго молла; съ этою же цѣлью задумана цѣлая система желѣзныхъ дорогъ и укрѣпленныхъ мѣстностей. Лучшее мѣсто для новаго порта близъ Мариуполя, мѣста тамъ для судовъ довольно и глубина вполне достаточна. Съюга Азовское море прикроется керченскими укрѣпленіями 1 разряда, съ тыла Лазовско-Севастопольскою и Феодосійскою желѣзными дорогами, а съ другой стороны линіями на Таганрогъ, Ростовъ и Новороссійскъ. При такой сѣти, море почти недоступно для чуждаго вторженія, и коммерческія суда найдутъ въ немъ всегда спокойную защиту и безопасную стоянку. Для усиленія торговаго значенія моря, кромѣ склада остъ-индскихъ и китайскихъ товаровъ въ Мариуполѣ, Азовская и Ростовско-Воронежская дороги открываютъ новые пу-

ти для сбыта произведеній юго-восточной полосы; г. Юзь своею дорогою и канализація Сѣвернаго Донца, дадутъ новый путь для сбыта угля и желѣза. Перспектива громадная, и тѣмъ болѣе близкая, что выгоды центрального порта и канализаціи Донца уже признаны заслуживающими вниманія со стороны правительства.

Въ азовскіе порты, по мелководію Керчь-еникальскаго пролива, требующаго паузки судовъ, и многочисленнымъ неудобствамъ таганрогскаго и другихъ его портовъ, расходы по нагрузкѣ, выгрузкѣ товаровъ и страхованію, а также и фрахтъ гораздо значительнѣе теперь, нежели въ Одессѣ особенно въ Триестѣ.

По словамъ г. Гагемейстера (Пет. Вѣд. № 83 1870 г.) среднимъ числомъ въ лѣтніе мѣсяцы цифры эти представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	Одесса. Таганрогъ. Ростовъ.	
Фрахтъ съ тонны въ 5 четвертей . . . шил.	47	57
Нагрузка съ четверти коп.	30	45 75
Страхованіе	1½%	4%

Потому къ числу мѣръ, крайне необходимыхъ для развитія торговли по суэзскому каналу, слѣдуетъ отнести и улучшеніе Керчь-еникальскаго пролива и сооруженіе центрального глубокаго порта въ Азовскомъ морѣ.

Проектъ немедленнаго углубленія Керчь-еникальскаго пролива, какъ слышно, принятъ уже правительствомъ и на осуществленіе его ассигновано около 600,000 руб. Углубленіе пролива до 18 футъ можетъ быть безъ особыхъ затрудненій исполнено въ три или въ четыре года.

Для устройства вышеупомянутаго центрального порта въ Азовскомъ морѣ, послѣ многолѣтнихъ изысканій извѣстнаго нашего гидрографа П. Е. Бѣлявскаго, правительство остановилось теперь на Бѣлосарайской косѣ въ 12 верстахъ отъ Мариуполя. Съ затратою трехъ или четырехъ милліоновъ рублей въ этомъ пунктѣ легко можно устроить вполне безопасный портъ въ 18 или 20 футъ глубиною. 20 футовая глубина будетъ отъ него въ двухъ верстахъ, а не въ 25 верстахъ, какъ

въ Таганрогѣ. Особою вѣтвью на Маріуполь и Александровку, портъ этотъ можетъ удобно соединиться съ Харьковско-Азовскою желѣзною дорогою. Лежація около Александровки и далѣе къ сѣверу обширныя залежи превосходнаго каменнаго угля могутъ доставить въ этотъ портъ, необходимое для обратнаго груза судовъ, идущихъ въ Индію, количество ископаемаго горючаго матеріала.

4) *Устройство складовъ и складочныхъ таможенъ.* Для облегченія привозителей ость-индскихъ, египетскихъ и китайскихъ товаровъ, уплачивающихъ по большей части высокія фискальныя пошлины, таможенное вѣдомство должно озаботиться скорѣйшимъ устройствомъ центральныхъ складочныхъ таможенъ внутри Россіи. Устройство таковыхъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 17 февраля, въ Харьковѣ и Кіевѣ, исполнѣе соотвѣтствуетъ этой цѣли; товары не нуждаются теперь въ оплатѣ пошлинами въ портахъ, но, доставляемые въ самое мѣсто потребленія, будутъ лежать спокойно за небольшое вознагражденіе въ таможенныхъ пакгаузахъ, ожидая когда надежда на быструю перепродажу позволитъ купцу съ выгодною для себя очистить ихъ пошлиною.

5) *Нѣкоторыя измѣненія въ акцизныхъ постановленіяхъ.* Въ акцизныхъ положеніяхъ должны быть сдѣланы измѣненія, соотвѣтственныя указаннымъ нами выше, дабы облегчить русскому спирту и различнымъ издѣліямъ приготовляемымъ изъ него доступъ на востокъ и въ Ость-Индію.

6) *Пересмотръ классификаціи товарныхъ тарифовъ желѣзныхъ дорогъ.* Въ настоящее время, вслѣдствіе неокончанія полнаго соединенія желѣзною дорогою Одессы съ Москвою и Петербургомъ, сухопутные провозы очень дороги и всякая срочная доставка была сопряжена съ большими затрудненіями. Зимомъ 1869 года сухопутные фрахты изъ Одессы были за пудъ товаровъ:

	руб. коп.	руб. коп.
Въ С.-Петербургъ	отъ 2	до 2 50
» Москву	1 80	» 2 20
» Харьковъ	80	» 90
» Полтаву	55	» 60

	руб. коп.	руб. коп.
Въ Курскъ	отъ 85	до 90
» Кременчугъ	40	» 45
» Кіевъ	60	» 70
» Бердичевъ	55	» 65
» Смѣлу	40	» 45
» Кишиневъ	30	» 40
» Новоселицу	50	» 65
» Тифлисъ	1 20	» 1 45

Открытие Кіево-Балтской желѣзной дороги и сооруженіе дорогъ Бердичевско-Брестской и Ростовско-Воронежской безъ сомнѣнія значительно удешевятъ провозы отъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей въ среднюю и сѣверную Россію; но для выгоднѣйшаго привлеченія торговли по суэзскому каналу необходимо тщательно пересмотрѣть все товарныя тарифы на южныхъ линіяхъ желѣзныхъ дорогъ и въ особенности сравнить ихъ съ тарифами прямаго товарнаго сообщенія, заключенными Главнымъ Обществомъ Россійскихъ Желѣзныхъ Дорогъ съ австрійскими желѣзнодорожными компаніями.

На основаніи имѣющихся у насъ тарифовъ, мы можемъ вывести противорѣчія, существующія въ классификаціи. По этимъ тарифамъ, какъ извѣстно, взимается съ товаровъ 1 класса $\frac{1}{12}$ коп. съ пудоверсты, съ товаровъ 2 класса $\frac{1}{18}$ коп. съ пудоверсты и съ товаровъ 3 класса $\frac{1}{24}$ коп. съ пудоверсты.

На основаніи тарифовъ товары, могущіе идти къ намъ по суэзскому каналу, отнесены правленіями желѣзныхъ дорогъ:

	Главнаго Общест. Варш. д.	Курско-Моск.	Курско-Кіевск.	Одесско-Балтской
	къ какому классу тарифа			
Аптек. матеріал.	1	2	1	1
Бакалейныхъ тов.	1	2	2	
Графитъ	1	2	2	
Гумми	2	3	2	
Гуттаперча	1	2	1	1
Дерево цѣнное	1	3	1	2
Земля японская	1	3		2

	Главнаго Обществ. Варш. д.			
	Курско-Моск.	Курско-Кіевск.	Одесско-Балтской.	къ какому классу тарифа.
Индиго	1	1	1	1
Кофе	1	2	2	2
Москательные тов.	1 и 2	3	1	1
Мѣдь	1	2	1	3
Олово	2	2	2	3
Пряности	1		1	2
Рись	1	3	1	3
Саго	1	3	3	
Сандалъ	1	3	1 и 2	3
Семя	2	3	3	2
Слоновая кость	1		1	1
Сѣра	2	3	2	2
Табакъ иностран.	1	2	1	1
Финики	1	2	1	
Хлопокъ	2	2	1	
Чай	1	1	1	1
Чернильные орѣхи	1			2
Шелкъ	1	1	1	1

Одинъ взглядъ на эту таблицу указываетъ на путаницу, происходящую въ классификаціи нашихъ провозныхъ тарифовъ. Малоцѣнный товаръ, какъ рисъ, отнесенъ Главнымъ Обществомъ къ 1-му классу. Тарифъ для хлопка на Курско-Кіевской дорогѣ слишкомъ высокъ. При этомъ нужно имѣть въ виду, что, въ силу конвенцій, Главное Общество перевозитъ товары безъ перегрузки изъ Кенигсберга и Триеста и вдвое и втрое дешевле тарифа; между тѣмъ по нашимъ южнымъ дорогамъ никакихъ конвенцій не существуетъ и товары принуждены перегружаться нѣсколько разъ, не говоря уже о задержкахъ и невообразимой путаницѣ, существующей у насъ на желѣзныхъ дорогахъ, въ особенности казенныхъ и вновь выстроенныхъ.

7) Учрежденіе банковыхъ конторъ.

Если желательно завести прямую торговлю Россіи съ Остѣ-Индіей и Китаемъ, то необходимо имѣть въ виду, что оборотъ

этой торговли представляетъ сумму слишкомъ въ 60 мил. руб., которая должна быть уплачиваема съ обѣихъ сторонъ, въ видѣ монеты, векселей, переводовъ и проч. Если всю эту денежную операцію оставить въ рукахъ иностранныхъ банковъ и банкировъ, то едва ли всѣ выгоды отъ прямой суэзской торговли съ Россіей не перейдутъ въ руки иностранцевъ, да и самое положеніе нашихъ купцовъ будетъ крайне невыгодное и зависимое.

Потому, по нашему мнѣнію, необходимо, по примѣру французской *Comptoir d'escomptes*, учредить русскія банковыя конторы, на первый разъ, хоть въ Бомбеѣ и Шанхаѣ. Конечно лучше бы всего имѣть для этого конторы банковъ государственнаго, международнаго или какого либо изъ новыхъ большихъ акціонерныхъ банковъ въ Петербургѣ.

Конторы государственнаго банка имѣютъ то преимущество, что этотъ банкъ завелъ уже конторы въ Одессѣ, Таганрогѣ, Харьковѣ, Нижнемъ, Москвѣ и другихъ городахъ, куда можетъ быть прямо направленъ товаръ изъ Египта, Остѣ-Индіи и Китая.

8) *Подводный телеграфъ изъ Одессы въ Константинополь.* При развитіи торговыхъ сношеній южныхъ портовъ Россіи, настоящее кружное телеграфное сообщеніе съ Константинополемъ, Египтомъ и Остѣ-Индіей сдѣлается недостаточнымъ. Потому мысль о прямой подводной телеграфной проволоцѣ между Одессою и Константинополемъ, поднятая теперь въ Одессѣ представителями мѣстнаго купечества и поддержанная главной администраціей Новороссійскаго края, получаетъ значеніе серьезнаго предпріятія.

Для судоходства и пароходства Чернаго моря, телеграфъ этотъ будетъ не менѣе полезенъ, чѣмъ для торговли. Нечего и говорить, что подводное соединеніе Одессы съ Константинополемъ не представляетъ никакихъ техническихъ затрудненій.

Русское консульство въ Бомбеѣ. Для защиты русскихъ торговыхъ интересовъ въ Остѣ-Индіи, для изученія пріемовъ мѣстной торговли и коммерческаго судопроизводства, для сообщенія свѣжихъ статистическихъ свѣдѣній, необходимо немедленное устройство русскаго консульства въ Бомбеѣ, съ возложеніемъ этой обязанности не на какого либо представителя ино-

страпнаго купчества, или туземнаго купца, по наслышкѣ знающаго Россію, или молодаго чиновника, считающаго свою должность временною ссылкою и мечтающаго подписывать бумаги, гдѣ нибудь въ Европѣ. Для такого поста, если не найдется толковаго и энергическаго представителя изъ русскаго молодаго купчества, наиболѣе пригоднымъ можетъ быть морской офицеръ, основательно образованный и хорошо знающій англійскій языкъ. Консуль на востокѣ весьма важная должность, и намъ нужно желать, чтобы лица, берущіяся занимать подобныя должности, были дѣйствительно достойными представителями могущества и значенія Россіи и считали бы за честь быть ревнивыми охранителями русскіхъ интересовъ. Англійская дипломатія является въ этомъ случаѣ недосыгаемымъ пока примѣромъ для европейскіхъ державъ.

О необходимости вообще имѣть русскіхъ агентовъ на востокѣ мы можемъ привести слова *E. Sageret*, который, говоря о французской виѣшней торговлѣ, какъ бы подразумѣвая къ намъ, русскіхъ «нантскіе переопанты, замѣчаетъ онъ, жаждутся на отсутствіе французскіхъ торговыхъ домовъ въ Калькуттѣ, Бомбей и Шанхаѣ, вслѣдствіе чего французское судно ожидаетъ фрахта иногда по цѣлымъ мѣсяцамъ, тогда какъ англійскія или нѣмецкія суда выгружаются и нагружаются перѣдко въ восемь дней».

9) *Исслѣдованіе торговли дальняго востока.* Почти всѣ правительства послали послѣ открытія суэзкаго канала суда и отдѣльныхъ специалистовъ для исслѣдованія торговли въ Египтѣ, Остѣ-Индіи, Китаѣ и Японіи.

При совершенномъ отсутствіи у насъ положительныхъ свѣдѣній по этой части и вообще маломъ знакомствѣ нашего коммерческаго сословія съ коммерческою географіею, торговыми обычаями, законодательствомъ, потребностями и проч. условіями торговли отдаленныхъ странъ было бы полезно командировать на счетъ правительства специалистовъ для изученія торговли дальняго востока, чтобы связать непосредственно торговлю нашихъ балтійскихъ и черноморскихъ портовъ съ портами Тихаго океана.

Нѣкоторые пѣмецкіе писатели рекомендуютъ для Австріи

учрежденіе большаго акціонернаго общества для торговли съ дальнимъ востокомъ при пособіи правительства, но для Россіи нѣтъ надобности въ подобномъ обществѣ. Торговля съ азіатами намъ дѣло знакомое, а существованіе хотя одного общества съ казенными пособіями сдѣлаетъ его сейчасъ же опаснымъ конкурентомъ для остальныхъ лицъ и обществъ, которые захотѣли бы за свой страхъ и рискъ начать торговлю дѣла на дальнемъ востока. Мы не говоримъ конечно о случайныхъ и временныхъ пособіяхъ и облегченіяхъ отъ правительства, которыми можно будетъ воспользоваться въ извѣстной степени. Выгода ихъ для дѣла, новаго и стоящаго на ногахъ еще нетвердо, несомнѣнна.

Прежде всего въ этомъ случаѣ бросается въ глаза сбавка таможенныхъ пошлинъ съ товаровъ, привезенныхъ прямо изъ портовъ дальняго востока на кораблѣхъ подъ русскимъ флагомъ. Мы впрочемъ не беремъ на себя смѣлость рекомендовать это средство, не выполнѣ современное.

Таковы въ краткихъ чертахъ мѣры, которыми правительство, по нашему мнѣнію, можетъ пособить русской торговлѣ и мореплаванію по новому пути.

Но безъ сомнѣнія возлагать въ этомъ случаѣ всю тяжесть дѣла на одно правительство невозможно. Инициатива должна принадлежать все таки русскому торговому и промышленному сословию.

Мы знаемъ, что есть пессимисты, которые утверждаютъ, что русское коммерческое сословіе не способно къ активной торговлѣ и потому останется равнодушно къ преимуществамъ и выгодамъ новаго пути.

Дѣйствительно, кто видѣлъ какъ руководятъ нашими дѣлами въ Архангельскѣ и Ригѣ англичане и нѣмцы, въ Одессѣ и Таганрогѣ греки и евреи; и какое скромное мѣсто занимаетъ не только тамъ, но и во многихъ еще портахъ, русское купчество, тотъ пожалуй согласится съ мнѣніемъ пессимистовъ.

Но кому извѣстны (а кому они неизвѣстны) громадныя торговые обороты Москвы, кто знаетъ нижегородскую ярмарку, это великое международное торжище, кто оцѣнивалъ, какое

количество предприимчивости, труда, энергии и терпѣнія нужно, чтобы, среди всевозможныхъ препятствій физическихъ и нравственныхъ, двигать товары отъ Кяхты до Варшавы и отъ Астрахани до Петербурга, тотъ никакъ не усомнится въ дѣловой способности, искусствѣ и торговомъ тактѣ нашего коммерческаго сословія.

Азіатская торговля нашему купечеству хорошо извѣстна, а въ Египтѣ, Аравіи и Остѣ-Индіи мы будемъ въ этомъ случаѣ, такъ сказать, какъ бы у себя дома.

Мы не умаляли значенія новаго торговаго пути, не скрывали его невыгоды и опасностей для нашей торговли, но не могли не высказать откровенно и благихъ послѣдствій суэзскаго канала. Нѣсколько разъ упоминали мы уже, что значеніе этого дѣла—въ будущемъ; но незначительность полученныхъ сразу результатовъ не должна никогда останавливать тѣхъ, кто надѣется по созрѣнію плода, получить обильную для себя жатву.

Общество для содѣйствія русской промышленности и торговли, лично въ торговлѣ не заинтересованное, но соединяющее въ лицѣ своихъ членовъ представительство самыхъ разнообразныхъ экономическихъ интересовъ пространной Россіи, лучше всего можетъ оцѣнить будущее значеніе торговли по суэзскому каналу и разъяснить его русской коммерческой публикѣ.

По нашему мнѣнію, торговля по суэзскому каналу важнѣе всего для Россіи, какъ новый шагъ къ самостоятельному веденію торговыхъ дѣлъ и избавленію ея торговли отъ совершенно излишняго и часто разорительнаго посредничества иностранцевъ.

Русское купечество должно стремиться теперь наживать капиталы во всѣхъ частяхъ свѣта, дабы употребить ихъ затѣмъ на обогащеніе и развитіе родной страны, а не служить наоборотъ полемъ легкой наживы и широкой эксплуатаціи иностраннымъ афферистамъ, считающимъ Россію какъ бы обширной колоніей для западной Европы.

