

AB49
A209

ДАТТАН А.В.

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОЧЕРК

РАЗВИТИЯ

ПРИАМУРСКОЙ

ТОРГОВЛИ.

8В49+338Т8

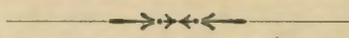
7.568-DXK
39 г. 1809
ГПБ-УССР

Латтан А.В.

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ

РАЗВИТІЯ

ПРИАМУРСКОЙ ТОРГОВЛИ.



2071677

5
0

Хабаровская краевая
научная библиотека

МОСКВА.

Типографія Т. И. Гагенъ, Большая Лубинка, домъ № 3.
1897.

~~ГПБ-Уз.~~

1958 г.

0

Печатать разрешается. 1896 г. Декабря 30 дня. Кр. Владивостокъ.
Вице-Губернаторъ Приморской области *Омельяновичъ-Павленко*.

Настоящій «Историческій очеркъ развитія приамурской торговли» поручено было составить особымъ собраніемъ представителей приамурской торгово-промышленной дѣятельности во Владивостокѣ подъ предсѣдательствомъ г. Военнаго Губернатора Приморской области, ко времени открытія Всероссийской выставки въ Нижнемъ - Новгородѣ, какъ иллюстрацію къ тому, что приамурская торговля могла дать посѣтителемъ выставки въ своихъ экспонатахъ.

Задача оказалась сложнѣе, чѣмъ предполагалось первоначально; много времени пришлось употребить на собираніе сырого матеріала, не имѣвшагося подъ рукою, и еще болѣе потребовалось на его обработку при тѣхъ неотложныхъ занятіяхъ по собственному дѣлу, какія не позволяли всецѣло посвятить свое вниманіе порученной работѣ по составленію очерка торговли.

Въ настоящее время эта работа кончена,—и такъ какъ затронутые въ ней вопросы нисколько не утратили въ своемъ интересѣ, а собранный матеріалъ во многихъ отношеніяхъ долженъ явиться совершенно новымъ для читателей, то опубликованіе послѣдняго ни въ какомъ случаѣ не будетъ лишнимъ.

А. В. Даттанъ.

I.

До занятія русскими въ 50-хъ годахъ текущаго столѣтїя Приамурскій край, въ предѣлахъ рѣчныхъ системъ Уссури и Амура, представлялъ почти пустынную и дикую область, заселенную малочисленными инородческими племенами, къ которымъ проникали лишь китайскіе и маньчжурскіе торгоши для мѣны нѣкоторыхъ товаровъ на пушнину.

Вмѣстѣ съ русскими здѣсь появляются и первые зачатки сколько-нибудь правильной торговли. Тогдашняя администрація вновь присоединеннаго края не только вызывала сюда купцовъ, но и предоставила имъ способы передвиженія на казенныхъ пароходахъ, заведенныхъ на Амурѣ въ 50-хъ же годахъ.

Первымъ пионеромъ, пролагавшимъ, такъ сказать, путь русской торговлѣ на Амурѣ, былъ краснойскій купецъ Кузнецовъ, появившійся здѣсь еще въ 1854 г., въ первую амурскую экспедицію, вмѣстѣ съ покойнымъ графомъ Муравьевымъ Амурскимъ. Въ низовьяхъ Амура, впрочемъ, еще ранѣе, съ основаніемъ Невельскимъ Николаевска въ 1850 г., появилась факторія „Россійско-Американской Компаніи“, просуществовавшая вообще до 1868 г.; но за все время компанія эта играла весьма незамѣтную роль въ амурской собственно торговлѣ и дальше устья Амура не шла. Гораздо большимъ значеніемъ и извѣстностью пользовалось здѣсь возникшее въ 1858 г. акціонерное общество, извѣстное подъ названіемъ „Амурской Компаніи“, которое, однако-же, просуществовало не долго и въ 1868 г. тоже окончательно ликвидировало свои дѣла. Компанія эта организовалась на широкихъ началахъ, имѣла цѣлью не только обыкновенную торговлю, но и развитіе мѣстныхъ промысловъ (рыбный, лѣсной), торгъ съ Китаемъ и Японіей,—и владѣла капиталомъ въ 1.000.000 рублей, составившимся изъ 4.000 акцій, доведеннымъ потомъ до 3.000.000 руб. выпускомъ новыхъ 8.000 акцій. Вообще же отдѣльныя торговыя предпрїятія появляются на Амурѣ только съ 1856—57 гг. и позже;

таковы были: Курбатовъ, Зиминъ, Хаминовъ, Брянскій, Зензиновъ, Михѣевъ, Русановъ, Мокѣевскій, Токмаковъ, Фроловъ, Серебренниковъ, Каракуловъ, Сумкинъ, Щегоринъ, Юдинъ и нѣкоторые другіе, прибывшіе сюда изъ Нерчинска, Читы и Иркутска. Короче, въ періодъ 1856—67 гг. въ Амурскомъ краѣ вели дѣло до 20 отдѣльныхъ лицъ, большинство которыхъ просуществовало, однако же, только до 1863—64 гг. и удалилось изъ края или покончило ликвидаціей по тѣмъ или другимъ причинамъ. Кромѣ того, съ первыхъ же лѣтъ русской торговли здѣсь стали возникать и *мѣстныя* капиталы, правда, отличавшіеся незначительными размѣрами; къ 1863 г. число такихъ капиталовъ доходило до 81, а вмѣстѣ съ названными ранѣе болѣе крупными—до 101. Въ 1885 г. изъ всѣхъ этихъ предприятий осталось только 16; остальные же 85 прекратили свои операціи, и наибольшая утрата ихъ приходится на 1867 годъ ¹⁾.

Главными торговыми центрами въ первое время амурской торговли были Николаевскъ, Благовѣщенскъ и Хабаровка, значеніе которыхъ стояло какъ разъ въ указанномъ порядкѣ. Николаевскъ возникъ, какъ городъ, въ 1856 г. изъ бывшаго Николаевского поста, основаннаго въ 1850 г. Городъ Благовѣщенскъ явился въ 1858 г. на мѣстѣ бывшаго Усть-Зейскаго поста, возникшаго два года ранѣе. Одновременно съ Благовѣщенскомъ появилась и Хабаровка, переименованная въ городъ въ 1880 г., но городовое положеніе 1870 года не было введено.

Въ первый періодъ торговли, при ничтожной цифрѣ населенія въ краѣ, достигавшей въ 1857—59 гг. всего 27.000 душъ, торговые обороты отличались, конечно, ничтожными размѣрами. Товары вступали въ край двумя путями: *моремъ*—черезъ Николаевскъ и *сухопутъемъ*—черезъ Благовѣщенскъ. Благовѣщенскъ былъ центромъ транзитной торговли между Приморской и Забайкальской областями. Изъ поименованныхъ ранѣе купцовъ въ Амурскомъ, собственно, краѣ основались только немногіе; большинство же жило и имѣло свои склады въ Забайкальѣ и даже Иркутскѣ и оттуда къ лѣту доставляли свои товары на Амуръ. Главными пунктами въ этомъ случаѣ были Чита, станция Бянкина и въ особенности Шилкинскій заводъ, гдѣ строились баржи, нагружались товарами и сплавлялись внизъ. Сплавъ начинался тотчасъ же по вскрытіи Шилки; товары приходили сперва къ Благовѣ-

¹⁾ В. Пановъ, «Прошлое и настоящее Амурской торговли».—Газ. «Дальній Востокъ», 1894 г. № 79.—Грумъ-Гржимайло. «Описаніе Амурской области», 1894 г.—Шперкъ, «Россія Дальняго Востока», 1885 г.

шенску, а затѣмъ, на баржахъ же, двигались далѣе по станіамъ, вплоть до Николаевска, гдѣ сбывались уже остатки. Въ самомъ же Благовѣщенскѣ, въ началѣ 60-хъ годовъ, въ числѣ „мѣстныхъ капиталистовъ“, называютъ только „Амурскую Компанію“, Юдина, Кандинскаго и иностранца—Людорфа... Въ свою очередь, товары, привозимые моремъ, поднимались изъ Николаевска до самаго Благовѣщенска и частью проникали даже въ Забайкалье, хотя въ концѣ 50-хъ годовъ вліяніе ихъ въ этой области было крайне ничтожное, какъ это неоднократно свидѣтельствуется въ своихъ письмахъ покойный Завалишинъ; даже въ 1867 г. сумма ввоза въ эту область, со стороны Амура, достигала только 23.000 руб.; главная же масса шла сухопутнымъ, несмотря на то, что мануфактурные товары, слѣдовавшіе изъ Европейской Россіи чрезъ Иркутскъ, обходились значительно дороже привозимыхъ моремъ... Хабаровка снабжалась товарами одновременно и изъ Николаевска, и изъ Благовѣщенска. Такимъ образомъ, два послѣдніе пункта служили какъ-бы *воротами*, чрезъ которыя проходили безусловно всѣ товары, сбывавшіеся на Амурѣ и даже на южномъ морскомъ побережьѣ, вмѣстѣ съ Сахалиномъ. На этомъ основаніи довольно легко опредѣлить, хотя приблизительно, въ предѣлахъ имѣющихся цифръ, и общіе размѣры всей амурской торговли въ первый періодъ ея существованія.

Въ первые 3—4 года существованія Николаевска торговля его ограничивалась ничтожной суммой. Со дня открытія въ 1854 г. иностраннымъ судамъ устья Амура, ихъ приходило туда не болѣе двухъ въ навигацію и только уже въ 1857 г. ихъ пришло семь (одно русское), съ грузомъ въ 2.000 тоннъ, но за то въ 1858 г. опять было всего два судна, доставившихъ товаровъ лишь на 100.000 руб. По даннымъ Шперка („Россія Дальняго Востока“) и покойнаго Завалишина, торговые обороты Николаевска въ 1857 г. достигали всего 380.000 руб., изъ которыхъ иностранцамъ принадлежало до 200.000 руб., Россійско-Американской компаніи до 100.000 руб. и отдѣльнымъ русскимъ купцамъ до 80.000 руб. Въ 1860 г. торговые обороты Николаевска дошли до 463.000 руб., откуда на долю иностранцевъ приходилось около 300.000 руб., Россійско-Американской компаніи до 63.000 руб. и отдѣльныхъ русскихъ купцовъ до 100.000 руб.

Болѣе детальныя свѣдѣнія о ввозѣ товаровъ въ Николаевскъ моремъ, въ періодъ 1858—67 гг., сгруппированы въ нижеслѣдующей таблицѣ: ¹⁾

¹⁾ Эта таблица заимствована изъ № 79 газеты „Дальн. Вост.“ 1894 г., гдѣ указаны и источники, на которыхъ она основана.

	ВЪ НИКОЛАЕВСКЪ.			Въ другія гавани.	
	Число судовъ.	Количество грузавъ тонн.	Цѣнность ввоза.	Число судовъ.	Цѣнность ввоза.
Въ 1858 г.	2	—	100.000	—	—
„ 1859 „	8	1835	779.659	5	235.000
„ 1860 „	7	1600	370.000	—	—
„ 1861 „	15	3020	810.000	—	—
„ 1862 „	14	4130	1.000.000	—	—
„ 1863 „	7	1930	400.000	—	—
„ 1864 „	7—9	1840	420—585.300	—	—
„ 1865 „	14—15	3200	800—851.000	11	117.000
„ 1866 „	11	—	820.000	—	—
„ 1867 „	8	—	816.000	—	—
За 10 лѣтъ	98—96	?	(наибольш.) 6.532.000	?	?

Въ книгѣ г. Грумъ-Гржимайло („Описание Амурской области“) за 1866 г. въ приходѣ показано для Николаевска 25 судовъ; но, судя по первоисточникамъ, эта цифра ошибочна и можетъ относиться лишь къ предшествующему 1865 году,—притомъ, если взять приходъ судовъ не только въ Николаевскъ, но и въ южныя гавани, вмѣстѣ.

Такимъ образомъ, за десятилѣтіе 1858—67 г. *средній ежегодный ввозъ* товаровъ въ Николаевскъ моремъ составлялъ 630—653.000 р., а приходъ судовъ колебался отъ 7—9 до 14—15. До 1865 года ввозъ товаровъ сильно колеблется, но затѣмъ въ слѣдующіе три года (1865—67) онъ даетъ уже ровную сумму около 800.000 руб. Кромѣ того, изъ таблицы видно, что стоимость ввоза въ Николаевскъ въ нѣсколько разъ превышаетъ ввозъ въ другія гавани (Де-Кастри, Сахалинъ, Посыеть, Владивостокъ). Наконецъ, изъ той-же таблицы видно, что (судя по 1859 и 1865 г.) общая цифра ввоза товаровъ на все побережье отъ Николаевска до Посыета не превышала 1.000.000 руб. даже въ періодъ 1865—67 гг.

По трехлѣтіямъ, ежегодный средній ввозъ товаровъ отдѣльно для Николаевска и затѣмъ на все побережье, вмѣстѣ съ Николаевскомъ, выразится слѣдующими цифрами:

Трехлѣтіе.	Ввозъ въ Николаевскъ.	Весь ввозъ на побережье.
1858—1860	400.000 руб.	650.000 руб.
1861—1864	650.000 „	—
1865—1867	820.000 „	950.000 „

Г. Грумъ-Гржимайло, въ своемъ „Описании Амурской области“, объ этомъ періодѣ замѣчаетъ лишь кратко, что цѣнность ввозимыхъ въ Николаевскъ товаровъ, съ половины 60-хъ годовъ, въ среднемъ, опредѣлялась въ 800.000 руб. Цифра, какъ видно, та-же, что и въ приведенной таблицѣ, но въ нее, видимо, не включенъ ввозъ въ остальные гавани.

Въ Благовѣщенскѣ до конца 70-хъ годовъ главная масса товаровъ направлялась черезъ Сибирь, *сухопутьемъ*. Хотя опредѣленныхъ свѣдѣній о движеніи торговли въ Амурской области за первое десятилѣтіе и не имѣется, тѣмъ не менѣе можно считать вполне достовѣрными тѣ общіе отзывы, что торговые обороты въ это время, внѣ города, не превышали нѣсколькихъ десятковъ тысячъ руб., какъ это, между прочимъ, и указывается въ „Краткомъ очеркѣ амурской торговли“ (Газ. „Сибирь“, 1885 г. № 13—14) г. Кирилловымъ. Въ самомъ Благовѣщенскѣ торговый оборотъ въ 1859 г. простирался лишь до 130.000 руб., изъ которыхъ на долю маньчжуровъ приходилось лишь около 25.000 руб. Пять лѣтъ позже, въ 1864 г., городской оборотъ показывается уже въ 500.000 р. и изъ нихъ на долю маньчжуровъ падаетъ 100.000 р. Въ 1870 г., по даннымъ Шперка („Россія Дальняго Востока“), оборотъ Благовѣщенска равняется уже 1.5000.000 руб. Надо замѣтить, однако-же, что торговля въ Амурской области сильно колебалась на первыхъ порахъ, и только съ открытіемъ въ 1865 г. золотопромышленности она получаетъ и прочность, и надлежащее нормальное развитіе, благодаря наплыву приисковаго люда, равно какъ и развитію земледѣлія. Насколько оба эти фактора вліяли на расширеніе торговли, можно судить уже потому, что въ 1867 г. цифра торговаго оборота показывается въ 600.000 р. (Газ. „Сибирь“, 1885 г. № 16). На сухопутной границѣ въ Забайкальѣ торговля дѣла шла незавидно:—въ промежутокъ 1864—69 г. ежегодный ввозъ здѣсь составлялъ лишь около 100.000 руб., а вывозъ 8.000 р. Населеніе Амурской области въ 1857 г. до-

стигало 2.590 душъ обоого пола, въ 1859 г. — 8.572 душъ, въ 1863 г.—16.721 душъ, а въ 1867—68 гг.—около 23.000 душъ. Въ самомъ Благовѣщенскѣ въ 1860 г. считалось, вмѣстѣ съ войсками, всего 1.469 душъ, изъ которыхъ частнаго населенія было лишь 494 человекъ, а изъ торговыхъ заведеній имѣлись 4 лавки и 2 магазина. Въ 1873 г. населеніе города, не считая войскъ, достигало уже 3.385 душъ.

Руководствуясь всѣми этими данными, можно сказать съ достаточною вѣроятностью, что въ концѣ 50-хъ годовъ (1859—60 г.) сбытъ товаровъ въ Амурской области едва-ли превышалъ 150—200.000 руб.; затѣмъ, въ срединѣ 60-хъ годовъ, онъ достигъ 500—600.000 р., а къ концу названнаго десятилѣтія составлялъ уже около 1.500.000 руб., если брать за основаніе торговые обороты Благовѣщенска, въ руки котораго перешло почти все снабженіе Амурскаго края, со стороны Сибири.

Соединяя эти цифры ввоза Амурской области съ цифрою ввоза товаровъ чрезъ Николаевскъ и южные порты моремъ, найдемъ, что ввозъ товаровъ на Амуръ чрезъ западныя и восточныя ворота его (Благовѣщенскъ и Николаевскъ) въ концѣ 50-хъ годовъ (1858—60 г.) составлялъ около 900.000 руб., а въ концѣ 60-хъ годовъ (1867—69 г.)—около 2.500.000 руб., не болѣе. Таковы были максимальные размѣры амурской торговли въ первое десятилѣтіе.

II.

Характеръ и развитіе торговли находятся, конечно, въ прямой зависимости отъ состоянія путей сообщенія, условій и формъ кредита, населенности страны и экономическаго положенія ея обитателей, а въ молодыхъ странахъ, каковъ Приамурскій край, гдѣ конкуренція на первыхъ порахъ почти отсутствовала, — сверхъ того, и отъ самаго *направленія* торговой дѣятельности, по сколько въ немъ выражалась *личная инициатива и характеръ* мѣстнаго торговаго класса, не въ единицахъ, конечно, а въ массѣ.

Какъ ни грустно, но приходится признать тотъ общій фактъ, что, путемъ историческихъ и бытовыхъ условій, за все трехсотлѣтнее свое существованіе, Сибирь вообще могла выработать во всемъ направленіи своей торгово-промышленной дѣятельности идеалы и тенденціи, очень далекіе отъ принциповъ настоящей коммерціи, какъ они понимаются въ странахъ съ развитою торговлею и промышленностью. Всѣ историки и бытописатели Сибири (изъ нихъ наиболѣе выразительный покойный Ядринцевъ, въ его извѣстномъ трудѣ „Сибирь—какъ колонія“) согласно утверждаютъ, что стремленіе къ кабалѣ и монополіи — въ однихъ и къ хищничеству, въ разныхъ его формахъ, въ другихъ—являлось, до послѣдняго времени, характерною чертою сибирской экономической дѣятельности, взятой въ ея массовыхъ проявленіяхъ. Эта атмосфера являлась господствующею, захватывала собою рѣшительно все окружающее, подчиняла себѣ и воспитывала населеніе въ одномъ и томъ-же направленіи. Нѣтъ надобности приводить какія-либо частныя подтвержденія этой печальной истины,—она достаточно уже констатирована всею сибирскою литературою и исторіею... Съ другой стороны, живые типы комедій Островскаго, писанные съ натуры, въ центрѣ Россіи, въ Москвѣ, стоявшей въ теченіи трехъ столѣтій во главѣ сибирской

торговли и руководившей ею своимъ кредитомъ и традиціями, достаточно ярко рисуютъ собою—и тогдашнимъ общеизвѣстнымъ своимъ принципомъ: „не надуешь—не продашь“—тѣ образцы, которые только и могла видѣть Сибирь, *внѣ себя*, на Нижегородской и Ирбитской ярмаркахъ, гдѣ она, такъ сказать, соприкасалась съ внѣшнимъ міромъ и провѣряла себя. Къ сожалѣнію, и сибирскіе, и московско-нижегородскіе идеалы того времени оказывались въ полномъ согласіи между собою и такимъ образомъ только еще больше утверждались въ своей жизненности и непреложности.

Въ такой обстановкѣ вырабатывались тѣ дѣятели, которые появились пионерами амурской торговли въ первый періодъ ея существованія, въ 50-хъ и 60-хъ годахъ, когда амурская жизнь еще только что зарождалась. Новизна и пустыннось окраины, ея изолированность отъ всего остального міра, внутреннее и внѣшнее бездорожье, наличность безпомощнаго инородческаго населенія и пр.—все это должно было только способствовать анархіи въ начинавшейся торгово-промышленной дѣятельности окраины и усиливать нежелательныя тенденціи во всѣхъ направленіяхъ. И дѣйствительно, по свидѣтельству очевидцевъ, Амуръ того времени, въ указанномъ отношеніи, представлялъ странное зрѣлище. „Въ томъ-то и бѣда новыхъ городовъ на льготахъ—писаль Завалишинъ („Морск. Сбор.“ 1859 г. № 6),—что туда, большею частью, бросаются первыми именно тѣ, которымъ уже некуда дѣваться... Избу и сарай—нельзя звать заводомъ, какъ нельзя лавку звать магазиномъ, а купца, который потому только можетъ считаться въ первой гильдіи, что *городъ на льготахъ*,—нельзя звать негоціантомъ. Всякой вещи свое имя“. Такой-же отзывъ даетъ Максимовъ („На Востокъ“), посѣтившій Амуръ въ 1860—61 гг. Спустя 10 лѣтъ, въ началѣ 70-хъ годовъ, Алябьевъ повторяетъ (въ своей книгѣ „Далекая Россія и Уссурійскій край“) то-же самое. „Оно и понятно—замѣчаетъ онъ—если принять въ соображеніе, что здѣшнее купечество составилось изъ элементовъ не совсѣмъ красивыхъ; почти все купечество состоитъ изъ знаменитыхъ дѣятелей не менѣе знаменитой Амурской компаніи, разорившей своихъ акціонеровъ и обогатившей приказчиковъ,—отставныхъ солдатъ, прошедшихъ огонь и воду, или казака, выдавшаго на своемъ вѣку всякіе виды“. Вышеславцевъ, приходившій въ Николаевскъ въ 1858 г. на военномъ суднѣ, тоже кратко заявляетъ (см. его „Очерки перомъ и карандашемъ“), что „строить будущность здѣшняго края на основаніяхъ коммерціи нашего почтеннаго купечества—значить строить домъ на пескѣ“... Ха-

рактерно также заявленіе одного изъ піонеровъ Амура, участника тогдашней жизни, писавшаго свои воспоминанія въ газетѣ „Владивостокъ“ (1884 г. № 49), и вовсе не въ смыслѣ порицанія, а, напротивъ, для указанія тогдашняго процвѣтанія Амура, „съ его кипучей, чисто американской дѣятельностью“:—„Отставные солдаты—говорить онъ—переселенцы, приказчики, крестьяне спѣшили водвориться въ городѣ и, не стѣсняемые акцизными формами и размѣрами, налагаемыми правилами о торговлѣ, безъ гильдейскихъ свидѣтельствъ и провозныхъ, захватили почти всю торговлю на Амурѣ. Варилось и продавалось пиво, выдѣлывались наливки, водки, ликеры, возникла табачная и папиросная фабрика, зародился проектъ винокуреннаго завода. Города быстро наполнялись; стали возникать мѣстные капиталы“... Вотъ дѣятельность, которая, безспорно, по свидѣтельству всѣхъ очевидцевъ, была внесена на Амуръ первымъ дѣломъ и составляла краеугольный камень предпринимательскихъ стремленій первыхъ амурскихъ дѣятелей!

„Въ первое время русскаго заселенія—разсказываетъ г. Алябьевъ—соболя можно было достать за стеклянную бутылку или мѣдную пуговицу, а ловить его можно было около дома. Запросъ русскихъ купцовъ, явившихся сюда изъ Забайкалья и даже Иркутска, и усиленная охота на соболей естественно подняли цѣну и уменьшили добычу. Эта конкуренція не мѣшаетъ, однако-же, китайцамъ и русскимъ купцамъ эксплуатировать въ свою пользу инородцевъ, которые за соболя получаютъ самыя ничтожныя цѣны. Средствами въ этомъ случаѣ не стѣняются ни тѣ, ни другіе:—опаиваніе водкой и высокая оцѣнка своихъ товаровъ составляютъ не самыя послѣднія средства наживы“. Соболи, по словамъ г. Кириллова (Газ. „Сибирь“, 1885 г. № 13—16), въ то время покупались по 2—3 р., а продавались 6—8 р. и дороже; г. Венюковъ, въ своихъ „Воспоминаніяхъ о заселеніи Амура“ („Русск. Стар.“, 1882 г.) указываетъ, что въ 1858 г. соболи покупались по 3—4 р., а продавались въ Ирбитѣ по 12—15 и даже 25 р. Объ этой выгодной мѣнѣ соболей то-же самое говорятъ Завалишинъ, Носковъ („Амурскій Край“, 1865 года) и другіе. „Грѣшили“ же соболями и много позже, еще въ срединѣ 80-хъ годовъ; г. Надаровъ, напримѣръ, въ своемъ „Очеркѣ современнаго положенія Сѣверно-Уссурійскаго края“ сообщаетъ прямо, что ороченамъ подсовывали вмѣсто табаку какого-то зелья, дурманили и затѣмъ обирали, такъ что тѣ стали, наконецъ, принимать отъ торговцевъ только хорошо знакомый имъ маньчжурскій табакъ...

Эти-то „соболя“, по свидѣтельству всѣхъ бытописателей амурской жизни, и служили главною приманкою для лицъ, появившихся на Амурѣ въ первое десятилѣтіе его заселенія, такъ какъ ничтожная цифра обитателей края, сама по себѣ, конечно, не могла-бы привлечь такого вниманія, чтобы, исключительно ради обезпеченія потребностей края, торговый людъ усиленно двинулся въ эту сторону.

Лучшею иллюстраціею тогдашней торговли на Амурѣ служить исторія „Амурской Компаніи“.

Учредитель этой компаніи, Рукавишниковъ, обѣщаль довольствоваться всего 6%. Компанія пользовалась нѣкоторыми преимуществами, по уставу, и въ первые же два года имѣла свои магазины въ Благовѣщенскѣ, Албазинѣ, станицѣ Екатерино-Никольской и Николаевскѣ. Цѣлью компаніи было не только снабженіе края товарами, но также развитіе мѣстныхъ промысловъ и вывозъ ихъ продуктовъ за границу. „Предполагалось, конечно,—говорить въ своихъ „Воспоминаніяхъ“ г. Венюковъ—что главной заботой компаніи будетъ не скупка по дешевой цѣнѣ соболей, которые на Ирбитской ярмаркѣ доставили бы ей 300 и 400% барыша, а доставка изъ-за границы моремъ такихъ товаровъ, которые могли бы удовлетворять потребностямъ вновь возникшихъ колоній. Но что-же случилось? Въ лавкахъ компаніи продавались заплѣсневѣлые пшеничные сухари и крендели по полтиннику и трехрублевому за фунтъ, прогорклое коровье масло по цѣлковому, червивая колбаса, дырявая даба (низшій сортъ китайки) и т. п.—а принимались, за исключеніемъ денегъ, одни *соболи*, такъ что приходилось жалѣть объ отсутствіи тѣхъ „хищниковъ“, которыхъ могущественная конкуренція компаніи удалила съ Амура“... На первыхъ-же порахъ компанія потерпѣла убытки, благодаря крушенію двухъ ея судовъ, отправленныхъ съ товарами въ Николаевскъ... Но не это привело ее къ ликвидаціи, а собственная безалаберность. Компанія,—какъ заявляетъ г. Венюковъ—дозволила своимъ-же приказчикамъ вести собственные торговые обороты—черезъ что, конечно, страдали не только дѣла компаніи, но и мѣстныхъ жителей, такъ какъ приказчики компаніи, не имѣя конкуренціи, думали только о своей наживѣ, не заботясь о репутациі компаніи и ея выгодахъ; послѣдствія подобнымъ образомъ безобразно ведшагося дѣла не замедлили появиться и повели къ разстройству компаніи и, наконецъ, къ ея ликвидаціи... „Многочисленные дѣятели компаніи—подтверждаетъ то-же самое г. Носковъ—пользуясь правомъ собственной торговли, не забывали и своихъ выгодъ:—они, бывало, какъ замѣтятъ требо-

ваніе на какой-либо предметъ, особенно первой потребности, то и выводятъ его тотчасъ-же въ продажу по счетамъ компаніи съ назначенною, разумѣется, пользою, но сами продаютъ эти предметы по баснословно дорогой цѣнѣ, отчего терпѣли и потребители и компанія, репутація которой сильно пострадала отъ этихъ продѣлокъ“... „Единственная польза, которую принесла умершая компанія на Амурѣ—замѣчаетъ г. Стахѣевъ („За Байкаломъ и на Амурѣ“)—это, что большая часть служащихъ въ ней лицъ составили себѣ благопріятные капиталы и завели свои собственныя дѣла; компанія въ этомъ случаѣ играла, конечно, роль страдательную“. Шперкъ къ этому прибавляетъ, что „многіе изъ нихъ продолжаютъ въ настоящее время вести свои торговыя дѣла выгоднѣе, чѣмъ они вели дѣла компаніи“...

Подобную же участь испытало нѣсколько позже „Восточно-Сибирское товарищество“, возникшее въ 1872 г. и лопнувшее спустя три или четыре года, директоромъ котораго былъ иностранецъ Людорфъ, а акціонерами гамбургскіе купцы. Здѣсь уже дѣло является совершенно темнымъ...

„Подражая Амурской компаніи—пишетъ далѣе г. Носковъ („Амурскій край“, 1865 г.)—многіе капитальные люди Иркутска и Верхнеудинска пустились въ амурскую торговлю также съ большою обстановкой, т. е. пооткрывали въ разныхъ мѣстахъ магазины, отправили дѣльныхъ приказчиковъ и нѣкоторые начали даже возводить громадныя постройки. Сначала дѣло пошло хорошо, особенно при умѣннѣ воспользоваться съ перваго же раза невѣдѣніемъ гольдовъ и гилякъ, бывшихъ до сего въ тяжелой зависимости маньчжуръ и китайскихъ торговцевъ и не понимавшихъ цѣнности предметамъ, такъ что сначала за мѣдную хорошо отчищенную пуговицу они давали соболя,—тогда, разумѣется, амурская торговля приносила выгоду, и при всѣхъ лишеніяхъ, поощрила многихъ оставить тамъ на дальнѣйшее время своихъ приказчиковъ; но послѣ дѣло стало понемногу измѣняться, гольды и гиляки, что называется, обрусѣли и, видя непрерывный приливъ новыхъ покупателей, стали выпрашивать за свои промыслы несообразную уже цѣну,—вслѣдствіе чего выгоды отъ этой торговли стали уменьшаться и многимъ приказчикамъ довелось жить въ улусахъ и знакомиться съ ихъ обитателями съ большимъ терпѣніемъ. Заочные же хозяева, не получая прежней пользы, стали обвинять своихъ приказчиковъ въ недѣятельности, а тѣ обвинять своихъ хозяевъ, что они хотятъ чужими руками жаръ загребать,—и дѣло пошло въ разладъ: многіе сократили свои дѣла, а нѣкоторые прекратили ихъ вовсе и, разумѣется,—кое-чего не

досчитались... Теперь (1865 г.) вся почти отдаленная торговля сосредоточивается въ рукахъ бывшихъ приказчиковъ, практически изучившихъ свое дѣло, и они, хотя не обладаютъ большими капиталами, но ведутъ свое дѣло хорошо и не безвыгодно“...

Сибирскіе приемы торговли того времени характерно очерчиваются С. В. Максимовымъ въ его очеркъ „Въ немшоной странѣ“ („Истор. Вѣстн.“, 1884 г., № 1.—3.)—„Сибирскому потребителю—говоритъ онъ—поставленному въ безысходное положеніе, при полномъ отсутствіи собственныхъ производствъ, за неимѣніемъ фабрикъ, приходится становиться совершенно въ тѣ-же условія, въ какихъ находится все инородческое населеніе:—платить за все, что потребуютъ, съ нарастаніемъ процентовъ по мѣрѣ удаленія мѣстностей на востокъ... Все искусство опытныхъ торговцевъ заключается въ этомъ случаѣ, чтобы подобрать искусныхъ исполнителей или приказчиковъ, у которыхъ бы не дрожала рука обмануть и начестъ, обсчитать и обвѣсить... Приказчики, дѣйствуя офенскимъ бродячимъ способомъ въ закабаленныхъ мѣстностяхъ, берутъ въ уплату все, что пойдетъ на руку, лишь бы только свезла лошадь. Получая ничтожное жалованье или не получая его вовсе, сибирскіе молодцы, развозя по истинѣ скверный, никуда негодный товаръ и притомъ полученный и сбываемый въ долгъ, должны изловчиться такъ, чтобы въ ближайшее время сдѣлаться хозяевами и въ то-же время не потерять въ нихъ своихъ покровителей, по крайней мѣрѣ, въ первые боевые годы“.

Тотъ-же С. В. Максимовъ рисуетъ далѣе и характерный типъ дѣльца и нарождающагося на его глазахъ новаго амурскаго капиталиста, въ лицѣ нѣкоего юнкера Бѣлыхъ. Начавъ нѣсколькими рублями, юнкеръ этотъ полегоньку и соболей скупалъ у инородцевъ, и деньги подъ проценты отдавалъ товарищамъ и приказчикамъ, и папиросы набивалъ, и пр. и пр... Рассказавъ его исторію, авторъ заключаетъ: „Никто въ Сибири не удивляется тому, что мелкимъ приказчикамъ, при изворотливомъ умѣ, скоро счастливитъ. Съ настойчивостью, какую обнаружилъ нашъ юнкеръ (восходившее свѣтило), удастся очень скоро овладѣвать капиталами, примѣнять ихъ къ порабощенію цѣлыхъ краевъ и самимъ становиться такою нравственною силою, съ которою приходилось считаться и бороться (не всегда успѣшно) могущественнымъ сибирскимъ генераль-губернаторомъ“...

Для полноты характеристики перваго періода амурской дѣятельности отсылаемъ читателей къ отзывамъ покойнаго Пржевальскаго, въ его извѣстномъ трудѣ „Путешествіе въ Южно-

Уссурійскій край“, 1870 г., объ уссурійской и хабаровской торговлѣ: — всѣ черты, которыя отмѣчены другими авторами, прилагались въ одинаковой мѣрѣ и къ этимъ раіонамъ. Полагаемъ, — сказаннаго вполне достаточно, чтобы составить себѣ общее представленіе о торгово-промышленной дѣятельности Приамурскаго края въ первую эпоху при его занятіи, въ 50-хъ и 60-хъ годахъ.

Нѣтъ надобности говорить, что на сѣверѣ, въ Охотскомъ и Камчатскомъ округахъ, картина была еще печальнѣе.

III.

Внѣшнія проявленія торговой дѣятельности въ Приамурскомъ краѣ въ первые года его существованія были весьма плачевны. Это уже отчасти видно по составу тогдашняго торговаго класса и по тѣмъ характеристикамъ, какія сдѣланы въ предшествующей главѣ, со словъ очевидцевъ. Неприглядность положенія выяснится еще болѣе, если мы войдемъ въ нѣкоторыя подробности. Въ этомъ отношеніи характернымъ явленіемъ прошлаго было рѣзкое *колебаніе* цѣнъ на одни и тѣ-же предметы, въ разное время года. Сами по себѣ среднія цѣны, при сравненіи съ нынѣшними, не могутъ еще быть приняты показателемъ какой-либо рѣзкой разницы, такъ какъ сравнительная высота ихъ обуславливалась многими причинами:—разностью въ стоимости самыхъ покупокъ, условіями и стоимостью доставки, сравнительной медленностью прежнихъ оборотовъ, недостатками и формами кредита, ничтожностью мѣстнаго населенія и мизерностью его спроса и пр.; все это создавало для перваго періода, безъ сомнѣнія, несравненно худшія условія, нежели въ позднѣйшее время, и потому удивляться, что тогда цѣны были гораздо выше нынѣшнихъ—нечего, хотя, съ другой стороны, совершенно излишне было-бы, и при томъ весьма гадательно, выводить *численно* такую разницу. Достаточно удовольствоваться тѣмъ общимъ фактомъ, что цѣны, вообще, въ первый періодъ торговли были значительно выше нынѣшнихъ, а если иногда эта разница и не бросается въ глаза, то лишь потому, что она маскируется *качествомъ* самаго товара, его низшимъ достоинствомъ, при одинаковой почти рыночной стоимости, тогда и нынче. Кромѣ того, сравненіе цѣнъ невозможно еще и потому, что о качественной однородности товаровъ не можетъ быть рѣчи не только за столь продолжительный промежутокъ времени, но даже и за нѣсколько лишь

лѣтъ. Поэтому, повторяемъ, въ смыслѣ абсолютныхъ среднихъ цѣнъ перваго періода приходится ограничиться общимъ указаніемъ, что онѣ дѣйствительно были высоки, тогда какъ самые товары большею частью плохи.

Но колебаніе цѣнъ на одинъ и тотъ-же товаръ, въ одномъ и томъ-же мѣстѣ, только въ различные сезоны, какъ уже замѣчено выше, представляется для перваго періода явленіемъ весьма характернымъ. Теперь этого явленія не замѣчается вовсе; въ прежнее же время оно было обычнымъ и повсемѣстнымъ для всего края. По свидѣтельству Завалишина, сахаръ въ Забайкальѣ доходилъ до 90 коп. вмѣсто обычныхъ 40 коп. за фунтъ, „а по малому привозу—пишетъ онъ—бывали такіе случаи, что продавали по рублю слишкомъ за фунтъ, да притомъ съ такимъ условіемъ, чтобы на два фунта сахара взяли непременно фунтъ чаю“. По его же словамъ,—„зимою 1857—58 г., по случаю топленія казеннаго скота, мясо продавалось по 10 руб. и доходило до 12 руб., съ условіемъ брать на фунтъ хорошаго фунтъ худого,—что здѣсь обыкновенная замашка“, прибавляетъ онъ при этомъ. 1) — „Цѣны на жизненные припасы въ Благовѣщенскѣ — писалъ Стахѣвъ — по нѣкоторымъ продуктамъ много разнятся зимой и лѣтомъ“ 2). Въ такихъ случаяхъ нерѣдко обывателями Благовѣщенска товары выписывались по почтѣ изъ Читы и даже Москвы (наприм. стеариновыя свѣчи) и обходились дешевле, чѣмъ у мѣстныхъ купцовъ 3). Въ Николаевскѣ, по словамъ старожиловъ, цѣны на стеариновыя свѣчи поднимались иногда до 40 р., подобно тому, какъ нѣкогда сахаръ въ Якутскѣ,—а мерзлое мясо доходило до 16 р. „да и то въ видѣ милости, ради знакомства“, какъ поясняетъ Стахѣвъ 4). Когда въ 1861 г. въ амурскомъ лиманѣ разбился американскій баркъ „Монголь“ съ шедшимъ на немъ грузомъ, то сахару въ продажѣ не оказалось—„и безъ того высокія цѣны въ Николаевскѣ поднялись еще выше“ 5). Подобныя же заявленія — повторяетъ Вышеславцевъ 6), а немного позже Пржевальскій. „Цѣны на товары—говоритъ послѣдній—не имѣютъ опредѣленной нормы, а совершенно зависятъ отъ произвола торговца. Появится-ли большой запросъ на какой-нибудь товаръ,

1) „Морск. Сборн.“, 1858 г. № II и 1859 г. №№ 6—7.

2) „За Байкаломъ и на Амурѣ“, 1869 г., стр. 253.

3) Тамъ-же, стр. 245.—Пржевальскій. „Путешествіе въ Южно - Уссур. край“, стр. 37.

4) „За Байкаломъ и на Амурѣ“, стр. 245.

5) „Морск. Сборн.“ 1861 г. № 12.

6) „Очерки перомъ и карандашемъ“, стр. 278.

или просто онъ остается въ продажѣ только у одного какого-нибудь купца, сейчасъ-же цѣна на него накладывается двойная¹⁾. По свидѣтельству г. Кириллова, въ Благовѣщенскѣ даже въ срединѣ 80-хъ годовъ подобныя явленія еще не вывелись окончательно²⁾.

Что касается вообще низкаго качества тогдашнихъ товаровъ, доставлявшихся въ Приамурскій край одинаково какъ изъ Европейской Россіи, такъ и изъ-за границы, то повсемѣстныя жалобы на это отмѣчаются съ одинаковымъ единодушіемъ у всѣхъ, кто только сталкивался съ мѣстной жизнью и присматривался къ ней. При этомъ, какъ Пржевальскій, такъ Максимовъ, Алябьевъ, Стахѣвъ и др. совершенно согласно указываютъ, что прогрессивное возвышеніе цѣнъ, одновременно съ пониженіемъ качества самыхъ товаровъ, усиливалось по мѣрѣ отдаленія отъ главныхъ пунктовъ тогдашней жизни, Николаевска, Хабаровска и Благовѣщенска, внутрь страны, къ станицамъ и поселкамъ:—тамъ торговыя отношенія отличались еще большею произвольностью и неустойчивостью.

Было-бы, однако-же, совершенно ошибочнымъ ставить все это исключительно на почву коммерческой недобросовѣстности, какъ это нерѣдко высказывалось по адресу мѣстнаго купечества. Явленіе было слишкомъ однохарактерно и общно, слишкомъ широко и глубоко захватывало мѣстную дѣятельность, отъ мелкихъ до самыхъ крупныхъ ея представителей,—чтобы видѣть въ немъ выраженіе только личныхъ, индивидуальныхъ свойствъ торговаго класса, cadaго въ отдѣльности и всѣхъ вмѣстѣ. Широко задуманная и широко обставленная Амурская компанія, пользовавшаяся на первыхъ порахъ всѣми симпатіями администраціи, дѣйствовала, оказывается, совершенно одинаково съ мелкими торговцами и промышленниками, „такъ что—говоритъ Венюковъ—на первый же годъ существованія компаніи приходилось жалѣть объ отсутствіи тѣхъ хищниковъ, которыхъ могущественная конкуренція компаніи удалила съ Амура³⁾“. Иностранные предприниматели также нисколько не выдѣлялись отъ предпринимателей русскихъ и шли съ ними въ томъ-же направленіи, какъ это свидѣтельствуютъ тѣ-же Пржевальскій, Алябьевъ, Носковъ, Стахѣвъ, Максимовъ и др. Наконецъ, что замѣчалось въ Благовѣщенскѣ, то въ одинаковой мѣрѣ повторялось въ Хабаровскѣ и

1) „Путешествіе въ Южно-Уссур. край“, стр. 37.

2) „Краткій очеркъ амурской торговли“. Газета „Сибирь“, 1885 г. № 16.

3) „Воспомин. о заселеніи Амура“ „Русск. Старина“, 1882 г. №№ 1—2.

Николаевскѣ—и еще рѣзче выражалось въ глухихъ мѣстахъ, гдѣ-нибудь въ станицахъ, постахъ и селеніяхъ, среди русскихъ и среди инородцевъ. Поэтому, прежде чѣмъ ставить *общій* упрекъ всѣмъ поголовно дѣятелямъ перваго періода, необходимо взвѣсить обстоятельства, при какихъ имъ пришлось дѣйствовать, оцѣнить самую обстановку,—иначе говоря, изслѣдовать ту *почву*, на которой они проявляли свои личныя качества, и тогда уже выводить окончательныя заключенія.

Какъ уже было замѣчено раньше, торговыя отношенія или, вообще, торговля—не есть что-нибудь заранее установленное, строго формулированное и стоящее внѣ обстановки. Торговля представляетъ собою весьма сложную функцію массы условій, массы простѣйшихъ элементовъ, изъ комбинацій которыхъ и складывается извѣстная атмосфера. Къ такимъ элементамъ относятся—внѣшніе и внутренніе пути сообщенія, условія и обстановка внѣшняго и внутренняго кредита, объемъ и характеръ рынка, продолжительность товарнаго оборота и пр.

Начнемъ съ перваго, т. е. съ путей сообщенія, какъ они существовали въ 50-хъ и 60-хъ годахъ.

Несомнѣнно, главными путями сообщенія въ Приамурскомъ краѣ, какъ внутренними, такъ и внѣшними, были и остаются пока: море и рѣки—Амуръ и Уссури, вдоль которыхъ, главнымъ образомъ, и раскинулось все наиболѣе потребительное населеніе окраины. Первый частный пароходъ явился на Амуръ въ 1850 г., но, несмотря на это, еще и тогда, для проѣзда по Шилкѣ, въ Стрѣтенскѣ приходилось брать лодки и на каждой станицѣ мѣнять гребцовъ. Между Благовѣщенскомъ и Николаевскомъ казенные пароходы стали ходить съ 1854 г., но они большую часть времени сидѣли на мели и фактически до 1859 г. почти вовсе не работали; притомъ 4—5 пароходовъ, ходившихъ въ то время, никоимъ образомъ, разумѣется, не могли-бы удовлетворить всѣмъ требованіямъ, а сверхъ того, самыя услуги ихъ являлись чисто случайными и зависѣли вполнѣ отъ произвола командира. Оттого-то по Шилкѣ и Амуру, еще въ началѣ 60-хъ годовъ, ходили почтовые и пассажирскія лодки и этимъ же способомъ передвигались грузы... Самыя пароходы въ то время ходили въ неопредѣленные сроки и брали страшно дорого; притомъ, купцы постоянно жаловались на самопроизвольное возвышеніе тарифа и предпочитали сплавлять товары въ собственныхъ лодкахъ. Даже въ концѣ 60-хъ годовъ, когда по Амуру плавало 12 казенныхъ пароходовъ морского вѣдомства,

5 частныхъ и 7 телеграфныхъ и инженерныхъ, рѣчное сообщеніе нельзя было назвать скорымъ и удобнымъ ¹⁾. „Опредѣленныхъ, правильныхъ рейсовъ здѣсь не существуетъ до сихъ поръ—писалъ еще Пржевальскій—а пароходы приходятъ и уходятъ, и плывутъ дальше или ближе, направляются въ ту или другую сторону, смотря по надобности и расчетамъ мѣстнаго начальства. Такія надобности обусловливаются, главнымъ образомъ, перевозкою солдатъ и буксировкою баржъ съ различными казенными транспортомъ, такъ что пассажиры, волею или неволею, должны иногда жить недѣли двѣ — три на одномъ и томъ-же мѣстѣ, въ ожиданіи отходящаго парохода“ ²⁾. Началомъ болѣе или менѣе правильнаго судоходства по Амуру нужно считать лишь 1872 г., когда появилось Товарищество Амурскаго пароходства, къ которому перешли пароходы морского вѣдомства, такъ что число частныхъ судовъ достигло въ это время 17... Но что значила эта цифра, когда общая длина линіи рѣчного сообщенія простиралась на 3721 вер., изъ нихъ 2956 вер. по Амуру и Шилкѣ, отъ Николаевска до Стрѣтенска, и 765 вер. по Уссури и озеру Ханка, отъ Хабаровска до Камень-Рыболова!.. Названное товарищество обязалось только имѣть при пароходахъ не менѣе 15 баржъ, съ общею подъемною силою не ниже 80.000 пуд. Но и при правительственной субсидіи въ 2 р. 15 к. съ версты, съ обезпеченіемъ казеннаго груза до 135.000 руб., товарищество вело свои дѣла въ первое десятилѣтіе все-таки неисправно, такъ что возбужденъ былъ вопросъ о передачѣ контракта другимъ лицамъ, хотя въ концѣ 80-хъ годовъ оно и стало работать уже болѣе правильно. Въ срединѣ 80-хъ годовъ на Амурѣ и Уссури число пароходовъ достигло 50. Это наглядно показываетъ, какъ росли потребности и насколько всегда слабы были средства къ ихъ удовлетворенію,—потому что жалобы на ихъ недостатокъ и неаккуратность пароходства продолжались непрерывно, и справедливость ихъ подтверждается даже теперь тѣми штрафами, какіе недавно были наложены Главнымъ Начальникомъ края на новое товарищество... Совершенно неустойчивый и высокій частный тарифъ перваго времени, съ появленіемъ перваго товарищества, упалъ до 3 руб. съ пуда груза отъ Николаевска до Стрѣтенска, вверхъ по рѣкѣ, т. е. до 0,1 коп. съ пудо-версты. Въ срединѣ 80-хъ годовъ тарифъ понизился еще на 20%... Если сравнить съ этимъ фрахтъ на пароходахъ Добровольнаго Флота, отъ

1) Венюковъ. „Воспоминанія о заселеніи Амура“.

2) Пржевальскій. „Путешествіе въ Уссурійскій край“.

Одессы, по 50 коп. съ пуда, то видно будетъ наглядно, какъ дорого стоила доставка товаровъ внутри края даже по линиямъ пароходнаго движенія. Теперь тотъ-же тарифъ понизился до 1 руб. 20 коп. между Николаевскомъ и Стрѣтенскомъ, не говоря уже о томъ, что въ срочности и аккуратности въ доставленіи грузовъ, несмотря на существующія и теперь жалобы, не можетъ быть, конечно, никакого сравненія между нынѣшнимъ положеніемъ и минувшимъ, когда купцы предпочитали пароходамъ свои лодки, плоты и баржи ¹⁾.

О сухопутныхъ сообщеніяхъ въ краѣ распространяться излишне: они даже и теперь оставляютъ желать много лучшаго. Въ этомъ отношеніи подробности указаны въ „Описаніи Амурской области“ г. Грумъ-Гржимайло, который прямо констатируетъ фактъ почти полнаго бездорожья, называя то лишь примитивныя, совершенно неустроенныя колесныя дороги вдоль немногочисленныхъ почтовыхъ трактовъ, то однѣ „выючныя тропы“, или даже просто только „географическія направленія“, по которымъ движеніе можетъ совершаться лишь съ большими препятствіями. Раньше эти „пути“ были, конечно, еще первобытнѣе; еще хуже, — настолько худы, что даже Главные Начальники края затруднялись и становились въ тупикъ предъ способами своего передвиженія... Сколько-нибудь надежнымъ и удобнымъ былъ только зимній переѣздъ по льду Амура и Уссури, но онъ былъ страшно дорогъ и далеко не всегда обезпеченъ лошадьми. За грузы отъ Владивостока до Никольскаго, за 100 вер., платили по 60 коп. и дороже съ пуда, въ зимнее время 30 коп. На колесахъ же доставка была вполнѣ случайная и по цѣнѣ, и по времени, и по сохранности товаровъ. Во время нерѣдкихъ эпизоотій въ краѣ и обычныхъ весеннихъ и осеннихъ распутицъ, продолжавшихся въ общемъ до 2¹/₂—3 мѣсяцевъ въ году, всякое сообщеніе не только для грузовъ, но и для одиночныхъ пассажировъ прекращалось совершенно. Можно судить по этому, что происходило вообще съ сухопутною доставкой товаровъ и торговлею, въ особенности въ эти періоды полнѣйшаго бездорожья, когда край буквально *расчленился* на совершенно изолированныя другъ отъ друга клочки, куда даже почтовые извѣстія не проникали

¹⁾ О состояніи амурскаго пароходства данныя сгруппированы въ „Дальнемъ Востокѣ“ за 1894 г. № 103, на основаніи указаній Венюкова, Шперка, Максимова, Пржевальскаго, Алябьева и Завалишина. Къ нимъ надо прибавить книгу Грумъ-Гржимайло „Описаніе Амурской области“.

по мѣсяцамъ! По словамъ Венюкова, ѣзда даже на курьерскихъ не отличалась скоростью, а на Амуръ въ 1858 г. не было еще даже и рѣчи объ устройствѣ почтовыхъ станцій. Грузы изъ Европейской Россіи двигались болѣе полугодомъ; боченки съ порохомъ доставлялись въ Восточную Сибирь по 4 мѣсяца!.. 1).

Морская транспортировка также находилась въ печальномъ положеніи. Русскій торговый флагъ въ первый періодъ амурской торговли совершенно не появлялся въ Николаевскѣ, да и вообще доставка товаровъ на Амуръ моремъ практиковалась только иностранцами. Въ 1856 г. для всего края было установлено порто-франко, въ виду отдаленности и изолированности окраины и невозможности обезпечить ея потребности одними собственными средствами страны. Русское купечество, однако-же, никогда не пользовалось этою льготою, такъ какъ, во-первыхъ, связано было кредитомъ только съ Европейской Россіей, а во-вторыхъ, выписывало свои товары почти исключительно сухопутьемъ, чрезъ Сибирь, со стороны Иркутска и Забайкалья, откуда оно собственно и появилось въ краѣ и гдѣ продолжало имѣть, попрежнему, часть своей торговой осѣдлости, требовавшей направленія грузовъ по указанному пути. Изъ русскихъ попытокъ направить товары на Амуръ моремъ извѣстны только неудачныя попытки Амурской компаніи и успѣшный опытъ купца Сумкина въ концѣ 60-хъ годовъ, къ сожалѣнію, не нашедшій подражателей. Иностранцы, появившіеся въ Николаевскѣ одновременно съ русскими, были единственными лицами, которыя всегда выписывали товары исключительно моремъ, на парусныхъ судахъ, изъ Гамбурга или Санъ-Франциско. Размѣры этой морской транспортировки указаны въ первой главѣ, гдѣ видно, что до конца 60-хъ годовъ средній ежегодный приходъ морскихъ судовъ на здѣшнее побережье колебался отъ 7—9 до 14—15 судовъ. Внутренняго морского каботажа въ первое время не было совершенно, и частные грузы развозились только попутно на военныхъ транспортахъ, которые иногда получали за это и официально установленный фрахтъ, поступавшій въ казну. Единственный плававшій въ то время въ здѣшнихъ водахъ русскій пароходъ „Курьеръ“ купца Филиппеуса занятъ былъ специально плаваніемъ въ Камчатку и по Охотскому морю, гдѣ собственникъ судна вель торговъ пушниной и развозилъ казенный провіантъ. Другой русскій пароходъ „Находка“ Удѣльнаго Вѣдомства, имѣвшаго свои

1) „Русская Старина“, 1882 г. №№ 1—2.

колони въ заливѣ Петра Великаго, въ окрестностяхъ Владивостока, какъ извѣстно, разбился на второй или третій годъ своего появленія. Основаніе каботажныхъ рейсовъ вдоль морского побережья положено было лишь въ началѣ 70-хъ годовъ англичаниномъ Адамсомъ, который, фрахтуя иностранные пароходы въ Китаѣ и Японіи („Драконъ“), первый началъ, въ теченіе лѣтняго сезона, развозить частные и казенные грузы по различнымъ пунктамъ побережья. Но первое срочное пароходство возникло здѣсь только съ появленіемъ компаніи г. Шевелева въ 1881 г., когда сюда пришелъ первый его пароходъ „Байкаль“, послѣ того, какъ пароходъ „Батракъ“ въ концѣ 70-хъ годовъ потерпѣлъ крушеніе близъ Дуэ на остр. Сахалинѣ. Два года ранѣе здѣсь-же появился другой русскій пароходъ „Великій Князь Константинъ“, угольнаго общества „Сахалинъ“, съ которымъ собственно и былъ заключенъ правительственный контрактъ на почтовые рейсы, но пароходъ этотъ признанъ былъ неудовлетворительнымъ и контрактъ перешелъ къ компаніи г. Шевелева. Рейсы Добровольнаго Флота изъ Одессы начаты были тоже только въ 1880 году... Такимъ образомъ, до 70-хъ годовъ вообще всѣ морскія сообщенія въ краѣ исчерпывались только тѣми парусными судами, которыя приходили съ грузомъ въ Николаевскъ непосредственно изъ Гамбурга или Санъ-Франциско, а до 1880 года весь морской каботажъ на побережьѣ выражался: въ Японскомъ морѣ пароходомъ англичанина Адамса, а въ Охотскомъ морѣ „Курьеромъ“ г. Филлипеуса.

Нечего говорить, что при указанныхъ средствахъ внѣшняго и внутренняго сообщенія снабженіе края товарами могло производиться только разъ въ годъ, въ четырехмѣсячный періодъ амурской навигаціи, когда приходили суда со стороны моря и одновременно спускались на пароходахъ, баржахъ и лодкахъ товары внизъ по Амуру, со стороны Сибири. Всѣ запасы выписывались въ это время года и съ закрытіемъ навигаціи, на всю зиму, край оставался совершенно отрѣзаннымъ, вплоть до слѣдующей навигаціи. Отсюда ясно видно, каково было въ то время положеніе и мѣстныхъ купцовъ, и мѣстнаго населенія. Если выходилъ какой-либо запасъ, то его оставалось, волей-неволей, ждать до слѣдующей весны, и это повторялось регулярно, изъ года въ годъ. Выходили ламповыя стекла, приходилось сидѣть чуть-ли не безъ освѣщенія; выходилъ сахаръ—приходилось замѣнять его конфетами; также обыкновенно не хватало свѣчей, масла, муки и другихъ продуктовъ, и если бы въ такихъ случаяхъ не выру-

чало обывателей Морское Вѣдомство своими портовыми запасами, то положеніе было-бы безвыходнымъ. Вышеславцевъ, посѣтившій Николаевскъ на военномъ суднѣ въ 1858 г., картинно описываетъ это „зимнее сидѣнье“ тогдашняго обывателя. „Въ Николаевскѣ“—говоритъ онъ—„есть нѣсколько лавокъ, принадлежащихъ большею частью американцамъ; здѣсь иногда можно достать все (не спрашивайте о цѣнахъ), а иногда нѣтъ почти ничего. Желаящіе постоянно знаютъ эти времена приливовъ и запасаются на всю зиму, платя умѣренные цѣны; но горе попавшему въ отливъ или малую воду! Товары приходили сюда, большею частью, изъ Санъ-Франциско или изъ Гонконга. Другой притокъ предметовъ существованія для Николаевска—это сплавы по Амуру, подверженные также многимъ случайностямъ... Показавшіеся вдали сплавы производятъ въ Николаевскѣ впечатлѣніе, подобное тому, какъ туча, полная дождя, производитъ гдѣ-нибудь въ Сахарѣ. Въ мечтахъ, вмѣсто вѣчной осетрины, является питательный бифштексъ, масло для каши, новый сюртукъ, вмѣсто настоящаго, начинающаго протираться на локтяхъ; все это дадутъ давно желанные сплавы, а главное—понижутся цѣны и на сахаръ, и на бѣлую муку, и на мясо“¹⁾.

Въ прямой зависимости отъ этихъ средствъ сообщенія стояли, конечно, и условія торговаго кредита, равно какъ и самая продолжительность торговаго оборота. Капиталь могъ обернуться, въ среднемъ, только одинъ разъ въ *полтора* года. Съ другой стороны, вся Сибирь, при отсутствіи въ ней собственной фабрично-заводской промышленности, издавна была обречена пользоваться всѣмъ привознымъ и потому въ ней не только создалась полнѣйшая зависимость въ сферѣ торговли отъ внѣшнихъ рынковъ, по покупкамъ и кредиту, но самая торговля ея, въ полномъ своемъ составѣ, построилась исключительно на кредитѣ внѣшнемъ, тогда какъ формы кредита внутренняго оказались совершенно неразвитыми. Приамурскій край, какъ отдаленнѣйшая и наиболѣе молодая окраина Сибири, стоялъ, разумѣется, въ наихудшихъ условіяхъ въ этомъ отношеніи. Кредитъ имѣлся въ Гамбургѣ, Санъ-Франциско, въ Китаѣ, въ Москвѣ и на Нижегородской ярмаркѣ,—но внутри самаго края кредитныя учрежденія совершенно отсутствовали, вплоть до открытія отдѣленій Государственнаго банка, въ самое послѣднее время. Получить капиталъ для расширенія операций или для срочныхъ расчетовъ не было

¹⁾ „Очерки перомъ и карандашемъ“, стр. 278.

почти никакой возможности, если по какимъ либо причинамъ самый сбытъ товаровъ задерживался. Въ періоды такихъ кризисовъ приходилось—или усиленно распродавать часть товара по пониженнымъ цѣнамъ, или же искать крайне дорогого краткосрочнаго кредита изъ совершенно случайныхъ источниковъ, да и то при непремѣнномъ условіи личнаго знакомства и хорошихъ отношеній. А кризисы эти, при тогдашнихъ условіяхъ дѣятельности, были неизбежны и, какъ Дамокловъ мечъ, висѣли надъ каждымъ отдѣльнымъ предпринимателемъ, сплошь и рядомъ нуждавшимся въ нѣсколькихъ тысячахъ рублей, когда въ складахъ его товары лежали на десятки тысячъ. Даже простой переводъ денегъ по телеграфу чрезъ казначейство, вмѣсто почтовой пересылки, разрѣшенъ былъ въ краѣ только въ концѣ 70-хъ годовъ... Рядомъ съ этимъ, отдаленность окраины, изолированность ея и полное незнакомство съ нею людей, жившихъ внѣ края, при чрезвычайной медленности, затруднительности и небезопасности сношеній, сильно возвышали цѣнность и самаго товарнаго кредита на отпускныхъ рынкахъ, побуждая вводить въ него крайнія условія риска и долгихъ сроковъ. Въ свою же очередь, мѣстные предприниматели, поставленные между дороговизною и срочностью товарнаго кредита, съ одной стороны, и медленностью торговыхъ оборотовъ и отсутствіемъ въ самомъ краѣ денежнаго кредита, съ другой,—могли находить выходъ изъ своего затруднительнаго положенія лишь въ томъ, что сами вынуждены были открывать населенію самый широкій и рискованный кредитъ, чтобы хоть этимъ способомъ возможно скорѣе реализовать суммы, потребныя для срочныхъ уплатъ по своему собственному кредиту на отпускныхъ рынкахъ. И дѣйствительно, не только въ первый періодъ торговли, но и значительно позже, по меньшей мѣрѣ, до середины 80-хъ годовъ, когда условія торговли значительно уже измѣнились къ лучшему, товарный кредитъ обывателямъ окраины отъ мѣстнаго купечества былъ развитъ до крайнихъ предѣловъ и являлся фактомъ повсемѣстнымъ и обычнымъ. Такъ какъ, при этомъ, населеніе окраины, въ наиболѣе состоятельной своей части, формировалось изъ служащаго элемента, получавшаго, сверхъ жалованья, пособія за пятилѣтія и десятилѣтія, то эти будущія пособія и служили главнымъ кредитнымъ фондомъ, къ которому обыкновенно и подводились конечные расчеты. Для купцовъ такой широкой и продолжительный кредитъ сопровождался, конечно, новымъ рискомъ и другими неудобствами; но съ ними все-таки приходилось мириться... Такъ,

цѣпляясь одно за другое, примитивныя торговыя условія окраины, реализуясь въ формѣ всевозможныхъ непроизводительныхъ накладныхъ процентовъ и постепенно нарастая, въ конечномъ своемъ видѣ выражались предъ потребителемъ тою общею дороговизною, на которую всѣ справедливо указывали и отъ которой всѣ одинаково страдали. Но и здѣсь, какъ мы видимъ, было-бы несправедливо думать, что этою *дороговизною* товаровъ въ Приамурскомъ краѣ, сравнительно съ Европейскою Россіею, непосредственно и единственно характеризовалась только одна здѣшняя непо-мѣрно, будто-бы, высокая торговая *прибыль*. Конечно, прибыль эта была выше, чѣмъ въ Европейской Россіи; но въ новомъ, совершенно неустроенномъ еще краѣ, при огромной трудности вести правильное торговое дѣло и при несравненно большемъ рискѣ, торговая прибыль, естественно, должна была стоять выше, такъ какъ явленіе это общее, и никто иначе не рѣшился-бы пуститься въ дѣло, сопряженное съ подобною обстановкою, при томъ-же долговременное, требовавшее уже отъ самого предпринимателя большихъ лишеній, особаго вниманія, энергіи — и вмѣстѣ съ тѣмъ завѣдомо такое, которое ликвидировать можно только годами. Цифры, приведенныя въ первой главѣ о числѣ прекратившихъ свое дѣйствіе капиталовъ въ краѣ, равно какъ ликвидація двухъ большихъ Амурскихъ компаній, наглядно показываютъ, что при всей высотѣ цѣнъ на товары и при всемъ спекуляціонномъ характерѣ прежней торговли, конечные итоги, для торговаго класса въ цѣломъ, далеко не были особенно блестящими. Если, въ частности, двѣ-три фирмы и развили широко свои операціи, начавъ дѣло со сравнительно небольшими средствами, — то не надо забывать, что эти фирмы работали здѣсь непрерывно въ теченіи 25—35 лѣтъ, и потому нисколько не удивительно, что, оказавшись способными вынести всѣ невзгоды, благодаря единственно энергіи, коммерческимъ познаніямъ своихъ распорядителей и установившейся своей репутаціи среди населенія, въ концѣ-концовъ, онѣ достигли крупныхъ и прочныхъ успѣховъ... Вообще-же въ *разницѣ* мѣстныхъ цѣнъ противъ цѣнъ Европейской Россіи — *торговая прибыль* составляла лишь меньшую долю; несравненно большая доля поглощалась *накладными расходами*, въ числѣ которыхъ значительная часть тратилась прямо совершенно непроизводительно, и для купца, и для потребителя, только благодаря неустройству торговли въ ея самыхъ существенныхъ факторахъ. Съ улучшеніемъ-же путей сообщенія, упорядоченіемъ и облегченіемъ кредита и вообще съ ростомъ окраиннаго бла-

гоустройства—непроизводительная часть накладныхъ расходовъ понижалась постепенно сама собою,—и цѣны на товары, въ предѣлахъ этой суммы, падали независимо отъ всякой конкуренціи,—или, по крайней мѣрѣ, очищалось мѣсто для болѣе широкаго и благотворнаго ея проявленія.

Всѣ эти обстоятельства безусловно необходимо имѣть въ виду при оцѣнкѣ не только прежней амурской дѣятельности, но и нынѣшней.

IV.

Въ періодъ 1872—1873 гг. военный портъ, бывший до того времени въ Николаевскѣ, перешелъ во Владивостокъ.

Ранѣ этого Владивостокъ былъ только незначительнымъ военнымъ постомъ, гдѣ русская команда впервые высадилась 20 іюня 1860 г. Берега его роскошной бухты, составляющей теперь гордость нашего Тихоокеанскаго побережья и его твердыню, въ то время были совершенно пустынно и покрыты могучимъ первобытнымъ лѣсомъ, остатки котораго, одинокія полузаглохшія липы, еще и теперь кое-гдѣ, на гребнѣ берега, напоминаютъ о прошломъ, свидѣтелями котораго онѣ были 35 лѣтъ тому назадъ. Въ 1868 г., по свидѣтельству Пржевальскаго, здѣсь имѣлось только 22 казенныхъ дома, 35 частныхъ и 20 китайскихъ фанзъ. Объ улицахъ и даже дорогахъ не было еще и помина; ихъ замѣняли тропинки и намывная полоса земли вдоль сѣвернаго берега бухты. По переписи названнаго года въ посту числилось солдатъ и матросовъ, съ ихъ семьями, 348 душъ, поселенцевъ и отставныхъ нижнихъ чиновъ, съ семьями же, 37 душъ, частныхъ лицъ и затѣмъ офицеровъ и чиновниковъ, съ дѣтьми и женами, 89 человекъ и китайцевъ—манзъ 36 человекъ,—а всего 510 душъ всѣхъ возрастовъ и обоихъ половъ. Въ этотъ-же годъ Владивостокъ только-что вошелъ въ телеграфное сообщеніе съ Хабаровскомъ, а два года позже въ немъ было открыто уѣздное казначейство.

Съ преобразованіемъ въ военный портъ—физиономія Владивостока сразу измѣнилась и получила тотъ-же военно-морской отпечатокъ, какимъ раньше отличался и Николаевскъ. Въ 1875 г. въ немъ уже числилось до 5.000 душъ населенія, считая съ войсками, причемъ на долю военнаго и административнаго элементовъ приходилось около 75%. Въ 1881 г. общая численность населенія поднялась до 7.819 душъ обоего пола, въ томъ числѣ

4.362 чел. (55%) войскъ съ семьями, 1.521 чел. (20%) частнаго русскаго населенія и 1.936 чел. (25%) иностранцевъ (именно: 1.500 китайцевъ, 230 японцевъ, 115 корейцевъ и 100 европейцевъ). Въ общемъ, русское населеніе составляло 5.883 душъ или 75%. Въ 1884 году населеніе состояло уже изъ 10.062 душъ обоего пола, а въ 1886 г. изъ 12.000 душъ. Параллельно съ этимъ, въ томъ-же 1884 г. во Владивостокѣ имѣлось 102 казенныхъ зданій и складовъ, 124 сараевъ и навѣсовъ, 634 частныхъ и общественныхъ домовъ, 236 складовъ и нежилыхъ построекъ и базаръ изъ 143 китайскихъ лавокъ и ларей. Частныхъ недвижимыхъ имуществъ, обложенныхъ въ городской доходъ, исчислено было на 1.440.000 руб. Городскіе доходы, составлявшіе въ 1872 г.—4.409 р., поднялись въ 1881 г. до 29.227 р., въ 1883 г — до 54.796 р., а въ 1886 г. до 78.997 руб. Въ 1865 г. во Владивостокѣ числилось въ приходѣ всего только 8 коммерческихъ судовъ, съ частнымъ грузомъ на 43.000 руб., и вообще до переноса военнаго порта годовая цѣнность ввоза, по свидѣтельству Скальковскаго ¹⁾, не превышала здѣсь 100.000 руб.—тогда какъ въ срединѣ 70-хъ годовъ она достигла уже 1.500.000 руб.

О постепенномъ развитіи торговли Владивостока можно судить по слѣдующимъ таблицамъ перевода мѣстными фирмами денегъ чрезъ казначейство и возрастающаго прихода коммерческихъ судовъ:

Переводы чрезъ Владивостокское уѣздное казначейство.

Годъ.	Р. С.	Сумма.
1880		1.547.851
1881		1.664.520
1882		1.855.554
1883		2.424.050
1884		2.898.607
1885		3.356.149
1886		3.382.509
1887		3.751.203
1888		3.961.704
1889		4.439.950
1890		4.811.113
1891		6.257.780
1892		8.997.540
1893		10.207.364

¹⁾ „Русская торговля въ Тихомъ океанѣ“.

Число и регистр. тонны париходовъ, 1879-1895

ГОДА.	Русскіе.		Нѣмецкіе.		Англійск.		Японскіе.		Норвежск.		Ам.	Пер.
	Числа.	Рег. тонны.	Числа.	Рег. тонны.	Числа.	Рег. тонны.	Числа.	Рег. тонны.	Числа.	Рег. тонны.	Числа.	Рег. тонны.
1879	4	4.136	17	7.611	14	8.134	—	—	3	2.569	1	—
1880	15	17.800	23	11.215	25	15.465	1	598	1	1.047	2	—
1881	19	17.503	17	10.784	27	18.068	4	2.626	—	—	1	—
1882	19	19.570	21	10.704	18	9.139	11	6.123	—	—	—	—
1883	20	20.500	21	10.715	17	8.543	12	8.780	—	—	—	—
1884	27	31.767	20	10.726	18	6.878	13	10.090	—	—	1	—
1885	33	37.375	25	14.843	13	4.841	12	8.857	1	1.337	1	—
1886	33	38.191	30	19.162	15	7.981	12	16.884	—	—	1	2.64
1887	31	31.303	20	11.613	20	14.505	14	18.975	—	—	2	5.80
1888	30	28.583	28	16.028	9	6.388	12	16.884	4	3.937	3	2.64
1889	28	29.641	20	11.056	26	15.919	20	21.062	2	889	—	2.93
1890	28	30.516	35	27.289	10	9.390	21	20.752	14	8.508	7	—
1891	41	39.734	26	21.048	9	9.513	21	19.706	15	9.662	4	—
1892	46	44.087	47	32.439	10	10.177	23	24.518	6	5.234	6	—
1893	45	49.533	35	29.015	17	21.233	22	24.577	15	11.157	3	—
1894	51	60.300	55	40.162	13	18.537	16	20.097	8	8.372	1	—
1895	60	74.763	52	39.101	28	42.700	7	8.421	19	23.804	4	2.93

връ въ Владивостокъ съ 1879 по 1895 и.

Рег. тонны.	Датскіе.		Шведскіе.		Австрійск.		Сіамскіе.		Китайскіе.		ИТОГИ.	
	Числа.	Рег. тонны.	Числа.	Рег. тонны.	Числа.	Рег. тонны.	Числа.	Рег. тонны.	Числа.	Рег. тонны.	Числа.	Рег. тонны.
—	3	2.097	1	304	—	—	—	—	—	—	43	25.245
—	4	2.885	—	—	—	—	—	—	—	—	71	50.187
—	—	—	1	304	—	—	—	—	—	—	69	49.928
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69	45.536
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70	48.538
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79	59.694
—	—	—	—	—	—	—	1	656	—	—	86	68.143
2.642	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92	85.113
5.305	1	596	—	—	—	—	—	—	—	—	90	83.469
2.642	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2.262	90	77.763
2.936	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	97	81.503
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115	98.528
—	—	—	—	—	1	761	—	—	—	—	117	101.255
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	138	117.955
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	136	134.864
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144	148.995
2.937	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	171	194.092
											1.677	1.470.808

Сверхъ того, по даннымъ г. Скальковскаго, почерпнутымъ имъ изъ официальныхъ источниковъ, торговые обороты Владивостока выражались слѣдующими цифрами:

Годъ.	Ввозъ.	Вывозъ.
1876	1.154.781 р.	44.097 р.
1877	1.054.000 "	113.428 "
1878	2.185.000 "	104.521 "
1879	2.018.000 "	263.388 "
1880	2.742.200 "	260.096 "
1881	3.175.199 "	220.000 "
Сумма 12.329.180 р.		1.005.530 р.
Среднее 2.054.863 р.		167.589 р.

Изъ тѣхъ-же официальныхъ цифръ, почерпнутыхъ въ разныхъ отчетахъ, и изъ свѣдѣній, имѣющихся въ фирмѣ Кунстъ и Альберсъ, группируя ихъ по трехлѣтїямъ, получимъ слѣдующія среднія годовыя цифры ¹⁾.

Средніе годовые выводы
(по трехлѣтїямъ).

За трехлѣтіе (включит.).	Переводъ денегъ купцами чрезъ казначейство.	Приходъ судовъ.		Стоимость ввоза (въ круглыхъ цифрахъ).	Стоимость вывоза за границу.
		Число.	Тоннъ (судов. водоизмѣщ.).		
1877—1879	750.000 р.	43	23.500	1.600.000	160.000
1880—1882	1.689.000 "	61	48.550	3.100.000	240.000
1883—1885	2.893.000 "	78	58.792	4.200.000	124.000
1886—1888	3.698.000 "	91	82.115	5.800.000	} не свыше 200.000 р. ежегодно.
1889—1891	5.170.000 "	110	93.762	6.500.000 ²⁾	
1892—1894	9.602.000 " (за 1892—93)	139	137.271	—	—
1895	—	171	194.092	—	—

¹⁾ См. также № 50 „Дальняго Востока“ за 1893 г., статью „Владивостокъ въ его историческомъ развитіи“.

²⁾ Съ 1890 года въ акцизномъ управленіи прекратилось собираніе свѣдѣній о стоимости ввоза товаровъ во Владивостокъ. Поэтому, средняя цифра за трехлѣтіе 1889—1891 года выведена, собравъ сѣ увеличеніемъ прихода судовъ, ихъ выѣстимости и съ ростомъ перевода денегъ чрезъ казначейство. Именно: въ 1889 г. товаровъ, по отчетамъ, ввезено на 5.700.000 руб. (кругло).

Въ стоимости ввоза показаны только частные грузы, за исключеніем казенныхъ. Судовое водоизмѣщеніе — въ полныхъ регистровыхъ тоннахъ, независимо отъ количества дѣйствительной (наличной) погрузки на суднѣ. Въ приходъ судовъ не включены мелкія портовые каботажныя суда и китайскія и корейскія грузовыя лодки. Вывозъ, направляющійся исключительно въ Китай, чрезъ посредство китайцевъ, состоитъ, главнымъ образомъ, изъ морской капусты, краббовъ, трепанговъ, корня жень-шеня и т. п., вообще изъ мѣстныхъ предметовъ, подлежащихъ обложенію; въ него не включены мануфактурные товары, проходящіе чрезъ Владивостокъ транзитомъ въ Маньчжурію.

Считаемъ, однако-же, необходимымъ указать, что цифры стоимости ввоза хотя и взяты изъ официальныхъ данныхъ, но при способѣ ихъ собиранія и отсутствіи точной статистики представляютъ собою не точныя величины, а только приблизительныя, выражающія преимущественно стоимость товаровъ въ розничной продажѣ во Владивостокъ, и свѣдѣнія о нихъ собирались не изъ фактуръ, а съ заявленій самихъ купцовъ. Тѣмъ не менѣе, для наглядности, цифры эти даютъ достаточно правильную картину роста мѣстной торговли.

Изъ такихъ-же цифръ, предъявленныхъ въ 1886 г. на Хабаровскомъ съѣздѣ, получаютъ еще слѣдующія комбинаціи (см. № 50 „Дальн. Вост.“ за 1893 г.).

А) Ввезено товаровъ по принадлежности отпускного рынка:

	Въ 1883 г.	Въ 1884 г.	Въ 1885 г.
1) Изъ Европ. Россіи ..	750.000 р. (25%)	1.077.000 р. (25%)	1.250.000 р. (23%)
2) „ Европы и Америки.....	1.285.000 „ (44%)	2.285.000 „ (52%)	2.700.000 „ (51%)
3) „ Китая и Японіи .	900.000 „ (31%)	1.038.000 „ (23%)	1.400.000 „ (26%)
Всего...	2.935.000 р.	4.400.000 р.	5.350.000 р.

денегъ же переведено чрезъ казначейство 4.440.000 руб., причѣмъ въ приходѣ было 97 судовъ, съ общою вмѣстимостью въ 81.503 тоннъ. За весь періодъ 1877—1889 г. переводъ денегъ чрезъ казначейство *отстаетъ* отъ стоимости ввоза, въ среднемъ, приблизительно на 1 $\frac{1}{3}$ милл. руб. Добавивъ эту сумму къ средней суммѣ перевода денегъ въ трехлѣтіе 1889—1891 г., получимъ цифру около 6.500.000 руб., довольно согласную съ обстоятельствами, если принять во вниманіе увеличеніе числа судовъ и привозъ товаровъ въ самый 1889 году.

В) Ввезено по національности мѣстныхъ торговыхъ фирмъ:

	Средняя годовая цифра за семилѣтіе.	
	1876—1882 г.	
	Въ 1883 г.	
1) Русскими	450.000 р. (20 ⁰ / ₀)	604.000 р. (20 ⁰ / ₀)
2) Иностр. европейц.	1.270.000 „ (58 ⁰ / ₀)	1.433.000 „ (49 ⁰ / ₀)
3) Китайцами и японцами	480.000 „ (22 ⁰ / ₀)	898.000 „ (31 ⁰ / ₀)
Всего....	2.200.000 р.	2.935.000 р.
	Въ 1884 г.	
	Въ 1885 г.	
1) Русскими	970.000 р. (20 ⁰ / ₀)	1.462.000 р. (27 ⁰ / ₀)
2) Иностр. европейц.	2.401.000 „ (55 ⁰ / ₀)	2.493.000 „ (47 ⁰ / ₀)
3) Китайцами и японцами	1.030.000 „ (23 ⁰ / ₀)	1.395.000 „ (26 ⁰ / ₀)
Всего....	4.400.000 р.	5.350.000 р.

Для позднѣйшаго времени мы имѣемъ слѣдующую (заимств. изъ № 50 „Дальн. Востока“) таблицу торговыхъ оборотовъ, показывающую ввозъ товаровъ за трехлѣтіе 1886—1888 г.:

С) Торговые обороты по національностямъ мѣстныхъ торговыхъ фирмъ (по опросамъ купцовъ):

	Въ 1886 г.	Въ 1887 г.	Въ 1888 г.
1) Русскими купцами...	1.507.000 р. (33 ⁰ / ₀)	2.680.000 р. (44 ⁰ / ₀)	2.475.000 р. (50 ⁰ / ₀)
2) Иностр. европейцами.	1.690.000 „ (37 ¹ / ₂ ⁰ / ₀)	2.153.000 „ (32 ⁰ / ₀)	1.625.000 „ (32 ⁰ / ₀)
3) Японцами.....	155.000 „ (3 ⁰ / ₀)	273.000 „ (4 ¹ / ₂ ⁰ / ₀)	212.000 „ (4 ⁰ / ₀)
4) Китайцами.....	1.180.000 „ (26 ⁰ / ₀)	970.000 „ (16 ⁰ / ₀)	733.000 „ (14 ⁰ / ₀)
Всего....	4.532.000 р.	6.076.000 р.	5.045.000 р.

За тотъ-же періодъ 1886—1888 г. имѣются также и цифры ввоза товаровъ, но безъ подраздѣленій по національностямъ, а именно:

Д) Таблица ввоза товаровъ во Владивостокъ
въ 1886—1888 годахъ:

	ВВЕЗЕНО.	Переведено денегъ черезъ казначейство.
1886 годъ	5.706.543 руб.	3.382.509 руб.
1887 „	5.741.467 „	3.751.203 „
1888 „	5.884.508 „	3.961.704 „

Позднѣйшихъ цифровыхъ данныхъ о цѣнности Владивостокскаго ввоза мы не имѣемъ, да врядь-ли они и существуютъ, такъ какъ съ началомъ 90-хъ годовъ запросы стали ограничиваться требованіемъ лишь количества ввозимыхъ товаровъ, съ указаніемъ стоимости при этомъ однихъ только иностранныхъ грузовъ.

Для Николаевска, относительно цѣнности ввозимыхъ товаровъ, имѣются два ряда нѣсколько несогласныхъ между собою цифръ, изъ которыхъ одинъ былъ доставленъ на Хабаровскій съѣздъ г. Военнымъ Губернаторомъ Приморской области и Благовѣщенскою Казенною Палатою за время съ 1876 по 1885 годъ, а другой помѣщенъ въ „Описаніи Амурской области“ г. Грумъ-Гржимайло. Приводимъ эти данныя рядомъ:

	По даннымъ Хабаровскаго Съѣзда.	По даннымъ г. Грумъ-Гржимайло.
Въ 1875 г. ввезено.....	—	1.150.000 руб.
„ 1876 „ „	1.246.388 руб. ¹⁾	—
„ 1877 „ „	1.879.762 „	1.900.000 руб. (почти)
„ 1878 „ „	1.212.840 „	1.240.569 „
„ 1879 „ „	2.075.678 „	2.074.227 „
„ 1880 „ „	3.327.431 „ (?)	4.392.818 „ (?)
„ 1881 „ „	5.943.119 „	6.063.214 „

¹⁾ Въ данныхъ Хабаровскаго съѣзда здѣсь показано только 246.388 р. но, по всей вѣроятности, это произошло вслѣдствіе ошибки.

	По даннымъ Хабаровскаго съѣзда.	По даннымъ г. Грумъ-Гржимайло.
Въ 1882 " "	4.792.127 р.	4.856.250 р.
" 1883 " "	3.148.444 "	3.148.944 "
" 1884 " "	5.279.557 "	5.279.557 "
" 1885 " "	4.113.286 "	—
" 1886 " "	—	—
" 1887 " "	—	—
" 1888 " "	3.989.800	—
" 1889 " "	3.144.500	—
" 1890 " "	—	3.420.000 руб. только част.—груз.
" 1891 " "	—	3.720.000 руб.
" 1892 " "	—	3.407.000 "

Кромѣ этихъ цифръ, на Хабаровскій съѣздъ въ 1886 г. были представлены официально болѣе подробныя свѣдѣнія за *трехлѣтiе* 1883—1885 гг., а именно:

Ввезено товаровъ по принадлежности отпускныхъ рынковъ:

	Въ 1883 году.	Въ 1884 году.	Въ 1885 году.
Изъ Европ. Россiи	1.015.000 (32%)	1.430.000 (27%)	1.113.000 (27%)
" за границы	2.133.000 (68%)	3.849.000 (73%)	3.000.286 (73%)
Всего	3.148.944 руб	5.279.557 руб.	4.113.286 руб.

Другими цифрами для Николаевска мы не располагаемъ.

Для Благовѣщенска систематическiя цифры ввоза товаровъ (русскихъ и иностранныхъ) показаны у г. Грумъ-Гржимайло и затѣмъ нѣсколько данныхъ имѣются въ другихъ источникахъ. Мы показываемъ ихъ рядомъ:

	Г. Грумъ-Гржимайло.				Другіе источники ¹⁾ .	
	ВВЕЗЕНО.			Количество русск. това- ровъ въ %	Ввозъ.	Торговые обороты.
	Русск.	Иностр.	Всего.			
Въ 1880 г...	—	—	—	—	—	1.681.742 р.
„ 1881 „ ..	—	—	—	—	—	2.101.000 ²⁾
„ 1882 „ ..	—	—	—	—	—	1.781.500
„ 1885 „ ..	1.432.145 р.	833.166 р.	2.265.311 р.	63 ⁰ / ₀	—	—
„ 1886 „ ..	1.580.096 „	747.184 „	2.327.280 „	68 ⁰ / ₀	—	—
„ 1887 „ ..	1.980.946 „	960.019 „	2.940.965 „	67 ⁰ / ₀	—	—
„ 1888 „ ..	2.381.108 „	1.063.735 „	3.444.843 „	69 ⁰ / ₀	3.444.843	2.127.279 ³⁾
„ 1889 „ ..	2.534.383 „	1.076.707 „	3.611.090 „	70 ⁰ / ₀	—	—
„ 1890 „ ..	3.128.395 „	1.622.493 „	4.750.888 „	69 ⁰ / ₀	—	—
„ 1891 „ ..	3.683.057 „	2.004.324 „	5.687.381 „	65 ⁰ / ₀	—	—
„ 1892 „ ..	3.899.999 „	2.127.364 „	6.027.353 „	65 ⁰ / ₀	—	—

Группируя эти цифры по трехлѣтіямъ и заполняя пропуски, имѣющіеся въ цифрахъ ввоза цифрами *торговыхъ оборотовъ и денежными переводами*, получимъ слѣдующую общую таблицу:

Ежегодный ввозъ товаровъ (по трехлѣтіямъ):

	Владивостокъ.	Николаевскъ.	Благовѣщенскъ.
1877—1879.	1.600.000 р.	1.723.000 р.	1.896.000 р. (за 1874 г. ⁴⁾)
1880—1882.	3.100.000 „	4.687.000 „	1.855.000 „
1883—1885.	4.200.000 „	4.180.000 „	2.265.000 „ (за 1885 г.)
1886—1888.	5.800.000 „	3.990.000 „ (за 1888 г.)	2.891.000 „
1889—1891.	6.500.000 „ (около)	3.428.000 „	4.683.000 „
1892—1893.	10.000.000 „ (?)	3.407.000 „ (за 1892 г.)	6.027.000 „ (за 1892 г.)
	Приблизительно, по переводамъ.		

¹⁾ См. газ. „Сибирь“ за 1885 г. № 13 и 16; „Правит. Вѣстн.“ 1884 г. № 72 и „Справочн. книжку Амурской обл. за 1890 г.“, составл. Соколовымъ.

²⁾ Въ оффиц. свѣд. здѣсь вкралась корректурная ошибка: показано только 1.200.000. Сравн. съ № 13—16 газ. „Сибирь“ за 1885 г., гдѣ показаны *слагаемая* этой суммы.

³⁾ Изъ „Справочн. книжки“ Соколова, чиновника при гражданскомъ управленіи въ Благовѣщенскѣ, за 1890 г.

⁴⁾ Шперкъ „Россія Дальняго Востока“, стр. 476.

Такимъ образомъ, общій годовой оборотъ товаровъ въ трехъ главныхъ ввозныхъ пунктахъ Приамурскаго края (Владивостокъ, Николаевскъ, Благовѣщенскъ), вмѣстѣ,—равнялся (по трехлѣтіямъ):

Въ 1877—1879—	5.219.000	руб.	
„ 1880—1882—	9.642.000	„	
„ 1883—1885—	10.645.000	„	
„ 1886—1888—	12.681.000	„	
„ 1889—1891—	14.611.000	„	
„ 1892 —	19.434.000	„	(приблизит.).

V.

Въ предшествующей главѣ мы собрали весь тотъ сырой цифровой матеріалъ, который могли найти въ имѣющихся источникахъ, какъ официальныхъ, такъ и неофициальныхъ. Ту оговорку относительно *приблизительности* цифръ стоимости ввоза товаровъ, какую мы сдѣлали для Владивостока, необходимо примѣнить, въ одинаковой мѣрѣ, для Николаевска, а также и для Благовѣщенска. Во Владивостокѣ и Николаевскѣ показаніе стоимости ввоза иностранныхъ товаровъ чаще всего *превышало нѣсколько* дѣйствительную цѣнность и, во всякомъ случаѣ, оно давало эту цѣнность не по фактурамъ отпускныхъ рынковъ, а по розничнымъ цѣнамъ на мѣстѣ привоза, въ Приамурскомъ краѣ. Точно также голословно дѣлались показанія торговыхъ оборотовъ отдѣльными фирмами, намѣренно иногда повышавшіяся, чтобы придать предпріятіямъ болѣе эффектную цифровую внѣшность, такъ какъ въ официальныхъ отчетахъ печатались какъ самыя названія фирмъ, такъ и размѣры ихъ операций. Съ другой стороны, подраздѣленіе товаровъ на русскіе и иностранные, сплошь и рядомъ, дѣлалось на основаніи принадлежности только той мѣстности, гдѣ эти товары были первоначально *погружены*,—тогда какъ, на дѣлѣ, часть иностранныхъ товаровъ (русскимъ фирмамъ) попадала сюда изъ Одессы, а рядомъ съ этимъ—часть русскихъ товаровъ (изъ Петербурга и Риги) шла чрезъ Гамбургъ. Случалось также, что подъ рубрику китайскихъ грузовъ попадали всѣ тѣ товары, которые были погружены (вѣрнѣе — перегружены) въ Гонконгѣ, Шанхаѣ и Нагасаки, тогда какъ туда они первоначально были доставлены изъ Европы или Америки. Въ Благовѣщенскѣ, какъ во внутреннемъ пунктѣ, гдѣ товары сходились съ *трехъ* сторонъ (изъ Сибири, изъ Николаевска и изъ Маньчжуріи, чрезъ Айгунь)—точность цифръ ввоза и торговыхъ оборотовъ подлежитъ еще большому сомнѣнію, и на это прямо было указано въ газетѣ

„Сибирь“ за 1885 г. (№ 13—16), въ статьѣ г. Кириллова „Краткій очеркъ Амурской торговли“, съ наглядною ссылкой на тотъ фактъ, что обороты нѣкоторыхъ завѣдомо мелкихъ фирмъ показывались выше, чѣмъ обороты такой, напримѣръ, фирмы, какъ „Чуринъ и К°“.

Эти оговорки обязательно нужно имѣть въ виду при пользованіи мѣстнымъ статистическимъ матеріаломъ по приамурской торговлѣ и, во всякомъ случаѣ, давать ему значеніе только *наглядности*, въ смыслѣ лишь схематическаго изображенія торговыхъ отношеній на мѣстныхъ рынкахъ. По этой причинѣ было-бы бесполезно объяснять и тѣ выдающіяся колебанія въ стоимости ввоза товаровъ, какія замѣчаются иногда въ здѣшнихъ цифрахъ, а приходится останавливаться лишь на среднихъ выводахъ.

Обращаясь къ болѣе детальному разсмотрѣнію торговыхъ отношеній приамурскаго рынка, мы должны оговориться, что сдѣланная нами въ предъидущей главѣ общая *сводка* цифръ ввоза товаровъ по Владивостоку, Николаевску и Благовѣщенску (вмѣстѣ), по самому существу дѣла, значительно превышаетъ дѣйствительное наличіе, такъ какъ, во-первыхъ, въ николаевскомъ привозѣ, направляющемся частью чрезъ Владивостокъ, *вновь показаны* товары, *зарегистрованные* уже во Владивостокѣ (за внутреннимъ передвиженіемъ грузовъ официальные отчеты никогда не слѣдили), и, въ свою очередь, товары, записанные въ Николаевскѣ, снова попадали въ общій счетъ въ Благовѣщенскѣ; во-вторыхъ, если во Владивостокѣ и Николаевскѣ въ эти цифры вводился только ввозъ товаровъ на морскихъ судахъ (доставка, напр., во Владивостокъ рогатаго скота и овса изъ Кореи и Маньчжуріи показывалась отдѣльно), то въ Благовѣщенскѣ, въ цифрахъ ввоза и оборотовъ, морской привозъ товаровъ всегда *считывался* въ общую сумму съ сухопутнымъ привозомъ изъ Сибири и Айгуна; наконецъ, въ-третьихъ, нужно помнить, что во Владивостокѣ всегда существовалъ *спеціальннй транзитъ* для Маньчжуріи, поддерживавшійся исключительно почти китайскими купцами. Все это, конечно, должно быть, насколько возможно, выдѣлено и только тогда мы получимъ фактическое наличіе ввозной торговли. Чтобы уяснить себѣ это, нужно предварительно принять въ соображеніе тотъ *переворотъ* въ приамурской торговлѣ, который былъ произведенъ переносомъ военнаго порта изъ Николаевска во Владивостокъ въ началѣ 70-хъ годовъ.

Мы уже видѣли, какъ быстро росъ новый портъ въ бухтѣ Золотой Рогъ. Тѣмъ не менѣе, до начала 80-хъ годовъ, или вѣрнѣе, до учрежденія въ 1879—1880 гг. рейсовъ пароходовъ Доброволь-

наго Флота въ эту сторону, Владивостокъ сохранялъ, главнымъ образомъ, только *мѣстное значеніе* для Южно-Уссурійскаго края и былъ отчасти *транзитнымъ портомъ* для Николаевска и Сахалина, но на Амуръ собственно вліяніе его почти не сказывалось ничѣмъ новымъ, и Благовѣщенскъ попрежнему оставался *сухопутными воротами* для ввоза товаровъ со стороны Сибири. Съ началомъ же 80-хъ годовъ, когда доставка товаровъ изъ Европейской Россіи на пароходахъ Добровольнаго Флота стала болѣе или менѣе срочной, правильной и обезпеченной, въ направленіи всей приамурской торговли произошелъ *коренной переворотъ*, выразившійся тѣмъ, что товары со стороны моря стали быстро проникать по Амуру, чрезъ Владивостокъ и Николаевскъ, вплоть до Благовѣщенска и выше, тогда какъ сухопутный привозъ туда изъ Сибири почти прекратился. Иначе говоря, съ возникновеніемъ и развитіемъ Владивостока, съ учрежденіемъ рейсовъ Добровольнаго Флота—доставка всѣхъ товаровъ въ край сдѣлалась *почти исключительно морская* (кромѣ Кяхты). Этимъ-то и объясняется,—почему Николаевскъ, совершенно упавшій *какъ городъ* и еще теперь напоминающій какой-то полувывершій пунктъ, съ заколоченными и брошенными на половину домами,—въ торговой своей статистикѣ по *ввозу* все-таки продолжалъ сохранять съ 80-хъ годовъ значительно растушія цифры, противъ конца 70-хъ годовъ, когда ввозъ его колебался всего около $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ милліоновъ руб. Это произошло, очевидно, по той причинѣ, что съ 80-хъ годовъ Николаевскъ цѣликомъ сталъ *портомъ* для всего Амура, вплоть до Благовѣщенска, по меньшей мѣрѣ.

Вслѣдъ за учрежденіемъ рейсовъ Добровольнаго Флота, съ 1883 года начинается также правительственная колонизація, моремъ-же, Южно-Уссурійскаго края, а одновременно съ тѣмъ возобновляется и переселеніе чрезъ Сибирь къ Благовѣщенску, въ долину рѣки Зеи. Такимъ образомъ, образуются два центра колонизаціи, соотвѣтственно которымъ развивается, конечно, и главная мѣстная торгово-промышленная дѣятельность, усиливающая замѣтно прежнюю дѣятельность населенія въ районѣ Благовѣщенска и создающая *новый самостоятельный районъ* около Владивостока. Остальное пространство края въ этой усилившейся его колонизаціи было почти не тронуто и оставалось въ сторонѣ, вмѣстѣ съ Хабаровскомъ и Николаевскомъ.

Останавливаясь на срединѣ 80-хъ годовъ, какъ на періодъ, для котораго имѣются наиболѣе разработанныя цифры, отчасти даже *критически-освѣщенныя* на двухъ Хабаровскихъ сѣздахъ 1885 и 1886 гг., и для котораго *морскую доставку*, вплоть до

Благовѣщенска, можно считать уже *вполнѣ установленною*, вытѣснившею почти окончательно доставку *сухопутную*, мы попытаемся вывести для этого періода нѣкоторыя частныя соотношенія, по-полняющія и исправляющія выводы предшествующей главы.

Во-первыхъ, по отчету о второмъ Хабаровскомъ сѣздѣ (въ 1886 г.) и собраннымъ для него даннымъ, чрезъ Амуръ въ Сибирь и Европейскую Россію, въ срединѣ 80-хъ годовъ, прошло *транзитомъ* около 150.000 пудовъ чая на сумму около 1.250.000 руб. Эта сумма въ приамурской торговлѣ совершенно не участвовала, хотя она и зарегистрирована въ общемъ ввозѣ въ Николаевскѣ.

Во-вторыхъ, изъ числа судовъ, показанныхъ въ приходѣ въ Николаевскѣ, около *половины* проходили туда чрезъ Владивостокъ, съ товарами, *частію доуружавшимися* во Владивостокъ же съ пароходовъ, пришедшихъ ранѣе, такъ какъ разница въ продолжительности нормальной навигаціи между Владивостокомъ и Николаевскомъ составляетъ около 5 мѣсяцевъ въ пользу перваго. Товары, *выружавшіеся* во Владивостокѣ, регистрировались въ этомъ послѣднемъ, но затѣмъ, прийдя въ Николаевскъ, они регистрировались тамъ вторично. Такимъ образомъ, сумма товаровъ *внутреннюю каботажна*, хотя и *привознаго происхожденія*, вошла въ общую сумму ввоза *вдвойнѣ*, и потому должна быть выключена изъ подведенныхъ нами ранѣе итоговъ,—а эта сумма составляетъ также около 1.000.000 руб.

Въ-третьихъ, *транзитъ*, идущій чрезъ Владивостокъ въ Маньчжурію, специально для китайскаго населенія, и состоящій изъ товаровъ китайскаго производства и европейской мануфактуры, приспособленной для китайскихъ потребностей, достигалъ въ срединѣ 80-хъ годовъ, примѣрно, до 750.000 руб., и изъ Приамурской собственно торговли долженъ быть выключенъ.

Въ-четвертыхъ, въ Благовѣщенскѣ товары проникаютъ со стороны моря уже *зарегистрованные* въ Николаевскѣ, и, слѣдовательно, въ благовѣщенскихъ цифрахъ *опять излишне повторяется* ихъ стоимость. Одинъ разъ зарегистрированными оказываются только товары, попадающіе въ Благовѣщенскъ изъ Айгуна (скоть, хлѣбъ, продукты); изъ данныхъ же г. Грумъ-Гржимайло видно, что *иностранныхъ* товаровъ (среди которыхъ только и могутъ попадаться *айгунскіе*) въ срединѣ 80-хъ годовъ ввозилось около 800.000 руб. Допуская изъ нихъ половину на долю европейскихъ и половину на долю китайскихъ товаровъ, найдемъ, что если принимать въ основу морской ввозъ чрезъ Николаевскъ, въ которомъ главная масса благовѣщенскихъ грузовъ *уже заре-*

штрована, то, при опредѣленіи общей суммы ввозной торговли въ Приамурскомъ краѣ, къ соединеннымъ цифрамъ Николаевска и Владивостока надо прибавить со стороны Благовѣщенска, примѣрно, только около 400.000 руб., а остальную сумму (около 1.865.000 руб., какъ видно изъ IV главы), нужно считать уже занесенною въ николаевскихъ спискахъ.

Итакъ, для середины 80-хъ годовъ изъ показанной нами въ концѣ IV главы цифры общаго годового оборота товаровъ въ краѣ (по Владивостоку, Николаевску и Благовѣщенску), необходимо *выключить*: 1) 1.250.000 руб.—транзитъ чаевъ, 2) 1.000.000 руб.—каботажный грузъ внутренней перевозки, 3) 750.000 руб.—владивостокскаго транзита въ Маньчжурію и 4) 1.865.000 руб. благовѣщенскаго груза, уже зарегистрированнаго въ Николаевскѣ; въ итогъ же, надо *выключить* всего около 4.865.000 руб. Слѣдовательно, ввозъ товаровъ въ Приамурскій край (безъ Кяхты) въ срединѣ 80-хъ годовъ составлялъ не 10.645.000 руб., какъ получается въ таблицѣ IV главы для періода 1883—1885 года, а лишь только около 5.780.000 руб.

Такимъ образомъ, составная сумма ввозной торговли Приамурскаго края около 1885 года опредѣляется:

1) внутрен. потребление	5.780.000 р.
2) транзитъ чаевъ въ Сибирь и товаровъ въ Маньчжурію	2.000.000 „

Итого. . . 7.780.000 р.

Сообразно этому, беря всюду среднія цифры для періода 1883—1885 г. и вводя сдѣланныя нами поправки, найдемъ слѣдующее распредѣленіе товаровъ (или торговли) на отдѣльныхъ рынкахъ, относя при этомъ Хабаровскъ къ общему съ Николаевскомъ и Благовѣщенскомъ амурскому району:

	<i>Мѣстное потребленіе (безъ транзита).</i>
1) Южно-Уссурійскій край. (Владивостокъ).	2.450.000 руб.
2) А м у р ъ . (Николаевскъ, Хабаровскъ, Благовѣщ.)	3.330.000 „

Итого. . . 5.780.000 руб.

Слѣдовательно, Владивостокъ съ принадлежащимъ ему Южно-Уссурійскимъ краемъ выражалъ собою приблизительно 42% общаго потребленія товаровъ всѣмъ населеніемъ Приамурскаго края,— а около 58%, или въ 1 $\frac{1}{3}$ раза только болѣе, приходилось на

весь Амуръ, отъ Николаевска до Благовѣщенска. Какъ эта послѣдняя сумма распределѣна на самомъ Амурѣ между Благовѣщенскомъ, Хабаровскомъ и Николаевскомъ—сказать трудно, ибо взаимные предѣлы ихъ рынковъ явственно не обозначаются.

Если-же къ Южно-Уссурийскому району присоединить и транзитъ въ Маньчжурію, входящій все-таки въ мѣстные обороты по покупкѣ и продажѣ, то тогда здѣшняя торговля составитъ ровно половину всей приамурской торговли, вплоть до Благовѣщенска. Амурскій же транзитъ чаевъ, какъ идущій совершенно извнѣ и сквозной, мѣстныхъ оборотовъ на Амурѣ совершенно не затрогивалъ и содѣйствовалъ лишь транспортнымъ операціямъ.

Опредѣленные такимъ образомъ размѣры владивостокской торговли *вполнѣ совпадаютъ* съ таблицею перевода денегъ чрезъ мѣстное казначейство, что косвенно подтверждаетъ достаточную правильность сдѣланныхъ нами расчетовъ.

Интересно сопоставить теперь расширение приамурской торговли съ возрастаніемъ численности населенія въ краѣ. Эти результаты видны изъ нижеслѣдующей таблицы:

Время.	Численность населенія.		Размѣры ввозной торговли.		Сколько прихотилось товаровъ на 1 душу населенія.
	Численность.	Увеличеніе.	Размѣры торговли.	Увеличеніе.	
1858—1860 г.	27.000 ¹⁾	—	900.000 р.	—	33½ р.
1867—1870 „	60.000 ²⁾	220% ₀	2.500.000 „	280% ₀	42 „
1885 „	163.000 ³⁾	270% ₀	5.780.000 „	230% ₀	35½ „

Изъ этой таблицы открывается, между прочимъ, тотъ любопытный фактъ, что, въ среднемъ, населеніе края потребляло ежегодно ввозныхъ товаровъ около 35 руб. на каждую душу (наиболѣе полно и точно это отношеніе, конечно, для 1885 года).

Изъ этой-же таблицы мы видимъ, что при *одинаковости условій потребленія товаровъ* (35 руб. на 1 душу населенія) торговля расширяется совершенно пропорціонально возрастанію численности населенія, т. е. пропорціонально числу потребителей. Фабрично-заводской промышленности въ краѣ нѣтъ почти и до сихъ поръ, сельскохозяйственное производство также до сихъ поръ еще не покрыва-

Примѣчанія: 1) Шперкъ. Россія Дальняго Востока, стр. 387 и 416.

2) Тамъ-же, стр. 414—416.

3) Данныя хабаровскихъ сѣздовъ 1885—1886 гг.

ваетъ мѣстной потребности (скоть исключительно привозный, отчасти привозится еще и хлѣбъ). Слѣдовательно, имѣется полное право сдѣлать заключеніе, что ростъ торговли во всякомъ случаѣ не былъ результатомъ *роста благосостоянія мѣстнаго населенія*, вслѣдствіе развитія мѣстныхъ производствъ, а всецѣло оставался въ зависимости только отъ первичнаго своего фактора: — *роста населенія*.

Обращаясь къ даннымъ 80-хъ годовъ, какъ наиболѣе разработанныхъ въ статистическомъ отношеніи на Хабаровскихъ сѣздахъ 1885—1886 годовъ (см. предшествующую главу), мы открываемъ также нѣсколько другихъ любопытныхъ соотношеній.

Во-первыхъ, оказывается, что въ періодъ 1883—1887 годовъ ввозъ *русскихъ* товаровъ въ Приамурскій край моремъ, чрезъ Николаевскъ и Владивостокъ составлялъ въ среднемъ $26\frac{1}{2}\%$ или только *четвертую долю* всего ввоза. Иностранныхъ же товаровъ поступило $73\frac{1}{2}\%$.¹⁾

Добавляемъ сюда-же цифры изъ „Описанія Амурской области“ г. Грумъ-Гржимайло (стр. 616), заимствованныя имъ изъ данныхъ г. Зензинова, для Владивостока:

	Русскихъ товаровъ.		Иностран. товаровъ.	
	Сумма.	%.	Сумма.	%.
1885 г.	994.000 р.	19%	4.233.000 р.	81%
1886 „	1.587.000 „	28%	4.119.000 „	72%
1887 „	1.419.000 „	25%	4.322.000 „	75%
	Среднее	24%	—	76%

¹⁾ Ввозъ русскихъ и иностранныхъ товаровъ былъ уже показанъ въ IV главѣ, но для наглядности приводимъ снова эти цифры:

Годъ.	Владивостокъ.				Николаевскъ.			
	Русск. товар.		Иностр. товар.		Русск. товар.		Иностр. товар.	
	Сумма.	%.	Сумма.	%.	Сумма.	%.	Сумма.	%.
1883	750.000	25	2.185.000	75	1.015.000	32	2.133.000	68
1884	1.077.000	25	3.323.000	75	1.430.000	27	3.849.000	73
1885	1.250.000	23	4.100.000	77	1.113.000	27	3.000.286	73
	Среднее	24%		76%		29%		71%

Обращаемъ вниманіе на полное согласіе *среднихъ выводовъ*.

Во-вторыхъ, какъ мы уже видѣли изъ цифръ г. Грумъ-Гржимайло въ его „Описаніи Амурской области“ (стр. 612), въ Благовѣщенскѣ, въ періодъ 1885—1892 г., проникало въ среднемъ, *иностранныхъ же* товаровъ только $33\frac{1}{2}\%$ (отъ 30 до 37%), т. е. менѣе даже половины того процента, который поступалъ въ Николаевскъ, а такъ какъ Благовѣщенскъ снабжался только этимъ путемъ, то ясно, что большая часть иностранныхъ товаровъ, проникавшихъ въ край чрезъ Николаевскъ, оставалась въ нижнемъ и среднемъ теченіи Амура.

Отсюда мы наглядно видимъ, что *иностранный ввозъ охватывалъ, главнымъ образомъ, морское побережье края и нижнее теченіе Амура*; въ Благовѣщенскѣ же онъ явно уже вытеснялся *ввозомъ русскимъ*.

Переходя теперь отъ этихъ *процентныхъ отношеній* къ найденной нами *общей цифрѣ потребленія* въ краѣ привозныхъ товаровъ въ 1885 г. (5.780.000 руб.), найдемъ, что въ общей суммѣ на долю *русскихъ* товаровъ приходилось около 1.530.000 руб. ($26\frac{1}{2}\%$) и на долю *иностранныхъ*—около 4.250.000 руб. ($73\frac{1}{2}\%$).

Если мы обратимъ вниманіе на состояніе путей сообщенія въ краѣ (внутреннихъ и внѣшнихъ), то увидимъ прямо, что районъ наибольшаго распространенія иностранныхъ товаровъ вполнѣ совпадаетъ съ пунктами наибольшей доступности и наилучшихъ сообщеній для внутреннихъ передвиженій, каковыми, несомнѣнно, являются морское побережье (Южно-Уссурийскій край, Сахалинъ, Николаевскъ) и нижнее теченіе Амура до Хабаровска. Напротивъ, рѣшительный перевѣсъ русскаго сбыта надъ иностраннымъ замѣчается въ Амурской области (Благовѣщенскѣ), куда доступъ наиболѣе *затруднителенъ*.

Совершенно въ томъ-же соотношеніи распредѣлились въ краѣ и торговыя фирмы (т. е. торговыя капиталы), русскія и иностранныя. Наиболѣе крупная иностранная фирма Кунстъ и Альберсъ, ведущая дѣло по всему Южно-Уссурийскому краю, отчасти въ Николаевскѣ и Хабаровскѣ (а теперь и въ Благовѣщенскѣ) имѣетъ центральнымъ своимъ пунктомъ *Владивостокъ*; главнѣйшая русская фирма Чуринъ и К°, ведущая торговлю по всему Амуру и во Владивостокѣ, имѣетъ главное свое средоточіе въ *Благовѣщенскѣ*.

Тоже самое можно выразить еще нагляднѣе. Изъ таблицъ, относящихся къ *Владивостоку* (см. гл. IV), *русскимъ фирмамъ* (въ данномъ случаѣ, одинаково—*капиталамъ*) въ періодъ 1876—1882 гг. принадлежало 20% ввоза, въ періодъ 1883—1885 гг. 22% и въ періодъ 1886—1888 гг. 42%. Въ *предварительномъ докладѣ* о приамур-

ской торговлѣ, доставленномъ на второй Хабаровскій съѣздъ (1886 г.) и составленномъ по цифровому матеріалу, разработанному въ статьѣ „Значеніе иностранцевъ въ амурской торговлѣ“, напечатанной въ № 53 газ. „Владивостокъ“ за 1884 г.,—процентное распредѣленіе русскихъ и иностранныхъ *капиталовъ* (собственно въ оборотахъ фирмъ) показано слѣдующимъ образомъ (для начала 80-хъ годовъ):

- 1) Въ Южно-Уссурійскомъ краѣ (Владивостокѣ) работало капиталовъ (фирмъ) — русскихъ — 15%; иностранныхъ — 85%.
- 2) Въ Николаевско-Хабаровск. районѣ. 27% 73%
- 3) Въ Благовѣщенскѣ (Амурская обл.) 72% 28%

Цифры эти, конечно, только приблизительныя, наглядныя, (таковыми онѣ признаны и на съѣздѣ), но онѣ довольно близко все-таки характеризовали дѣйствительность.

Отношеніе между оборотами (торговыми капиталами) русскихъ и иностранныхъ *фирмъ*, такимъ образомъ, получается приблизительно такое-же (въ процентномъ отношеніи и въ распредѣленіи по районамъ), какъ и въ соотношеніяхъ между ввозомъ русскихъ и иностранныхъ *товаровъ*. Иначе говоря, устанавливается тотъ общій фактъ, что въ приморской полосѣ и въ нижнемъ теченіи Амура, до Хабаровска, преобладали одновременно и иностранные купцы, и иностранные товары (то и другое около 75%), тогда какъ въ Амурской области (Благовѣщенскѣ), наоборотъ, преобладаніе, въ той-же мѣрѣ, переходило къ русскимъ купцамъ и русскимъ товарамъ (тоже около 75%).

Эти соотношенія имѣютъ свои основанія и являются небезынтересными для дальнѣйшихъ соображеній.

VI.

Въ Приамурскомъ краѣ, какъ уже извѣстно, съ конца 50-хъ годовъ существовало порто-франко и продолжаетъ существовать, съ значительными ограниченіями, послѣ закона 25 мая 1888 года, до сихъ поръ.

Относительно этого учрежденія было много шуму и давно уже раздаются голоса, требующіе его закрытія. Разгаромъ самыхъ жаркихъ споровъ на этой почвѣ нужно считать время первыхъ двухъ хабаровскихъ сѣздовъ, т.-е. 1885—1886 гг., когда вопросъ объ уничтоженіи порто-франко былъ поставленъ, такъ сказать, ребромъ и раздавались голоса, доказывавшіе, что учрежденіе это вредно не только спеціально для русской торговли, но вредно и вообще для населенія края, для самихъ потребителей, какъ способствующее преимущественно ввозу дурныхъ продуктовъ.

Разберемъ, однако-же, спокойно истинное значеніе этой льготы для жизни разсматриваемой окраины.

Учрежденіемъ порто-франко въ Приамурскомъ краѣ въ 50-хъ годахъ правительство имѣло въ виду не только освободить населеніе отъ ввозныхъ пошлинъ, сколько, какъ гласитъ самое законоположеніе объ открытіи устья Амура для иностранной торговли ¹⁾, стремилось, прежде всего, дать ему средства *обезпечить себя необходимыми товарами*, такъ какъ, вслѣдствіе отдаленности, малонаселенности и отсутствія путей сообщенія, предоставить эту заботу исключительно только русскимъ купцамъ. небыло никакой возможности. На сколько эта послѣдняя потребность перевѣшивала всѣ остальные соображенія, видно уже изъ того, что администрація края, вызывая сюда русскихъ купцовъ, предоставила имъ не только „всевозможные способы для личнаго

¹⁾ Полн. Собр. Законовъ, 8 декабря 1858 г. № 33.869.

прослѣдованія, но и для доставки обратно тяжестей на казенныхъ пароходахъ, вскорѣ потомъ заведенныхъ¹⁾; въ 50-хъ годахъ, съ прибытіемъ въ Николаевскъ товаровъ русскихъ купцовъ, на суда отряжались люди для выгрузки и затѣмъ эти товары отправлялись до Благовѣщенска бесплатно на казенныхъ пароходахъ²⁾. Затѣмъ, для привлеченія въ край русскихъ торговцевъ и промышленниковъ правительствомъ въ 1861 году предоставлено было переселенцамъ право производить по всему пространству Приморской и Амурской областей свободный торгъ, на неограниченную сумму, и всякіе закономъ дозволенные промыслы и ремесла, учреждать фабрики и заводы всякаго размѣра и цѣнности—безъ уплаты пошлинъ и государственныхъ повинностей, въ томъ числѣ освобожденъ отъ акциза и спиртъ³⁾. Рядомъ съ этимъ населенію новой окраины предоставлялись разныя льготы по отбыванію воинской повинности, по надѣленію землями,—а для служащаго элемента устанавливалось усиленное жалованье, разныя пособія и пенсіи за службу въ краѣ... Словомъ, въ общей суммѣ мѣропріятій по устройству окраины ясно видно, что правительство единственною своею цѣлью ставило быстрѣйшее заселеніе Приамурскаго края и обезпеченіе его всѣми жизненными потребностями.

Мало по-малу, однакоже, вопросъ о существующемъ въ краѣ порто-франко сталъ переходить на другую почву; стали раздаваться голоса, что дарованная краю льгота направляется въ ущербъ развитію русской торговли, что правительство напрасно только жертвуетъ *пошлинами* въ пользу иностранцевъ, такъ какъ порто-франко нисколько не содѣйствуетъ удешевленію товаровъ,— и что, поэтому, оно должно быть уничтожено, въ видахъ покровительства русской торговлѣ и промышленности. Иначе говоря, вопросъ о порто-франко сталъ обсуждаться уже не съ точки зрѣнія *льготнаго мѣропріятія*, имѣвшаго въ виду исключительно лишь *потребности и обезпеченіе мѣстнаго населенія въ его тяжельхъ условіяхъ существованія*,—а со стороны *общественно-финансовой политики покровительства отечественному производству и интересовъ фиска*.

Наиболѣе ярко и полно протесты противъ льготнаго положенія приамурской торговли выразились на хабаровскихъ съѣздахъ 1885—1886 гг., когда вопросъ объ уничтоженіи порто-франко былъ поставленъ самою администраціею края на гласное обсужденіе всѣхъ свѣдущихъ людей окраины.

1) Грумъ-Гржимайло „Описаніе Амур. области“, стр. 603.

2) Тамъ-же, стр. 605.

3) Эта льгота уничтожена въ 1867 году.

Самыми горячими противниками порто-франко выступили, конечно, представители русскаго купечества, имѣвшіе непосредственный интересъ въ томъ или другомъ рѣшеніи вопроса, и, какъ это бываетъ всегда въ подобнаго рода обсужденіяхъ, внесли въ него излишнюю страстность. По объясненію русскаго купечества и сторонниковъ пошлиннаго обложенія, порто-франко не только не содѣйствовало *пониженію* стоимости товаровъ въ краѣ, но, давая возможность иностранцамъ получать на своихъ товарахъ сравнительно большую прибыль въ ущербъ русской торговлѣ и дѣлая чрезъ то этихъ иностранцевъ монополистами рынка,—влекло за собою, напротивъ, возвышеніе цѣнъ и заполненіе рынка товарами дурнаго качества, во вредъ населенію, естественно гнавшемуся за сравнительною *дешевизною*. Рядомъ съ этимъ указывалось огульно, что иностранная торговля въ Примурскомъ краѣ пользовалась сравнительно съ русскою большими привилегіями и тѣмъ самымъ еще болѣе губила русскую дѣятельность. Въ результатѣ же виновниками всѣхъ русскихъ неуспѣховъ въ краѣ выдвигались исключительно порто-франко и иноиностранная торговля съ ея конкуренціей.

Вопросъ о фиктивныхъ *льготахъ* иностранной торговли сравнительно съ русскою специально разсматривался въ особой торговой комисіи, составленной изъ мѣстнаго русскаго купечества, на второмъ хабаровскомъ сѣздѣ въ 1886 г. и сама комисія должна была признать несостоятельность циркулировавшихъ огульныхъ нареканий на мѣстную администрацію, за ея якобы предпочтительное покровительство иностранной дѣятельности въ краѣ. Въ комисіи выяснилось, что никакихъ специальныхъ льготъ иностранцамъ сравнительно съ русскими никогда не предоставлялось и единственно, чѣмъ *пользовались* (и то временно) *только одни иностранцы*—это право перевода денегъ по телеграфу чрезъ казначейство и употребленіе условнаго телеграфнаго шифра въ предѣлахъ Амурскаго края. Дѣло, однакоже, въ томъ, что, по ходатайству нѣсколькихъ иностранныхъ купцовъ, на Амурѣ, еще въ 60-хъ годахъ, на сколько извѣстно, имъ разрѣшены были денежные переводы въ Москву и Петербургъ по телеграфу, вмѣсто почтовыхъ пересылокъ! но таже мѣра распространена была и на русскихъ купцовъ въ 1878 г., какъ только поступило ихъ ходатайство. Ясно, поэтому, что, и въ данномъ случаѣ, вопросъ сводится лишь къ тому, что иностранная торговля ранѣе почувствовала указанную нужду и искала ея удовлетворенія,—тогда какъ торговля русская, видимо, въ такой мѣрѣ не нуждалась, ибо иначе ничто ей не препятствовало тотчасъ-же просить о распростра-

нении ея и на русскихъ, вмѣсто того, чтобы молчать цѣлый десятокъ лѣтъ. То-же самое приходится сказать и относительно разрѣшенія иностранцамъ телеграфнаго шифра:—и здѣсь опять въ ходатайствѣ участвовали только отдѣльныя иностранныя фирмы, нуждавшіяся въ шифрѣ исключительно для *заграничныхъ сношеній* (внутри имперіи шифръ не разрѣшался и иностранцамъ), какихъ русскіе предприниматели въ то время не имѣли. Мало того, въ упомянутой комисіи русскимъ купечествомъ было признано прямо, что такой шифръ для него *безполезенъ*, хотя, тѣмъ не менѣе, одинъ изъ крупныхъ представителей русской торговли все-таки заявилъ о необходимости *воспретить употребленіе его* также иностранцамъ, потому что, иначе, они пользовались-бы де „большими льготами!“¹⁾. Такъ выяснился, въ концѣ-концовъ, вопросъ о фиктивныхъ преимуществахъ иностранной торговли сравнительно съ русскою. Можно-ли послѣ этого упрекать старую администрацію края въ „покровительство“ иностранцамъ и придавать серьезное значеніе заявленіямъ о томъ, что, благодаря якобы этому „покровительству“ русская торговля страдала существенно? Ясно, что всѣ подобныя „льготы“ иностранцевъ явились таковыми лишь потому, что русское купечество, со своей стороны, не находило въ то время нужнымъ пользоваться ими — и даже при наличіи ихъ, какъ оказывается, ничего не выиграло-бы.

Наконецъ, что касается случайнаго *непримѣненія* (въ частности) льготъ, Высочайше дарованныхъ русскому купечеству въ 1861 г., то и здѣсь значеніе факта сильно преувеличено. Практически льготы эти сводились къ тому, что купцы 1-ой и 2-ой гильдій освобождались отъ уплаты 75% гильдейскихъ пошлинъ, — тогда какъ на дѣлѣ льгота эта въ нѣкоторыхъ случаяхъ не примѣнялась по какому-то недоразумѣнію, но торговые документы выбирались на общемъ основаніи; въ Николаевскѣ-же, напротивъ, гильдейскихъ пошлинъ, въ одно время, одинаково съ русскими не вносили и иностранцы, — то-же, конечно, по недоразумѣнію... Но какое-же серьезное значеніе въ торговомъ дѣлѣ могли имѣть эти весьма небольшіе сборы, при тогдашней высотѣ прибыли и при общей крупной суммѣ тогдашнихъ накладныхъ расходовъ? Въ теченіи 25 лѣтъ льготы эти изъ числа 640 чел., составлявшихъ русское торговое сословіе въ краѣ въ 1885 г., привлекли только 60 чел., а остальные нашли выгоднымъ и возможнымъ заниматься торговлей и промышленностью безъ всякихъ льготъ,

1) См. „Вост. Обзор.“ № 21 за 1886 г.

причемъ оказалось, что между 230 торговцами Владивостока только 24 человекъ воспользовались ими — и всего на сумму 1.993 руб.! ¹⁾ Неужели-же такая ничтожная сумма дѣйствительно могла повернуть русскую торговлю въ ту или другую сторону?.. А между тѣмъ *непримѣненіе* (правда, ошибочное) такихъ льготъ приводилось въ 1886 г. какъ одна изъ *главнѣйшихъ причинъ упадка*, будто-бы, русской торговли послѣ 60-хъ годовъ!..

Даже авторъ правительственнаго „Описанія Амурской области“, г. Грумъ-Гржимайло, не вполне свободенъ отъ мысли, что иностранцамъ въ амурской торговлѣ, въ прежнее время, были предоставлены какія-то „особыя“ льготы. По крайней мѣрѣ, онъ, между прочимъ, говоритъ, что иностранцамъ „въ ущербъ русскимъ купцамъ, дарованы были нижеслѣдующія льготы: безакцизная продажа спиртныхъ напитковъ и торговля безъ оплаты гильдейскихъ пошлинъ“. Но здѣсь очевидное недоразумѣніе, такъ какъ освобожденіе отъ гильдейскихъ пошлинъ даровано было *только русскимъ людямъ* и лишь по недоразумѣнію распространено было на иностранцевъ. Съ другой стороны, безакцизная торговля спиртомъ также не относилась специально къ иностранцамъ, а распространялась на все населеніе:—стоитъ только припомнить приведенныя уже нами „Воспоминанія амурскаго піонера“—какъ безакцизно варилось и продавалось русскими предпринимателями пиво, выдѣлывались водки, наливки, ликеры; зародился проектъ винокуреннаго завода и т. д... Дѣло только въ томъ, что, *практически*, данною льготою прежде всего воспользовались иностранцы, имѣвшіе легкую возможность доставлять спиртъ морскимъ путемъ, тогда какъ русскимъ купцамъ пришлось-бы везти его сухопутьемъ, чрезъ Сибирь, съ огромными накладными процентами—и все-таки уже оплаченный акцизомъ внутри Россіи, такъ какъ закона о возвратѣ такового не было. Тѣмъ не менѣе, купецъ Сумкинъ, закупившій свои товары въ Гамбургъ, наравнѣ съ другими успѣлъ все-таки воспользоваться и этою льготою...

Сводя все вмѣстѣ, мы, очевидно, имѣемъ полное право сказать, что никакихъ предпочтительныхъ льготъ на Амурѣ иностранцамъ не предоставлялось; льготы-же эти вытекали только изъ русскихъ льготъ — или, какъ было въ нѣкоторыхъ случаяхъ, только *ошибочно распространялись* на иностранцевъ, или-же, по мѣстной обстановкѣ и совершенно независимо отъ сущности законоположеній, оказывались таковыми, что ими всего больше, на

¹⁾ Газ. „Владивостокъ“, 1885 г. № 41. „Письмо изъ Хабаровска“ (изъ оф-фиц. источн.).

практикъ, могли воспользоваться иностранцы, благодаря практиковавшейся ими *морской доставкѣ*. Въ основѣ - же всѣхъ этихъ мѣропріятій явственно остается одно только *коренное стремленіе* обезпечить новый край, какими - бы то ни было способами и независимо отъ всякой финансовой политики, всѣми тѣми предметами снабженія, въ какихъ онъ нуждался, — не разбирая, будутъ ли они русскіе или иностранные, лишь - бы только имѣлись на лицо. И эта главная цѣль правительства — говоритъ г. Грумъ-Гржимайло — „была достигнута: — такъ или иначе, но край ожилъ, и вся область перестала зависѣть отъ сплавовъ внизъ по Амуру. Теперь уже не только доставлялись сюда предметы первой необходимости съ запада, изъ Восточной Сибири и Забайкалья, но и съ востока — моремъ. Нѣкоторые купцы сократили, правда, свои операции; оптовая русская торговля всецѣло перешла въ руки иностранцевъ (?), но край, безъ сомнѣнія, выигралъ, а это и имѣлось прежде всего въ виду при открытіи порто-Франко“.

Упомянутый выше докладъ *подготовительной торговои комисіи изъ мѣстнаго русскаго купечества*, внесенный на второй Хабаровскій сѣздъ въ 1886 году и сгруппировавшій въ себѣ, послѣ нѣкоторой фильтрации, всѣ наличныя сѣтованія и всѣ желанія представителей русской торговли, является документомъ, который никоимъ образомъ не можетъ быть пройденъ молчаніемъ въ исторіи развитія приамурской торговли, — и потому мы считаемъ необходимымъ привести здѣсь - же тѣ его части, которыя касаются интересующаго насъ вопроса ¹⁾.

«Тридцать съ небольшимъ лѣтъ тому назадъ, т. е. до присоединенія Амура къ Россіи, — говорится въ этомъ докладѣ комисіи — торговля въ теперешнемъ Амурскомъ краѣ ограничивалась всего лишь обмѣномъ у инородцевъ нѣсколькими китайцами пушнины на товаръ, нужный этому неизбалованному, неприхотливому, немногочисленному народу. вмѣстѣ съ водвореніемъ въ краѣ русскихъ въ 1856 году, т. е. за два года до заключенія айгунскаго договора, появились здѣсь первые русскіе купцы, но въ весьма ограниченномъ числѣ и съ небольшими капиталами. Въ 1858 г. основывается здѣсь «Амурская компанія» съ капиталомъ въ 3 милліона рублей, но чрезъ два года ликвидируетъ свои дѣла и вмѣсто нея являются другіе

¹⁾ Самый докладъ вошелъ въ изданный „Отчетъ о II Хабаровскомъ сѣздѣ,“ составленный, по порученію барона Корфа, г. Надаровымъ и печатавшійся также въ газетѣ „Владивостокъ“ за 1886—1887 гг.

русскіе предприниматели. Для поддержанія ихъ, а также для привлеченія въ Амурскій край торговцевъ и промышленниковъ изъ другихъ частей Имперіи, въ 1861 г. правительствомъ было предоставлено переселившимся въ города этого края — право производить по всему пространству Амурской и Приморской областей свободный торгъ на неограниченную сумму и всякую закономъ дозволенную промышленность и ремесло, а также учреждать фабрики и заводы всякаго размѣра и цѣнности безъ уплаты пошлинъ и государственныхъ повинностей. Но эти привилегіи мало помогли купцамъ, обладавшимъ небольшими капиталами, вслѣдствіе того, что послѣдніе оборачивались крайне медленно, — всего разъ въ два года, благодаря дальности отпусковыхъ рынковъ и медленности гужевой доставки. При такихъ условіяхъ большинство купцовъ должны были прекратить свои дѣла, а остальные едва могли выдержать конкуренцію съ иностранцами, начавшими появляться въ край одновременно почти съ русскими и выписывавшими товаръ морскимъ, — т. е. болѣе скорымъ, вѣрнымъ и дешевымъ, — путемъ. Результатомъ этого было то, что иностранные купцы, сдѣлавшись монополистами, сильно подняли цѣны на свои товары, которые притомъ были далеко не всегда хорошаго качества.

«Въ такомъ видѣ засталъ амурскую торговлю 1880 г., когда въ первый разъ русскіе товары пришли моремъ изъ Одессы на пароходахъ Добровольнаго Флота. Опытъ этотъ увѣнчался полнымъ успѣхомъ, и въ настоящее время (1886 г.) почти весь русскій товаръ идетъ сюда уже на пароходахъ, чрезъ что доставка его дѣлается значительно дешевле и вѣрнѣе, а капиталъ оборачивается быстрѣе. Слѣдующая таблица выясняетъ наглядно выгоды морского пути сравнительно съ гужевымъ чрезъ Сибирь, — беря въ томъ и другомъ случаѣ за отходной пунктъ Москву.

	Моремъ.	Сухопутьемъ.	Выигрышъ во времени.
До Владивостока .	65—75 дн.	320 дн.	245—255 дн.
» Николаевска .	75—105 »	305 »	200—230 »
» Хабаровска . .	92—122 »	297 »	175—205 »
» Благовѣщенска	102—132 »	290 »	158—188 »

«Время перевозки товаровъ чрезъ Сибирь разсчитано не по маршруту безъ остановокъ въ пути, на что понадобилось бы не болѣе 170 дней, а по практическому слѣдованію его. Товаръ, покупаясь на Нижегородской ярмаркѣ, можетъ выйти

оттуда не ранѣе конца августа и придетъ въ Томскъ въ концѣ навигаціи на Оби; здѣсь онъ пролежитъ до зимняго пути, а затѣмъ, попавъ гужемъ въ Стрѣтенскъ, ожидаетъ пароходнаго сообщенія и приходитъ въ Благовѣщенскъ въ юнѣ мѣсяцѣ».

«Вмѣстѣ съ выигрышемъ во времени, морская доставка будетъ приблизительно отъ 2 до 3 разъ дешевле сухопутной; такъ до Владивостока пудъ обойдется моремъ (считая накладные расходы въ пути въ 1 р. 50 к.) въ 3 р. 37 к., а сухопутнымъ—10 р.; до Благовѣщенска-же морская доставка стоитъ около 4 р. 50 к., а сухопутная до 9 р. Въ этотъ расчетъ вошли только грузы трехъ первыхъ разрядовъ по тарифу Добровольнаго Флота, потому что товары четвертаго разряда, какъ керосинъ, нефть и пр., сюда не идутъ изъ Россіи. *Все это, конечно, отозвалось благоприятно и на рыночной цѣнѣ товаровъ, которые значительно подешевѣли противъ прежнихъ лѣтъ. Выгоды морского пути всего ощутительнѣе отзываются, разумеется, во Владивостокъ, куда товаръ можетъ приходиться изъ Одессы чаще; на Амуръ-же кратковременность навигаціи значительно уменьшаетъ ихъ.*

«Въ настоящее время (1886 г.) торговый вопросъ стоитъ такъ, что болѣе половины всѣхъ товаровъ ввозится изъ - за границы, а, влѣтъ съ тѣмъ, и иностранные капиталы преобладаютъ надъ русскими, причемъ это преобладаніе, будучи наиболѣе сильнымъ во Владивостокъ или, вообще, въ Приморской полосѣ,—по направленію къ Хабаровску и Благовѣщенску слабѣетъ. Выразить все это цифрами коммисія не беретъ, такъ какъ тѣ данныя, какія имѣлись въ ея распоряженіи, отличаются сомнительнымъ достоинствомъ. Но, само собой разумѣется, нѣкоторые товары *выгоднѣе* привозить изъ-за границы, чѣмъ изъ Россіи, и такіе выписываются съ иностранныхъ рынковъ всѣми купцами, безъ различія національностей, хотя въ этомъ случаѣ иностранцы получаютъ ихъ непосредственно съ мѣстъ приготвленія, а русскіе, за рѣдкими исключеніями, получаютъ ихъ чрезъ Европейскую Россію, т. е. уже изъ вторыхъ рукъ и съ уплатой пошлинъ, не пользуясь, слѣдовательно, существующимъ въ краѣ порто-франко. Къ подобнымъ товарамъ принадлежатъ: спиртъ, сахаръ, портеръ, стекло, машины, инструменты, бязь, шертингъ, дрель, шелкъ, краски, нѣкоторые сорта желѣза (полосовое), консервы, мука (калифорнская), спички. Наоборотъ, другіе товары идутъ почти исключительно только изъ Россіи, какъ-то: бумага, коженныя издѣлія, свѣчи, мыло, чугуны, масло, табакъ и папиросы, крымскія вина и пр.».

«Относительно вывозной торговли, вопросъ о которой уже разсмотрѣнъ при обзорѣ промышленности, здѣсь можно замѣтить только, что мѣстныхъ продуктовъ для отпуска почти нѣтъ и богатства края эксплуатируются мало. Вывозъ за границу состоитъ изъ небольшого количества лѣса, рыбы, трепанговъ, краббовъ, хай-чеза, древесныхъ грибовъ, а главнымъ образомъ—морской капусты и пушнины».

«Болѣе значительный рынокъ для отпуска отсюда товаровъ—это Корея,—или точнѣе, прилегающая къ намъ узкая полоса ея; но и то туда отпускаются въ видѣ обмѣна преимущественно иностранныя произведенія,—главнымъ образомъ, бумажныя ткани (тиклось, дрель, бязь, вата)—потому что однородные русскіе товары, хотя и высшаго достоинства, не могутъ конкурировать съ ними по цѣнѣ. Торговля съ Кореей сосредоточивается въ настоящее время преимущественно въ рукахъ Торговаго Дома Чуринъ и К^о и Торговаго Дома „Кунстъ и Альберсъ“. Желательно, чтобы завязались сношенія съ этой страной моремъ, но что касается до сухопутной торговли съ нею по границѣ, то, въ виду бѣдности корейскаго населенія, едва-ли она достигнетъ большихъ размѣровъ. Нѣкоторое количество русскаго товара идетъ изъ Благовѣщенска чрезъ Айгунъ въ Мергень, но о количествѣ его вѣрныхъ данныхъ не имѣется; впрочемъ, по заявленію фирмы „Чуринъ и К^о“, она отпускаетъ туда ежегодно на сумму около 20.000 руб. Самый-же главный рынокъ, который долженъ открыться въ будущемъ для нашихъ произведеній—это густо заселенный бассейнъ рѣки Сунгари, впадающей въ Амуръ. Открытіе этого рынка было-бы весьма желательно для развитія судоходства по Амуру, а также и для сбыта мануфактурныхъ товаровъ, избытокъ которыхъ сильно отражается на промышленности Европейской Россіи».

«Настоящая ничтожность (1886 г.) вывозной торговли края дѣло настолько естественное, что о немъ нечего и распространяться; будетъ достаточное населеніе, будутъ разрабатываться естественныя богатства страны,—будетъ и вывозъ, хотя и не въ тѣхъ огромныхъ размѣрахъ, о которыхъ когда-то мечтали. Болѣе близкое знакомство съ богатствами края и потребностями сосѣднихъ рынковъ, къ сожалѣнію, убѣждаетъ, что даже и въ болѣе отдаленномъ будущемъ ожидать отъ насъ крупнаго экспорта невозможно. Но если съ этимъ, волей или неволей, мы должны мириться, то къ неудовлетворительному положенію ввозной торговли нельзя и не должно относиться съ фата-

листическимъ спокойствіемъ; съ этимъ можно и должно бороться».

«Въ Амурскомъ краѣ ввозная торговля служитъ мѣриломъ почти всей внутренней его торговли, такъ какъ все нужное населенію, кроль части хлѣба и скота, привозное. Въ силу этого вопросъ о снабженіи мѣстныхъ жителей всѣмъ необходимымъ стоитъ въ тѣсной связи съ вопросомъ о ввозной торговлѣ вообще и съ существованіемъ порто-франко. Разсматривая причины здѣшней дороговизны и отсталости русской торговли сравнительно съ иностранною, коммиссія видитъ основу того и другого въ допущеніи въ Приамурскомъ краѣ свободной конкуренціи. Подобное заключеніе она выводитъ на основаніи слѣдующихъ соображеній: До 1880 г., въ силу нѣкоторыхъ обстоятельствъ, иностранцы въ отношеніи торговли на Амурѣ были поставлены въ привилегированное (?) положеніе сравнительно съ русскими, чрезъ что иностранные товары имѣли возможность легко утвердиться на амурскомъ рынкѣ¹⁾. Только съ открытіемъ въ 1880 г. пароходами Общества Добровольнаго Флота морского пути между Одессою и Владивостокомъ, русскіе товары получили возможность болѣе успѣшно конкурировать съ привозимыми сюда иностранными. Съ этого времени ежегодно увеличивается количество русскихъ товаровъ, доставляемыхъ моремъ, а цѣны постепенно понижаются, благодаря илленно русскимъ (?), но не иностраннымъ купцамъ».

«При занятіи Приамурскаго края, правительство, въ видахъ политическихъ и финансовыхъ, признало нужнымъ и желательнымъ развивать здѣсь преимущественно русскую торговлю; но вслѣдствіе отдаленности края, его обширности, малонаселенности и затруднительности сообщеній съ Европейской Россіей, оно въ то-же самое время знавало и невозможность довольствоваться край исключительно издѣліями русскихъ фабрикъ, и потому въ 1856 г. разрѣшило безпошлинный привозъ иностранныхъ товаровъ во все здѣшніе порты. Съ 1880 г. двѣ изъ этихъ причинъ, которыми въ прежнее время обуславливалась необходимость порто-франко,—именно недостатокъ населенія и затруднительность сообщеній съ Европейской Россіей,—сильно измѣнились

¹⁾ Дѣйствительные факты этого якобы „привилегированнаго“ положенія и самый объемъ его и практическое значеніе—выяснены нами ранѣе.

и продолжаютъ измѣняться быстро, чѣмъ это было до сихъ поръ; остальные-же двѣ причины всегда останутся неизмѣнными».

«Существующее въ Приамурскомъ краѣ порто-франко, наводняя его иностранными товарами, приобретаемыми не въ обмѣнъ на мѣстные или отечественныя произведенія, а на наличныя деньги, — способствуетъ безвозвратному уходу за границу ежегодно все болѣе увеличивающагося числа милліоновъ рублей, которые въ недалекомъ будущемъ могутъ чувствительно отозваться на общегосударственномъ балансѣ».

«Сосѣдня намъ Манчжурія, представляя обширный рынокъ, естественно тяготеетъ къ намъ. Населеніе ея, къ нашему счастью, еще не имѣетъ выработаннаго вѣками вкуса къ тѣмъ или другимъ дешевымъ товарамъ, кромѣ китайскихъ. Занятіе рынка на Сунгари—для насъ является только вопросомъ времени, и потому было-бы непостыжительно приучать этихъ потребителей къ иностраннымъ произведеніямъ, въ ущербъ своимъ собственнымъ, такъ какъ не подлежитъ сомнѣнію, что товаръ, однажды проникшій и утвердившійся на рынокѣ, вытѣсняется оттуда лишь съ большимъ трудомъ. Необходимо озаботиться, чтобы рынокъ этотъ возможно скоро сдѣлался нашимъ».

«Наконецъ, при существованіи свободной торговли, замѣчается то общее явленіе, что въ страну ввозятся исключительно дешевые и дурные товары; при пошлинахъ-же иностранные товары подобнаго качества не выдерживаютъ конкуренціи съ отечественными произведеніями, и на рынкахъ предлагаются только товары—хорошаго качества (?)».

«На основаніи приведенныхъ положеній, комиссія пришла къ заключенію о необходимости и своевременности постепеннаго обложенія пошлинами европейскихъ и американскихъ товаровъ, начиная съ такихъ, которые, безъ особаго отягощенія для потребителей, могутъ быть записаны русскими, а именно: а) бумажныя, шелковыя, шерстяныя, пеньковыя и льняныя ткани; б) сахаръ; в) свѣчи; д) мыло; е) кожи и кожанныя издѣлія; ф) виноградныя вина; г) издѣлія изъ благородныхъ металловъ. Всего этого въ одинъ Владивостокъ, по расчету комиссіи, приходитъ ежегодно на сумму около 1 милліона, составляющаго почти четвертую часть ввоза. Размѣръ обложенія вообще долженъ быть никоимъ образомъ не ниже тарифа Европейской Россіи. Одновременно съ этимъ обложеніемъ китайскихъ, японскихъ и корейскихъ товаровъ признано было

преждевременныя, потому что ихъ, *кромя чая*, ввозится сравнительно мало, и свободный ввозъ ихъ необходимъ намъ для поддержанія только что начинающихся сношеній. Точно также признано было *несвоевременныя обложеніе предметовъ первой необходимости (!) и сельско-хозяйственныхъ и другихъ машинъ,—какъ двигателей къ развитію промышленности.* Относительно возможности *здорожанія всѣхъ вообще товаровъ* вслѣдствіе наложенія пошлинъ, коммисія заявила, что *это будетъ продолжаться лишь нѣкоторое время, и затѣмъ явится конкуренція между русскими—и цѣны падутъ.* Что касается самихъ иностранцевъ, то, по мнѣнію коммисіи, они должны быть допускаемы къ торговлѣ въ краѣ *безъ обложенія ихъ особыми за это пошлинами*, но согласно только существующихъ по этому поводу законоположеній для Приамурскаго края».

«Затѣмъ, для развитія здѣсь русской торговли, *кромя постепеннаго закрытія порто-франко и уменьшенія акциза на спиртъ*, коммисія нашла необходимымъ: а) учрежденіе отдѣленій государственнаго банка во Владивостоцѣ, Николаевскѣ, Благовѣщенскѣ и Хабаровскѣ; б) учрежденіе новыхъ судовъ и даже на первое время хотя *мировыхъ судей* по назначенію отъ правительства—для ускоренія *вексельныхъ исковъ*; в) учрежденіе во Владивостоцѣ и Николаевскѣ должностей *диспашеровъ по аварійнымъ дѣламъ*; д) *возможно скорое открытіе для русской торговли рынки Сунгари*, куда китайцы насъ не пускаютъ или, пустивъ, *запрещаютъ мѣстному населенію вступать въ торговые сношенія*; е) *улучшеніе путей сообщенія*, и ф) *продленіе еще на 20 лѣтъ всѣхъ льготъ, Высочайше дарованныхъ жителямъ здѣшнихъ городовъ въ 1861 г.,—которыя, однако-же, по недоразумѣнію почти не прилпнялись на практикѣ для большинства жителей*»¹⁾.

Разбирая критически этотъ докладъ, мы находимъ въ немъ, рядомъ съ совершенно правильнымъ констатированіемъ фактовъ дѣйствительности, совершенно не вытекающія изъ нихъ заключенія и противорѣчивые выводы, явившіеся, конечно, результатомъ недостаточнаго анализа явленій, съ одной стороны, и слишкомъ большого личнаго интереса въ затронутомъ вопросѣ—съ другой стороны. Но легко выдѣлить ту истину, которая въ докладѣ перемѣшана съ неправильными заключеніями.

¹⁾ И здѣсь вопросъ о практическомъ значеніи и размѣрѣ „непримѣненія“ льготъ былъ уже выясненъ нами ранѣе.

Вопросъ о закрытіи приамурскаго порто-франко есть ничто иное, какъ вопросъ о наложеніи на населеніе окраины пошлыны и о стѣсненіи иностранной конкуренціи. При совершенно свободной торговлѣ, какая устанавливается при порто-франко, напряженіе конкуренціи, конечно, является наибольшимъ, какого она только можетъ достигнуть *при данныхъ торговыхъ условіяхъ страны* (пути сообщенія, кредитныя учрежденія, объемъ рынка, распредѣленіе оборотовъ и пр.), такъ какъ въ этомъ случаѣ на рынокъ привлекаются, на ряду съ отечественными, не только иностранные товары, но также иностранный кредитъ и иностранные предприниматели, и рынокъ остается за тѣми, на чьей сторонѣ большая *дешевизна и предприимчивость*. Это общій законъ торговыхъ отношеній, оправдывающійся на всѣхъ рынкахъ, и Приамурскій край не можетъ быть, конечно, исключеніемъ.

Наложеніе пошлыны, стѣсняя иностранную конкуренцію, совершенно искусственно ослабляетъ ея напряженіе и ведетъ, съ одной стороны, къ прямому повышенію цѣнъ на иностранные товары, съ другой-же—къ замѣнѣ ихъ болѣе дорогими отечественными произведеніями, т. е. въ обоихъ случаяхъ—къ переплатамъ со стороны населенія. Слѣдовательно, въ смыслѣ *принципа*, существующему въ краѣ порто-франко никоимъ образомъ нельзя приписывать стремленіе къ установленію высокихъ цѣнъ и къ предпочтительному сбыту дурныхъ продуктовъ, какъ то указываетъ докладъ комиссіи, совершенно произвольно заявлявшей, что „при свободной торговлѣ замѣчается (будто-бы) то общее явленіе, что въ страну ввозятся исключительно дешевые и дурные товары; при пошлынахъ-же иностранные товары подобнаго качества не выдерживаютъ конкуренціи съ отечественными произведеніями, и на рынкахъ предлагаются только товары хорошаго качества“. Такое заявленіе совершенно противорѣчить практикѣ даже амурской торговли, равно какъ съ послѣднею-же не согласуется и сдѣланное комиссіею *выдѣленіе* иностранцевъ въ томъ отношеніи, что они, „сдѣлавшись монополистами, сильно подняли (будто-бы) цѣны на свои товары, которые притомъ были далеко не всегда хорошаго качества“. Явленіе дороговизны и сравнительно низкаго качества товаровъ на мѣстномъ рынкѣ—было *явленіемъ общимъ* и, какъ таковое, имѣло свои *общія-же причины*, которыя отчасти уже объяснены въ предшествующихъ главахъ; но связывать эти причины съ существованіемъ въ краѣ порто-франко и иностранцевъ—совершенно неправильно, по самому существу дѣла. Цѣлый рядъ свидѣтелей-очевидцевъ, между которыми мы встрѣчаемъ имена Пржевальскаго и Венюкова, со-

гласно рисуютъ самыми темными красками именно *русскую* дѣятельность на Амурѣ. Не менѣ категорично отзывается и авторъ оффиціального „Описанія Амурской области“, г. Грумъ-Гржимайло, составлявшій свою книгу по порученію г. Министра Финансовъ. „Не конкуренція иностранцевъ—говоритъ онъ на стр. 604—605— а повидимому, именно эта погоня за быстрымъ обогащеніемъ, нѣсколько хищнической способъ веденія дѣла, желаніе сбыть залежавшійся и гнилой товаръ, съ наивозможно большими при томъ барышами (объ этомъ говорятъ всѣ писавшіе о торговлѣ Амурскаго края въ эту эпоху)—вотъ что погубило въ зародышѣ русскую торговлю въ устьѣ Амура и вмѣстѣ съ тѣмъ побудило и мѣстную администрацію, съ одной стороны, ввести строгій контроль въ торговля операціи нашихъ купцовъ, съ другой— широко распахнуть двери предъ иностранцами, которымъ, въ ущербъ русскимъ купцамъ, и дарованы были нижеслѣдующія льготы: безакцизная продажа спиртныхъ напитковъ и торговля *безъ шльдейскихъ* пошлинъ“¹⁾. Нѣсколько далѣе, на стр. 607, онъ-же замѣчаетъ: „Привилегіи, полученныя иностранцами, не замедлили тотчасъ-же сказаться: пшеничная мука, напр., продававшаяся въ Николаевскѣ по 6—10 руб. за пудъ, спустилась до 2½ руб.; то-же слѣдуетъ сказать и относительно другихъ продуктовъ, каковы: солонина, консервы, колоніальные товары и пр., хотя точныхъ цифръ по этимъ и однороднымъ статьямъ мы, къ сожалѣнію, подыскать не могли“. Всѣ эти отзывы и факты рѣшительно противорѣчатъ докладу комиссіи на Хабаровскомъ съѣздѣ и показываютъ, что онъ строился на безусловно шаткой почвѣ. Нужно было искать *общихъ, а не частныхъ, случайныхъ причинъ*, и въ этомъ-то оказывалась ошибка комиссіи. Дѣло, какъ мы уже заявили ранѣе, заключалось вовсе не въ *лицахъ*, были-ли то русскіе или иностранцы,—а въ *самыхъ условіяхъ торговли и въ возможности къ проявленію широкаго произвола* со стороны всего торговаго сословія, одинаково какъ русскаго, такъ и иностраннаго. Оттого-то аналогичные факты и встрѣчаются и въ той, и въ другой средѣ, не давая никакой возможности выдѣлить въ этомъ отношеніи ни ту, ни другую, если только желаютъ оставаться спокойными и безпристрастными...

Торговля условія окраины дѣйствительно были таковы, что допускали полную возможность произвола. Приамурскій край даже въ срединѣ 80-хъ годовъ, какъ мы видѣли, представлялся весьма мелкимъ рынкомъ, спросъ котораго едва лишь достигалъ

¹⁾ Эта неточность автора нами исправлена выше.

6 миллионъ руб. Не имѣя почти никакой своей собственной производительности, онъ всѣ свои ресурсы или покупныя средства почерпалъ почти исключительно *въ затратахъ на него казны*,— и въ дѣйствительности, таковыя весьма точно соотвѣтствовали размѣрамъ ввозной торговли, составляя, примѣрно, также около 6 миллионъ рублей. Уже сами по себѣ эти покупныя средства были не велики; рядомъ-же съ рѣдкостью населенія и громадностью территоріи, по которой оно разсѣяно, они являлись еще болѣе слабыми. *По численности населенія*, включая Забайкалье, край равнялся только одной *Москвѣ* (около 600 тысячъ душъ), по *пространству-же территоріи* (2.600.000 кв. верстъ) представляетъ *Францію и Германію, взятыя вмѣстѣ!*. Эти соотношенія всего лучше могутъ характеризовать ничтожную интенсивность мѣстнаго спроса и трудность возникновенія въ краѣ сильной конкуренціи, исключая нѣкоторыхъ наиболѣе благоприятныхъ для того пунктовъ, каковы, напр., Владивостокъ и Благовѣщенскъ. Другимъ и еще болѣе сильнымъ препятствіемъ къ проявленію конкуренціи являлось внутреннее бездорожье, изолировавшее одинъ пунктъ отъ другого, и недостатокъ внѣшнихъ путей сообщенія, который, вмѣстѣ съ отдаленностью всей окраины, изолировалъ ее отъ главныхъ отпускныхъ рынковъ. Третьимъ препятствіемъ для развитія торговли и торговой конкуренціи служило полное отсутствіе въ краѣ кредитныхъ учреждений.

При такихъ условіяхъ картина распредѣленія торговаго капитала получалась слѣдующая. Незначительный и притомъ разсѣянный, а не концентрированный спросъ въ почти пустынномъ краѣ, гдѣ только два-три пункта имѣли населеніе въ 10—12 тысячъ душъ, а въ остальныхъ оно считалось лишь сотнями, не могъ привлечь сюда ни крупныхъ капиталовъ, ни многочисленнаго класса торговыхъ лицъ. Тѣ-же самыя причины, въ связи съ изолированностью окраины отъ внѣшнихъ рынковъ, внутреннимъ бездорожьемъ и отсутствіемъ кредитныхъ учреждений, ставя огромныя препятствія къ развитію правильной торговли, сообщали ей особенную неустойчивость и рискъ, какъ результатъ массы случайностей въ совершенно неустроенномъ еще первобытномъ краѣ. Большіе накладные расходы по доставкѣ и сбыту товаровъ, съ одной стороны, и медленность оборотовъ, т. е. реализаціи товаровъ, съ другой, при необходимости производить единовременный и самый разнообразный закупъ на отдаленныхъ и отрѣзанныхъ внѣшнихъ рынкахъ,—требуя болѣе или менѣе крупныхъ вкладовъ капитала, вмѣстѣ съ тѣмъ препятствовали ему специализоваться на какой-нибудь одной отрасли тор-

говли, а побуждали вести торговлю *универсальную*, съ характеромъ *складовъ* или *базаровъ*, гдѣ концентрировались самые разнообразныя товары, требовавшіе и самыхъ разнообразныхъ способовъ храненія, закупа, доставки и даже сбыта. Это - же, въ свою очередь, еще болѣе усложняло торговлю и дѣлало ее еще болѣе шаткою, — тогда какъ, съ другой стороны, дробясь на массу отраслей, капиталъ предпріятія не могъ ни одной изъ нихъ охватить съ достаточною полнотою и тщательностью, чтобы быть наиболѣе продуктивнымъ. Въ итогѣ получалось то, что принято называть „недостаточнымъ снабженіемъ рынка“, когда потребитель оказывается наиболѣе зависимымъ отъ предложенія и когда конкуренція способна проявляться всего менѣе.

Всѣ эти неблагоприятныя для правильной торговли условія наиболѣе тягостно отзывались, конечно, на мелкихъ капиталахъ и заставляли ихъ удаляться отъ болѣе крупныхъ, отыскивая себѣ арену дѣятельности внутри края, въ глухихъ мѣстахъ, гдѣ, подъ прикрытіемъ еще большаго бездорожья и изолированности, они могли дѣйствовать съ большею для себя выгодой, благодаря еще большей зависимости отъ нихъ потребителей. Что касается болѣе крупныхъ капиталовъ, то, не находя для своего дальнѣйшаго развитія достаточнаго рынка въ одномъ какомъ-нибудь изъ главныхъ пунктовъ, гдѣ они встрѣчали взаимную конкуренцію, эти капиталы должны были, вмѣсто концентрации, разбрасываться все дальше и дальше, захватывая все большія и большія площади вдоль существующихъ путей сообщенія. Это обще-сибирское явленіе, и Сибирь, благодаря сходству торговыхъ условій, представляетъ не мало примѣровъ, какъ одинъ какой-нибудь капиталъ охватывалъ постепенно огромныя округа, каковы были, напр., за Байкаломъ предпріятія Кандинскихъ. Встрѣтиться на этихъ второстепенныхъ путяхъ главные капиталисты края могли только въ очень рѣдкихъ случаяхъ: слишкомъ велико было бездорожье окраины и слишкомъ велика самая площадь, на которой главные торговые пункты: Владивостокъ, Николаевскъ, Хабаровскъ и Благовѣщенскъ отдѣлены другъ отъ друга почти тысячею верстъ, а самый рынокъ — теченіе Амура — почти совершенно изолированъ отъ рынка Южно-Уссурийскаго края. Кромѣ того, при томъ небольшомъ спросѣ, который предъявлялъ въ общемъ весь Приамурскій край даже въ срединѣ 80-хъ годовъ (около 6 милліоновъ руб.) и при всѣхъ выясненныхъ условіяхъ мѣстной торговли, сколько-нибудь значительныхъ капиталовъ могло появиться здѣсь очень мало. Всѣ крупныя фирмы, ведущія обороты на сотни тысячъ и милліоны

руб., извѣстны здѣсь на перечесть и работаютъ уже около 35 лѣтъ, т. е. съ самаго ранняго періода существованія края; таковы фирмы Чурина, Эмери и Дикмана на Амурѣ, съ отдѣленіями во Владивостокѣ, и фирма Кунстъ и Альберсъ во Владивостокѣ и Южно-Уссурійскомъ краѣ, съ отдѣленіями на томъ-же Амурѣ. На долю этихъ фирмъ приходилась большая часть всѣхъ оборотовъ по общему ввозу товаровъ, — и ясно, что, главнымъ образомъ, только отъ ихъ взаимной конкуренціи до послѣдняго времени (когда, съ улучшеніемъ сообщеній съ внѣшними рынками, стало легче работать мелкимъ капиталамъ и въ торговлѣ сильно упрочились китайцы) зависѣло почти все снабженіе рынка. Управлять же столь сложными и разбросанными предпріятіями, при крайне примитивномъ положеніи окраины въ смыслѣ рынка, представлялось чрезвычайно труднымъ, особенно вслѣдствіе универсальнаго характера всѣхъ здѣшнихъ торговыхъ операцій и отсутствія въ торговлѣ спеціализаціи.

Если настоящія указанія присоединить къ тому, что говорилось по тому-же поводу въ предшествующихъ главахъ, то общія причины мѣстной дороговизны и неустойчивости торговли станутъ еще понятнѣе, — авъ огульныхъ обвиненійхъ приамурской торговли, за ея будто-бы исключительную недобросовѣстность и алчность къ непомѣрнымъ барышамъ, весьма многое явится совершенно неосновательнымъ и преувеличеннымъ. Между прочимъ, несомнѣнно, должна быть снята съ мѣстной торговли и большая часть упрековъ за умышленное будто-бы заполненіе рынка преимущественно гнилыми и негодными товарами. Въ общемъ, конечно, качество товаровъ не было высокимъ; но дорогіе первосортные товары лучшихъ фабрикъ, безъ сомнѣнія, и не могли-бы обращаться на мѣстныхъ рынкахъ, по характеру и составу самаго потребительнаго населенія. Что-же касается порчи товаровъ въ пути и во время ихъ храненія, то это было явленіемъ неизбѣжнымъ, какъ при доставкѣ ихъ чрезъ Сибирь сухопутьемъ, такъ и моремъ чрезъ экваторъ, особенно на парусныхъ судахъ, какъ было въ первый періодъ, на что употреблялось отъ 4 до 6 мѣсяцевъ. Еще и въ настоящее время, даже при быстрой паровой транспортной службѣ (около 2 мѣсяцевъ), весь кожевенный товаръ, напр., подвергается сильной порчѣ, перепрѣваетъ и плѣсневѣетъ, равно какъ портятся разныя печенья, консервы, приобрѣтаютъ затхлость мука, табакъ, бѣлье и пр. Въ складахъ порча эта, при неимовѣрной лѣтней сырости и туманахъ во всей прибрежной полосѣ и при рѣзкомъ переходѣ къ крайней зимней сухости, идетъ еще въ большихъ размѣрахъ. Каждый изъ обы-

вателей, конечно, на себѣ испыталъ, что сапоги и платье, оставленные лѣтомъ безъ присмотра на одну, двѣ недѣли, покрываются зеленью и пятнами, а всѣ металлическія вещи тотчасъ-же охватываются ржавчиною. Съ такими-же точно явленіями приходится бороться и въ товарныхъ складахъ, на которые климатъ дѣйствуетъ, разумѣется, столь-же разрушительно. Поэтому, при самой добросовѣстной выпискѣ товаровъ, качество ихъ, благодаря климату края и существующимъ условіямъ доставки, легко можетъ понизиться; но это зло неизбежное и менѣе всего зависящее отъ несправедливо приписываемой мѣстной торговлѣ огульной недобросовѣстности и желанія сбывать будто-бы только гниль и бракъ. Всего-же менѣе въ этомъ повинно, конечно, порто-франко, которое и въ вышеупомянутомъ докладѣ хаборовской комиссіи, и въ ходячихъ толкахъ — фигурируетъ, по очевидному недоразумѣнію, какъ главный источникъ всѣхъ здѣшнихъ золъ и торговыхъ неурядицъ.

О приамурскомъ порто-франко, какъ видно, много говорилось и писалось, въ сущности, до сихъ поръ никто еще не указалъ его истинной роли въ прошлой жизни окраины. Порто-франко обвиняютъ въ гибели первой русской торговли на Амурѣ; но мы только-что приводили отзывы весьма серьезныхъ изслѣдователей, указывающіе, что эта торговля всего болѣе пострадала отъ собственнаго неурейства и крайне тяжелой обстановки тогдашняго времени, дававшей, какъ говоритъ г. Грумъ-Гржимайло, возможность получить, иногда, за мѣдную пуговицу соболя или сорвать, при случаѣ, колоссальные барыши,¹⁾ — но въ общемъ представлявшей очень мало прочнаго и надежнаго къ правильному развитію коммерческаго дѣла. Случайная-же нажива не есть коммерція, — и представители такого направленія очень быстро должны были сойти со сцены при первыхъ-же столкновеніяхъ съ болѣе устойчивыми предпріятіями. Съ другой стороны, бокъ-о-бокъ съ отступавшими авантюристами, мы видимъ рядъ среднихъ и крупныхъ фирмъ, русскихъ и иностранныхъ, которыя, возникнувъ въ самые первые года мѣстной торговли, постепенно расширяли свои предпріятія и мало-по-малу разрастались до своихъ настоящихъ размѣровъ, параллельно росту самаго населенія окраины. Идя дальше, мы должны отмѣтить тотъ фактъ, что если въ новыхъ русскихъ предпріятіяхъ не замѣчается быстрого роста, то одинаково-его не проявляютъ и новыя предпріятія иностранцевъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ не одно уже такое иностран-

1) Описаніе Амурской области, стр. 604.

ное предпріятіе и на Амурѣ, и во Владивостокѣ окончилось неудачей и ликвидаціей, подобно русскимъ. Наконецъ, если мы обратимъ вниманіе на относительные размѣры русской и иностранной торговли въ краѣ, выведенные въ предшествующихъ главахъ, то увидимъ сразу, что взаимныя отношенія ихъ до середины 80-хъ годовъ нисколько не измѣнились—и, попрежнему, на русскую торговлю приходилось 25%, а на иностранную 75%. Не предрѣшаетъ-ли все это уже заранѣе вопросъ о томъ, что при данномъ характерѣ рынка и распредѣленіи на немъ капиталовъ, при слабо развитой общей конкуренціи, — паденіе и развитіе частныхъ предпріятій стояли въ зависимости, прежде всего, отъ личныхъ способностей ихъ руководителей и размѣра оборотныхъ капиталовъ, какъ главныхъ факторовъ, дававшихъ надлежащую устойчивость дѣлу при крайне сложныхъ и капризныхъ условіяхъ мѣстной торговли, — и всего менѣе зависѣли отъ того, что можетъ быть названо взаимнымъ соперничествомъ и конкуренціей, ибо характерною чертою мѣстнаго рынка всегда было не переполненіе его, а, напротивъ, недостаточное снабженіе?..

Существенная услуга, оказанная краю учрежденіемъ порто-франко, равно какъ и сила иностранной торговли, до середины 80-хъ годовъ крылась вовсе не въ *безпошленномъ ввозѣ заграничныхъ товаровъ и ихъ конкуренціи съ русскими, а въ конкуренціи дешевой морской доставки съ дорогою сухопутною, чрезъ Сибирь*,—иначе говоря въ превосходствѣ удобныхъ путей сообщенія надъ бездорожьемъ. Этотъ громадный перевѣсъ морской доставки надъ сухопутною, во времени, стоимости и надежности, констатированъ въ приведенномъ выше докладѣ хабаровской комиссіи, и распространяться по этому поводу излишне. Все главнѣйшее неравенство условій русской и иностранной торговли сводилось почти всецѣло къ тому, что русская торговля инертно пользовалась путями сообщенія, которые были въ 2—3 раза дороже и во много разъ медленнѣе и ненадежнѣе; неравенство это было настолько велико, что въ результатахъ его потерялись-бы всякія пошлины, если-бы даже онѣ были установлены на иностранные товары... Выгоды морского пути всего ощутительнѣе отзывались, конечно, на морскомъ прибрежьи, во Владивостокѣ и Николаевскѣ, и значительно слабѣли внутри края, въ томъ числѣ и вверхъ по Амуру, за кратковременностью его навигаціи и недостаточнымъ развитіемъ рѣчного пароходства. Сообразно-же этому, какъ мы видѣли раньше, и иностранные капиталы расположились именно въ приморской полосѣ, какъ наиболѣе продуктивной для ихъ операцій и цѣлей.

Насколько рѣшающее значеніе имѣла разница въ доставкѣ товаровъ—это засвидѣтельствовано, какъ уже сказано, самую торговою комиссіею изъ русскаго купечества на второмъ Хабаровскомъ сѣздѣ въ 1886 г. „Привеллегіи—гласить докладъ комиссіи—мало помогли купцамъ, обладавшимъ небольшими капиталами, вслѣдствіе того, что послѣдніе оборачивались крайне медленно, — всего разъ въ два года, благодаря дальности отпусковыхъ рынковъ и медленности гужевой доставки. При такихъ условіяхъ, большинство купцовъ должны были прекратить свои дѣла, а остальные едва могли выдерживать конкуренцію съ иностранцами, начавшими появляться въ краѣ одновременно почти съ русскими и выписывавшими товаръ морскимъ, т. е. болѣе скорымъ, вѣрнымъ и дешевымъ путемъ“. Указавъ затѣмъ на выгоды морской доставки съ установленіемъ въ 1880 г. рейсовъ Добровольнаго Флота, докладъ категорически заявляетъ, что „все это, конечно, отозвалось благопріятно и на рыночной цѣнѣ товаровъ, которые значительно подешевѣли противъ прежнихъ лѣтъ“. „Только съ открытіемъ въ 1880 г. пароходами Общества Добровольнаго Флота морского пути между Одессою и Владивостокомъ—продолжаетъ далѣе докладъ комиссіи—русскіе товары получили возможность болѣе успѣшно конкурировать съ привозимыми сюда иностранными. Съ этого времени ежегодно увеличивается количество русскихъ товаровъ, доставляемыхъ моремъ, а цѣны постепенно понижаются благодаря именно русскимъ (морской доставкѣ), но не иностраннымъ купцамъ“.

Выводъ совершенно правильный:—съ установленіемъ однородной морской доставки шансы между русскою и иностранною торговлею, въ главной своей долѣ, неизбѣжно должны были значительно сравняться и конкуренція, естественно, усилиться. Съ другой-же стороны, лишь съ этого времени, очевидно, и можно считать начало конкуренціи между безпошдинными иностранными товарами и товарами внутренняго производства, такъ какъ ранѣе, до 1880 г., вопросъ всецѣло сводился къ конкуренціи не между товарами, а только между морскою и сухопутною доставкою. Но и тутъ, оказывается, русское купечество не оцѣнило выгодъ и удобствъ, предоставленныхъ ему наравнѣ съ иностранцами. Въ то время, когда—по свидѣтельству самого доклада торговой комиссіи—для всѣхъ было ясно, что нѣкоторые крупные товары, каковы: спиртъ, портеръ; сахаръ, стекло, бязь, шертингъ, дрель, шелкъ, краски, нѣкоторые сорта желѣза (полосовое), машины, инструменты, спички, муку, консервы и пр., выгоднѣе было получать иностраннаго производства,—русское

купечество, за рѣдкими исключениями, выписывало эти *иностраные* товары чрезъ Европейскую Россію, т. е. съ уплатою пошлнны, тогда какъ иностранцы привозили ихъ непосредственно изъ - за границы. Этимъ путемъ опять создавалось неравенство условій торговли, но, какъ и въ первомъ случаѣ, такое неравенство коренилось не въ существѣ порто-франко, а единственно въ инерціи самого-же русскаго предпринимателя и зависимости его, по отсутствію свободнаго капитала, исключительно только отъ кредита въ Европейской Россіи, но не за границей. Слѣдовательно, и въ этомъ второмъ своемъ періодѣ развитія сравнительная отсталость русской торговли, помимо недостатка свободнаго капитала зависѣла отъ тѣхъ-же самыхъ коренныхъ причинъ, которыя тормозили ея успѣшность и ранѣе, т. е. отъ недостатка энергіи, предприимчивости и надлежащей коммерческой опытности, замѣнявшейся рутинною.

Послѣ всего вышеизложеннаго въ настоящей главѣ становится совершенно яснымъ, что заключенія торговой комиссіи, приписывавшей мѣстную *дороговизну* исключительно допущенію въ краѣ *свободной конкуренціи*, не имѣли подъ собою никакой почвы. Сдѣлавъ подобный неправильный, противорѣчащій всей міровой практикѣ выводъ и рекомендуя, какъ лѣкарство, уничтоженіе существующаго порто-франко, сама-же комиссія неизбѣжно должна была признать въ концѣ доклада, что первымъ результатомъ этого будетъ новое *вздорожаніе*, товаровъ,—но прибавила только (конечно, совершенно произвольно)—что „это будетъ продолжаться лишь нѣкоторое время (?), а затѣмъ явится конкуренція (?) между русскими, и цѣны падутъ“... Почему явится такая спасительная конкуренція и почему возникновеніе ея обуславливается именно уничтоженіемъ порто-франко, этого комиссія не указала и, конечно, не могла-бы указать, такъ какъ подобный фактъ самъ по себѣ оказывается голословнымъ и безпочвеннымъ.

Хабаровскій сѣздъ огромнымъ большинствомъ голосовъ, въ отвѣтъ на докладъ торговой комиссіи, призналъ категорически, что уничтоженіе порто-франко въ Приамурскомъ краѣ и наложеніе пошлннъ на товары было-бы совершенно преждевременно и вредно для коренныхъ цѣлей правительства—успѣшной колонизаціи окраины, только что начатой около середины 80-хъ годовъ.

И нельзя не согласиться съ полнѣйшею правильностью такого рѣшенія. Если впереди всего стоитъ *заселеніе* Приамурскаго края и если это заселеніе, по общему признанію, *тормозится* весьма существенно наличною *дороговизною мѣстной жизни*, то вопросы о

покровительствѣ національной торговлѣ сами собою временно отступаютъ на второй планъ, а на ихъ мѣсто выдвигаются всецѣло цѣли дешевѣйшаго снабженія, какими бы способами это ни достигалось. Но насколько бы ни были еще не благоприятны условія для развитія на окраинѣ широкой торговой конкуренціи, — все-таки, *при томъ наличіи, какое имѣется и какое вполне обуславливается современнымъ положеніемъ края* (численность населенія, размѣры и распредѣленіе капиталовъ, кредитъ, пути сообщенія и пр.), иначе говоря, всею наличною обстановкою, — *порто-франко или свободная конкуренція даетъ наилучшій способъ къ достиженію этой коренной цѣли.* Необходимо, поэтому, не закрытіе порто-франко, могущее повліять на нѣкоторое поднятіе благосостоянія той или другой фирмы во вредъ цѣлому населенію края и безъ сколько-нибудь ощутительной пользы національной промышленности, могущей имѣть здѣсь пока лишь ничтожный сбытъ вообще, — а необходимо развитіе тѣхъ существенныхъ экономическихъ элементовъ, которые, какъ пути сообщенія, кредитъ, улучшеніе коммерческаго судоустройства и пр., устраняя тормазы въ общемъ упорядоченіи торговли, вмѣстѣ съ тѣмъ позволили-бы и самой конкуренціи глубже и шире проникнуть въ мѣстную жизнь. Только съ созданиемъ этихъ условій вопросъ объ уничтоженіи порто-франко и могъ-бы сдѣлаться дѣйствительно вопросомъ очереднымъ и имѣющимъ подъ собою хоть нѣкоторую почву.

Подтверженіемъ этой мысли служитъ вся предшествующая исторія приамурской торговли, всѣ тѣ цифры и многочисленные отзывы, которые уже были приведены нами ранѣе.

VII.

Пока вниманіе русскаго купечества всецѣло было обращено на борьбу и ходатайства противъ преувеличенныхъ опасностей существующаго порто-франко, подъ бокомъ у этого купечества постепенно развивался и выросталъ въ грозную силу тотъ-же пресловутый „желтый вопросъ“, который, по почину Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки, волнуетъ уже многія европейскія колоніи и въ приамурской торговлѣ является одинаково опаснымъ какъ для русскихъ, такъ и для иностранцевъ кавказской расы. И у тѣхъ, и у другихъ оказался незамѣченный за взаимнымъ споромъ новый конкуррентъ въ лицѣ многочисленнаго китайскаго элемента, явно уже забравшаго силу и проявляющаго вполнѣ опредѣлившіяся тенденціи мало-по-малу вытѣснить съ рынка всѣхъ остальныхъ представителей мѣстной торговли, безъ различія ихъ національностей.

Собственно „желтый вопросъ“ въ Приамурскомъ краѣ давно уже привлекалъ къ себѣ вниманіе общества и мѣстной печати, но только другими своими сторонами,—а именно: въ качествѣ рабочаго вопроса и въ смыслѣ эксплоатаціи китайцами мѣстныхъ промысловъ; въ торговомъ-же отношеніи китайцы не затрогивались и почему-то считались такимъ элементомъ, съ которымъ борьба не можетъ обостриться сколько-нибудь серьезно. Поэтому принимались мѣры для стѣсненія и урегулированія наплыва китайскаго рабочаго люда (паспортный налогъ и паспортная регламентація), мѣры противъ китайскаго землевладѣнія въ краѣ (воспрещеніе пріобрѣтать недвижимую собственность), противъ эксплоатаціи ими промысловъ (налоги), противъ китайскаго каботажа и т. п. Но въ область китайской торговли никакой регламентаціи до сихъ поръ еще не вносилось. Мало того, рядомъ съ требованіемъ о закрытіи порто-франко, въ 1886 г., на второмъ Хабаровскомъ сѣздѣ, какъ мы уже видѣли, проектировалось

для китайской торговли, кромѣ чая, сдѣлать полное *исключеніе*, въ видахъ желательности развитія будущихъ нашихъ торговыхъ связей съ Китаемъ... Вмѣстѣ съ тѣмъ, когда около года тому назадъ со стороны мѣстнаго купечества возникло ходатайство объ охранѣ русской торговли отъ китайскаго захвата, то такое ходатайство встрѣчено было обществомъ вполне враждебно, въ силу того только соображенія, что китайская конкуренція оказываетъ весьма „благотворное“ вліяніе на пониженіе мѣстныхъ цѣнъ!.. Очевидно, общество, возстававшее противъ подобной конкуренціи иностранцевъ европейцевъ въ вопросѣ о порто-франко и рядомъ-же съ этимъ выступавшее на защиту такой-же торговой конкуренціи китайцевъ,—противорѣча самому себѣ, не вдумалось въ данные вопросы и рѣшило ихъ сплеча, не пытаясь подвергнуть ихъ даже малѣйшему анализу.

Попробуемъ распутать этотъ завязавшійся новый гордиевъ узелъ.

Протесты противъ наплыва къ намъ китайскаго рабочаго люда и заполнения имъ всѣхъ промысловъ и ремесель, равно какъ и противъ свободы китайской колонизаціи — раздавались уже давно. Полнѣе всего протесты эти были сформулированы покойнымъ Крестовскимъ въ его „Памятной запискѣ“, составленной въ бытность его здѣсь на эскадрѣ адмирала Лесовскаго въ 1880 г.; но какъ составленное слишкомъ поспѣшно, безъ достаточнаго личнаго знакомства съ краемъ, по однимъ лишь разспроснымъ и не рѣдко преувеличеннымъ свѣдѣніямъ, описаніе это слишкомъ сгустило темныя краски и явилось скорѣе „обвинительнымъ актомъ“, чѣмъ спокойнымъ и безпристрастнымъ изслѣдованіемъ. Подъ перомъ г. Крестовскаго китайское населеніе края оказывалось какою-то общею многотысячною шайкою разбойниковъ, хищниковъ, разоряющихъ естественныя богатства края и вносящихъ своею распущенностью, опекуреніемъ, азартными играми и пр.—полную деморализацію въ среду русскаго элемента. За манзами не оставлялось ни одной свѣтлой черты; въ жизнь края они вносили только одно зло, и нравственное, и экономическое, и политическое, плодили безправіе,—словомъ, являлись такимъ отбросомъ, противъ котораго нужны были самыя крутыя мѣры, и чѣмъ скорѣе избавился-бы край отъ такого элемента, тѣмъ было-бы лучше. Указывалось, между прочимъ, и на то, что въ случаѣ войны съ Китаемъ, мѣстные манзы явятся готовымъ уже авангардомъ китайской арміи и первые внесутъ въ наши предѣлы грабежъ и разореніе.

Во всемъ этомъ, повторяемъ, было много лишняго и превеличеннаго. Край, несомнѣнно, еще сильно нуждался и еще нуждается въ китайской рабочей силѣ; сила эта, въ многообразныхъ результатахъ созидательнаго ея труда, стоила для края, конечно, несравненно *дороже* тѣхъ „денегъ“, которыя уносились отсюда на родину рабочими. вмѣстѣ съ тѣмъ и большинство китайцевъ не имѣло, разумѣется, ничего общаго съ тѣми немногочисленными отщепенцами изъ ихъ же среды, которые выставались на видъ въ этомъ случаѣ. Наконецъ самое хищничество въ области промысловъ далеко не чуждо было и самому русскому населенію, какъ естественное слѣдствіе недостатка тогдашняго надзора и общаго неустройства въ хозяйствѣ, такъ что приписывать все зло исключительно самимъ китайцамъ и видѣть въ нихъ единственную причину послѣдняго—было несправедливо. Съ другой-же стороны, въ силу исконной враждебности сибирскаго населенія къ инородцамъ и традиціонной привычки считать ихъ ниже себя, не допускать до себя, а ставить лишь объектомъ всевозможной эксплуатаціи, русское населеніе, не имѣвшее ни въ своемъ характерѣ, ни въ образѣ жизни и культурѣ ничего общаго съ китайцами, съ первыхъ-же дней своего появленія въ краѣ стало смотрѣть на манзъ, по простонародному выраженію, какъ на „тварь, не имѣющую даже души и стоящую отчасти даже внѣ закона. Различіе столь несходныхъ гражданскихъ традицій, религій, цивилизацій и характеровъ, какъ русской и китайской, всюду, во всѣхъ странахъ, сопровождалось самыми рѣзкими усложненіями и всюду съ ними приходилось считаться очень сильно. Не миновалъ ихъ, конечно, и Южно-Уссурійскій край, причемъ здѣсь положеніе усложнялось еще тѣмъ, что, будучи въ гражданскомъ смыслѣ чѣмъ-то полубезправнымъ, тотъ-же манза въ области экономической являлся господствующимъ или, по крайней мѣрѣ, далеко не занималъ подчиненнаго положенія. При такихъ условіяхъ, взгляды покойнаго Крестовскаго, страдавшіе чрезмѣрными крайностями, очевидно, могли внести во взаимныя отношенія русскихъ и китайцевъ еще большую смуту и путаницу, безусловно вредную въ воспитательномъ смыслѣ для самой только что зарождавшейся русской колонизаціи. Нужно было, поэтому, выяснитъ излишнія увлеченія, снять съ манзъ излишнія нареканія и показать, что они—такіе-же люди и имѣютъ такое-же право, какъ и всѣ на покровительство законовъ, что они постольку-же равноправны, поскольку то допущено основными законами, а не произволомъ массы; короче, нужно было вывести манзу изъ ложнаго поло-

женія какъ ради него самого, такъ и ради правильнаго теченія самой русской жизни.

Такимъ образомъ, рядомъ съ мнѣніями покойнаго Крестовскаго и его сторонниковъ, явились оппоненты этихъ мнѣній, и полемика въ печати стала довольно оживленною. Въ трудѣ Скальковскаго „Русская торговля въ Тихомъ океанѣ“ (1883 г.) относительно манъзъ высказываются уже несравненно болѣе умѣренные взгляды; авторъ признаетъ рѣзкія мѣры противъ нихъ излишними, но самый вопросъ считаетъ мудренымъ, тѣмъ болѣе, что положеніе манъзъ продолжало оставаться все еще весьма неопредѣленнымъ. Въмѣстѣ съ тѣмъ г. Скальковскій рѣшительно констатируетъ, что всѣ промыслы находятся въ рукахъ манъзъ, вся рабочая сила выходитъ изъ ихъ же среды; одинаковымъ образомъ онъ указываетъ, что манъзы овладѣли всѣми ремеслами и всею мелочною торговлею и что вопросъ объ ихъ экономической конкуренціи представить не мало хлопотъ... Нѣсколько позже, въ 1886 г., на II Хабаровскомъ сѣздѣ снова велись горячіе дебаты за и противъ манъзъ, причемъ опять-же „желтый вопросъ“ разсматривался исключительно съ точки зрѣнія рабочей конкуренціи и промысловъ и со стороны политической. Сѣздомъ, однако-же, рѣшеніе было какъ-то скомкано:—манъзы были признаны „безусловно вредными для края и въ политическомъ, и въ экономическомъ отношеніяхъ“, но мотивы этого признанія далеко не были согласованы съ заключеніями, почему и казались отчасти натянутыми. Тѣмъ не менѣе, признавъ манъзъ „вредными“, но высказавъ, что съ этимъ пока приходится мириться безъ принятія крутыхъ мѣръ, сѣздъ все-таки, рядомъ съ нѣкоторыми стѣсненіями, призналъ необходимымъ дать и большія гарантіи общественному благоустройству манзовскаго населенія новой организаціей паспортной системы и учрежденіемъ китайскихъ общественныхъ управленій, вѣдающихъ въ опредѣленныхъ рамкахъ ихъ собственными дѣлами подъ контролемъ только полиціи. Какъ-никакъ, а это былъ уже крупный шагъ, ставившій китайское населеніе въ болѣе или менѣе опредѣленное положеніе и дававшій ему извѣстныя опоры съ большимъ успѣхомъ отстаивать свои права, интересы и положеніе. Вопросъ-же о торговой конкуренціи китайцевъ, какъ не имѣвшій тогда еще никакого серьезнаго значенія въ глазахъ сѣзда, при обсужденіи самого „желтаго вопроса“ былъ совершенно игнорированъ, а въ вопросѣ о порто-франко, какъ уже сказано выше, рѣшенъ самимъ купечествомъ въ томъ смыслѣ, что съ наложеніемъ пошлинъ на

иностранные товары китайцамъ въ этомъ отношеніи должно быть сдѣлано льготное исключеніе.

Таковъ былъ первый фазисъ китайскаго вопроса въ Приамурскомъ краѣ,—тотъ фазисъ, когда вниманіе всѣхъ исключительно было обращено только на *массовый наплывъ* желтой расы, на ея *рабочую конкуренцію* и на то, чтобы, ограждаясь отъ послѣдней, вмѣстѣ съ тѣмъ все-таки *вывести и самихъ манзъ изъ ихъ полулегальнаго положенія* лучшимъ огражденіемъ ихъ законныхъ интересовъ во время пребыванія въ краѣ.

Усилія эти не остались безуспѣшными. Нынѣшній манза, болѣе или менѣе уже освоившійся съ мѣстной русскою жизнью, совсѣмъ не тотъ манза, какимъ онъ былъ въ 70-хъ и 80-хъ годахъ, когда ему приходилось отстаивать самую легальность своего существованія въ краѣ и свои общечеловѣческія права. Нынѣшній манза, упрочившійся экономически и политически въ мѣстной жизни, чувствуетъ себя „огражденнымъ“ не менѣе всякаго другого обывателя окраины, проявляетъ полную свободу дѣйствій и вполне увѣренно сознаетъ свое право на защиту, которое осуществляетъ практически предъ судомъ и администраціей сплошь и рядомъ даже съ большей энергіей и значительно чаще, нежели коренное русское населеніе. Городской манза, въ особенности, почувствовалъ подъ ногами прочную почву и укрѣпляется на ней все больше и больше—и въ качествѣ признанной экономической силы, и въ качествѣ легальнаго гражданскаго элемента окраины, полноправнаго со всѣми остальными иностранцами. Манзу уже нѣтъ надобности, въ особенности, защищать отъ произвола или насилія; онъ самъ знаетъ пути къ отстаиванію своего права, и въ своемъ собственномъ обществѣ имѣетъ сильную поддержку, если таковая потребуется. Самые административные взгляды на манзъ существенно измѣнились: — въ 1886 г. манзы открыто были признаны „вредными въ политическомъ и экономическомъ отношеніяхъ и лишь терпимыми до поры до времени“; въ настоящее-же время административные взгляды признаютъ манзъ, съ ихъ конкуренціей, вполне безопасными и не видятъ никакой надобности идти дальше существующихъ ограниченій, а въ области торговли отрицаютъ даже всякую регламентацию. Рядомъ съ этимъ само общество относится къ „желтому вопросу“ или вполне апатично, или же явно становится на сторону *полезности китайской конкуренціи*, особенно въ торговлѣ. Словомъ, окраина, видимо, уже вполне сжилась съ манзами, свыклась съ мыслью о полезности ихъ пребыванія въ русской средѣ, приучилась смотрѣть на нихъ, какъ на полноправныхъ

гражданъ—и, цѣня лишь наличныя полезныя стороны манзовскаго присутствія, привыкло брать только „настоящее“, совершенно отворачиваясь отъ „будущаго“. Какъ въ прежнее время на „желтомъ вопросѣ“ чрезмѣрно сгущались темныя краски и выводилось заключеніе о „вредѣ“ манзъ для русской колонизаціи, такъ теперь, напротивъ, въ томъ-же самомъ вопросѣ господствуетъ оптимизмъ возрѣній и въ дѣятельности манзъ, по преимуществу, усматриваются лишь свѣтлыя стороны.

Очевидно, изъ одной крайности попали въ другую крайность, забывъ все прошлое здѣшной колонизаціи, весь опытъ другихъ странъ и колоній и всѣ тѣ пертурбаціи, которыя происходили и продолжаютъ происходить на глазахъ мѣстнаго населенія, къ сожалѣнію, усыпившаго свою прежнюю чуткость въ этомъ отношеніи. Такой переломъ въ возрѣніяхъ общества вполне, впрочемъ, понятенъ. Краина, въ лицѣ своей интеллигенціи, въ силу ихъ случайныхъ и только временныхъ взаимныхъ связей, никогда не представляла чего-либо устойчиваго, а тѣмъ болѣе въ настоящее время, когда, за прекращеніемъ льготъ и привилегій, представители этой интеллигенціи чрезъ 3—5 лѣтъ усиленно стремятся покинуть край, не дающій имъ ничего кромѣ лишеній. Теперь больше, чѣмъ когда-либо, интеллигенція окраины представляетъ нѣчто безформенное, расплзающееся и непрерывно замѣняющее свои отжившія частицы новыми, но столько-же недолговѣчными и чуждыми краю, не пускающими даже самыхъ слабыхъ корней въ его почву. Общество непрерывно хоронитъ своихъ „живыхъ покойниковъ“, въ лицѣ бѣгущихъ отсюда сочленовъ, и столь-же часто привѣтствуетъ своихъ новыхъ мотыльковъ, которые летятъ на огонь, чтобы, подобно первымъ, обжечь свои крылья. Весь край—это какой-то огромный постоялый дворъ, почтовая станція, на которой звенятъ одновременно колокольчики прибывающихъ и отбывающихъ троекъ, ведутся отрывочные перекрестные разговоры случайныхъ знакомцевъ, бросаются разнообразныя рецепты отъ зубной боли, отъ горячихъ припарокъ до ледяной воды включительно, наскоро составляются мнѣнія и также скоро отбрасываются, какъ негодныя, даже безъ провѣрки, а лишь потому, что случайный голосъ оказался громче другихъ... Какой-же „устойчивости“ можно ожидать отъ такого „общественнаго“ мнѣнія, совершенно неустойчиваго по самому своему составу и характеру,—и какой „опытъ“, какія „традиціи прошлаго“, „поучительность минувшаго“ и „всесторонность критерія“ могутъ *сохраниться* въ этой подвижной, какъ ртуть, и расплзающейся во всѣ стороны средѣ мѣстнаго общества?..

Да, наконецъ, и примитивное положеніе окраины, ея только что зарождающаяся жизнь, полная пробѣловъ, контрастовъ и неожиданностей, не могутъ, конечно, способствовать прочному установленію тѣхъ или другихъ опредѣленныхъ воззрѣній, а напротивъ содѣйствуютъ только еще большей ихъ шаткости и легковѣрности. „Я временный гость“—вотъ что отчетливо слышится въ общественномъ мнѣніи и что залегаетъ въ основу всякихъ сужденій... „Гость“ же можетъ быть очень любезенъ, „гость“, можетъ быть очень свѣдушъ,—но участіе его въ интимной жизни хозяина съ его семьею исчерпывается обыкновенно только одними общими фразами. Таково-же и участіе въ жизни окраины со стороны его неустойчивой интеллигенціи.

Необходимо, однако-же, шире взглянуть на дѣло, необходимо мѣстный „желтый вопросъ“ поставить на подобающее ему мѣсто.

Со времени второго Хабаровскаго съѣзда (1886 г.) минуло всего только 10 лѣтъ, но и этого періода вполне достаточно, чтобы внимательный наблюдатель, слѣдившій за развитіемъ мѣстной экономической жизни, могъ увидѣть, какое огромное и непрерывно возрастающее участіе въ ней начинаютъ пріобрѣтать китайцы въ тѣхъ районахъ, гдѣ они основали свою дѣятельность.

Главнымъ райономъ въ этомъ отношеніи является, конечно, Южно-Уссурійскій край, сдѣлавшійся со времени его присоединенія въ 1860 г. фактически и колоніей китайцевъ. Въ смыслѣ земледѣльцевъ, охотниковъ и промышленниковъ китайскіе колонисты начали вытѣсняться отсюда только съ середины 80-хъ годовъ, при покойномъ генераль-губернаторѣ баронѣ А. Н. Корфѣ, когда земельныя угоды понадобились для развитія русскаго переселенія въ противовѣсъ, именно, подавляющему господству въ краѣ китайскаго элемента. Передъ тѣмъ китайскаго населенія въ указанномъ районѣ было не менѣе 20.000 душъ, *исключительно мужского пола* и, за ничтожнымъ исключеніемъ, *рабочаго возраста*, тогда какъ численность русскаго элемента (безъ войскъ), съ женами и дѣтьми едва лишь достигала половины указанной цифры (около середины 80-хъ годовъ). Если считать, въ среднемъ, составъ русской семьи въ 5 душъ (таковы мѣстныя цифры) и изъ нихъ въ каждой $1\frac{1}{2}$ взрослыхъ работника мужского пола, то выйдетъ, что приблизительно на 3.000 душъ русскаго рабочаго населенія (мужского) приходилось не менѣе 20.000 душъ китайскаго, или въ 7 разъ болѣе! Это наглядно показываетъ, насколько великъ былъ перевѣсъ китайцевъ въ смыслѣ трудовой и произ-

водительной силы и насколько свободнѣе могли они заполнять своимъ предложеніемъ мѣстныя потребности.

Судя по официальнымъ цифрамъ 1893 г., болѣе или менѣе постоянного китайскаго населенія во всей Приморской области въ настоящее время считается 8.275 душъ, расположенныхъ опять-таки, главнымъ образомъ, въ Южно-Уссурійскомъ краѣ, затѣмъ 4.170 душъ въ Амурской области, преимущественно у Благовѣщенска, и 321 чел. въ Забайкальѣ. Желѣзнодорожные рабочіе, отъ 8 до 10 тысячъ душъ, какъ элементъ временной, въ эти подсчеты не входятъ. Такимъ образомъ, первое впечатлѣніе получается такое, что къ настоящему времени численность китайцевъ въ Южно-Уссурійскомъ краѣ — районѣ ихъ главной дѣятельности — понизилась приблизительно втрое. Но рядомъ съ этимъ мы видимъ усиливающееся распространеніе торговыхъ китайцевъ, кромѣ Владивостока, въ другихъ городахъ: Николаевскѣ, Хабаровскѣ и Благовѣщенскѣ, равно какъ въ русскихъ селеніяхъ по всему протяженію, гдѣ торговля сколько-нибудь представляетъ интереса, не говоря уже объ эксплуатаціи инородцевъ аборигеновъ и тайномъ производствѣ и сбытѣ запрещеннаго ханшина (китайской водки). Съ другой стороны, если свободное сельское русское населеніе Приамурской области (или, вѣрнѣе, Южно-Уссурійскаго края) къ 1894 г. почти уперилось (53.932 ч.), благодаря крестьянскому переселенію, то все-таки, въ общемъ итогѣ, численность его взрослыхъ работниковъ мужского пола лишь немногимъ (до 1½ раза) превышаетъ численность болѣе или менѣе осѣдлаго китайскаго люда, а съ ежегоднымъ притокомъ послѣдняго на лѣтніе заработки (помимо желѣзной дороги) — остается даже меньше. Къ тому-же русское населеніе, садящееся исключительно на землю, требующую усиленнаго труда и разработки нови, не только, конечно, не можетъ выдѣлять свободныхъ рукъ, но само еще нуждается въ наймѣ послѣднихъ. Поэтому въ Южно-Уссурійскомъ краѣ всѣ мастерства попрежнему продолжаютъ заполняться китайцами, а чернорабочій трудъ корейцами и отчасти тѣми-же китайцами, особенно въ качествѣ домашней прислуги, сторожей, посыльныхъ и пр.

Такое господствующее положеніе китайцевъ въ области труда обусловливается дешевизною ихъ найма, его легкостью, затѣмъ трезвостью и исполнительностью самихъ работниковъ. Если, съ другой стороны, въ области ремеслъ трудъ китайцевъ менѣе производителенъ сравнительно съ русскимъ, то это, въ среднемъ, уравнивается, при наличномъ составѣ русскаго

рабочаго контингента, отсутствіемъ почти всякихъ праздниковъ у китайцевъ, что дѣлаетъ ихъ *рабочій годъ* почти на 40 дней длиннѣе русскаго, главное-же отсутствіемъ прогуловъ и безусловною легкостью найма какого угодно числа рабочихъ китайцевъ. Кроме того, при массѣ готовыхъ китайскихъ подрядчиковъ, группирующихъ около себя различныя артели, для которыхъ такой „подрядчикъ“ является лишь *коммисіонеромъ*, получающимъ съ рабочихъ только извѣстный, сравнительно небольшой, *процентъ*, здѣсь нѣтъ ни одной такой артели изъ русскихъ — и, слѣдовательно, отдѣльный предприниматель, если-бы онъ пожелалъ имѣть исключительно русскихъ людей, долженъ былъ-бы обращаться только къ случайному элементу, на прочность котораго, при крайней трудности замѣны, рассчитывать, конечно, не могъ-бы никоимъ образомъ. Въ итогѣ, какъ видимъ, всѣ условія для русскаго рабочаго, въ смыслѣ подысканія работы, складываются, благодаря давленію китайцевъ, самымъ роковымъ образомъ, и во всѣхъ мѣстныхъ предпріятіяхъ, во всѣхъ житейскихъ потребностяхъ, — послѣдніе становятся на мѣсто первыхъ. Сами русскіе ремесленники работаютъ при помощи тѣхъ-же китайцевъ и, обучая ихъ ремеслу или мастерству, все больше и больше плодятъ своихъ будущихъ конкурентовъ, передъ которыми, рано или поздно, должны будутъ отступить по неравенству потребностей и обстановки. Подъ давленіемъ того-же китайскаго труда самый контингентъ русскаго рабочаго и ремесленнаго люда формируется изъ весьма неудовлетворительныхъ элементовъ, изъ людей случайныхъ и непрочныхъ, такъ какъ все болѣе лучшее, встрѣчая непреодолимую стѣну китайской конкуренціи, не проявляетъ почти никакого желанія остаться въ краѣ. Вотъ почему и широкія надежды на образованіе въ Южно-Уссурійскомъ краѣ русскаго рабочаго и ремесленнаго контингента изъ безсрочно отпусковыхъ нижнихъ чиновъ до сихъ поръ не оправдываются. Въ прошломъ году, напр., такіе рабочіе, уволенные съ желѣзной дороги за прибытіемъ спеціального батальона, положительно бѣдствовали и отправлены были нынѣшнею весною въ Одессу въ самомъ плачевномъ видѣ, послѣ долгой зимней голодовки во Владивостокѣ. Съ наплывомъ китайцевъ въ Хабаровскъ, Благовѣщенскъ или на золотыя пріиски — тамъ повторится, конечно, та же исторія — и явленіе сдѣлается повсемѣстнымъ. Въ настоящее время небольшія группы русскихъ чернорабочихъ можно встрѣтить еще въ деревняхъ, въ качествѣ наемныхъ батраковъ, но это люди безъ всякаго будущаго, такъ какъ, не имѣя средствъ, они, несмотря на свободныя земли, никогда не могутъ обра-

тятся безъ посторонней помощи въ самостоятельныхъ хозяевъ, особенно въ некультурной еще странѣ. Притомъ - же и въ деревняхъ они все болѣе и болѣе стѣсняются корейскими рабочими. Все, чего, при настоящемъ господствующемъ положеніи китайцевъ, можно ожидать отъ запасныхъ чиновъ, остающихся въ краѣ, это то, что нѣкоторая часть ихъ, въ качествѣ переселенцевъ, осядетъ на землю и займется хозяйствомъ; большинство-же, которому такая перспектива окажется недоступною, испытавъ непрочность своего положенія въ области наемнаго труда, попрежнему будетъ покидать край въ теченіе льготнаго срока, сознавая **безсиліе своихъ разрозненныхъ единицъ предъ китайскою сплоченностью и самопомощью.**

Другая область, въ которой вліяніе китайскаго элемента сказывается съ не меньшею, если не большею силою, это *торговля*. На второмъ Хабаровскомъ съѣздѣ въ 1886 г., какъ уже замѣчено, торговому вліянію китайцевъ не придавалось никакого значенія. Само русское купечество, встрѣчавшее пока конкуренцію, главнымъ образомъ, только со стороны иностранцевъ—европейцевъ, ходатайствовало даже, рядомъ съ просьбами объ уничтоженіи приамурскаго порто-франко, чтобы для китайскихъ товаровъ сохраненъ былъ *безпошлинный ввозъ*:—настолько китайской конкуренціи не придавалось въ то время значенія.

Но прошло послѣ того какихъ-нибудь 7 *лѣтъ*—и въ 1893 году, вслѣдствіе ходатайства главнѣйшихъ мѣстныхъ фирмъ, не исключая русскихъ, военнымъ губернаторомъ Приморской области назначается специальная коммисія „для обсуждения мѣръ противъ возрастающей конкуренціи китайцевъ съ русскими“!

Современное положеніе вопроса о китайской торговлѣ въ Южно-Уссурійскомъ краѣ вполне обрисовывается въ заключеніи названной коммисіи, представленномъ 29 декабря 1893 г. Приводимъ это заключеніе, въ его существенныхъ чертахъ, по тѣмъ вопросамъ, какіе ей были предложены на обсужденіе.

1) Какое соотношеніе существуетъ между количествомъ китайскихъ и другихъ торгующихъ, а равно оборотами ихъ торговыхъ операцій?

Что касается первой части вопроса, то нижеслѣдующая таблица, составленная на основаніи данныхъ, полученныхъ изъ Владивостокской городской управы, даетъ ясный отвѣтъ: (стр. 78).

Тутъ сразу бросается въ глаза полное отсутствіе китайскихъ торговцевъ, платящихъ первую гильдію, хотя по оборотамъ своимъ не мало китайскихъ фирмъ должно - бы платить за нее. Далѣе мы видимъ, что между второгильдейскими торговцами

Таблица выданных управою свидетельствъ:

На какой годъ.	1890.		1891.		1892.		1893.	
	Ки-тайск.	Русск. и друг.						
Свидѣтельство 1-й гильдіи..	—	7	—	14	—	13	—	9
„ 2-й „ ..	133	151	141	178	211	205	139	115
„ на мелочной торговѣ	83	58	110	56	117	55	100	87
„ промыслов...	24	20	31	16	35	24	33	25
„ развозныхъ..	14	3	38	9	32	17	34	22
„ разносныхъ..	138	12	117	5	216	6	301	6

въ 1890 и 1891 годахъ преобладаетъ еще русскій элементъ, но съ 1892 года китайцы берутъ верхъ. То-же самое замѣчается и по всѣмъ другимъ отраслямъ торговли, вездѣ китайцы составляютъ главный контингентъ и численностью превосходятъ не только количество русскихъ торговцевъ, но и всѣхъ другихъ, вмѣстѣ взятыхъ.

Относительно второй части вопроса слѣдуетъ указать на то, что, на основаніи статистическихъ данныхъ, за послѣднее трехлѣтіе изъ китайскихъ, японскихъ и корейскихъ портовъ было привезено сюда товаровъ:

Въ 1890 г.	7.700 тоннъ или	477.400 пуд.
„ 1891 „	9.050 „ „	561.100 „
„ 1892 „	15.300 „ „	948.600 „
„ 1893 „	18.385 „ „	1.139.870 „

Кромѣ того здѣшними китайцами было получено изъ Россіи (Одессы):

Въ 1891 г.	46 тоннъ или	2.852 пуд.
„ 1892 „	707 „ „	43.834 „
„ 1893 „	1.029 „ „	63.798 „

Отсюда видно, что обороты китайцевъ, во всякомъ случаѣ, достигаютъ громаднхъ, съ каждымъ годомъ возрастающихъ размѣровъ, точно-же опредѣлить сумму этихъ оборотовъ положи-

тельно невозможно, такъ какъ у самихъ китайцевъ, конечно, нельзя добиться сообщенія какихъ-либо цифровыхъ данныхъ, касающихся ихъ торговыхъ операций, и поэтому всѣ разсужденія на эту тему будутъ болѣе или менѣе гадательны. Зная однако, что китайцы не оставляютъ здѣсь своихъ капиталовъ, а всѣ деньги отсылаютъ на родину, мы по суммѣ сдѣланныхъ китайцами переводовъ можемъ составить себѣ приблизительно вѣрное понятіе объ общемъ торговомъ оборотѣ здѣшнихъ китайцевъ.

По наведеннымъ справкамъ оказывается, что китайскими торговцами было переведено черезъ посредство:

	О. Линд- гольмъ К ^о .	М. Шewe- левъ К ^о .	Хагемейеръ.	Кунстъ Альберсъ.	ВСЕГО.
					С. Р.
Въ 1889 г...	218.361	839.724	173.100	348.220	1.579.675
„ 1890 „..	154.381	283.322	628.500	602.304	1.668.507
„ 1891 „..	—	714.758	993.900	805.260	2.513.918
„ 1892 „..	—	1.583.794	1.342.600	895.625	3.822.019
„ 1893 „..	—	1.381.368	1.215.360	1.413.500	4.010.228

Если принять еще въ разсчетъ, что сюда ежегодно привозилось до 400.000 долларовъ серебряною монетою, которые почти исключительно покупались китайцами, и что здѣшніе китайскіе торговцы ведутъ довольно обширную экспортную торговлю морской капустой, трепангами, пантами, жень-шенемъ и пр., что въ сущности также идетъ на уплату получаемыхъ китайцами изъ Шанхая и другихъ мѣстъ товаровъ, то мы съ вѣроятною точностью можемъ опредѣлить общую сумму оборотовъ здѣшнихъ китайскихъ фирмъ за 1893 г. въ 6.000.000 рублей.

II) Чѣмъ обусловливается успѣхъ китайской конкуренціи въ торговлѣ, если отчасти меньшими накладными расходами, то желательно для подтвержденія этого цифровыя данныя?

Успѣхъ китайской торговли зависитъ отъ многихъ причинъ, между которыми природныя коммерческія способности китайцевъ, ихъ хитрость, назойливость и пронырливость занимаютъ не последнее мѣсто. Далѣе, житейскія требованія китайцевъ, вслѣдствіе извѣстной невзыскательности послѣднихъ, весьма ограничены и расходы поэтому незначительны; кромѣ этого китайцы ведутъ свои торговыя предпріятія на товарищескихъ началахъ,

такъ какъ почти всѣ здѣшніе китайскіе торговцы суть довѣренныя или члены двухъ, трехъ большихъ фирмъ въ Китаѣ, и этимъ также отчасти обуславливаются успѣшность и сила здѣшней китайской торговли, противъ которыхъ борются отдѣльныя русскія фирмы почти не въ состояніи. Но самымъ вѣскимъ факторомъ въ данномъ вопросѣ является, безъ сомнѣнія, то обстоятельство, что торговые расходы китайцевъ значительно меньше накладныхъ расходовъ русскихъ фирмъ и торговцевъ. Съ точностью опредѣлить процентное отношеніе между суммой оборота и расходовъ китайскихъ фирмъ, конечно, невозможно, но на основаніи записки купца Бринера, близко знакомаго съ условіями китайской торговли и являющагося въ данномъ вопросѣ лицомъ вполне компетентнымъ, коммисія пришла къ заключенію, что торговые расходы самыхъ крупныхъ китайскихъ фирмъ ни въ какомъ случаѣ не превышаютъ 8% съ суммы оборота, между тѣмъ какъ у главныхъ русскихъ фирмъ эти расходы составляютъ отъ 14 до 18%.

Изъ всего сказаннаго вытекаетъ, что въ то время, какъ китайскій торговецъ продаетъ свои товары съ накидкой, скажемъ, 10%, русскій долженъ при томъ-же накладномъ расходѣ торговать безъ пользы.

III) „Можетъ-ли и при какихъ условіяхъ успѣшно бороться съ китайскою торговлею торговля русскихъ“?

Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что русская торговля могла-бы успѣшно бороться съ китайской, если-бы только внѣшнія условія были одинаковы, такъ какъ ясно, что русскій потребитель и вообще мѣстный обыватель при существованіи одинаковыхъ цѣнъ, предпочтутъ покупать нужные имъ товары въ русскомъ магазинѣ, зная, что могутъ положиться на солидность фирмы, и не боясь быть введенными въ обманъ разными ловкими продѣлками, практикующимися иногда у китайцевъ. Но для того, чтобы дать возможность русскому торговцу продавать свои товары не дороже, чѣмъ въ китайскихъ магазинахъ, слѣдовало-бы, первымъ долгомъ, уравнять накладные расходы, предоставляя русскимъ или особыя льготы, или-же облагая китайцевъ какими-либо налогами въ соотвѣтствующемъ размѣрѣ.

IV) „Нужны-ли въ интересахъ развитія русской торговли какія-либо мѣропріятія противъ китайской торговли, если нужны, то въ чемъ эти мѣропріятія должны заключаться“?

По мнѣнію коммисіи, въ интересахъ развитія русской торговли не только желательно,—но прямо необходимо, принятіе соотвѣтствующихъ ограничительныхъ противъ китайской тор-

говли мѣръ, иначе съ достовѣрностью можно предсказать, что въ ближайшемъ будущемъ китайцы завладѣютъ всею мѣстною торговлею и окончательно вытѣснятъ мелкаго русскаго торговца, а тогда уже будетъ, если не поздно, то въ наилучшемъ случаѣ значительно труднѣе бороться съ этимъ зломъ.

Въ концѣ приведеннаго заключенія коммисія указываетъ рядъ мѣръ, при помощи которыхъ можно было-бы ослабить подавляющую конкуренцію китайской торговли. Коммисія признала необходимымъ для защиты русской торговли разрѣшеніе китайскимъ купцамъ торговли только товарами исключительно китайскаго производства, безъ права китайскимъ купцамъ вступать въ компаніи съ русскими или продавать европейскіе товары чрезъ посредство русскихъ коммисіонеровъ или агентовъ, притомъ съ полнымъ запрещеніемъ всякой китайской торговли въ деревняхъ и селахъ, равно какъ и полное запрещеніе имъ-же развозной и разносной торговли въ городахъ, кромѣ съѣстныхъ продуктовъ. Въ видѣ опыта, до принятія упомянутыхъ радикальныхъ мѣръ, коммисія просила обложить китайцевъ 5 или 10% сборомъ съ оборота торговли и воспретить китайскую торговлю внѣ Владивостока, въ деревняхъ и селахъ Южно-Уссурійскаго края. Гарантій-же къ тому, что русскіе купцы не повысятъ своихъ цѣнъ въ ущербъ населенію края, коммисія предлагала обязать мѣстное купечество Владивостока продавать такіе товары, какъ масло, сахаръ, мыло, табакъ, свѣчи, хлопчато-бумажную мануфактуру и пр. съ надбавкою не выше 5% противъ цѣнъ Европейской Россіи, кромѣ наложенія на нихъ расходовъ по доставкѣ (фрахтъ по тарифу Добр. Флота, страховка $1\frac{1}{4}\%$, нагрузка 3 коп. съ пудофута, выгрузка и городскіе сборы 4 коп. съ пудофута, процентъ на капиталъ 6% годовыхъ и 2% коммисіонныхъ.

Можно возражать противъ чрезмѣрности выставленныхъ требованій или неудобства ихъ примѣненія (хотя и то и другое, въ сущности, необходимо), но нельзя не согласиться, что самый фактъ такого ходатайства и суровость рекомендованныхъ противъ китайскихъ купцовъ мѣропріятій наглядно характеризуютъ, рядомъ съ предшествующими указаніями, то затруднительное положеніе, въ какомъ чувствуетъ уже себя русская торговля, всего 7 лѣтъ тому назадъ не обращавшая никакого вниманія на китайцевъ. Прибавимъ къ этому, что, незадолго предъ ходатайствомъ крупнаго купечества, съ подобными-же ходатайствами противъ китайцевъ обращались къ мѣстной власти мелкіе базарные торговцы, одинаково сдавленные китайской конкуренціей и сплоченностью.

За этотъ періодъ ростъ китайской торговли, сравнительно съ остальною, выражается слѣдующими цифрами ввоза и оборотовъ ¹⁾.

Китайская торговля.			Остальная торговля.	
1886 г.	1.180.000 руб.	26%	3.352.000 руб.	74%
1887 „	970.000 „	16%	5.106.000 „	84%
1888 „	733.000 „	14%	4.312.000 „	86%
1889 „	1.255.000 „	22%	3.451.544 „	78%
Среднее...	1.034.500 руб.	19½%	4.055.388 руб.	80½%

Въ послѣднее-же время, судя по переводу денегъ чрезъ казначейство (цифръ стоимости ввоза не имѣется), относительные размѣры китайской и остальной торговли были слѣдующіе:

Переводъ денегъ китайцами.			Переводъ денегъ остальными.	
Въ 1889 г.	1.579.675 руб.	25%	4.439.950 руб.	75%
„ 1890 „	1.668.507 „	26%	4.811.113 „	74%
„ 1891 „	2.513.918 „	28%	6.257.780 „	72%
„ 1892 „	3.822.019 „	30%	8.997.540 „	70%
„ 1893 „	4.010.228 „	29%	10.207.364 „	71%
Среднее....	2.718.875 руб.	27½%	6.942.549 руб.	72½%

Такимъ образомъ мы дѣйствительно видимъ, что торговля китайцевъ непрерывно растетъ и за послѣднее время, какъ въ абсолютной величинѣ, такъ и въ процентномъ отношеніи достигаетъ весьма солидной цифры. Цифра эта, кромѣ того, ниже дѣйстви-

¹⁾ См. прежнія таблицы.

тельной, потому что въ нее не введены 400.000 долларовъ серебряной монеты, привозимой сюда почти исключительно китайцами; съ другой-же стороны, нужно замѣтить, что въ русскихъ и европейскихъ переводахъ чрезъ казначейства не менѣе 500.000 р. принадлежатъ частнымъ лицамъ и не входятъ въ торговые обороты. Такимъ образомъ образуется еще около милліона рублей въ пользу китайской торговли и съ такою поправкою на долю ея смѣло можно отнести *третью часть всего владивостокскаго оборота по ввозу!* Иначе говоря, за семилѣтіе 1886—1893 года китайская торговля, въ своихъ среднихъ цифрахъ, удвоилась, а въ крайнихъ, поднявшись съ 1 милліона рублей (1886—1889 гг.) до 4 милліоновъ (1892—1893 гг.),—даже *учетверилась.*

Еще характернѣе сказывается усиленное возрастаніе китайской торговли, если мы отъ далеко неполныхъ цифръ *стоимости* ихъ ввоза перейдемъ просто къ *количеству* получаемаго китайцами товара, которые въ этомъ отношеніи регистрируются гораздо тщательнѣе.

Оказывается, что количество привозимыхъ китайскими купцами товаровъ изъ китайскихъ, японскихъ и корейскихъ портовъ, начиная съ 1890 года, возрастало въ тоннахъ въ слѣдующей послѣдовательности:

Китайцами ввезено:

Годъ.	Тоннъ.	Пудовъ.
1890	7.700	477.400
1891	9.050	561.100
1892	15.300	948.600
1893	18.385	1.139.870
1894	20.300	1.258.600
1895	22.209	1.376.958

Кромѣ того, за тотъ-же періодъ времени китайскими купцами получено товаровъ изъ Европейской Россіи:

Годъ.	Тоннъ.	Пудовъ.
1891	46	2.852
1892	707	43.834
1893	1.029	63.798
1894	1.350	83.700
1895	1.735	107.570

Эти цифры, несравненно болѣе точныя и полныя, чѣмъ предшествующія, наглядно представляютъ страшный ростъ китайской

торговли, а, слѣдовательно и ея громадной конкуренціи, особенно въ области *массоваго* потребления. Здѣсь открывается прямо, что *сбытъ* товаровъ китайскими купцами съ цифры въ *полмилліона пудовъ* въ 1890 году, на *протяженіи* *какихъ-нибудь* *пяти мѣтъ*, въ 1895 г. возвысился, въ общемъ, почти до $1\frac{1}{2}$ *милліоновъ* пудовъ, т. е. *утроился*—и это возрастаніе увеличивалось прогрессивно съ каждымъ годомъ, не только въ абсолютномъ объемѣ сбыта, но и въ самомъ его качественномъ содержаніи, постепенно присоединяя къ товарамъ восточныхъ рынковъ также и привозные товары изъ Европейской Россіи, что еще болѣе обостряетъ ихъ общую конкуренцію. Съ другой-же стороны, при взглядѣ на эти цифры, именно при сопоставленіи китайскаго ввоза въ 1890 г. и ихъ-же утроившагося ввоза въ 1895 г., становится вполне понятнымъ, почему *семь мѣтъ* тому назадъ, на второмъ Хабаровскомъ съѣздѣ, русское купечество не придавало серьезнаго значенія китайской конкуренціи и почему то же самое купечество, очутившись лицомъ къ лицу съ громаднымъ наличнымъ ростомъ китайской торговли, поняло, наконецъ, какой могущественный соперникъ народился ему въ лицѣ этой *массы* торговыхъ китайцевъ, изъ которыхъ между тѣмъ ни одинъ въ отдѣльности, по внѣшнему виду торговли, не поражаетъ глазъ посторонняго наблюдателя ни размѣрами оборотовъ, ни внушительностью торговой обстановки и складовъ. Но именно китайская торговля и давить на всю остальную не единичными своими предпріятіями, а растущею ихъ массою и полною сплоченностью этой массы, при разрозненности и взаимной конкуренціи остальныхъ своихъ соперниковъ. Если допустить сравненіе, то китайскую торговлю съ полнымъ правомъ можно сравнить съ неудержимымъ дружнымъ напоромъ регулярныхъ батальоновъ на нестройныя, разрозненныя силы противниковъ, не довѣрившихъ притомъ другъ другу и полагавшихъ въ своемъ заблужденіи, что пораженіе суждено только однимъ, но не коснется другихъ... Къ сожалѣнію, печальное заблужденіе раскрывается довольно поздно и тѣмъ труднѣе теперь выяснитъ положеніе, потому что общественное мнѣніе, не имѣющее, какъ уже сказано, прочныхъ корней въ мѣстной почвѣ, стоитъ, по своей близорукости, на сторонѣ китайцевъ.

Соображаясь со всѣми приведенными цифрами и заключеніями специальной комиссіи, мы безусловно становимся на сторону выводимой ею цифры китайской торговли въ Южно-Уссурийскомъ краѣ не менѣе какъ въ 6 милліоновъ рублей.

При подобномъ ростѣ китайской торговли не удивительны тѣ опасенія и жалобы на китайскую конкуренцію, какія раз-

даются все сильнѣе и сильнѣе со стороны остального торговаго класса, на смѣну столь недавняго равнодушія къ китайскому ввозу. Жалобы эти станутъ еще понятнѣе, если укажемъ, что въ то время, когда русская и иностранная европейская торговля распредѣлена болѣе или менѣе равномернo по всему Южно-Уссурійскому краю, т. е. разбросана по большому району, китайская, въ главной своей массѣ, скучивается, главнымъ образомъ, во Владивостокѣ и, слѣдовательно, тѣмъ сильнѣе давить здѣсь на отдѣльныя предпріятія своихъ противниковъ.

Но оставимъ въ сторонѣ цифры. Всякій, вѣзжающій во Владивостокъ, сразу-же видитъ, что городъ на половину китайскій. Семь или восемь лѣтъ тому назадъ пріѣзжаго поражала только масса китайскаго люда на улицахъ и заполненіе китайскими рабочими всѣхъ отраслей дѣятельности. Тѣмъ не менѣе, китайскій элементъ, давившій своею численностью, казался, въ экономическомъ отношеніи, съ внѣшней стороны, элементомъ подчиненнымъ. Китайскіе кварталы выглядѣли нищенскими со своими жалкими лачугами, китайскія лавки встрѣчались рѣдко и имѣли скорѣе характеръ мелочной торговли. Въ настоящее время численность китайскаго рабочаго люда, особенно лѣтомъ, возрастаетъ еще болѣе. Но бывшіе жалкіе китайскіе кварталы совершенно преобразились: въ строительномъ отношеніи, застроенные массою каменныхъ зданій, они представляютъ положительно лучшую часть города, предъ которою отступаютъ не только его русскія слободки съ деревянными и глиняными мазанками, но даже самая центральная часть, гдѣ каменные дома все еще представляютъ большую рѣдкость. Противъ какого-нибудь десятка крупныхъ каменныхъ домовъ русскихъ обывателей, китайцы въ теченіи 7—8 лѣтъ успѣли соорудить цѣлые каменные кварталы и притомъ не на собственной, а частью на арендованной землѣ ¹⁾. Китайскіе магазины, неказистые съ вида, но заваленные товарами въ своихъ пакгаузахъ, заполняютъ всю главную торговую часть города. Въ этихъ магазинахъ можно найти все необходимое для европейскаго потребленія, причемъ китайскія фирмы выписываютъ свои товары уже непосредственно изъ Европейской Россіи или изъ Европы, не говоря о Китаѣ и Японіи. Китайскія лавки давно уже раскинулись по всему городу,

¹⁾ До конца 80-хъ годовъ иностранцы имѣли право пріобрѣтать землю въ собственность; этимъ воспользовались и китайцы.

отъ одного конца его до другого. Не имѣя права приобрѣтать землю въ собственность, китаецъ пользуется арендою и постепенно выстраиваетъ всюду свои помѣщенія, при посредствѣ которыхъ паутина его торговли, мелочной и невзыскательной, но страшно устойчивой и для него весьма доходной, все шире и шире охватываетъ главный портъ края, а изъ него постепенно пробирается дальше и дальше въ деревни и села. Крупный коммерсантъ, не китаецъ, сдавливается массою китайскихъ магазиновъ въ центрѣ торговаго движенія, мелкій обездоливается этими растущими справа и слѣва, спереди и сзади, какъ грибы послѣ дождя, лавченками, постепенно крѣпнущими и забирающими окружающій районъ въ свои руки. Короче, въ торговомъ отношеніи, какъ и въ области труда, китайскій элементъ на глазахъ у всѣхъ завоевываетъ все большее и большее поприще и на этотъ разъ начинаетъ господствовать уже не внѣшнимъ только образомъ, не одною многочисленностью, но и какъ элементъ, безусловно крѣпкій экономически, постепенно овладѣвающій и трудовымъ и товарнымъ рынками. За первыми толпами китайцевъ идутъ другія, за другими третьи и т. д., оставляя все большій и большій китайскій осадокъ на всей мѣстной практической дѣятельности.

Просмотрѣвшее первый ростъ своего китайскаго конкурента русское купечество имѣло потомъ прекрасный случай, сюрпризомъ для себя, убѣдиться въ китайской сплоченности и практической силѣ китайскаго торговаго класса во Владивостоцкѣ. Года два тому назадъ нѣсколько владивостокскихъ китайскихъ купцовъ остались недовольны дѣйствіями субсидированной японской пароходной компаніи „Нипонъ Юзень-Кайма“. Результатомъ недовольства явился взаимный договоръ всѣхъ мѣстныхъ китайскихъ купцовъ, подъ страхомъ тяжелаго штрафа за его нарушеніе, чтобы ни одного пуда китайскаго груза не посылалось на пароходахъ названной компаніи.

То, что сдѣлала китайская солидарность съ одною компаніей, она одинаково легко можетъ повторить съ другою или примѣнить аналогичный приѣмъ въ другихъ отрасляхъ дѣятельности, въ томъ числѣ и въ торговлѣ. Нуженъ былъ только первый серьезный прецедентъ, чтобы не только другимъ показать экспромтомъ свою силу, но и самимъ провѣрить это на столь блестящемъ опытѣ.

Таково современное положеніе китайскаго вопроса на здѣшней окраинѣ. Вопросъ весьма серьезенъ и настолько уже на-

зрѣль, что оставлять его дальнѣйшее теченіе въ прежнемъ направленіи было-бы крупною ошибкою. Съ открытіемъ желѣзно-дорожнаго пути это китайское вліяніе должно усилиться еще болѣе и тогда русская торговля и дѣятельность окажутся въ еще болѣе нежелательныхъ условіяхъ.

Необходимо послѣдствія предотвратить теперь-же, чтобы не быть застигнутыми врасплохъ.

VIII.

По официальнымъ свѣдѣніямъ къ 1894 году населеніе Приамурскаго края состояло изъ 908.364 душъ обоюго пола. Населеніе это распредѣлялось слѣдующимъ образомъ:

Области.	РУССКОЕ.					Иностранц. европейцевъ.	АЗІАТСКОЕ.				ИТОГО.
	Городское.	Крестьянъ.	Казаковъ.	Поселенцевъ и ка- торжанъ.	Войскъ.		Китайцевъ и монгол.	Корейцъ.	Японцы.	Буряты, амурские инородцы и проч.	
Забайкальск. . .	25.906	184.960	186.936	19.618	2.853	31	321	—	—	179.047	509.672
Амурская	25.251	40.795	21.585	—	1.605	193	20.272	—	—	3.000	112.701
Приморская . . .	22.330	53.932	7.040	3.911	23.172	244	8.275	16.711	684	35.577	171.876
Сахалинъ	405	6.892	—	13.267	1.493	50	—	—	—	2.008	24.115
Итого..	73.892	286.579	215.561	36.996	29.123	468	28.868	16.711	684	219.632	908.364

Въ 1885 — 1886 г. населенія, по отчетамъ Хабаровскаго съѣзда, считалось 663.000 душъ, изъ нихъ 500.000 въ Забайкальѣ и 163.000 въ Приморской и Амурской областяхъ; теперь въ послѣднихъ двухъ областяхъ населенія (къ 1894 г.) числится 308.692 душъ, т. е. численность, благодаря колонизаціи, приросту населенія и усиленію обороны, почти удвоилась.

По официальнымъ свѣдѣніямъ за 1894 годъ, по системѣ Амура плавали 55 пароходовъ и 73 баржи, съ грузоподъемною силою въ 932.000 пуд. За послѣдніе два года число пароходовъ возрасло еще, по меньшей мѣрѣ, на 25%, такъ что теперь число

пароходовъ и баржъ надо считать не менѣе 170, а грузоподъемную ихъ силу до 1.500.000 пудовъ. Въ 1886 г. въ томъ-же районѣ считалось лишь 37 пароходовъ съ грузоподъемною силою (считая баржи) въ 480.000 пуд. Слѣдовательно, къ настоящему времени средства внутренняго транспорта развились *втрое* противъ середины 80-хъ годовъ и, тѣмъ не менѣе, вслѣдствіе чрезвычайнаго роста грузовъ (главнымъ образомъ для постройки Забайкальской дороги) свыше 250.000 пудовъ груза въ нынѣшнюю навигацію 1896 г. осталось не вывезено изъ Николаевска вверхъ по Амуру. Ввиду такого усиленія транспортировки, въ послѣдніе два года на Амуръ доставлены въ разнообразномъ видѣ и собираются въ разныхъ мѣстахъ до 25 новыхъ пароходовъ.

Средства внѣшняго транспорта также сильно возросли: въ 1885 г. во Владивостокѣ въ приходѣ числилось 86 морскихъ судовъ съ 68.143 тоннъ регистровой вмѣстимости, въ 1895 г. ихъ было уже 171 съ 194.092 тоннъ регистровой вмѣстимости, т. е. и здѣсь средства транспортировки *утроились*. Въ текущую-же навигацію 1896 г. въ приходѣ судовъ по 31 октября было уже 227, а къ 1 января число это поднимется, вѣроятно, до 250 ¹⁾).

Соотвѣтственно этому, приходъ морскихъ судовъ въ Николаевскъ съ 25—30, какъ было въ срединѣ 80-хъ годовъ, повысился до 42—45 въ навигацію 1893—1895 годовъ, и до 82 судовъ, съ 3 милліонами (около) пудовъ груза, въ навигацію нынѣшняго года. Самый *подъемъ* Николаевска, противъ того запустѣнія, какое замѣчалось въ немъ со времени переноса оттуда военнаго порта и продолжалось вплоть до послѣдняго времени, свидѣтельствуется наглядно, какъ быстро этотъ портъ, благодаря желѣзной дорогѣ и росту всей окраины, начинаетъ пріобрѣтать транзитное значеніе.

Наконецъ, самые рейсы Добровольнаго Флота съ 6—7, какъ было въ срединѣ 80-хъ годовъ, усилились до 21 къ настоящему времени, не говоря уже о томъ, что самая вмѣстимость новыхъ пароходовъ почти удвоилась.

Размѣры ввоза товаровъ въ край моремъ, въ *пудахъ*, за послѣднее время выражаются слѣдующими цифрами:

¹⁾ Эту выдающуюся цифру прихода надо, однако-же, считать исключительною, такъ какъ она зависитъ отъ *случайнаго* привоза грузовъ для постройки желѣзныхъ дорогъ и потому является элементомъ *временнымъ*.

ТОВАРЫ.	Ввозъ во Владивостокъ (въ пудахъ).			
	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.
Русскихъ	1.079.444	2.610.682	3.025.688	5.419.360
Иностранныхъ.....	1.231.577	1.656.403	2.800.795	4.370.973
Итого...	2.311.021	4.267.085	5.826.483	9.790.333

ТОВАРЫ.	Ввозъ въ Николаевскъ (въ пудахъ).			
	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.
Русскихъ	403.973	459.072	740.401	540.903
Иностранныхъ.....	386.212	551.451	659.162	1.027.655
Итого...	790.185	1.010.523	1.399.563	1.568.558

Сильное увеличеніе иностраннаго ввоза въ Николаевскъ въ 1895 г. объясняется доставкой въ указанномъ году нѣсколькихъ рѣчныхъ пароходовъ, въ разобранномъ видѣ, на морскихъ судахъ.

Въ числѣ груза въ Николаевскѣ показано *чая*: въ 1893 г.—272.000 пудовъ и въ 1894 г.—372.371 пудовъ.

Такимъ образомъ, общій ввозъ товаровъ въ *оба порта* одновременно выражается:

Въ 1892 году	3.101.206 пудовъ.
„ 1893 „	5.277.608 „
„ 1894 „	7.226.046 „
„ 1895 „	11.358.891 „

Замѣтимъ, что теперь Владивостокъ и Николаевскъ уже въ полномъ смыслѣ слова являются *воротами* края, чрезъ которыя проникають рѣшительно всѣ товары вплоть до Благовѣщенска.

Для сужденія о *характерѣ ввоза* моремъ при семъ прилагается подробный списокъ товаровъ, русскихъ и иностранныхъ, ввезен-

ныхъ во Владивостокъ и Николаевскъ въ 1894 и 1895 годахъ. (Прилож. №№ 1, 2, 3 и 4).

Быстро растущія цифры ввоза, поднимающіяся съ 3 милліоновъ пудовъ въ 1892 г. до 11 милліоновъ пуд. въ 1895 г., т. е. почти учетверяющіяся, не даютъ, конечно, никакой возможности остановиться на какой-либо характерной средней цифрѣ, потому что она, практически, ровно ничего не выразить.

Цѣнность ввоза товаровъ моремъ во Владивостокъ и Николаевскъ за послѣднее время видна изъ слѣдующей таблицы:

ГОДЪ.	Цѣнность ввоза во Владивостокъ.				
	Русск. товар.	Число ‰	Иностр. товар.	Число ‰	ВСЕГО.
1894.....	5.798.866	70	2.496.639	30	8.295.505
1895.....	9.314.053	80	2.438.821	20	11.852.874

ГОДЪ.	Цѣнность ввоза въ Николаевскъ.				
	Русск. товар.	Число ‰	Иностр. товар.	Число ‰	ВСЕГО.
1894.....	—	—	—	—	7.153.143
1895.....	3.889.500	37	6.676.150	63	10.565.650

Напоминаемъ снова, что здѣсь сильное превышеніе въ Николаевскѣ иностраннаго ввоза противъ русскаго въ 1895 г., сравнительно со всѣми предшествующими, произошло лишь вслѣдствіе доставки въ указанномъ году нѣсколькихъ рѣчныхъ пароходовъ въ разобранномъ видѣ, въ качествѣ грузовъ. Во Владивостокѣ, напротивъ, огромный перевѣсъ въ цѣнности русскихъ товаровъ

надъ иностранными объясняется тѣмъ, что въ числѣ первыхъ въ 1894 г. показано *спеціальныхъ желѣзнодорожныхъ грузовъ* Уссурийской и Забайкальской дорогъ на 3.251.010 руб. и въ 1895 г. такихъ же грузовъ на 6.029.822 руб.

Если исключимъ эти случайные грузы для постройки дороги, то во Владивостокѣ *нормальный* привозъ собственно *торговыхъ грузовъ* будетъ:

	Русскихъ.	Иностранныхъ.	Всего.
Въ 1894 г.	2.547.856 р. % 50	2.496.639 р. % 50	5.044.495 р.
„ 1895 „	3.284.230 „ % 57	2.438.821 „ % 43	5.723.051 „
Среднее	2.916.043 р.	2.467.225 р.	5.383.773 р.

Въ среднемъ, *годовой привозъ* въ 1894—1895 г., *по стоимости грузовъ*, для русскихъ товаровъ получается во Владивостокѣ въ 54%, а для иностранныхъ въ 46%.

Въ свою очередь, и въ Николаевскѣ, въ привозѣ иностранныхъ товаровъ за 1895 годъ вошло 1.075.200 рублей за одни привезенные для Амура пароходы въ разобранномъ видѣ, и на 3.285.000 руб. транзитнаго чая, такъ что собственно мѣстныхъ торговыхъ грузовъ за указанный годъ въ Николаевскѣ надо считать: русскихъ на 3.889.500 руб. или 60%, а иностранныхъ не выше 2.500.000 р. ¹⁾, или приблизительно около 40%.

При указанныхъ поправкахъ для Владивостока и Николаевска, *торговый привозъ* для мѣстныхъ потребностей въ оба названные порта, иначе говоря въ Приамурскій край за исключеніемъ транзитныхъ чаевъ на 3 милліона рублей, а затѣмъ желѣзнодорожныхъ грузовъ и привезенныхъ на Амуръ пароходовъ, выразится въ 1895 году общей суммой всего въ 12.100.000 рублей (въ круглыхъ цифрахъ).

Если сравнимъ эти цифры съ данными, относящимися къ срединѣ 80-хъ годовъ, то увидимъ, что размѣры ввоза за все десятилѣтіе *по цѣнности* возросли вдвое (средній *годовой ввозъ* товаровъ въ край для мѣстнаго потребленія за періодъ 1884—1885 г. былъ около 5.700.000 руб.).

При этомъ, изъ таблицы *попуднаго ввоза*, видимъ, что *русскіе* товары и *иностранные*, *по вѣсу*, входятъ въ оба порта, т. е. во весь Приамурскій край, въ слѣдующей пропорціи:

¹⁾ Небольшая часть чаевъ, до 200.000 руб., остается на Амурѣ.

ГОДЪ.	Русскіе.	Иностранные.	
1892	50% (около)	50% (около)	Въ этой таблицѣ показаны всѣ грузы, не исключая желѣзнодорожныхъ, а также чаевъ и привезенныхъ для Амура пароходовъ.
1893	55%	45%	
1894	52%	48%	
1895	52%	48%	
Среднее....	52%	48%	

По стоимости-же этихъ товаровъ въ 1895 г. въ оба названные порта (за вычетомъ специальныхъ грузовъ постройки желѣзной дороги и доставленныхъ на Амуръ пароходовъ въ разобранномъ видѣ, а также транзитныхъ чаевъ) доставлено: *русскихъ* на 7.200.000 руб. или 60% и *иностранныхъ* на 4.900.000 руб. (около) или 40%, т. е. отношеніе еще болѣе благоприятное въ сторону русской торговли.

Въ срединѣ 80-хъ годовъ, какъ мы уже видѣли въ предшествующихъ главахъ, среднее отношеніе русскаго ввоза къ общему привозу товаровъ въ край выражалось, *по цѣнности*, 26¹/₂%, а иностраннаго 73¹/₂%; въ настоящее-же время (1895 г.) русскій ввозъ *по стоимости* составляетъ до 60%, а иностранный соответственно даетъ лишь около 40. Выходить, такимъ образомъ, что потребление русскихъ товаровъ поднялось съ 26¹/₂% на 60%, т. е. расширилось на счетъ иностраннаго сбыта *болѣе, чѣмъ вдвое*, и русскіе товары вмѣсто *четвертой части рынка*, какъ было въ срединѣ 80-хъ годовъ, занимаютъ теперь уже свыше его половины (до 60%).

Главнѣйшее участіе въ такомъ прогрессивномъ ростѣ русскаго сбыта принимала, конечно, *не пошлина*, потому что наиболѣе распространенные здѣсь *иностранные* товары или *вовсе не обложены пошлиной* (желѣзо, стекло, посуда, краски, земледѣльческія орудія и др.), или-же они *еще въ срединѣ 80-хъ годовъ, когда пошлины не было* (ситцы, сахаръ и пр.), въ силу одного лишь *спроса именно на русскіе товары*, благодаря увеличившемуся *русскому населенію въ видѣ переселенцевъ и войскъ*, совершенно добровольно стали уступать свое мѣсто товарамъ русскимъ. Дѣйствительною причиною столь крупнаго расширенія сбыта въ краѣ русскихъ товаровъ, прежде всего, является именно послѣднее обстоятельство, такъ

какъ съ сильнымъ возвышеніемъ численности *войскъ и крестьянскаго населенія* потребовалась для нихъ именно масса русскихъ товаровъ (масло, сахаръ, ситцы, платье, обувь, хлѣбъ, мука и пр.) и эта масса въ общемъ размѣрѣ ввоза и дала столь сильное увеличеніе русской торговлѣ. Съ другой-же стороны, въ значительной степени прогрессу русскаго сбыта способствовало, конечно, самое улучшение морской транспортировки и рѣшительный переходъ къ ней всей русской торговли, которая ранѣе сильно тормозилась *сухопутною* доставкой.

Сухопутная торговля края *черезъ Кяхту*, по официальнымъ свѣдѣніямъ, выражалась за послѣднее время слѣдующими цифрами *цѣнности*:

Годъ.	Отпускъ,	Привозъ (чай).
1892	2.964.945 руб.	14.625.325 руб.
1893	2.364.238 "	14.903.095 "
1894	2.614.296 "	15.325.745 "
Среднее..	2.647.826 руб.	14.951.988 руб.

Въ Южно-Уссурійскомъ краѣ, по границѣ съ Маньчжуріей, торговые обороты были:

Годъ.	Отпускъ.	Привозъ.
1892	1.954.722 руб.	1.463.045 руб.
1893	663.493 "	1.362.461 "
1894	358.986 "	838.041 "

Уменьшеніе отпуска товаровъ въ Маньчжурію по сухопутной границѣ надо объяснить пошлиной на товары, которые шли въ эту сторону, каковы, напримѣръ, красный сахарный песокъ, спички и пр. Уменьшеніе привоза, состоявшаго почти исключительно въ скотѣ и хлѣбныхъ продуктахъ, объясняется отчасти

развитіемъ мѣстнаго сельскаго хозяйства, главнымъ-же образомъ замѣною этого сухопутнаго подвоза корейскимъ.

Въ Благовѣщенскѣ, по сухопутной границѣ съ Маньчжуріей, торговые обороты достигаютъ не менѣе 1.000.000 руб., причемъ ввозъ почти исключительно состоитъ изъ продуктовъ сельскаго хозяйства, особенно скотоводства, а вывозъ—изъ мануфактурныхъ товаровъ съ нашей стороны.

Черезъ корейскую границу товаровъ вывезено отъ насъ въ 1894 г. на сумму до 127.000 руб., а ввезено около 210.000 руб.,—главнымъ образомъ *скотъ*.

Таковы цифровыя отношенія приамурской торговли въ настоящее время.

Для всесторонняго освѣщенія мѣстной торговли приходится коснуться еще вопроса о морскомъ каботаждѣ между Владивостокомъ и устьемъ Амура, т. е. Николаевскомъ.

О томъ, что каботаждъ этотъ находится въ весьма значительной долѣ въ рукахъ иностранцевъ, заявлялось уже давно, чуть-ли не съ самаго дня переноса военнаго порта во Владивостокъ, но каботаждъ этотъ, тѣмъ не менѣе, совершался безпрепятственно. Наконецъ, 5 апрѣля 1889 года, покойнымъ Приамурскимъ генераль-губернаторомъ барономъ А. Н. Корфомъ установлены были особыя „Правила объ обложеніи особымъ сборомъ иностранныхъ судовъ, занимающихся каботажемъ на русскомъ побережьи Тихаго океана“, которыя остаются въ силѣ и по настоящее время.

„Правила“ эти представляютъ собою первый шагъ къ стѣсненію названнаго каботажа. „Всякое иностранное судно,—гласитъ § I—занимающееся каботажною перевозкою грузовъ или пассажировъ на протяженіи всей береговой черты Приамурскаго края, или части таковой, подлежитъ сбору съ него особой каботажной пошлины русскими кредитными билетами“. Такая пошлина *за рейсъ* отъ Владивостока до Николаевска, или обратно, при каботажномъ плаваніи иностраннаго судна, т. е. при перевозкѣ имъ мѣстныхъ грузовъ изъ одного пункта въ другой, взимается каждый разъ по 40 коп. съ полной регистровой вмѣстимости.

Въ смыслѣ фискальнаго обложенія такая пошлина, конечно, не представляетъ слишкомъ обременительнаго налога, который чрезмѣрно давилъ-бы на фрахтъ и заставлялъ-бы его особенно подниматься. Но отъ этой мѣры обложенія легко можетъ быть сдѣланъ переходъ и къ полному запрещенію, тѣмъ болѣе, что,

по существующимъ законамъ, такой каботажъ вообще предоставленъ только русскому флагу и разрѣшается иностраннымъ судамъ лишь въ здѣшнихъ водахъ, по исключительнымъ условіямъ.

Запрещеніе сказаннаго каботажа нанесло-бы, однако-же, существенный вредъ всей амурской торговлѣ.

При проектированіи вышеупомянутой каботажной пошлины коммисія, разрабатывавшая этотъ вопросъ во Владивостокѣ, установила въ пояснительной запискѣ къ проекту, прежде всего, тотъ основной взглядъ, что такъ какъ участіе иностранныхъ судовъ въ мѣстномъ каботажѣ есть *необходимая потребность* даннаго момента экономической жизни окраины, не имѣющая другаго практическаго исхода, то эта потребность никоимъ образомъ игнорирована быть не можетъ безъ ушерба самой-же окраинѣ, тѣмъ болѣе, что, въ прямомъ, положительномъ смыслѣ, значительное стѣсненіе иностраннаго каботажа не принесло-бы никакой существенной пользы и самому дѣлу развитія здѣсь русскаго судоходства. Это высказано было въ январѣ 1889 года, и тогда-же коммисія, въ силу такого взгляда, признала, что размѣры пошлины никоимъ образомъ не должны выходить изъ предѣловъ чисто *фискальныхъ соображеній*.

Соображенія коммисіи, одобренныя тогдашнимъ Приамурскимъ генераль-губернаторомъ, основывались на слѣдующемъ:

Потребность въ морскомъ каботажѣ чувствуется почти исключительно только на пространствѣ между Владивостокомъ и Николаевскомъ и Дуэ на Сахалинѣ. Судя по даннымъ навигаціи 1888 г., коммисія указала всего на 15.000 тоннъ каботажнаго груза, который могъ-бы подлежать налогу, въ томъ числѣ 10.500 тоннъ *цѣля* изъ Дуэ во Владивостокъ, около 3.000 тоннъ, идущихъ *догрузкой* (т. е. именно *каботажно*) изъ Владивостока въ Николаевскъ и около 1.500 тоннъ изъ Николаевска во Владивостокъ или Посѣть. Но потребность въ указанномъ каботажѣ ощущается далеко не равномерно въ теченіе здѣшней навигаціи. Такъ, въ 1888 г. изъ Владивостока въ Николаевскъ, въ *іюнь* мѣсяцѣ, кромѣ 4 рейсовъ русскихъ пароходовъ, прошло еще 10 иностранныхъ судовъ, съ общею регистровою вмѣстимостью 6.975 тоннъ (въ нихъ главная часть шла однако-же только *транзитомъ* изъ-за границы, не выгружаясь во Владивостокѣ, т. е. *не каботажно*), тогда какъ въ *іюль* на той-же линіи, сверхъ I русскаго рейса, сдѣлано только 4 иностранныхъ, съ общею регистровою вмѣстимостью 2.477 тоннъ, т. е. только съ $\frac{1}{3}$ предшествующаго количества; за *два*-же послѣдніе мѣсяца амурской навигаціи (августъ и сентябрь) въ Николаевскъ прошло лишь I иностранное судно и то исключительно

съ *прямымъ заграничнымъ грузомъ* — чаемъ. Такимъ образомъ, для Николаевска иностранный каботажъ является потребностью исключительно только въ началѣ амурской навигаціи (іюнь и часть іюля), въ остальное-же время онъ почти прекращается самъ собою. Объясняется это тѣмъ, что въ указанный промежутокъ времени грузы *торопятся попасть* на амурскіе пароходы, чтобы своевременно передвинуться вверхъ по рѣкѣ. Что касается Дуэ, то здѣсь существованіе иностраннаго каботажа вызывается тѣмъ, что это *единственный пока способъ* вывезти оттуда уголь, такъ какъ *срочное почтово-пассажи́рское* пароходство г. Шевелева груза этого брать не можетъ, а другихъ свободныхъ русскихъ судовъ нѣтъ, потому что наличный пароходъ Добровольнаго Флота, плавающий въ здѣшнихъ водахъ, специально занятъ охотскими рейсами и посвятить себя перевозкѣ угля тоже не можетъ.

Весь *валовой* заработокъ иностраннаго каботажа на упомянутыхъ 15.000 тоннахъ каботажнаго груза въ теченіе всей навигаціи 1888 года коммисія опредѣлила въ 95.000 руб.,—и изъ нихъ 45.000 руб. на 10.500 тоннахъ угля (по 4½—5 руб. за вѣсовую тонну) и 50.000 руб. за 4.500 тоннъ груза въ Николаевскъ и обратно (при фрахтѣ въ 10—12 руб. съ фактическаго тонна),—изъ которыхъ, по меньшей мѣрѣ, 70—80% падаютъ на неизбежные судовые расходы (содержаніе, топливо, страховку и пр.), такъ что чистая прибыль получается за лѣто всего около 19—29 тысячъ рублей. Такая незначительная цифра валового и чистаго заработка на каботажныхъ грузахъ иностранными судами, конечно, не можетъ дать возможности къ появленію достаточнаго числа мѣстныхъ русскихъ судовъ, которыя могли-бы *въ тотъ-же срокъ* выполнить ту-же самую работу и такимъ образомъ вытѣснить иностранцевъ, *безъ ущерба при этомъ срочности самихъ амурскихъ грузовъ и надежности вывоза на материкъ сахалинскаго угля.*

Условія иностраннаго каботажа и въ настоящее время остаются прежнія, хотя, конечно, съ развитіемъ вообще транспорта должно было нѣсколько увеличиться и каботажное передвиженіе на иностранныхъ судахъ. Но это очень мало разнится отъ того, что было въ 1888 г. Такъ, по прилагаемому при семъ отчету фирмы „Бринеръ, Кузнецовъ и К“. (Прилож. № 5-й), занимающейся выгрузкою и нагрузкою судовъ во Владивостокъ, въ навигацію 1894 г. во Владивостокъ прибыло 53 русскихъ судна съ общею регистровою вмѣстимостью въ 56.919 тоннъ и доставили *фактически* груза, оплаченнаго фрахтомъ, 36.366 тоннъ; иностранныхъ же судовъ было 96 (въ томъ числѣ 56 германскихъ, 19 японскихъ (почтово-пассажи́рскихъ), 12 англійскихъ, 8 норвежскихъ и 1 аме-

риканское) съ *регистравою* вмѣстимостью 90.463 тоннъ и съ *фактическимъ* грузомъ въ 83.366 тоннъ. Каботажнаго груза (за вычетомъ транзитнаго изъ Владивостока передвинуто за навигацію, на *русскихъ и иностранныхъ судахъ вмѣсть*: въ Николаевскъ 7.724 тоннъ и на Сахалинъ 1.524, т. е. всего 9.248 тоннъ. Изъ этого количества не менѣе половины перевезено на русскихъ пароходахъ; слѣдовательно, отношенія дѣйствительно измѣнились очень мало противъ того, что было въ 1888 году, и иностранный заработокъ на каботаждѣ все-таки остается весьма небольшимъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ потребность въ этомъ иностранномъ каботаждѣ столь-же ощутительна, какъ и прежде, по недостатку своего мѣстнаго русскаго судоходства. Между прочимъ, какъ уже замѣчено выше, изъ доставленнаго въ нынѣшнюю навигацію 1896 г. морскими пароходами груза въ Николаевскъ свыше 250.000 пудовъ, въ томъ числѣ дорогіе чай, остались не вывезенными вверхъ по рѣкѣ и должны зимовать въ Николаевскѣ; съ другой-же стороны и субсидированное пароходство г. Шевелева, какъ прежде, такъ и теперь, *въ помощь своимъ судамъ*, неизмѣнно продолжаетъ фрахтовать иностранные пароходы, находя, очевидно, еще не своевременнымъ ставить на линію собственные дополнительные пароходы; уголь-же съ Сахалина, какъ и прежде, продолжаетъ вывозиться исключительно иностранными судами и, притомъ, почти въ томъ-же количествѣ (вмѣсто 10.500 тоннъ—около 12—13.000 тоннъ).

Здѣсь считаемъ умѣстнымъ предупредить на счетъ ошибочнаго, но тѣмъ не менѣе очень часто встрѣчающагося заключенія, — что если иностранцы находятъ достаточный заработокъ въ здѣшнихъ водахъ, то такой-же заработокъ найдутъ и русскія суда, если будетъ воспрещенъ иностранный каботажъ. Нужно имѣть въ виду существенную разницу въ работѣ русскихъ и иностранныхъ судовъ. Если откинуть перевозку угля съ Сахалина, которая составляетъ, по меньшей мѣрѣ, *два трети* здѣшняго каботажнаго транспорта, то увидимъ, что на остальное количество, самое большое, можно было-бы поставить только одинъ пароходъ въ 1.000 тоннъ. Этотъ пароходъ, разумѣется, никоимъ образомъ, въ смыслѣ срочности доставки грузовъ въ Николаевскъ къ первой половинѣ навигаціи (собственно въ іюнѣ мѣсяцѣ), не могъ-бы замѣнить тѣ *полтора или два десятка* иностранныхъ судовъ, на которыхъ указанное количество каботажнаго груза передвигается почти одновременно, дробными партіями. Слѣдовательно, для амурской торговли явился-бы прямой ущербъ. Съ другой-же стороны, имѣя постоянную работу въ водахъ Китая

и Японіи, или являясь къ намъ съ прямыми грузами изъ Европы и оставаясь здѣсь для временной лишь работы, иностранныя суда пользуются мѣстнымъ каботажемъ только тогда, когда онъ имѣется въ наличіи и затѣмъ удаляются за границу, гдѣ находится ихъ постоянная работа. Русскому-же судну приходится всѣ свои расходы покрывать исключительно на мѣстной перевозкѣ, т. е., главнымъ образомъ, на рейсахъ между Владивостокомъ и Николаевскомъ и отчасти Сахалиномъ, потому что другихъ грузовъ нѣтъ. Но такая перевозка продолжается всего 4 мѣсяца (если отбросить даже интересы амурской торговли, требующей непременно, чтобы почти всѣ грузы были доставлены въ Николаевскъ не позже іюля, т. е. въ 1½ мѣсяца. Что-же стало-бы дѣлать новое русское судно въ остальные 8 мѣсяцевъ, при наличіи уже имѣющагося субсидированнаго пароходства г. Шевелева?.. Опытъ давно уже показалъ, что работы въ Китаѣ или Японіи, при массѣ другихъ судовъ, постоянно тамъ работающих, русской пароходъ не найдетъ, тѣмъ болѣе въ осеннее и зимнее время, когда вся транспортровка въ указанномъ районѣ сильно ослабляется,—или-же онъ будетъ имѣть дѣло съ такими низкими фрахтами, что, какъ это дѣлаютъ всѣ пароходы г. Шевелева, предпочтетъ стоять зиму на якорѣ въ Нагасаки, чтобы не изнашивать свою машину. Положимъ, такой пароходъ могъ-бы сдѣлать осенью еще нѣсколько рейсовъ съ углемъ и морскою капустою съ Сахалина, но и это продлило-бы его работу только на два мѣсяца, т. е. все-таки *поль-года* онъ оставался-бы безъ дѣла... Замѣтимъ, при этомъ, что сахалинскій уголь въ настоящее время оплачивается очень низкимъ фрахтомъ, въ 3—3½ р. съ тонна (тогда какъ фрахтъ на Николаевскъ держится не менѣе 7—8 руб.), а погрузка его крайне необезпеченна и мѣшкатна вслѣдствіе совершенно открытой стоянки у морского берега (были случаи, что суда задерживались по 14—15 дней); при такомъ фрахтѣ, суда могутъ брать уголь, главнымъ образомъ, только *попутными рейсами* изъ Николаевска, или имѣя какой-либо другой грузъ на Сахалинъ, такъ что возка угля представляетъ сносную операцію лишь въ теченіи четырехъ лѣтнихъ мѣсяцевъ амурской навигаціи, какъ, фактически, эта возка обыкновенно и продолжается. Въ 80-хъ годахъ сахалинское угольное предпріятіе имѣло свой собственный пароходъ „Великій Князь Константинъ“, и пароходъ этотъ, за невыгодностью, въ концѣ-концовъ, былъ проданъ, такъ какъ около полугода и ему приходилось оставаться безъ работы или-же работать при самыхъ невыгодныхъ условіяхъ въ водахъ Китая. Запрещеніе иностраннаго каботажа въ

настоящее время для угольного предприятия, при указанных условиях, помимо всего прочаго, имѣло-бы своимъ послѣдствіемъ неизбѣжное повышеніе фрахта, а слѣдовательно и прямое вздорожаніе самаго продукта.

Но лучшимъ подтвержденіемъ несвоевременности запрещенія иностраннаго каботажна служить, конечно, все-таки тотъ фактъ, что даже субсидированное пароходство предпочитаетъ, вмѣсто постановки дополнительнаго собственнаго парохода, прибѣгать къ найму иностранныхъ судовъ, какъ на своей внутренней линіи въ Николаевскѣ, такъ и для заграничной линіи. Поэтому, практическая жизнь вопросъ объ иностранномъ каботаждѣ рѣшаетъ весьма опредѣленно:—каботаждѣ этотъ, при наличныхъ экономическихъ условияхъ окраины, необходимъ въ ея собственныхъ интересахъ и запрещеніе его было-бы только явнымъ ущербомъ въ развитіи края, безъ всякой притомъ практической пользы дѣлу чисто русскаго судоходства.

Попутно съ высказаннымъ взглядомъ на исключительныя нужды транспортировки грузовъ въ Николаевскѣ, считаемъ умѣстнымъ сдѣлать также нѣсколько указаній и по поводу ея упорядоченія. Такая транспортировка, даже съ окончаніемъ желѣзной дороги, не утратитъ своего значенія, ибо водные пути всегда будутъ оставаться дешевѣйшими. При фрахтованіи судовъ изъ Европы, на долю разстоянія между Владивостокомъ и Николаевскомъ *фрахтъ моремъ* ложится всего только около 5 коп. съ пуда, и эта дешевизна всегда будетъ имѣть преимущество для дешевыхъ грузовъ медленной скорости, по сравненію съ доставкой ихъ въ Хабаровскѣ по желѣзной дорогѣ. Слѣдовательно, въ интересахъ самой окраины—возможно полнѣе утилизировать готовый уже водный путь по Амуру.

Для этого, помимо расчистки рѣки на перекатахъ и установки береговыхъ и плавучихъ огражденій фарватера, необходимо, *во-первыхъ*, устроить въ Николаевскѣ, гдѣ складываются морскіе грузы, надлежащую пристань для морскихъ судовъ, ибо при нынѣшнихъ способахъ разгрузки, на рѣчномъ теченіи и частомъ волненіи, таковая обходится слишкомъ дорого (до 9—11 к. съ пуда, когда во Владивостокѣ она стоитъ не болѣе 2½ к. да и то дорого) и происходитъ слишкомъ медленно, задерживая пароходы; *во-вторыхъ*, необходимо освѣтить фонарями *ночью* створы, по крайней мѣрѣ, на *барѣ* Амурскаго лимана, такъ какъ тамъ полныя ночныя воды обыкновенно выше дневныхъ, а потому, не имѣя возможности проходить мелкое мѣсто ночью, суда сплошь и рядомъ теряютъ по нѣсколько дней на выжиданіе достаточной

дневной воды или-же оказываются вынужденными прибѣгать къ излишней и весьма дорогой отгрузкѣ на рѣчныя баржи; расходы на это освѣщеніе, по расчетамъ администраціи Владивостокскаго порта, никоимъ образомъ не превысили-бы тысячи руб. въ годъ и возмѣстились-бы самими коммерсантами, лишь-бы правительство взяло инициативу; — и *въ-третьихъ*, безусловно требуется углубленіе (расчистка уже во всякомъ случаѣ) Амурскаго бара между мысами Пронгэ и Джаорэ, и вмѣстѣ съ тѣмъ устройство *телеграфа* между Николаевскомъ и мысомъ Джаорэ въ лиманѣ, для того, чтобы судно, въ случаѣ аваріи на барѣ или недостатка воды, могло немедленно вытребовать средства изъ Николаевска, не теряя времени; такъ какъ Николаевскъ соединенъ уже телеграфомъ съ заливомъ Де-Кастри, гдѣ суда берутъ лоцмановъ, то, имѣя линію на Джаорэ (около 50 верстъ), судно еще въ Де-Кастри могло-бы справиться на счетъ высоты воды на барѣ и соотвѣтственно этому сдѣлать заблаговременныя распоряженія для отгрузки.

Вотъ три существенныя нужды, которыя подлежатъ условному удовлетворенію для облегченія и упорядоченія морской транспортировки въ Николаевскъ, значеніе которой для амурской торговли съ каждымъ годомъ увеличивается.

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Заканчивая настоящей историческій очеркъ развитія приамурской торговли, насколько намъ позволили это личное болѣе чѣмъ двадцатилѣтнее непрерывное пребываніе въ краѣ и имѣющійся на лицо статистическій матеріалъ, позволимъ въ этой заключительной главѣ сдѣлать общій сводъ тѣхъ мыслей и выводовъ, которые вытекаютъ сами собою изъ обзрѣнія всего предшествующаго періода торговой дѣятельности и ея роста въ Приамурскомъ краѣ—или, вѣрнѣе, въ предѣлахъ Приморской и Амурской областей, связанныхъ съ системою Амура и Уссури,—потому что ни Забайкалья, имѣющаго свою собственную жизнь и исторію, ни сѣверныхъ округовъ Приморской области, совершенно обособленныхъ, въ своемъ обзрѣніи мы не касались.

Приамурскій край, въ указанныхъ предѣлахъ, страна слишкомъ молодая, чтобы мы могли ожидать встрѣтить въ ней что-либо прочно установившееся. Настоящая колонизація Южно-Уссурийскаго края вольными переселенцами, въ сколько-нибудь значительныхъ размѣрахъ, начата не болѣе какъ 12—13 лѣтъ тому назадъ и не ранѣе того, путемъ такой-же колонизаціи, сгустилось населеніе въ долину рѣки Зеи, у Благовѣщенска, въ Амурской области, въ сосѣдствѣ съ золотопромышленною дѣятельностью. Вмѣстѣ съ тѣмъ это-же и главнѣйшіе, наиболѣе развитые экономически, районы, въ которыхъ всего болѣе выражается и торгово-промышленная жизнь окраины, такъ какъ по отношенію къ нимъ два другіе района сколько-нибудь интенсивной мѣстной дѣятельности:—Николаевскій и Хабаровскій—являются уже до извѣстной степени *подчиненными*.

Въ этомъ районѣ русская и иностранная торговля установилась почти одновременно и развивалась въ прямой зависимости

только отъ роста колонизаціи¹⁾, въ смыслѣ снабженія наличнаго населенія предметами продовольствія и остальныхъ потребностей личнаго существованія, такъ какъ даже и въ настоящее время обрабатывающая промышленность края, которая могла-бы усилить торговлю, почти отсутствуетъ, и нагляднымъ свидѣтельствомъ этому служить ничтожный вывозъ даже сырья.

Первоначальными центрами мѣстной торговли были только Николаевскъ и Благовѣщенскъ; съ 70-хъ годовъ къ нимъ присоединился Владивостокъ, который очень быстро выигралъ первенствующее значеніе, сперва всецѣло на счетъ Николаевска, а потомъ—съ прекращеніемъ сухопутной доставки, чрезъ Сибирь, и упроченіемъ повсемѣстно въ торговлѣ края морской транспортировки—отчасти и на счетъ Благовѣщенска. Это соотношеніе продолжалось-бы еще нѣкоторое время и далѣе; но сооруженіе Уссурійской, и потомъ Забайкальской желѣзныхъ дорогъ, вызвавъ всеобщее оживленіе края и усиливъ, въ особенности, движеніе на Амуръ, къ которому присоединилось, тоже недавно, оживленіе въ районѣ Николаевска отъ разработки на Амгуни золотыхъ приисковъ, снова вызываетъ къ жизни заглохшій, было, Николаевскъ и въ общемъ ростъ окраинной жизни сообщаетъ ему опять серьезную роль портового города для всего Амура, хотя пока только, главнымъ образомъ, съ транзитнымъ значеніемъ, потому что собственный его рынокъ, по слабости заселенія, еще незначителенъ.

Иностранная торговля была призвана въ край самимъ правительствомъ, съ цѣлью обезпечить жизнь населенія со стороны заграничныхъ рынковъ, такъ какъ снабженіе края чрезъ Сибирь по отдаленности, бездорожью и недостатку своего русскаго торговаго флота, не могло быть надежнымъ и, въ неблагоприятномъ случаѣ, поставило-бы населеніе въ безвыходное положеніе. Такимъ путемъ въ 1856 г. въ край возникло *порто-франко*. Никакихъ иныхъ льготъ, кромѣ беспошлинной торговли, правительство при этомъ иностраннымъ купцамъ не предоставляло, и всѣ упреки въ этомъ отношеніи по адресу администраціи края оказываются неосновательными. Но русская торговля, всецѣло связанная своимъ кредитомъ, своими—дѣятелями, традиціями и привычками съ внутреннею Сибирью, Нижегородскою ярмаркою и Москвою, съ одной стороны, не имѣла возможности (по недостатку рус-

¹⁾ Сопоставляя цѣнность торговаго ввоза въ 1894—1895 гг. (12.905.000 р.) съ цифрою населенія Приморской и Амурской областей (320.000 душъ), получимъ на каждую душу товаровъ около 39 руб. Это отношеніе весьма близко къ прежнему отношенію за болѣе ранніе періоды.

скаго торговаго флота), а съ другой—не прилагала серьезныхъ усилий воспользоваться, *по живому примѣру иностранцевъ*, огромными выгодами *морской транспортировки* и тѣмъ самымъ, при тогдашнихъ условіяхъ сухопутнаго подвоза, ставила себя въ весьма невыгодныя условія конкуренціи плохихъ путей сообщенія съ болѣе дешевыми и надежными способами доставки товаровъ моремъ. На этой разницѣ почти исключительно и созидалась вся сила тогдашней иностранной торговли, какъ это даже наглядно выражалось распредѣленіемъ рынковъ и занятіемъ иностранцами, именно, береговой полосы. Возникновеніе Владивостока, съ его прекрасною гаванью, обладающею свободнымъ навигаціоннымъ періодомъ въ $8\frac{1}{2}$ —9 мѣсяцевъ, еще болѣе увеличило силу иностранной торговли, для которой около этого превосходнаго порта явился новый рынокъ съ растущимъ и наиболѣе значительнымъ заселеніемъ.

При ограниченныхъ размѣрахъ первоначальнаго рынка, всѣ мѣстныя торговыя предпріятія, за единственнымъ исключеніемъ Амурской компаніи, возникали съ небольшими собственными средствами, опираясь во всемъ, главнымъ образомъ, *на кредитъ*. Особенности-же русскаго кредита, при тогдашнихъ условіяхъ, связывали русскую торговлю съ *сухопутною доставкой*, тогда какъ *иностранный кредитъ*, по обстановкѣ своей, былъ возможенъ лишь при *морской транспортировкѣ*. Поэтому, *въ смыслъ послѣдствій*, требованія объ уничтоженіи порто-франко, до установленія въ мѣстной русской торговлѣ доставки товаровъ моремъ, свелись-бы къ полному господству въ краѣ *сухопутнаго привоза*, со всею его тяжестью и отсталостью, сравнительно съ морскимъ транспортомъ. Пошлины въ указанный періодъ безусловно убили-бы иностранную торговлю, но онѣ ни на іоту не усилили-бы наличную общую конкуренцію въ краѣ (а напротивъ, только ослабили-бы ее) и отразились-бы, по меньшей мѣрѣ, на *прибрежномъ населеніи*, т. е. на всей Приморской области, между Владивостокомъ, Хабаровскомъ и Николаевскомъ, всѣми тяжелыми и ненормальными послѣдствіями, какими сопровождалась дорогая и долгая сухопутная доставка того времени даже для болѣе западныхъ частей Приамурскаго края.

Два Хабаровскіе сѣзда (1885 и 1886 гг.) администраціи и свѣдущихъ людей края, входя въ нужды неокрѣпшаго еще населенія всей окраины, а особенно зарождающейся колонизаціи Южно-Уссурийскаго края, признали, что уничтоженіе порто-франко безусловно не своевременно. Уничтоженіе этой льготы могло дать возможность нѣсколькимъ отдѣльнымъ русскимъ фир-

мамъ укрѣпиться на счетъ другихъ, но оно, очевидно, не приносило, по ничтожности сбыта, никакой замѣтной пользы развитію промышленности Европейской Россіи, а на мѣстное населеніе налагало только непосильную тяготу оплачивать своими слабыми средствами всю отсталость наличнаго торговаго положенія, въ его наиболѣе дорогихъ и нецѣлесообразныхъ способахъ проявленія.

Установленіе правильныхъ рейсовъ пароходовъ Добровольнаго Флота и доведеніе ихъ въ настоящее время до 21 рейса въ годъ, упрочивъ непосредственную дешевую и легкую связь Приамурскаго края съ торгово-промышленными центрами Европейской Россіи, дало возможность *русской торговлѣ* перейти всецѣло къ *морской транспортировкѣ* и стать въ этомъ отношеніи наравнѣ съ иностранною. *Безъ всякихъ пошлинъ*, это настолько уравнило шансы, что подѣ совмѣстнымъ вліяніемъ этого обстоятельства и усилившейся *русской* колонизаціи, а съ нею и потребности въ привычномъ *русскомъ товарѣ*,—русская торговля заняла вдвое большій, противъ прежняго, рынокъ и соотвѣтственно этому сократила болѣе чѣмъ на 25% торговлю иностранную. Одновременно съ этимъ, какъ мы уже видѣли, въ громадной пропорціи усилились и внутреннія средства транспортировки, а съ ними и условія для усиленія конкуренціи, благодаря тому, что различные районы края приобрѣли большую доступность. Въ настоящее время вопросъ объ этой конкуренціи (и иначе говоря о томъ-же порто-франко) сводится уже не къ первоначальному соперничеству русскихъ и иностранныхъ предпріятій на почвѣ *различныхъ способовъ доставки* (морской и сухопутной), но всецѣло (или, по крайней мѣрѣ—главнымъ образомъ) къ *цѣнѣ и качеству товара*, въ зависимости, единственно, *отъ его внутренней стоимости*. Другими словами, лишь теперь только, но не ранѣе, вопросъ о порто-франко дѣлается вполнѣ яснымъ, не затемненнымъ никакими посторонними элементами.

Своевремененъ-ли *теперь* закрывать порто-франко въ Приамурскомъ краѣ? Отвѣтъ на такой вопросъ можетъ быть только *отрицательный*. Несомнѣнно, что въ данное время снабженіе края могло-бы быть достаточно *обезпечено* и одною русскою торговлею,—но не въ одномъ этомъ *обезпеченіи* заключается дѣло. Какъ мы уже видѣли, общіе размѣры приамурскаго рынка выражаются приблизительно 13 милліонами рублей, изъ которыхъ не болѣе 50%, или около 6½ милліоновъ рублей, падающихъ на иностранный ввозъ, могутъ подлежать обложенію. Но и изъ этой суммы *чаи*, по стоимости до 3 милліоновъ, уже обложены пошлиной при

дальнѣйшемъ слѣдованіи транзитомъ чрезъ Сибирь; слѣдовательно подлежащая обложенію сумма сокращается всего до $3\frac{1}{2}$ милліоновъ рублей. Затѣмъ обложены уже съ 1888 г. пошлиной всѣ спиртные напитки, вина, лаки, табачныя издѣлія, сахаръ, спички,—что еще болѣе сокращаетъ цифру возможнаго поступленія пошлины въ будущемъ. Такая ничтожная сумма, конечно, едва-ли можетъ сколько ни ощутительно повліять на развитие фабрично-заводскаго дѣла въ Европейской Россіи, если-бы пошлины предположено было наложить ради *покровительства* послѣднему; въ самомъ-же краѣ промышленныхъ предпріятій пока почти не существуетъ и потому съ этой стороны рѣчи о пошлинѣ вообще быть не можетъ. Съ другой стороны, при громадномъ протяженіи—здѣшной береговой черты и пограничной линіи съ Кореей и Китаемъ, устройство кардоновъ и организація таможенной службы и охраны поглотили-бы собою весь сборъ отъ пошлинъ, а если-бы,—ради экономіи пожелали сократить таможенную охрану, противъ обычныхъ нормъ, то это только дало-бы толчекъ къ широкому развитію контрабанды, какъ спеціальнаго промысла, ибо китайское и корейское населеніе представляетъ для этого вполне готовый элементъ, который, расходуя на свое дневное пропитаніе всего нѣсколько копѣекъ, при нищенскихъ своихъ средствахъ, разумѣется, не упуститъ случая заработать деньги на контрабандныхъ оборотахъ. Малонаселенность края и плохіе пути сообщенія будутъ въ данномъ случаѣ только содѣйствовать этому промыслу, но никакъ уже не сдерживать его. Наглядный примѣръ этому мы видимъ въ непрекращающейся тайной выдѣлкѣ въ самомъ краѣ и провозѣ изъ-за границы китайской водки (сули, ханшинъ), въ промыслѣ спиртоносовъ на приискахъ и въ широкомъ ввозѣ въ самый Владивостокъ контрабандныхъ сигаръ... Поэтому, скорѣе всего надо ожидать, что при сокращеніи, ради экономіи, таможеннаго надзора на пограничной и береговой чертѣ, вслѣдствіе развившейся очень быстро контрабанды сократится соотвѣтственно и легальный ввозъ товаровъ, а съ нимъ и сборъ пошлины, т. е. въ результатѣ и здѣсь сама-же таможня поглотитъ всѣ доходы. Такимъ образомъ, такъ или иначе, эту сторону дѣла нужно считать крайне шаткою и, во всякомъ случаѣ, доходность ея, на практикѣ, должна оказаться весьма проблематичною.

Между тѣмъ тяжесть отъ введенія пошлинъ для всего населенія края будетъ неоспоримая и вполне осязательная. Прежде всего пошлина ляжетъ на жителей непосредственно какъ *налогъ* въ тѣхъ иностранныхъ товарахъ, какіе будутъ продолжать идти

въ край, или какъ *переплата* на тѣхъ русскихъ товарахъ, которые только благодаря пошлинѣ найдутъ возможность замѣстить товары иностранные (стекло, желѣзо и пр.). Во-вторыхъ-же, таможенный досмотръ со всѣми его послѣдствіями, распространяясь на всѣ грузы, не минуетъ и товаровъ русскихъ; таможенные формальности, таможенная волокита одинаковымъ тормазомъ въ смыслѣ потери времени и расходовъ, отразится на всей мѣстной торговлѣ, поднять ея накладные платежи, — и результатомъ всего этого будетъ то, что цѣны на товаръ, чтобы оправдать всѣ эти торговые потери, поднимутся, какъ это замѣчалось всюду, выше даже той нормы, до которой ихъ могла-бы довести сама по себѣ пошлина, какъ простая добавочная сумма къ рыночной цѣнѣ. А въ краѣ, какъ извѣстно, имѣются на лицо, въ качествѣ платежныхъ единицъ, только коронно-служащіе, состоящіе на жалованьи у казны, да крестьяне-переселенцы. Для первыхъ, имѣющихъ единственный источникъ существованія въ жалованьи, пошлина будетъ равносильна прямому сокращенію части послѣдняго,—а оно не таково вовсе, чтобы даже и теперь давать сбереженія; напротивъ, заявленія самой администраціи, вопросъ о мѣстной дороговизнѣ жизни, поставленный самимъ генераль-губернаторомъ на третьемъ Хабаровскомъ сѣздѣ въ 1893 г. и наличіе всякихъ „амурскихъ льготъ“ для служащихъ свидѣтельствуютъ наглядно, что матеріальное положеніе ихъ и теперь весьма непрочно и неудовлетворительно... Для второй-же группы молодыхъ переселенцевъ-земледѣльцевъ—извлеченіе, путемъ пошлиннаго налога, той или другой части ихъ сбереженій, которыя могли-бы идти на улучшеніе ихъ хозяйства, примѣненіе лучшихъ способовъ обработки и т. п., будетъ равносильно пониженію ихъ хозяйственнаго положенія и упроченію хищничества въ обработкѣ земли и промыслахъ, на которое, не переставая, указываетъ и администрація, и печать. Ту-же самую тенденцію будетъ имѣть и обложеніе инородцевъ; если даже въ настоящее время они хищнически и истребляютъ звѣря на покрытие своихъ потребностей, то тогда явленіе усилится еще болѣе—и борьба съ этимъ зломъ не подъ силу будетъ никакимъ регламентаціямъ, потому что всѣ онѣ будутъ перевѣшиваться властнымъ и естественнымъ требованіемъ каждаго чело-вѣка извѣстнаго количества пищи, платья и домашней обстановки. Подобный налогъ будетъ тѣмъ тяжелѣе, что уплата его упадетъ на населеніе еще въ первый періодъ его устройства, когда дѣйствительныя условія края и неожиданныя, сложные особенности его, дороговизна разработки цѣлины, падежи скота,

наводненія, конкуренція съ дешевымъ китайскимъ и корейскимъ трудомъ и пр. особенно требуютъ отъ каждаго піонера края силъ и средствъ на борьбу съ природою и неблагопріятною экономическою обстановкою, по одной уже ея изолированности и отдаленности отъ внѣшняго культурнаго міра. Само правительство тратитъ спеціальныя суммы на расширение и упроченіе мѣстной колонизаціи, само правительство привлекаетъ сюда разными экстраординарными льготами служащихъ, стремится создать здѣсь экономическую самостоятельность, вытѣснить русскимъ элементомъ китайцевъ, проводить желѣзную дорогу, выдвигаетъ стратегическіе вопросы,—а развѣ все это мыслимо безъ прочнаго обезпеченія тѣхъ самыхъ людей, на которыхъ зиждятся всѣ эти надежды? Развѣ изъ крестьянъ и казаковъ можетъ образоваться сильное русское ядро, если ихъ матеріальныя средства будутъ понижены непосильнымъ налогомъ? Развѣ изъ служащаго элемента выработаются устойчивыя піонеры окраины, которые и сами по себѣ, и въ лицѣ своего потомства—должны, по мысли правительства, составить будущую интеллигенцію страны, ея будущихъ культурныхъ руководителей—когда новый налогъ, сокращая матеріальныя средства, заставитъ эту категорію еще сильнѣе стремиться прочь изъ края, откуда она уже и теперь бѣжитъ непрерывающимся потокомъ и настолько сильно, что сама высшая администрація окраины поднимаетъ вопросъ о прекращеніи этого нежелательнаго явленія? Наконецъ, во что обратится частное и государственное хозяйство окраины, когда населеніе, изыскивая дополнительныя средства для покрытія своихъ расходовъ, при наложеніи пошлинъ, еще болѣе начнетъ практиковать хищническіе способы въ обработкѣ земли и промыслахъ?

Вотъ вопросы, которые, полагаемъ, дадутъ вполне ясный и категорическій отвѣтъ, что уничтоженіе порто-франко, при наличныхъ условіяхъ края, въ особенности - же при тѣхъ задачахъ, какія преслѣдуетъ здѣсь, путемъ тяжелыхъ жертвъ, само правительство,—совершенно еще не своевременно и пагубно для населенія. Уничтоженіе порто-франко, не принося никакой ощутительной пользы развитію національной промышленности, не давая никакихъ прочныхъ надеждъ на доходность фиска, вмѣстѣ съ тѣмъ пало-бы только непосильною тяжестью на потребительное населеніе и тормазомъ на самую торговлю; введеніе пошлинъ привело-бы только къ пониженію рациональнаго хозяйственнаго уровня мѣстной экономической жизни и къ усиленію, напротивъ, хищническаго начала во всѣхъ ея отрасляхъ; наконецъ, таже пошлина, неизбѣжно порождая легкую контрабанду на огромномъ

протяженіи и вовлекая въ нее массу населенія, самымъ деморализующимъ образомъ повліяла-бы на обитателей края, и безъ того не особенно стойкихъ въ принципахъ легальности. Иными словами, отъ закрытія порто-франко, на практикѣ, можно ждать однихъ лишь отрицательныхъ послѣдствій, но отнюдь не положительныхъ и благопріятныхъ краю и государству въ цѣломъ.

Многознаменательно то, что при обсужденіи недавно этого же вопроса въ торгово-промышленномъ съѣздѣ на Нижегородской выставкѣ рѣшеніе высказалось также отрицательно и признало закрытіе приамурскаго порто-франко вреднымъ и несвоевременнымъ. Такимъ образомъ, вторичный отвѣтъ самого общества на это предложеніе—вполнѣ совпалъ съ такимъ-же рѣшительнымъ отрицательнымъ отзывомъ, какой получился и на мѣстномъ Хабаровскомъ съѣздѣ въ 1886 году.

Для болѣе нагляднаго представленія о томъ, на какіе сборы можно рассчитывать съ мѣстнаго привоза, прилагаемъ нашъ особый отзывъ въ комиссію по вопросу о введеніи въ краѣ пошлинъ (Прилож. № 6). Изъ сопоставленія его съ приложеннымъ здѣсь-же спискомъ ввозимыхъ товаровъ легко получить практическіе отвѣты на многіе частные вопросы ¹⁾.

Обращаясь къ вопросу о мѣстномъ каботажѣ, мы можемъ только повторить сдѣланное уже заявленіе, что временное существованіе на нашемъ побережѣ иностраннаго каботажа является пока неизбѣжною необходимостью, обусловленною, притомъ, не самопроизвольнымъ стремленіемъ сюда *излишнихъ* иностранныхъ судовъ, не находящихъ работы въ другомъ мѣстѣ, какъ это могло-бы казаться поверхностному наблюдателю,—но исключительно потребностью самой окраины, недостаткомъ у ней своихъ собственныхъ транспортныхъ средствъ и невозможностью, при наличномъ количествѣ *каботажныхъ* грузовъ и условій ихъ передвиженія, усилить эти средства, чтобы они, замѣнивъ собою безъ ущерба торговлѣ иностранный транспортъ, въ то-же время оправдали—расходы предпринимателей. Вышеупомянутая комиссія, разсматривавшая специальный вопросъ объ этомъ каботажѣ, между прочимъ, указала и тотъ фактъ, что,

¹⁾ Упомянутый отзывъ поданъ былъ въ комиссію, образованную во Владивостокѣ въ 1895 г. д. ст. сов. Забугиннымъ, по вопросу о пошлинномъ обложеніи товаровъ въ Приамурскомъ краѣ. Отзывъ имѣлъ въ виду заявленіе, что вопросъ о закрытіи порто-франко въ принципѣ уже *рѣшенъ* и что, поэтому, остается выработать только норму обложенія и указать изыятія. Отзывъ, такимъ образомъ, не касался принципиальныхъ воззрѣній автора на самый вопросъ о порто-франко.

на практикѣ, фрахтованіе здѣсь иностранныхъ судовъ обходится вовсе не такъ легко и дешево, какъ это могло-бы казаться. Иностранныя суда, плавающія въ нашихъ водахъ, представляютъ собою двѣ категоріи. Одни изъ нихъ, преимущественно германскія, приходятъ сюда ежегодно прямыми рейсами изъ Европы, *фрахтуясь обязательно до Николаевска, съ заходомъ во Владивостокъ*, выгружаютъ въ послѣднемъ свой *прямой* грузъ, а съ остальнымъ, назначеннымъ въ Николаевскъ, дополняютъ его, частью, *каботажнымъ* во Владивостокъ, идутъ въ устье Амура и, выгрузившись тамъ, плаваютъ до осени у насъ, а послѣ того остаются для дальнѣйшей работы въ Китаѣ и Японіи. Это самыя дешевыя по содержанию, а слѣдовательно и по фрахту суда. Кромѣ того, фрахтуясь изъ Европы прямо *до Николаевска*, при громадномъ общемъ разстояніи, они не придаютъ особеннаго значенія небольшому, сравнительно, переходу въ 800 миль между Владивостокомъ и Николаевскомъ, въ самомъ концѣ рейса, и потому на послѣдній, въ этой части, падаетъ не болѣе 5 коп. съ пуда, т. е. около 3 руб. съ тонна, тогда какъ, при специальномъ фрахтованіи, такой-же рейсъ обходится не менѣе 7—9 руб. съ тонна. Но эти суда, какъ спеціальныя, для *срочныхъ* каботажныхъ рейсовъ не пригодны, тѣмъ болѣе, что вынужденныя идти черезъ мелководье на барѣ Амурскаго лимана, они не могутъ имѣть большой осадки и потому *догрузка* на нихъ во Владивостокъ бываетъ незначительная. Другая категорія судовъ фрахтуется въ Китаѣ. Но относительно этихъ послѣднихъ и вообще всѣхъ судовъ, нанимаемыхъ для Амура, прежде всего, нужно сказать то, что *мелководныхъ* пароходовъ, наиболѣе пригодныхъ для Амурскаго лимана, здѣсь очень не много, вслѣдствіе чего выборъ ихъ весьма ограниченъ, и соотвѣтственно этому затрудняются и поиски за *свободнымъ, подходящимъ судномъ*. Главное-же затрудненіе фрахтователя заключается въ слѣдующемъ. Постоянно работая въ Китаѣ или Японіи, имѣя тамъ свой кругъ нанимателей, пароходы эти, на одинъ, два рейса, въ нашъ край не идутъ, ибо тѣмъ самымъ они могутъ выбиться изъ строя своей обычной работы и потомъ потерять благоприятныя условія фрахтованія. Поэтому, фрахтуя судно для здѣшнихъ водъ, приходится, *въ силу обстоятельствъ*, нанимать ихъ на *крутой годъ* или, самое меньшее, на 8—9 *мѣсяцевъ*. Такихъ продолжительныхъ сроковъ, во-первыхъ, требуютъ сами пароходы, а во-вторыхъ, за плаваніе въ Николаевскъ приходится уплачивать особую спеціальную страховую премію, въ 2—3 тысячи рублей—и фрахтователю, конечно, самому выгоднѣе разложить этотъ дополнительный расходъ на большій

срокъ. Сверхъ того, поиски за судномъ въ Китаѣ, при столь сложныхъ условіяхъ найма настолько не легки сами по себѣ, что передъ зафрахтованіемъ парохода не одинъ разъ приходилось тратить *только на телеграммы* до 300 долларовъ. Въ итогѣ всего этого, фрахтованіе иностранныхъ судовъ становится доступнымъ лишь при весьма сложныхъ расчетахъ, когда имѣются свои обезпеченные грузы для перевозки внутри края, въ томъ числѣ на Амуръ и на Сахалинъ, въ теченіе не менѣе 6 мѣсяцевъ и когда затѣмъ, по окончаніи перевозки въ мѣстномъ районѣ, фрахтователь обезпечить себѣ заранѣе работу на остальной срокъ найма судна, по заграничнымъ линіямъ, въ томъ числѣ вывозъ морской капусты отсюда на рынки Китая.

Таковы трудности, какими обставлено здѣсь, на практикѣ фрахтованіе иностранныхъ судовъ, на первый взглядъ, казалось бы, столь легкое при значительномъ приходѣ ихъ въ наши воды.

Наконецъ, и самый заработокъ иностранныхъ судовъ на здѣшнихъ каботажныхъ грузахъ, включая и возку угля съ Сахалина, какъ мы видѣли, не превышаетъ, въ общей своей суммѣ, 30—40.000 рублей въ навигацію,—и, слѣдовательно, вовсе не таковъ, чтобы, ради сохраненія его въ рукахъ одного русскаго предпринимателя, жертвовать тѣмъ самымъ общими интересами той-же русской торговли, которая, несомнѣнно, понесла-бы чрезъ прекращеніе этого каботажа крупные ущербы отъ неизбежнаго разстройства всей транспортировки.

Вотъ тѣ соображенія, которыя даютъ намъ полное основаніе высказать свое мнѣніе о безусловной несвоевременности дальнѣйшихъ стѣсненій иностраннымъ судамъ перевозить на здѣшнемъ побережѣ каботажные грузы, въ интересахъ самой-же окраины

Кстати, для полноты свѣдѣній по данному вопросу, прилагаемъ списокъ судовъ, пришедшихъ въ Николаевскъ въ навигацію 1893 г., съ показаніемъ того *углубленія*, какое они имѣли *при проходе баромъ Амурскаго лимана*. (Прилож. № 7). Списокъ этотъ составлялся лоцмейстеромъ специально для опредѣленія того углубленія, съ какимъ суда проходятъ въ Николаевскъ, съ цѣлью выяснить возможные размѣры проектировавшагося лоцманскаго тарифа. Изъ него мы видимъ, что только въ *двухъ* случаяхъ чрезъ лиманъ прошли суда съ осадкою въ 16 футъ; въ *16* случаяхъ углубленіе было 13—14 футъ; въ *19* случаяхъ 10—13 футъ, а въ *остальныхъ*—менѣе 10 футъ; иначе говоря, *наибольшее обычное углубленіе*, съ какимъ въ настоящее время могутъ проходить суда чрезъ Амурскій лиманъ, составляетъ 13—14 футъ.

Одновременно съ расчисткой и углубленіемъ фарватера въ Николаевскъ было-бы въ высшей степени полезно *отрадить* фарватеръ и подъ Сахалиномъ, для прямого прохода изъ Японскаго моря въ Охотское, что дало-бы большое сокращеніе пути; указаннымъ фарватеромъ смѣло могли-бы пользоваться суда съ осадкою до 19 футъ, какъ показало плаваніе парохода „Хабаровскъ“ въ 1895 году.

Прилагаемъ также какъ полную копію особыхъ „Правиль объ обложеніи особымъ сборомъ иностранныхъ судовъ, занимающихся каботажемъ на русскомъ побережьѣ Тихаго Океана“ (Прилож. № 8), такъ и самый протоколъ специальной комисіи (Прилож. № 9), вырабатывавшей эти правила, въ которомъ изложены всѣ мотивы, какими руководствовалась названная комисія.

Наконецъ, въ тѣсной связи съ развитіемъ мѣстной торговли, какъ было уже высказано, стоитъ вопросъ объ обезпеченіи ея со стороны гибельнаго подрыва, представляемаго быстро разрастающейся китайской конкуренціей, борьба съ которою не подъ силу никакой другой національности, даже японцамъ, этимъ англичанамъ востока, имѣющимъ подъ рукою свои собственные промышленные центры и потому не оплачивающимъ дорогой транспортировки изъ Европы или Америки: на рынкахъ Кореи, какъ оказывается, японцы не могутъ выдерживать борьбы съ китайцами и, одинаковымъ образомъ, во Владивостокѣ японская торговля, какъ остальная иностранная и русская, все болѣе и болѣе побивается китайскою. Цифры прогрессивнаго роста китайской торговли и дѣятельности въ Приамурскомъ краѣ, особенно во Владивостокѣ, были уже приведены нами и достаточно краснорѣчиво свидѣтельствуютъ, что ожидаетъ всю остальную торговлю въ недалекомъ будущемъ, если китайцы будутъ продолжать пользоваться прежнимъ просторомъ.

Многіе изъ временныхъ жителей нашей окраины, наблюдающіе только одинъ изъ фазисовъ этой борьбы и относящіеся къ явленію слишкомъ поверхностно, принимаютъ быстро растущую китайскую конкуренцію за благо и, возставая противъ существующаго въ краѣ порто-франко, вмѣстѣ съ тѣмъ не находятъ нужнымъ ставить какія-либо препятствія неудержимому напору китайцевъ на всю рѣшительно мѣстную торговлю. Въ самой Москвѣ раздаются голоса, ошибочно утверждающіе, что приамурскій рынокъ будто-бы всецѣло захваченъ иностранцами-европейцами (мы уже видѣли, насколько это утверженіе не вѣрно и не сходится съ цифрами), и никто въ той-же Москвѣ, повидимому, столь чуткой къ національнымъ интересамъ, не об-

молвился еще ни словомъ на счетъ дѣйствительной опасности, какая грозитъ здѣсь всѣмъ безъ исключенія со стороны китайцевъ! Это замѣчательное ослѣпленіе, и мы можемъ объяснить его только тѣмъ, что никто еще не давалъ себѣ труда сдѣлать серьезный анализъ дѣйствительнаго положенія.

Въ дополненіе къ тому, что нами было высказано ранѣе по разсматриваемому вопросу, хорошею, вполне точною иллюстраціею того, *какъ и чѣмъ*, въ особенности, создается исключительная сила китайской торговли, можетъ служить небольшая, но заслуживающая полнаго вниманія статья издающейся на востокѣ нѣмецкой газеты „Восточно-Азіатскій Ллойдъ“, какъ разъ касающаяся этого предмета и обличающая плутни китайскихъ торговцевъ. Приводимъ ее дословно, какъ она приведена въ № 2 „Нивы“ за 1892 г.:

„Китайцевъ — говоритъ газета — совершенно справедливо принято считать природными купцами. Обладая чрезвычайно сильно развитымъ коммерческимъ инстинктомъ, они расчетливы, хитры и осмотрительны при заключеніи торговыхъ сдѣлокъ, не утомимы въ лукавыхъ стараніяхъ продать повыгоднѣе и въ изумительной степени изобрѣтательны въ придумываніи всевозможныхъ плутней. Иностраннй купецъ принимаетъ въ соображеніе дѣйствительную стоимость товаровъ, ихъ качество и положеніе рынка, слѣдитъ за тѣмъ, чтобы запасъ товаровъ не превышалъ ихъ спроса и наоборотъ, и уже сообразно со всѣми этими условіями назначаетъ свою цѣну. Китайскій купецъ изучаетъ всѣ эти пункты съ тѣмъ-же стараніемъ, но онъ также изучаетъ каждаго покупателя, онъ разсматриваетъ его съ ногъ до головы и дѣлаетъ бѣглую, но обыкновенно, вѣрную оцѣнку: насколько тотъ легковѣренъ, насколько расчетливъ или не расчетливъ при заключеніи торговыхъ сдѣлокъ, свѣдушъ или не свѣдушъ въ положеніи рынка и т. п. И только когда выводъ сдѣланъ, китаецъ назначаетъ цѣну на спрошенную вещь; поэтому въ Китаѣ стоимость товара всегда болѣе или менѣе зависитъ отъ личности покупателя. Соціальная ступень, на которой стоитъ иностранецъ, — даже постоянный покупатель — также служитъ мѣриломъ для установленія цѣнъ на разные предметы. Покупка чего-нибудь у китайца, какъ-бы незначительна ни была стоимость вещи, на самомъ дѣлѣ является умственной дуэлью. Краснорѣчіе, выразительность и мимика, пускаемая при этомъ въ ходъ продавцемъ съ косою, просто изумительны. Цитаты изъ Конфуція, пылкія воззванія къ окружающимъ, доводы, основанные на справедливости и здравомъ смыслѣ, — все пускается въ ходъ, даже когда дѣло идетъ объ одномъ грошѣ!.. Каждый про-

буеть обмануть другого, и часто это обоимъ удастся: покупатель платитъ менѣе, чѣмъ долженъ, а продавецъ надуваетъ покупателя, пользуясь фальшивой мѣрой или вѣсами. Споръ все-таки составляетъ существенную часть каждой китайской сдѣлки. То обстоятельство, что въ Китаѣ не знаютъ нормальныхъ единицъ мѣры и вѣса,—онѣ мѣняются въ каждомъ округѣ, каждой провинціи,—натурально, много способствуетъ практикованію подобнаго плутовства. Всякаго рода платки,—шелковые, полотняные, бумажные и шерстяные, продаются и на футы; но китаецъ при куплѣ всегда употребляетъ болѣе длинный футъ,—чѣмъ при продажѣ... Для бумажныхъ товаровъ футъ длиннѣе, чѣмъ для шерстяныхъ и этотъ послѣдній длиннѣе того, которымъ отмѣриваютъ шелковыя матеріи... На базарѣ продаютъ сдѣланные по всѣмъ правиламъ вѣсы и къ нимъ—два совершенно различныхъ набора гирь: одинъ для купли, другой для продажи. Поэтому нерѣдки ссоры между продавцемъ и покупателемъ, когда этотъ послѣдній—что часто случается—приноситъ съ собою собственные вѣсы и гири... При покупкѣ бумажной пряжи различной доброты число унцій на фунтъ мѣняется: для низшаго сорта 16 унцій, т. е. полный фунтъ, для средняго—только 12, а для высшаго, самаго тонкаго, 22 унціи. Такія и тому подобныя колебанія, установленныя обычаемъ, на практикѣ, конечно, уравниваются, такъ какъ цѣна сообразуется съ вѣсомъ... Можно было бы написать цѣлую книгу о явныхъ плутняхъ китайскаго торговца. Онъ надуваетъ перышкомъ баранью ляшку такъ, что самый сухой кусокъ мяса кажется жирнымъ и аппетитнымъ; внутренность рыбы или середину капустнаго кочна наполняютъ голышами,—продается то и другое на вѣсъ; выставляетъ на продажу карликовыя апельсинныя деревья, сплошь покрытыя фруктами, которые почти всѣ безъ исключенія чрезвычайно искусно, посредствомъ тонкой проволоки, прикрѣплены къ никогда не носившимъ ихъ вѣтвямъ; дырки въ старыхъ фарфоровыхъ вазахъ заклеиваются старыми-же кусочками фарфора такъ искусно, что открыть обманъ можно только при помощи процесса окисленія.. Незначительность извлекаемой изъ обмана выгоды никогда не удержитъ украшеннаго косою торговца отъ попытки гдѣ только можно надуть своего покупателя“.

Таковы китайцы вездѣ, гдѣ съ ними имѣютъ дѣло европейцы,—и таковы-же они во Владивостокѣ, какъ извѣстно всякому, кто бывалъ на мѣстномъ рынкѣ и покупалъ провизію съ обвѣсомъ на китайскомъ *безмѣнѣ* (другихъ вѣсовъ они не признаютъ), или получалъ дрова на ихъ складѣ какою-то совершенно произволь-

ною китайскою саженью (русскую мѣру они обходятъ) съ самую непопозволительною кладкою, или, наконецъ, пріобрѣталъ сѣно не установленными *тудами*, а вполне произвольными «снопами», т. е. пучками, не имѣющими ничего опредѣленнаго, то большими, то маленькими. Плутни мелкихъ китайскихъ торговцевъ въ разность также извѣстны всѣмъ. Въ скупкѣ продуктовъ они дѣйствуютъ такъ-же ловко, какъ евреи на югѣ Россіи. Они же на шанхайскихъ аукціонахъ скупаютъ порченный товаръ и прекрасно сбываютъ его мелочною торговлею; на такихъ аукціонахъ они полные хозяева и дружно, по уговору, торгуютъ намѣченныя партіи. Крупныя фирмы, являющіяся въ сущности только компаньонами шанхайскихъ домовъ, если и не практикуютъ грубыхъ пріемовъ обмана, то все-же, преимущественно, сбываютъ шанхайскую залежь или дешевые товары, скупленные цѣлой компаніей на тамошнихъ аукціонахъ судовыхъ грузовъ за дешевую цѣну. Цѣны въ такихъ магазинахъ неустойчивы и кто не торгуется — тотъ рискуетъ на плохой вещи переплатить противъ хорошей въ другихъ магазинахъ, если только онъ новичекъ въ сношеніяхъ съ китайцами, и, во всякомъ случаѣ, даже на сравнительно низкой цѣнѣ не получаетъ никакой выгоды сравнительно съ другими покупками, потому что ему сбывается товаръ съ тѣми или другими недостатками. Масса другихъ неуловимыхъ мелочей, вмѣстѣ съ праздничною торговлею, когда остальные магазины закрыты, съ дешевизною китайскихъ служащихъ, специально устроенными дешевыми торговыми помѣщеніями изъ плохихъ матеріаловъ, сплоченностью китайскаго элемента, его ограниченностью потребностей, пронырствомъ и маклачествомъ, — все это даетъ огромный просторъ къ расширенію китайской торговли на счетъ всей остальной. И всюду, всего болѣе, конечно, въ деревняхъ, гдѣ китаецъ прочно устроился, онъ быстро оказывается полнымъ хозяиномъ положенія, забирающимъ въ кабалу окрестное населеніе. Вся контрабанда, какая производится въ краѣ, тайная выкурка сули, сбытъ опиума — все это исключительно поддерживается китайцами. Факты убоя ими для сбыта похищеннаго или зачумленнаго скота далеко не единичные. Также обычны между ними всевозможныя стачки для повышенія рыночныхъ цѣнъ на дрова, сѣно, мясо и другіе продукты.

Такова подкладка китайской торговли, съ помощью которой она захватываетъ все большій и большій рынокъ, дѣйствуя весьма солидарно въ разрозненныхъ, казалось-бы, предпріятіяхъ и надвигаясь на все остальное не столько крупными размѣрами отдѣльныхъ фирмъ, сколько ихъ растущею, какъ грибы, числен-

ностью. Стать въ возможность съ успѣхомъ конкурировать съ ними, не теряя подъ собою почвы, значить для всѣхъ прочихъ предпріятій опуститься до китайскаго уровня, — обратить всю торговлю въ какой-то развалъ, признать китайскіе приемы высшею ступенью коммерческой этики и низвести все подъ знаменатель того китайскаго накладнаго расхода, который обуславливается лишь исключительною обстановкою, на которую мы только что указывали.

Если это желательно, то, конечно, правы тѣ, кто отрицаетъ опасности китайской конкуренціи. Но едва-ли это такъ. Правильная, добросовѣстная торговля вырабатывается не тѣми приѣмами, на какихъ создается сила китайцевъ; мелочной толкучій рынокъ никогда не былъ и не можетъ быть идеаломъ коммерческаго предпріятія, потому что весь его строй держится однѣми случайностями и въ немъ самомъ нѣтъ никакихъ устоевъ, которыми онъ дорожилъ-бы ради своей репутаціи. Поэтому надо признать, что извѣстная разумная доля накладныхъ расходовъ, направленная на упроченіе предпріятія, подборъ товаровъ, служащихъ, устройство ихъ быта, самыхъ торговыхъ помѣшеній и всей той сложной обстановки, которая неизбѣжно сопряжена съ существованіемъ сколько-нибудь солидныхъ предпріятій, имѣетъ свою долю выгоды не только для предпринимателя, но и для населенія, подобно тому, какъ улучшенные пути сообщенія хотя и дороже, но выгоднѣе, въ общей экономіи проселковъ съ ихъ распутицами. Правильность торговли, въ итогѣ, сохраняетъ потребителю гораздо больше выгодъ, нежели та единичная экономія, какую, несомнѣнно, онъ можетъ получить иногда при торговлѣ, основанной, главнымъ образомъ, на случаѣ. Товары, на примѣръ, не выписанные спеціально, но приобретенные при благоприятныхъ условіяхъ на аукціонѣ, притомъ вблизи отъ мѣста ихъ будущаго сбыта, конечно, могутъ и продаваться по пониженнымъ цѣнамъ, но послѣднія всецѣло идутъ на счетъ ихъ качества... Слѣдовательно, есть извѣстный предѣлъ, переходъ за который, внося разладъ въ правильную торговлю, ложится убыточно не столько на купца, сколько на самого потребителя.

Съ другой-же стороны, нѣтъ никакого сомнѣнія и въ томъ, что если *китайскій трудъ* является крупною зиждательною силою окраины, а *китайскій капиталъ* не менѣе крупнымъ дѣятелемъ мѣстной торговли, то, въ концѣ-концовъ, все это неизбѣжно отражается соотвѣтствующимъ образомъ и на общемъ социальномъ положеніи окраиннаго населенія. Отсутствіе русскаго рабочаго во всѣхъ отрасляхъ мѣстной дѣятельности прежде всего являет-

ся результатомъ заполнения всѣхъ ея потребностей именно китайцами. Русскаго рабочаго до сихъ поръ нѣтъ въ краѣ и онъ не имѣетъ даже никакой надежды основаться здѣсь, пока китайцы своею массою будутъ продолжать оттѣснять его далѣе и далѣе отъ могущихъ быть заработковъ. Въ Южно-Уссурійскомъ краѣ, внѣ земледѣлія, русскому дѣйствительно дѣлать почти нечего, такъ какъ всѣ промыслы и ремесла переполнены китайцами и всѣ домашнія городскія работы заняты ими-же. Благодаря этому, весь складъ жизни рабочаго, не исключая и немногочисленныхъ русскихъ представителей, становится въ прямое подчиненіе исключительно китайскимъ порядкамъ и постепенно *окитаивается*, понижая уровень своихъ потребностей матеріальныхъ и моральныхъ. Во Владивостокѣ, гдѣ давленіе китайцевъ сказывается пока наиболѣе сильно (а китайцы давно уже стали надвигаться и на другіе пункты), рабочій классъ не знаетъ обычнаго праздничнаго отдыха и, напротивъ, вынужденно остается безъ дѣла въ дни празднованія *китайцами своего* Новаго года, потому что въ это время вся китайская дѣятельность останавливается и даже базаръ, всецѣло принадлежащій китайцамъ, запирается на замокъ. Скученность рабочаго класса, его антисанитарныя условія жизни—все это продуктъ того-же преобладанія китайцевъ въ области труда. Ломается самый языкъ, обращаясь въ какой-то невозможный жаргонъ „моя ходи“, „твоя купи“ и т. п. По городу все чаще и чаще встрѣчаются русскіе люди, безнадежно ищущіе работы среди рынка, переполненнаго китайцами. Нѣсколько русскихъ артелей, случайно попавшія на постройку желѣзной дороги, вынуждены были бѣжать оттуда, находя условія, установленныя китайскою конкуренціею, безусловно невозможными. Запасныя нижніе чины, которыхъ администрація края пытается рядомъ льготныхъ мѣръ хотя-бы временно задержать въ краѣ, въ противовѣсъ китайцамъ, испытавъ на первыхъ-же порахъ полную безработицу, бросаютъ край, потерявъ въ него всякую вѣру,— и отъ всей этой безнадежной обстановки, отъ всего этого безнадежнаго исканія заработка остается лишь тотъ печальный осадокъ, что нищенство, пьянство и попрошайничество въ городѣ быстро усиливаются, преступления, въ особенности кражи, разрастаются шире и шире въ средѣ именно русскаго населенія, наглядно свидѣтельствуя о той беспощадной борьбѣ за существованіе, которая все болѣе и болѣе обостряется на окраинѣ подъ вліяніемъ китайцевъ. Быстрый ростъ китайской торговли еще болѣе благоприятствуетъ этому, создавая могущество китайскаго капитала, а съ нимъ и могущество социальнаго китай-

скаго положенія въ прямой ущербъ русскому. Необыкновенная солидарность и взаимопомощь китайцевъ, поддерживаемая самою ихъ обособленностью и общностью интересовъ въ чужомъ краѣ, гдѣ они являются лишь временными пришельцами, давно уже отмѣчены всѣми наблюдателями мѣстной жизни. Этимъ путемъ, одновременно съ командующимъ положеніемъ въ области труда и капитала, китайцы, незамѣтно для всѣхъ, пріобрѣтаютъ мало-по-малу и политическое господство—и изъ безформенной, казалось-бы, массы мелкихъ единицъ умѣютъ, когда нужно, выдѣлять сплоченныя, хотя и негласныя, ассоціаціи, которыя въ состояніи оказать очень сильное и дружное давленіе. Такъ было, напри-мѣръ, въ недавнемъ столкновеніи ихъ съ могущественною субсидированною японскою компаніею „Нипонъ-Юзень-Кайша“, которое впервые наглядно доказало силу китайской сплоченности въ столь крупномъ инцидентѣ и которое, вмѣстѣ съ тѣмъ, кончилось полнымъ торжествомъ китайцевъ... И все это плотно захватывается за предъидущее:—китайскій трудъ, оттѣсня русскаго рабочаго и господствуя въ нижнихъ слояхъ населенія, которымъ онъ чрезъ то сообщаетъ извѣстную окраску и нежелательную деморализацію, вмѣстѣ съ тѣмъ, своимъ массовымъ потребленіемъ вызываетъ усиленный ростъ китайскаго капитала; опираясь-же на массовый спросъ китайскаго рабочаго люда, въ которомъ онъ имѣетъ надежныхъ партизановъ китаизма, этотъ китайскій капиталъ, съ одной стороны, съ относительно легкостью охватываетъ и остальные слои населенія, съ другой-же—являясь экономической и политической силою, организуетъ разрозненныя единицы въ сплоченное упругое цѣлое, которое съ полнымъ успѣхомъ отражаетъ всѣ направляющіеся на него слабые удары и все болѣе и болѣе крѣпнетъ, такъ какъ каждый частный успѣхъ только подтверждаетъ ему ту истину, что съ китайскою сплоченностью борьба невысказана и что полное торжество ея надъ всею мѣстною жизнью—только вопросъ времени.

Не трудно предугадать конечные итоги той борьбы, которая теперь уже достаточно ясно опредѣлилась на всѣхъ главнѣйшихъ поприщахъ окраинной дѣятельности. Правительство стремится создать здѣсь прочную русскую жизнь, преслѣдуя тѣмъ самымъ свои спеціальныя задачи; постройка Сибирской желѣзной дороги еще болѣе усиливаетъ эту потребность и направляетъ заботы правительства къ тому, чтобы здѣсь дѣйствительно окрѣпла русская инициатива, русская дѣятельность, русское населеніе, какъ единственно прочный фундаментъ къ успѣшному осуществленію правительственныхъ задачъ. Но весь служащій элементъ

окраины, включая войска, вся временная интеллигенція ея не призваны, конечно, къ тому, чтобы создать здѣсь экономическую самостоятельность, такъ какъ ихъ функціи имѣютъ вполнѣ опредѣленное специальное назначеніе. Если-же исключить земледѣльческое сословіе, то увидимъ, что во всей остальной экономической дѣятельности, гдѣ прилагается трудъ и капиталъ, жизнь окраины сдавлена — снизу китайскимъ *трудо*мъ, а сверху китайскимъ *капитало*мъ, которые, какъ кольца, сжимаютъ ее все сильнѣе и сильнѣе. Это господство китайцевъ, открывая русскому элементу доступъ только къ землѣ, дѣлаетъ всѣ остальные русскія руки излишними; мало того — оно деморализуетъ эти руки и толкаетъ ихъ на путь всевозможныхъ лишеній, роковымъ образомъ приводящихъ къ преступленію. Самый капиталъ китайскій, конкуренція котораго для поверхностнаго наблюдателя кажется столь желательною, въ концѣ-концовъ, только усиливаетъ застой и даже регрессъ мѣстной жизни.

Всякій иной капиталъ уже около себя самого, непосредственно, создаетъ извѣстную *культурную обстановку*: онъ призываетъ большій или меньшій штатъ служащихъ, усиливающихъ и матеріальное потребленіе, и интенсивность общественныхъ импульсовъ, онъ вызываетъ и поддерживаетъ благотворительную дѣятельность, онъ, наконецъ, вкладываетъ извѣстную свою долю въ почву, ввидѣ солидныхъ построекъ и т. п. Отъ всякаго такого капитала, не китайскаго только, извѣстная часть остается въ краѣ-же и, переходя изъ рукъ въ руки, содѣйствуетъ развитію и поддержкѣ другихъ предпріятій. Образуется циркуляція капитала, источники всевозможныхъ заработковъ, а съ ними и прогрессъ экономической жизни. Не тѣ тенденціи мы видимъ въ капиталѣ китайскомъ. Вступая въ край съ китайцами и отгѣсняя собою все остальное, этотъ капиталъ и самъ почти ничего не оставляетъ въ краѣ, и около себя ставитъ лишь такихъ людей, которые, будучи безусловно враждебны нормальному складу мѣстной жизни, обладаютъ притомъ лишь минимумомъ всѣхъ потребностей, т. е. способны только понизить личный культурный строй, но никакъ уже не повысить его. Въ итогѣ, при господствѣ китайскаго труда и капитала, край оказывается какъ-бы подѣ дѣйствіемъ насоса, который только непрерывно выкачиваетъ покупныя средства населенія и крайне низкимъ минимумомъ своихъ потребностей уничтожаетъ всю ту побочную мѣстную экономическую и соціальную дѣятельность какая, напротивъ, сама собою развивается въ присутствіи всякаго другого капитала. За кажущуюся благодѣтельность ки-

тайской конкуренціи населеніе уплачиваетъ, такимъ образомъ, общимъ пониженіемъ своего матеріальнаго, умственнаго и моральнаго благосостоянія, а государство—обманутыми надеждами на прогрессъ національной жизни на окраинѣ, ради развитія которой оно уже десятки лѣтъ не щадитъ никакихъ средствъ. Разительнымъ примѣромъ можетъ служить совершающаяся постройка Уссурійской желѣзной дороги: до 40 милліоновъ рублей, при ничтожномъ населеніи окраины, были влиты правительствомъ въ мѣстную почву; всюду эта огромная цифра вызвала-бы обогащеніе населенія заработками, сказала-бы развитіемъ новыхъ предпріятій, подъемомъ всей жизни,—а между тѣмъ здѣсь эти 40 милліоновъ рублей прошли совершенно безслѣдно, какъ дождь въ песчаную почву, потому что все, что могло достаться на долю труда, большею частью поглощено десятками тысячъ китайцевъ, отъ которыхъ давно уже не осталось и слѣда, или-же сконцентрировалось въ китайскихъ-же торговыхъ предпріятіяхъ дальнѣйшею угрозой всей остальной торговлѣ! Вотъ результатъ, который, надѣмся, служитъ яркою иллюстраціею къ уразумѣнію истиннаго положенія китайскаго вопроса на Тихоокеанской окраинѣ.

Поэтому, если существованіе порто-франко считается вреднымъ для Приамурскаго края, то во сколько-же разъ пагубнѣе долженъ быть вредъ отъ непрерывно растущей въ краѣ совмѣстной дѣятельности китайскаго труда и капитала, затрагивающихъ собою уже не одну только торговлю, но весь строй мѣстной жизни, сверху до низу? Очевидно, безъ своевременной помощи правительства населенію края придется быстро уступить надвинувшейся на него, со стороны Китая, силѣ и, подчинившись ей экономически, играть только страдательную роль, неся вслѣдъ за своимъ пораженіемъ всѣ тѣ послѣдствія, какія сопряжены съ появленіемъ во главѣ мѣстныхъ дѣятелей и въ качествѣ господствующаго элемента представителей уже не бѣлой, а совершенно чуждой желтой расы... Дальнѣйшія слѣдствія намѣчатъ, конечно, излишне: они сами собою вытекаютъ изъ положенія вещей.

Мѣры, направленные къ своевременному предотвращенію подобной плачевной перспективы, по существу должны касаться, разумѣется, уже не одной торговли только, но вообще всего вопроса о китайской конкуренціи въ области труда и капитала, а потому онѣ выходятъ изъ рамокъ настоящаго очерка, имѣющаго ввиду лишь торговые интересы. Тѣмъ не менѣе, въ частности, съ точки зрѣнія торговли края, можно замѣтить, что если закрытіе порто-франко могло-бы дѣйствительно принести

сколькo-нибудь существенную услугу русскому сбыту, то это прежде всего тѣмъ, что стѣснилась-бы именно торговля китайская. Тогда вопросъ о цѣляхъ къ закрытію порто-франко, по крайней мѣрѣ, былъ-бы поставленъ правильно и понятно, и населеніе окраины нравственно было-бы обязано нести эту жертву, чтобы оградить край и спеціальные государственные интересы въ немъ отъ угрожающей опасности, со стороны китайцевъ, въ ущербъ даже нѣкоторымъ личнымъ матеріальнымъ выгодамъ. Но дѣло въ томъ, что вопросомъ о закрытіи порто-франко далеко еще не исчерпывается существенное содержаніе всего китайскаго вопроса:—положеніе китайскаго труда въ краѣ и китайскаго капитала вообще все-таки останется не вырѣшеннымъ, тѣмъ болѣе, что, сохраняя всю специфическую национальную торговую обстановку, столь отличную отъ всякой другой, китайскій капиталъ уже и теперь обращается къ сбыту русскихъ товаровъ, примѣняя къ нему всѣ свои обычные приемы и, прежде всего, невозможный ни для кого другого минимумъ издержекъ и обстановки. Съ этой стороны, слѣдовательно, китайскій капиталъ всегда будетъ давить на русскую торговлю, и потому тутъ должны быть приняты еще другія мѣры, чтобы опять таки, въ концѣ-концовъ, особенно съ открытіемъ Сибирской дороги, не отдать все дѣло въ руки китайцевъ. Примѣры постепеннаго вытѣсненія европейцевъ изъ портовъ Китая и печальные результаты конкуренціи японцевъ съ китайцами въ портахъ Кореи—слишкомъ краснорѣчивы, чтобы на нашей окраинѣ, при свободномъ допускѣ сюда китайцевъ, можно было ожидать чего-либо иного. Главное-же, что, съ этой точки зрѣнія, уничтожаетъ полезную сторону проектируемаго закрытія порто-франко, особенно при предполагаемомъ *не полномъ, а сокращенномъ таможенномъ надзорѣ* (да полный едва-ли и возможенъ),—заключается въ томъ, что, какъ показываетъ уже опытъ, благодаря китайцамъ, неизбѣжно разовьется сильная *контрабанда* и эта послѣдняя, при сравнительно небольшихъ и изолированныхъ другъ отъ друга рынкахъ, большою тяжестью падетъ на всю легальную торговлю, подрывая ее сбытъ въ пользу тѣхъ-же китайцевъ. Иначе говоря, если закрытіе порто-франко стѣснить остальные торговые предприятия, то это стѣсненіе, практически, для китайцевъ принесетъ только лишнія выгоды, давъ возможность сравнительно легко пользоваться контрабандными оборотами. Примѣры на лицо: контрабандныя сигары почти вытѣснили теперь сигары, прошедшія чрезъ досмотръ, а контрабандный провозъ сули изъ Манчжуріи и даже выгонка ея въ самомъ краѣ, несмотря на всѣ преслѣ-

дованія, совершаются и до сихъ поръ... Столь-же малоуспѣшнымъ оказывается и надзоръ за хищническою торговлею китайцевъ золотомъ на Амурѣ, у Благовѣщенска... Вотъ, почему, по нашему мнѣнію, на закрытіе порто-франко въ краѣ отнюдь нельзя смотрѣть, на практикѣ, какъ на мѣру существенную въ этомъ отношеніи: ограничивъ европейскій сбытъ товаровъ, стѣснивъ таможенными формальностями даже русскую торговлю, она, въ итогѣ, очень мало коснется одного только китайскаго капитала, который, при своихъ тенденціяхъ, конечно, найдетъ возможность недочеты на легальной торговлѣ покрыть усиленною контрабандою, что для всѣхъ остальныхъ предприятий будетъ еще хуже, ибо общее положеніе рынка для нихъ сдѣлается крайне неопредѣленнымъ...

Выдѣлять японскую торговлю считаемъ излишнимъ, потому что она сравнительно весьма не велика по своимъ оборотамъ и не представляетъ ничего характернаго: къ тому-же торговля эта ограничивается исключительно Владивостокомъ и не выказываетъ даже замѣтнаго прогресса, благодаря давленію тѣхъ-же китайцевъ, въ борьбѣ съ которыми японцы, подобно другимъ, несомнѣнно, также должны потерпѣть поражение...

Этимъ мы закончимъ настоящій очеркъ постепеннаго развитія русской торговли въ Приамурскомъ краѣ на протяженіи предшествующаго сорокалѣтія, начиная съ самаго ея возникновенія около середины 50-хъ годовъ. Мы старались дать, по возможности, полную и связную картину этого развитія, или по крайней мѣрѣ, достаточно рельефно отмѣтить главнѣйшіе фазисы, чрезъ которые прошла мѣстная торговля, въ зависимости отъ наличной экономической обстановки края при его постепенномъ заселеніи и ростѣ. Личный болѣе чѣмъ двадцатилѣтній опытъ торговой дѣятельности на этой окраинѣ и разностороннія предприятия и операціи, которыми приходилось руководить или принимать въ нихъ непосредственное участіе, даютъ намъ право на достаточно широкій и вполне установившійся взглядъ на всѣ затронутые вопросы. Отъ вниманія читателя зависитъ отнестись критически къ нашимъ заключеніямъ, но мы ихъ строили на фактахъ, и, надѣемся, никто, во всякомъ случаѣ, не упрекнетъ насъ въ томъ, чтобы мы не были достаточно внимательны къ послѣднимъ, или не желали бы вполне добросовѣстно собрать наличные матеріалы.

СВѢДѢНІЯ

о привезенныхъ къ Владивостокскому порту иностранныхъ товарахъ за 1894 годъ.

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.
Апельсины	11644	35404	14	Быки	37	326	—
Амміакъ	2	15	—	Бичевка	3	13	—
Аптекарскій товаръ.....	139	826	39	Бисквиты	40	215	10
Анисъ	15	97	—	Барменитъ	5	36	—
Антимонія	8	49	—	Бензинъ	1	3	—
Ананасы	735	1050	29	Брезенты	28	235	33
Апаратъ электрич.....	5	30	—	Бланки	3	2	15
Асфальтъ	3	50	—	Бумажный товаръ	1131	2817	23
Абаби	1	14	—	Бронзовыя издѣлія	2	5	36
Алюмійныя издѣлія.....	9	155	34	Бѣлье	14	105	22
Арбузы	257	939	12	Буксинъ	2	27	33
Алебастръ	30	220	20	Билліардъ.....	5	53	20
Аспидныя доски.....	1	6	25	Барабаны	2	2	25
Абазуры	66	102	—	Банки	1	3	12
Бумага	565	1444	06	Бочки	50	—	—
Бамбуковыя издѣлія	130	406	10	Бархатъ	3	22	20
Башмаки.....	52	222	—	Бумажныя издѣлія.....	998	2934	05
Бѣлиль желѣзныхъ.....	92	647	32	Багеты	1	1	—
Бура	2	35	—	Болты	156	844	14
Бутылки пустыя	50	221	—	Блоки	3	28	10
Бобы.....	348	1034	35	Бязь.....	81	643	14

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.
Бревна.....	600	3115	—	Веровочныя издѣлія.....	83	478	20
Буравы.....	1	3	—	Вермишель.....	1992	6806	27
Бабитъ.....	1	3	12	Варижки.....	5	19	20
Бублики.....	2	8	—	Вазелинъ.....	3	9	30
Бакалейный товаръ.....	16	55	21				
Благовонный товаръ.....	5	16	18	Виноградныя вина:			
Ваниль.....	1	1	20	Нешипучія въ ящикахъ..	242	850	25
Вага.....	1476	2194	03	» въ бочкахъ..	65	424	34
Веревки.....	647	2823	01	Горчица.....	53	124	39
Вѣсы.....	219	1218	05	Груши.....	801	651	21
Вѣеръ.....	81	129	05	Газеты.....	172	809	—
Винты.....	374	1891	33	Гвозди.....	1985	8795	—
Войлокъ.....	69	204	25	Гипсъ.....	6764	28450	20
Вилки китайскія.....	7	22	—	Горошекъ.....	103	795	29
Вака.....	30	206	36	Глиняныя издѣлія.....	604	399	07
Ведро.....	542	618	37	Горшки.....	313	349	38
Вода минеральная.....	535	834	26	Гуттаперча.....	2	4	—
Вода туалетная.....	4	9	—	Гарпіусъ.....	1	13	—
Волось.....	11	38	—	Губки.....	4	16	04
Варъ.....	5	46	—	Гильзы прт.....	4	16	—
Ванны.....	7	7	32	Гардины.....	10	44	—
Велосипеды.....	21	109	04	Галантерейный товаръ....	102	391	36
Ветчина.....	8	24	—	Гильзы папиросн.....	18	11	14
Вѣники.....	15	38	22	Графитъ.....	3	20	18
Визига.....	1	3	25	Гастрономическій товаръ..	8	19	20
Воротнички.....	1	7	—	Глобусы.....	1	2	22
Водоросли.....	5	27	23	Галстухи.....	1	4	10
Весла.....	8	6	—	Глина.....	20	740	—
Віолончель.....	1	3	—	Гребни.....	1	3	—
Вазы.....	9	69	—	Грибы.....	6	20	26
Воскъ.....	81	215	—	Галоши.....	16	49	07

Название товара.	Мѣстг.	Пуды.	Фунт.	Название товара.	Мѣстг.	Пуды.	Фунт.
Гранитъ	110	2136	—	Замазка.....	76	573	18
Гвозди подковн.....	682	2867	08	Зубной порошокъ	1	4	—
Горохъ	5	7	15	Змѣйки.....	2	4	—
Гипсовые издѣлія.....	28	325	16	Занавѣски	1	7	20
Дрель	1253	4264	38	Замки	5	16	06
Драпри	11	79	—	Заклепки	28	248	20
Дронежи	1321	3551	04	Земледѣльч. орудія.....	34	70	18
Деревянные издѣлія.....	147	845	20	Изящныя издѣлія	7	54	—
Доски	1672	274	—	Инструменты разн.	129	251	32
Дробь	104	569	26	Игрушки.....	71	398	—
Духи.....	11	16	29	Имбирь.....	66	347	20
Домашнія вещи	130	1553	09	Изюмъ.....	101	412	10
Деготь	68	175	—	Известь.....	279	1450	—
Дождевики	3	9	32	Индѣйки.....	4	2	—
Далматскій порошокъ....	2	1	11	Издѣлія музыкальн.....	6	38	—
Дыни.....	62	176	—	Иголки	3	6	15
Дышло	1	3	—	Камень мыльный	27	67	—
Желѣзо прутное	146	244	07	Капуста.....	11	130	—
„ глазирова.	10525	39221	18	Купоросъ	2	13	12
„ листовое.....	13523	88562	25	Кружева	18	53	—
„ цинкован.....	16212	51155	—	Крупа перловая	25	98	—
Жиръ рыбій	71	205	16	Клеенка	6	18	20
Жернова.....	11	240	18	Колокола	1	4	—
Жестъ.....	473	2854	—	Котелки	6	27	28
Жилеты	1	1	13	Краски	1242	2829	02
Желатинъ	2	5	08	Корзины.....	219	302	06
Жидкость	6	53	26	Каки	10	39	—
Зонтики	32	134	20	Карета.....	1	35	—
Зеркала.....	80	365	27	Клей	93	421	02
Записныя книжки	2	2	08	Камень разный.....	3156	1541	14
Зелень	293	535	31	Корсеты	2	4	26

Название товара.	Мѣстгь.	Пуды.	Фунт.	Название товара.	Мѣстгь.	Пуды.	Фунт.
Книги	53	242	02	Коренья	2	3	23
Консервы	541	1002	27	Коньки	2	14	36
Кожи	169	934	07	Конфекты, варен., шекол..	9	19	06
Коробки	3	4	—	Картины	10	27	—
Каминъ	30	120	—	Конверты	1	9	14
Канете	22	111	20	Камни огнеупорные	1291	917	—
Квасцы	16	77	—	Кабинетныя вещи	2	9	—
Кислоты	48	139	—	Карандэши	7	32	39
Ковры	81	438	31	Калоши	2	5	—
Колеса	562	413	14	Китайскія свѣчи	2	14	28
Коринка	3	30	18	Крапива морская	4	15	07
Кофе	24	120	—	Кисти	3	19	22
Котлы	25	791	—	Кирки	4	128	—
Канаты	147	686	07	Каучукъ	2	6	—
Канва	9	32	33	Картузы	4	11	27
Конторскія принадл.	5	17	33	Кольца желѣзн.	5	35	10
Кровати	94	1108	01	Капсюли	2	8	37
Куклы	6	35	—	Канцелярскія принадл. ...	1	5	—
Кустарныя издѣлія	1	21	—	Крахмаль	247	515	—
Канарейки	6	—	—	Кострюли	17	27	—
Клозеты	4	24	—	Клей	17	7	10
Каталоги	2	2	—	Коньякъ, ликеры и ромъ въ ящикахъ	269	496	03
Колоніальный товаръ	21	184	—	Тоже, въ бочкахъ	2	13	02
Кирпичъ огнеупорный ...	31000	3740	—	Лукъ	344	1145	—
Коксъ	716	9684	—	Лодка	1	—	—
Корица	1	1	—	Лекарства	64	265	38
Картонъ	371	1448	—	Лакирован. издѣлія	80	388	13
Кожевенный товаръ	42	212	22	Лампы	206	1716	38
Карболеніумъ	12	43	—	Лимонадъ	240	418	17
Клѣтки	2	4	35	Лавровый листь	11	68	—
Кульки	20	199	21				

Названіе товара.	Мѣстг.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстг.	Пуды.	Фунт.
Линолеумъ.....	8	80	07	Минералы.....	1	2	—
Льняной товаръ.....	1	7	—	Мазь экипажная.....	14	35	07
Ложки.....	2	14	24	Мѣха.....	37	66	—
Лопаты.....	112	939	—	Москательный товаръ....	109	666	34
Ламповыя стекла.....	11	48	—	Мотаузь.....	8	102	—
Ленъ.....	101	256	05	Мелочной товаръ.....	1	4	15
Лакрица.....	1	4	17	Миндаль.....	1	19	34
Локомобиль.....	15	959	39	Макаронны.....	102	102	—
Лимоны.....	9	10	—	Музыкальные INSTR.....	27	104	13
Литовки.....	4	66	10	Молотки.....	1	15	—
Лѣсъ.....	169	4833	32	Мускатные орѣхи.....	1	—	—
Лакъ.....	3	11	29	Мундштуки.....	1	3	—
Манометры.....	2	1	20	Мельхиоровый товаръ....	1	1	—
Масло бобовое.....	3065	6500	—	Матерія ютовая.....	11	12	—
Металлическ. издѣлія....	126	1312	28	Мускусъ.....	1	6	—
Метелки.....	155	469	08	Мачты.....	2	6	—
Мыло.....	2940	10615	18	Масло дегтярное.....	1	5	—
Маты.....	427	206	13	„ растительное.....	1026	4028	10
Мебель.....	428	6144	05	Маргаринъ.....	10	23	30
Мука.....	298214	502998	25	Мѣдная посуда.....	27	175	37
Мануфактурн. товаръ....	8723	62939	16	Мизо.....	4	15	—
Малюски.....	14	67	20	Масло коровье.....	9	86	33
Медъ сотовый.....	56	159	10	„ касторовое.....	16	39	13
Мѣшки порожніе.....	371	1877	06	Ножницы.....	21	80	16
Машины.....	759	6961	28	Нанка.....	391	1762	09
Мѣлъ.....	90	695	38	Ножи.....	13	32	29
Мясо соленое.....	197	458	32	Нитки.....	158	1309	30
Молоко консервов.....	146	427	39	Наждакъ.....	5	85	07
Мѣдная посуда.....	123	823	25	Насосы.....	14	248	—
Мѣдь.....	210	532	17	Ноты.....	2	1	10
Масло.....	1930	4032	23	Носки.....	5	33	—

Название товара.				Название товара.			
	Мѣстгь.	Пуды.	Фунт.		Мѣстгь.	Пуды.	Фунт.
Офицерскія вещи	1	1	35	Пикули	95	297	14
Оглобли	1	—	—	Посуда	664	1405	02
Огурцы	16	14	—	Платье	558	3618	18
Отруби	10	23	30	Провизія	721	2719	02
Оптическіе товары	2	4	03	Пуговицы	32	88	30
Образцы	29	42	34	Проволока	1954	11018	30
Обувь	505	2299	37	Порохъ	22	63	—
Овощи	1282	3167	—	Папиросная бумага	6	14	20
Орѣхи	3036	9657	26	Печенье	64	206	—
Орѣховое масло	120	290	—	Поташъ	75	243	18
Органъ	10	41	—	Платки	108	671	18
Одежда	230	937	37	Пемза	5	31	22
Окорока	64	243	05	Пшеница	10229	50515	11
Олифа	83	129	28	Подушки	6	14	—
Одѣяла	250	1609	06	Плиты надгробныя	31	155	—
Обручи	1	1	—	Перья стальные	4	7	—
Обувь	50	401	16	Пледы	2	8	00
Очки	1	1	—	Посылки	1	—	—
Образа	1	1	—	Палки	1	1	00
Очагъ	5	100	—	Продукты	2	32	—
Омары	20	41	—	Полотенцы	59	309	30
Оружіе	38	208	—	Пологи	1	6	—
Обтирки	3	47	—	Паруса	1	6	—
Охотничьи принадл.	4	17	17	Парафинъ	10	41	—
Оловянные издѣлія	14	23	12	Пальто	3	20	20
Охра	109	89	11	Патроны	52	217	30
Перецъ	171	534	20	Принадлежн. ружейная	6	16	—
Парфюмерія	41	265	25	Песокъ	16	170	—
Пенька	350	2082	—	Пистоны	5	12	—
Прессъ копировальн.	1	4	—	Позументы	3	7	30
Пшено	29	199	—	Письма	2	—	—

Названіе товара.	Мѣстѣ.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстѣ.	Пуды.	Фунт.
Пробочники.....	1	11	—	Принадл. электрич.....	6	62	—
Пояса.....	5	25	28	Перевязки.....	4	38	11
Плахи.....	779	1294	10	Пролетки.....	1	30	—
Пробки.....	64	45	30	Паркетъ.....	43	180	—
Піанино.....	12	226	28	Палатки.....	2	8	05
Печи.....	43	208	20	Пиво и портеръ.....	1604	8164	19
Презервы.....	200	401	12	Рыба соленая.....	173	765	09
Пыжи.....	2	5	19	Разный товаръ.....	42037	119757	37
Плитныя части.....	260	771	03	Рисъ.....	85070	334408	19
Плющъ.....	1	4	13	Рамы.....	8	27	20
Подковы.....	51	127	38	Рубашки.....	29	157	—
Парусина.....	8	87	16	Рѣпа соленая.....	23	95	04
Плуги.....	43	1553	26	Рамки.....	13	37	—
Пружины.....	2	18	32	Растенія.....	171	315	05
Перья птичьи.....	2	—	—	Редиска.....	45	270	—
Пассажирскія вещи.....	1	2	—	Ремни.....	4	68	05
Передки.....	2	3	33	Рѣдкости.....	104	1811	16
Папки.....	4	47	04	Револьверы.....	1	14	—
Песочная бумага.....	1	14	01	Ружья.....	422	1098	12
Полотно.....	11	81	18	Розы.....	10	15	—
Портсигары.....	8	22	—	Ракушки.....	1	4	—
Письмен. принадлежн. ...	3	13	—	Резинов. издѣлія.....	36	67	33
Перчатки.....	4	18	24	Ромашка.....	1	4	—
Помпы.....	1	9	—	Рыболовн. принадл.....	1	1	—
Пряжки.....	3	15	10	Рожки.....	121	42	13
Планки деревян.	10	71	07	Ружейныя принадлежн. ..	1	16	—
Паqlя.....	9	24	34	Рессоры.....	4	20	—
Помидоры.....	1	11	—	Рельсы.....	38555	19088	10
Перегон. кубъ.....	1	8	—	Рыба копченая.....	9	31	—
Пушнина.....	2	8	07	Рюмки.....	6	18	—
Портмоне.....	4	18	—	Рояль.....	1	41	17

Наваніе товара.	Мѣстг.	Пуды.	Фунг.	Наваніе товара.	Мѣстг.	Пуды.	Фунг.
Рисунки	1	—	12	Сундуки	49	123	26
Серебрян. издѣлія	3	9	10	Сливы	5	19	—
Серпы	1	3	—	Сало	129	523	33
Селитра	5	94	21	Соломен. вещи	204	224	35
Сапоги	7	81	26	Сѣдла	11	45	26
Сумки	3	19	—	Стекл. издѣлія	260	1467	28
Синька	8	52	—	Стекло листовое	3989	15872	36
Столярн. приндл.	1	2	—	Скотъ рогатый	3	—	—
Соски	1	1	—	Соломен. шляпы	7	17	—
Скобян. товаръ	184	1614	26	Сода	142	1156	38
Сита	25	172	39	Сѣрная кислота	3	17	—
Соусъ	102	455	03	Саго	7	7	36
Соя	3306	7020	34	Солодъ	148	3525	14
Сурикъ	155	299	32	Склянки	2	17	—
Свѣчи	1282	3438	29	Стулья	79	242	36
Соленныя овощи	83	444	—	Слюда	6	40	—
Сельско-хозяйств. маш. ..	29	430	37	Сатинъ	1	4	05
Сѣмя	17	153	12	Сардинки	252	637	24
Сургучъ	11	37	19	Стаканы	8	29	—
Сталь	133	474	11	Свинецъ	39	280	14
Сахаръ тростник	2	11	—	Смола	473	2143	39
Свинина	9	48	—	Сажка	22	60	24
Столы	87	321	09	Скипидаръ	75	144	15
Сыръ	75	384	23	Сукно	37	289	25
Серебро	1	—	—	Сушка	3	8	—
Сѣти	31	100	—	Сбруя	1	—	—
Спаржа	3	6	24	Сковороды	1	13	—
Сухари	524	870	26	Слоновая кость	1	2	—
Соль	52085	99098	05	Сандакъ	4	31	—
Солонина	2124	2833	—	Солдатскія вещи	3	9	05
Саки	354	1870	26	Стальные издѣлія	1	1	03

Название товара.	Мѣстгь.	Пулы.	Фунг.	Название товара.	Мѣстгь.	Пулы.	Фунг.
Столярныя издѣлія	37	404	12	Уголь древесный	2915	4636	—
Скатерти	1	9	—	Уксусъ	51	130	06
Сторы	2	4	26	Умбра	2	9	22
Спички	7	6	16	Умывальники	9	33	—
Трубы желѣзн.	1998	11329	18	Укусный эфиръ	1	3	—
Туфли соломен.	58	155	20	Фрукты	12962	16969	29
Трепанги	341	1081	20	Фанерки	2	4	—
Телеграфн. принадл.	3	2	—	Финики	320	1922	26
Топоры	1961	3859	27	Фарфоров. издѣлія	4842	10785	01
Тесьма	12	24	—	Фильтры	2	25	34
Трости	4	5	21	Фотограф. принадл.	61	354	16
Туалетное масло	16	43	—	Фонари	20	74	27
Тушь	2	3	16	Фейерверки	1	4	—
Тазы	3	44	25	Фитили ламповые	1	7	22
Трава морская	38	326	—	Хмель	40	92	08
Точила	483	641	34	Хлѣбъ	1	8	—
Телѣжки	6	42	22	Хлопушки	111	481	22
Толь	3248	6895	17	Хлѣбн. сѣмянъ	255	581	35
Телефоны	7	33	—	Хирургич. принадл.	3	3	05
Тминъ	8	25	—	Химическій товаръ	58	4187	22
Топорища	4	6	—	Цвѣты	24	109	29
Табачницы	4	9	—	Циновки	604	21	—
Термометры	1	6	15	Цѣпи желѣзн.	10	148	—
Трубы музыкальн.	1	2	—	Цементъ	26859	297320	—
Тачки	66	2483	15	Цикорій	3	17	07
Типогр. принадлежн.	14	191	16	Цукаты	6	12	—
Тросъ	5	94	01	Цѣпи часовыя	1	2	—
Ткань бумажн.	4	25	—	Цинкъ	62	226	36
Театральн. принадл.	2	745	—	Цвѣтники	1	8	—
Табакъ курительн.	1	—	5 ¹ / ₂	Цинков. вещи	36	26	32
Уголь каменный	4782	645719	—	Чесунча	1	1	20

Название товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Название товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.
Чумиза	1	9	—	Шкуры	52	301	13
Черносливъ	22	32	—	Шляпки	4	—	—
Чашки жестян.	4920	3403	28	Шторы	7	89	24
Черепица	16	720	—	Шнурки	3	46	21
Чайники	4	4	—	Ширмы	44	137	—
Чай	7942	23525	14	Шерстян. товаръ	24	153	25
Части желѣзн.	2398	2860	20	Шубы	61	257	18
Чернила	182	942	16	Шланги	3	6	29
Часы	63	230	18	Шарнеры	1	9	—
Чемоданы	92	245	18	Шелкъ	3	16	11
Чулочн. товаръ	30	111	37	Шипучее вино	354	722	—
Чашки для вѣсовъ	5	8	—	Щетки	18	89	38
Черепахов. издѣл.	4	29	—	Этикеты	1	—	—
Чеснокъ	267	810	27	Эссенціи фруктов.	14	28	—
Чернильницы	1	3	—	„ уксусн.	107	321	—
Чулки	16	83	32	Экипажи	28	2297	10
Чугунн. издѣлія	144	164	—	Экстрактъ клюкв.	9	25	—
Части баржъ	556	2959	05	Электрич. принадл.	1	3	—
Чугунъ	112	298	38	Юфть	3	29	—
Шкафы желѣзн.	19	185	—	Ютовая матерія	4	20	—
Шелковыя издѣлія	371	420	22	Якоря	79	1658	—
Шертингъ	17	111	19	Языки соленые	1	1	—
Шары	52	46	20	Японскія вещи	1384	6489	—
Шапки	4	6	01	Яблоки сушен.	211	421	37
Шляпы	83	220	28	Ящички кожан.	27	87	34
Шримсы	132	689	26	Яйца	2623	15136	20
Швейныя машины	63	253	04				
Шутихи	29	298	21				
				Всего	369233	2800795	10 ¹ / ₂

СВѢДѢНІЯ

о привезенныхъ къ Владивостокскому порту *русскихъ* товаровъ
за 1894 годъ.

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.
Аптекарскій товаръ:				Брусника	201	1460	05
Сухой.	156	959	23	Бланки	10	40	16
Жидкій.	189	542	27	Бродни	20	51	15
Асфальтъ.	21	1590	—	Бомбы.	2396	19215	09
Алебастръ	3030	18150	—	Боевые заряды	1011	1635	34
Апачасы	143	191	10	Благовонные товары	18	72	34
Аршины	2	1	30	Болты желѣзные.	376	2300	25
Анисъ.	1	3	35	Вязанныя издѣлія.	5	23	25
Арестанск. одежда	6	115	26	Велосипеды	25	99	34
Бѣлье.	47	299	32	Веревки.	368	1419	11
Багажъ переселенц.	1825	11057	—	Винныя ягоды.	1	5	—
Бруски точильн.	4	45	—	Вода фруктовая.	51	274	21
Бревна.	100	1158	—	Винтовки	1124	9014	05
Бурава.	23	71	22	Ваниль.	2	1	05
Багажъ воинскій.	63	505	10	Валенки.	2	10	—
Барабаны	1	2	—	Вѣсы	29	240	26
Бензинъ	—	17	04	Винтовки учебн.	19	138	21
Брезентъ.	406	1655	35	Воинская кладь.	76	554	39
Бумага.	621	2163	33	Вагонныя принадлежи.	277	5518	—
Бѣлила желѣзн.	63	190	—	Вѣнокъ металлич.	1	1	10
Бакалейн. товаръ.	493	1571	21	Вишни маринов.	4	14	10

Названіе товара.	Мѣстг.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстг.	Пуды.	Фунт.
Вьюшки.....	1	5	29	Груши.....	1	6	08
Вьюки кавалер.....	8	97	21	Горѣлки ламповыя.....	2	8	12
Войлока.....	40	253	22	Гранаты чугуна.....	358	2366	05
Вага.....	19	61	23	Дуги.....	37	53	13
Вѣялки.....	4	48	—	Деготь.....	1	8	—
Водочныя издѣлія (бут. 102.439).....	2855	8266	15	Двуколки.....	5702	31390	28
Вино шипучее (б. 17.493).	765	1261	—	Дробь.....	17	89	20
Вино не шипучее (бут. 110.200).....	2272	12577	25	Деревян. издѣлія.....	90	507	19
Вино въ бочкахъ.....	—	209	08	» » дверн. ...	1	2	10
Винты.....	6	113	14	Домашнія вещи.....	493	3042	08
Вакса.....	55	367	04	Елочныя украшенія.....	2	4	24
Галантерейн. товаръ.....	783	2351	36	Жернова.....	1	1	36
Гудронъ.....	9	143	35	Желатинъ.....	3	4	32
Гири чугуна.....	66	946	01	Желѣзо.....	24775	254178	03
Галоши резинов.....	118	430	26	Желѣзныя издѣлія.....	117	933	11
Галстухи.....	1	1	13	Замки.....	1	11	—
Горчица.....	135	365	19	Завязки желѣзн.	2	35400	—
Гильзы папиросн.....	909	529	08	Зарядныя ящики.....	20	288	25
Грибы.....	51	104	13	Земледѣльчesk. орудія...	4	33	15
Горошекъ.....	2	6	25	Зелень.....	2	3	—
Гуміарабикъ.....	2	3	12	Золотыя издѣлія.....	2	7	03
Гастрономич. товаръ.....	145	417	24	Зонтики.....	3	12	26
Гармоніи.....	25	99	05	Замазка.....	9	44	34
Гильзы латун.....	250	1437	—	Зеркала.....	23	159	10
Геодезическіе инструм. ..	18	82	30	Инструменты.....	112	737	12
Гипсъ.....	3	33	02	Игрушки.....	21	111	12
Гвозди.....	295	567	21	Изюмъ.....	56	169	23
Гидроульты.....	2	3	17	Иконы.....	22	111	—
Галеты.....	6	17	07	Икра паюсная.....	44	195	26
Горшки эмалиров.....	2	21	06	Изоляторы фарфор.....	255	1576	27
				Инжиръ.....	17	60	38

Названіе товара.	Мѣстгь.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстгь.	Пуды.	Фунт.
Колеса.....	1580	1056	07	Кишмишъ.....	42	137	37
Кожевн. товаръ.....	206	1515	03	Кирпичъ огнеупорный....	10000	1862	20
Коробки желѣзн.....	1	12	35	Куртки шведскіе.....	1	2	35
Краски.....	3	4	25	Крахмаль.....	6	14	—
Колоніальн. товаръ.....	101	305	07	Крупа манная.....	28	73	14
Кровати	137	251	34	„ перловая.....	8	26	10
Канцелярск. принадл....	193	1083	13	Карболеніумъ.....	2	30	15
Картины.....	5	7	30	Картонъ.....	4	40	—
Камней кол.....	1	—	28	Конопля.....	19	21	—
Консервы разные.....	9882	27755	09	Капсюли... ..	1	3	13
Канифоль.....	2	6	37	Комфора.....	1	3	05
Книги.....	277	1364	29	Коробки пустыя.....	7	13	14
Кислоты.....	40	153	07	Косы.....	5	93	25
Косметич. товаръ.....	12	61	26	Картузи. товаръ.....	53	100	16
Кисти.....	10	24	37	Коромысла.....	2	8	12
Канаты.....	403	2475	39	Кондитерскіе издѣлія...	—	11088	11
Крючки.....	142	1053	10	Керосинъ (36.290 ящ.)...	—	66064	35
Кубы мѣдные.....	5	25	17	Коньякъ (4.879 бут.)....	—	—	—
Котлы чугуи.....	76	535	—	Ковры.....	13	65	36
Крупа гречнев.....	8251	35152	29	Лопаты.....	295	1809	35
Кофе.....	5	7	—	Лавровый листь.....	11	54	37
Кожи.....	62	181	15	Ложки деревянные.....	60	20	10
Клозеты.....	59	114	06	Лампы.....	24	242	08
Картель.....	39	250	34	Листы желѣзные.....	895	4738	26
Колокола.....	52	244	34	Лакъ.....	—	411	10 ¹ / ₄
Костыли желѣзн.....	1049	16050	—	Ликеры (72 бут.).....	—	—	—
Краски.....	269	1889	04	Мѣдь.....	25	528	34
Клей.....	98	1059	37	Молотки.....	2	11	08
Крестьянское платье.....	50	172	26	Молота.....	1	4	25
Контрольн. сваряд.....	7	55	34	Мыло.....	2896	7961	11
Котлы артельн.....	23	260	12	Музыкальн. инструм.....	39	402	24

Названіе товара.	Мѣстгь.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстгь.	Пуды.	Фунт.
Мануфактурн. товар.....	8299	41051	13	Мячики.....	12	50	20
Мерлушки.....	5	17	30	Москатель сухой.....	143	563	17
Мебель.....	280	2842	21	Матрацы.....	3	15	14
Масло коровье.....	2570	12583	03	Мастика.....	2	34	35
Машина пшпущ.....	1	—	25	Модный товаръ.....	17	53	06
Мука.....	15926	76375	12	Масло конопляное.....	61	162	10
Макаронны.....	463	595	28	„ деревянное.....	9	61	18
Маслины.....	3	17	20	„ льняное.....	1	2	15
Молоко.....	10	17	10	Мохъ сулемовый.....	4	4	24
Масло ламповое.....	1	2	10	Мишени.....	5	21	04
„ растительн.....	435	1310	10	Мазь самоварная.....	1	2	20
Мѣдны издѣлія.....	103	671	26	Мотаузь.....	7	40	34
Мѣшки.....	347	2173	22	Миндаль.....	3	6	—
Мраморн. издѣлія.....	15	117	—	Масло минер. боч. 182... —	—	2276	—
Машины швейныя.....	23	199	20	Медъ бут. 10.650.....	—	—	—
Минеральныя воды.....	4	25	—	Махорка.....	—	1652	30
Мѣль.....	4	114	10	Мѣхи кузнечныя.....	2	38	—
Мѣха.....	18	113	39	Нашатырь.....	3	23	15
Москательный товаръ.....	105	333	06	Напилки.....	3	8	20
Мундирн. вещи.....	768	7831	01	Ножев. товаръ.....	4	12	10
Мазь колесная.....	39	88	—	Нефтян. сало.....	1	1	21
Мостовыя части.....	2977	64245	20	Накидки.....	1	2	35
Молотилки.....	36	630	—	Ноты.....	1	1	—
Мельхiorовыя издѣлія.....	1	2	—	Наковальни.....	3	7	07
Медикаменты.....	50	385	30	Нафталинъ.....	2	3	29
Марля.....	1	11	02	Наливки 3.830 бут.....	—	—	—
Машинныя части.....	104	618	09	Охра.....	2	29	28
Мины.....	160	3230	—	Освѣтительн. ашпар.....	16	50	25
Металлич. издѣлія.....	151	876	12	Обувь.....	454	2146	35
Маховикъ.....	1	39	19	Оселки камен.	1	1	21
Масло горчичное.....	4	11	30	Орѣхи.....	25	165	06

Названіе товара.	Мѣстѣ.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстѣ.	Пуды.	Фунт.
Овчины.....	2	8	31	Пушнина.....	209	507	36
Оглобли.....	5	20	—	Пемза.....	1	—	20
Одѣяла вербл.....	31	184	20	Порохъ.....	4412	15697	05
Олифа.....	65	1258	15	Платформы.....	734	37450	—
Офицерскія вещи.....	22	138	28	Полушубки.....	81	465	22
Обои.....	68	480	12	Патроны боевыя.....	25981	35681	27
Оптическій товаръ.....	5	39	10	Паровозы.....	41	7564	—
Олово.....	5	10	23	Пшеница.....	3758	22071	36
Охотничьи принадл.....	1	2	10	Перчатки.....	7	22	07
Обмундиров. вещи.....	17	263	01	Парусин. издѣлія.....	254	1629	14
Оптическіе инструм.....	2	45	05	Помпы.....	1	7	02
Поташъ.....	1	5	13	Пуговицы.....	2	5	—
Плиты.....	45	179	08	Парфюмерн. товар.....	64	284	23
Пистоны.....	1	3	05	Пряжа льняная.....	2	11	15
Проволока.....	686	3053	10	Паркетъ.....	164	463	20
Пилы.....	4	20	10	Папирсная бумага.....	30	344	09
Поршни резиновые.....	4	37	35	Перецъ.....	1	1	39
Пряжа бумажная.....	1	4	20	Папиросы 16.008.500 шт.	—	—	—
Пушки.....	54	695	20	Пиво 355.550 бут.....	—	—	—
Пластырь.....	2	17	04	Портеръ 7.160 бут.....	—	—	—
Подсохи желѣзныя.....	18	25	01	Ручки желѣзныя.....	1	1	—
Подковы.....	4	21	23	Ремни.....	2	8	15
Посуда разная.....	337	2804	14	Ружейный товаръ.....	9	32	08
Пианино.....	2	60	34	Растенія.....	1	1	24
Пробки.....	13	32	34	Рельсов. подкладки.....	17999	29072	—
Подставки желѣзныя.....	1	1	10	Рукавицы.....	20	93	10
Платье.....	184	1057	22	Рожь.....	84094	378462	—
Пакля.....	219	1392	39	Рельсы.....	57348	657421	02
Полотнян. товаръ.....	15	115	18	Резина.....	22	245	39
Палатки парус.....	26	153	07	Рояль.....	1	25	20
Плуги.....	272	728	—	Рубашки.....	2	4	30

Название товара.	Мѣстг.	Пуды.	Фунт.	Название товара.	Мѣстг.	Пуды.	Фунт.
Рыба	4158	74516	38	Сапо	2	20	—
Рись	402	2231	04	Сельтерская вода.....	2	10	87
Рессоры	300	266	10	Сухари	6988	15566	28
Рельсов. скрѣпл.....	13486	34068	—	Солдатскія вещи	1077	8353	17
Ракеты боевыя	300	1782	35	Сѣдла	7	64	02
Ружья	15	82	11	Снаряды.....	340	1840	—
Ромашка.....	1	6	25	Сумки патронныя.....	9	63	21
Рыбій жиръ.....	1	2	13	Стекла ламповыя	3	19	33
Ромъ 1.396 бут.....	—	—	—	Станки машинныя	1244	9181	05
Разный товаръ	6229	20378	11	Станокъ прицѣл.....	1	3	—
Саго	4	23	20	Сапожный товаръ	535	3021	36
Скобян. товаръ	352	1676	22	Серебрян. издѣлія	3	4	18
Сукно	1507	6644	—	Скипидаръ.....	38	156	82
Сургучъ	18	53	07	Сѣмяна	11	58	32
Ступени мраморныя.....	6	30	—	Сѣти рыболовныя	2	12	—
Свѣчи восковыя.....	255	1378	28	Солодъ.....	58	232	20
Составъ сажный.....	4	7	38	Синька	10	12	35
Станокъ столярн.....	1	—	20	Сажа голландская.....	3	4	23
Сѣра	1	4	—	Смолка	9	17	—
Соль	625	3112	20	Сода.....	7	23	28
Селедки	4	36	—	Сахаръ	—	87551	34 ¹ / ₂
Сталь	196	671	33	Сахарный песокъ.....	—	2784	16
Свѣчи стеариновыя.....	5650	14875	15	Сахарная пудра.....	—	32	10
Сардинки	29	39	—	Спички 4.890.000 кор....	1273	4753	88
Самовары	99	729	22	Сигары 155.500 шт.	—	—	—
Сапоги.....	63	411	37	Спиртъ 2.665.812.27 гр...	965	18057	—
Свинець.....	35	100	11	Тесьма	1	6	—
Стекло листов.....	195	1580	14	Толь кровельный.....	381	561	19
Смазочн. принадл.....	198	4287	08	Тиски желѣзные	33	57	37
Сыръ.....	32	175	35	Телеграфн. принадлежн..	112	963	08
Сбруя	79	381	15	Трубы.....	181	3835	21

Названіе товара.	Мѣстг.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстг.	Пуды.	Фунт.
Трость	186	2729	06	Цикорій	2	5	—
Топоры	65	317	31	Цементъ	21425	225247	38
Тулупы	2	14	12	Черника	1	6	10
Тесаки	6	81	25	Чугунъ	555	8506	35
Тумбы	6	45	09	Чернила	12	21	22
Трава Кузьмича	1	3	—	Чай	1	5	18
Табакъ 213,619 фунт.....	—	—	—	Части крана	159	5841	25
Телеграфн. груза	—	533	32	Черносливъ	25	81	30
Уголь каменный	—	343560	—	Часы	8	19	32
Упряжь	190	1617	20	Чугунныя издѣлія	151	382	24
Уксусъ	75	99	20	Чулки	9	62	20
Уксусная эссенція	151	834	10	Чертежныя принадлежн..	1	3	21
Утюги	3	14	—	Чемоданы	4	10	10
Умывальники	4	14	—	Штампы желѣзные	3	19	33
Улей съ пчелами	51	64	20	Шитыя вещи	9	65	25
Фитили ламповые	1	4	28	Шрифты	29	165	—
Фотограф. принадл.	55	194	24	Шорный товаръ	50	216	29
Фонари	17	124	10	Шкуры	75	216	—
Фрукты сушеные	46	65	27	Шкафы желѣзные	15	290	39
Фонари волшебные	1	1	11	Шарманки	3	5	25
Финики	2	1	25	Шапки	11	37	11
Физическіе инструменты..	8	23	13	Шапки казачьи	87	573	29
Фисташки	1	3	30	Шубы	5	31	—
Холстъ	661	4051	26	Шептала	7	13	07
Хирургическ. инструм....	22	172	—	Шляпы	1	3	05
Хлопчато-бумажн. товаръ.	85	776	09	Шерстяные товары	92	505	30
Хронометры	1	1	27	Шарфы	29	87	09
Хмель	4	10	10	Шелковый товаръ	7	14	11
Цѣпи желѣзныя	10	513	30	Щетки	4	15	27
Цицкъ	875	1674	25	Эфиръ	8	45	34
Церковныя вещи	141	647	20	Экипажи	62	1311	08

Название товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Название товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.
Элементы	1	3	—	Якоря минные	100	1225	—
Этикетки	1	1	—	Языкъ желѣзный	1	2	35
Экстрактъ клюк	2	3	14	Якоря желѣзные	3	731	—
Ягоды	86	1168	02	Всего	404870	3025688	12 ³ / ₄

СВѢДѢНІЯ

о привезенныхъ къ Владивостокскому порту иностранныхъ
товарахъ за 1895 годъ.

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Апельсины	31511	13	Бакалейные товары.....	19922	31
Асфальтъ.....	1648	—	Балки.....	56	—
Аппараты гимнастич.....	6	15	Бутылки пустыя.....	263	—
» физическіе.....	960	33	Бобы.....	109	10
Ананасы.....	194	27	Бичева.....	134	10
Аспидныя доски.....	24	—	Вѣсы съ принадл.....	331	21
Аптекарскіе товары.....	1836	34	Вѣера.....	70	15
Азбестъ.....	70	16	Войлокъ.....	26	33
Аппараты электрич.....	35	12	Вата.....	4502	23
Алебастръ.....	2584	—	Ванны.....	38	08
Альбомы.....	32	—	Вязанныя издѣлія.....	190	—
Бочки пустыя.....	20	—	Вакса.....	468	02
Бамбукъ.....	721	20	Веревки.....	1505	03
Бумага разная.....	3744	12	Водочныя издѣлія 2.113.07 бут.	—	—
Башмаки.....	131	30	» » 9 боч.....	13	—
Бумажные товары.....	16949	20	Ведро.....	266	—
Бараны, 12 мѣстъ.....	—	—	Велосипеды.....	11	—
Бѣлье.....	414	17	Вино шишучее, 4.352 мѣст. ...	142	—
Брезенты.....	22	—	» не шишучее 2.728 ² / ₁₀ б. .	380	22
Биллиарды.....	28	—	Воскъ.....	11	—
Бензинъ.....	37	—	Вино въ бочкахъ.....	657	12

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Вермишель.....	9652	30	Замазка.....	1611	38
Вода сельтерская.....	2280	—	Зеркала.....	40	05
» минеральная.....	1318	30	Зонтики.....	43	16
Горшки глиняные.....	215	—	Иголки.....	27	27
Гипсъ.....	5277	20	Игрушки.....	579	17
Груши.....	98	—	Инструменты музыкальн.....	629	02
Галоши.....	2	—	» разные.....	36	20
Губки.....	10	07	Имбирь.....	213	—
Грибы.....	1	—	Изюмъ.....	431	24
Горчица.....	100	37	Комоды.....	1	—
Гуттаперчев. издѣл.....	7	—	Корзинки.....	74	15
Гвозди.....	23697	04	Крахмаль.....	315	33
Гранитъ.....	33000	—	Котелки.....	81	05
Галантерейн. товаръ.....	2784	29	Канаты.....	2584	—
Глина.....	2424	38	Капуста морская.....	16	18
Дрель.....	4097	29	Крабы.....	85	—
Домашнія вещи.....	279	—	Кислоты.....	536	—
Доски.....	843	20	Клей.....	1040	22
Деготь.....	358	—	Кисти.....	10	11
Дженерика.....	18	—	Каменные издѣлія.....	11825	24
Дробь.....	134	—	Камни точильные.....	55	—
Дрожжи.....	10766	21	Каучуковыя издѣлія.....	11	—
Дранки.....	994	—	Косметическіе товары.....	1	—
Дрогическій товаръ.....	3626	—	Карандаши.....	27	—
Деревянн. издѣлія.....	1864	37	Камни мельничн.....	996	—
Желѣзо.....	227809	33	» разные.....	5101	10
Жестян. издѣлія.....	18911	34	Клеенка.....	2736	37
Желѣзн. ».....	71271	18	Кустарныя издѣлія.....	844	39
Жернова.....	43	15	Ковры.....	529	02
Желатинъ.....	79	20	Кожевенный товаръ.....	6869	35
Зелень.....	1071	32	Крючки для платья.....	4	—

Наваніе товара.	Пуды.	Фунт.	Наваніе товара.	Пуды.	Фунт.
Картофель	1247	38	Минералы.....	311	39
Колеса.	1220	—	Мебель	4092	33
Китайскія издѣлія	52	13	Мыло.....	6682	36
Картины	16	11	Масло чайное	202	—
Канцелярскія принадл.	694	30	Масло китовое	75	26
Консервы	4980	33	Масло (дере) минеральн.	37	—
Книги	104	33	Масло орѣховое.....	380	38
Краски	18723	19	Мука картофельная.....	1132	20
Кровати	2132	—	Машинныя части	93405	18
Квасцы	74	33	Мѣшки	9317	03
Конверты	65	20	Москательн. товаръ.....	32	20
Кондитерск. издѣлія.....	12	13	Маты	4971	25
Кофе.....	215	38	Машины разныя.....	7612	—
Кирпичи.....	23684	23	Машины земледѣльч.....	3568	—
Коксъ	945	—	Мазь	1326	—
Лукъ	348	05	Машины швейныя	397	06
Льняное издѣліе.....	2	34	Масло коровье	14718	23
Лампы.....	174	04	Мука	851463	34
Листъ бамбуковый.....	22	16	Мелочной товаръ.....	29	—
Лекарства	53	01	Мануфактурн. товаръ	262725	24
Лакиров. вещи	85	—	Масштабы	—	27
Лопаты	3632	20	Мѣль.....	8621	15
Лакъ	1	35	Мясо	3859	14
Матрацы	74	—	Мышеловки.....	4	20
Металлич. издѣлія.....	39	21	Молоко консервованн.	1144	15
Матерія.....	1523	—	Нанка	16106	14
Масло репейное	64	—	Нитки	141	—
Метлы.....	149	01	Набивка	27	32
Мята	176	—	Ножи.....	47	05
Мизо.....	57	—	Невода	121	—
Мѣдныя издѣлія.....	6295	17	Наковальни	349	—

Названіе товара.			Названіе товара.		
	Пуды.	Фунт.		Пуды.	Фунт.
Наждакъ.....	109	20	Пшеница.....	19079	24
Ножницы.....	6	13	Пенька.....	1244	06
Огорока.....	193	14	Проволока.....	1726	—
Очески хлопчатые.....	156	35	Паля.....	63	10
Обои.....	278	18	Посуда разная.....	3297	33
Одежда.....	1799	29	Палки.....	6	03
Оружіе.....	139	—	Піанино.....	98	23
Олово.....	184	—	Провизія.....	7136	26
Охотничьи принадлежн.....	4	35	Плиты.....	1460	—
Оловянные издѣлія.....	545	22	Пружины.....	67	—
Одѣяла.....	5010	22	Перья стальные.....	19	20
Огнесрѣльн. припасы.....	4782	—	Пилы.....	1051	20
Овощи.....	9539	17	Пикули.....	869	26
Орѣхи.....	6226	28	Пемза.....	209	20
Обувь.....	2212	14	Рѣдька.....	435	31
Образцы товаровъ.....	10	20	Рыба.....	94	36
Платье готовое.....	143	33	Рыбій жиръ.....	33	—
Патроны.....	1387	—	Растенія.....	125	20
Печенье.....	486	19	Рогожи.....	26	—
Пиво въ бочкахъ.....	2594	35	Рѣдкости.....	1871	11
Перецъ.....	311	27	Резиновыя издѣлія.....	15	30
Парусина.....	58	—	Рельсы.....	31841	32
Порохъ.....	108	07	Разный товаръ.....	374815	12
Пробки.....	29	09	Рись.....	329335	10
Пиво въ бутылк., 79049 бут.	1397	—	Стекла ламповыя.....	542	30
Парфюмерный товаръ.....	1944	23	Скипидаръ.....	77	—
Пряности.....	186	—	Сандаля.....	3	37
Приправы.....	55	10	Смазочныя вещи.....	39	—
Паста.....	14	03	Сорочки.....	41	—
Пуговицы.....	7	11	Сундуки кожан.....	64	36
Плуги.....	2117	—	Сѣмяна.....	224	11

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Солонина	40950	—	Трубы разныя	822	39
Сталь	1244	15	Тесьма	11	37
Сапоги	5	20	Топоры	1278	03
Сухари	263	39	Тиклосъ	162	20
Сода	155	35	Табакъ	—	07 ¹ / ₂
Солодъ	451	—	Уголь древесный	8080	30
Смола	569	02	Уксусъ	237	22
Сигары	7	08	Уголь каменный	899871	20
Сыръ	612	06	Умывальники	41	39
Спички	115	30	Удочки	1	—
Стеклянн. издѣлія	3124	19	Уксусная эссенція	3491	20
Соль	135085	31	Финики	96	12
Свинець	160	—	Фарфоровыя издѣлія	7426	36
Снасти	4	—	Фрукты	80385	—
Соусы	1155	—	Фейерверки	133	—
Сардины	1471	38	Фланель	45	—
Стальные издѣлія	177	21	Фильтры	10	—
Сѣти	1	—	Химическіе препараты	430	28
Сѣра	869	—	Хрящи морскіе	19	04
Селитра	446	—	Хлопушки	210	36
Сажа	355	—	Хлопокъ	64	18
Сало	1676	12	Хмель	1578	23
Сургучъ	576	29	Цементъ	294886	—
Сковороды	506	10	Циновки	775	35
Сѣстные припасы	608	38	Цвѣты	9	36
Свѣчи	1931	23	Чашки китайскія	1716	08
Стекло листовое	32237	19	Часы	191	34
Соя	11019	25	Чемоданы	572	12
Сливы	16	—	Чулочный товаръ	4	20
Туалетныя вещи	4542	15	Части резервуара	8875	—
Телѣжки	1	—	Чугунъ	699	—

Наваніе товара.			Наваніе товара.		
	Пуды.	Фунт.		Пуды.	Фунт.
Чеснокъ	409	05	Ширмы	69	—
Черносливъ	64	—	Щетки	161	—
Черепавовыя издѣлія	5	21	Экраны	12	34
Чернила	171	10	Экипажи съ принадлежн.	444	13
Чай	59065	35	Электрическія принадл.	521	07
Шертингъ	330	38	Экстракты	1	—
Шкуры	7	10	Яблоки	112	—
Шапки	29	16	Японскія вещи	3096	—
Шримсы	264	29	Ящики пустые	7	29
Шерстян. товаръ	21	30	Яйца	1670	—
Шкурки наждачныя	3	25	Ячмень	21963	04
Шляпы	11	—	Якоря	54	37
Шубы	74	—	Ямбы (43000 тэлей)	123	03
Шелковыя издѣлія	1108	17			
Шкуры воловыя	243	—	Всего	4370973	07 ¹ / ₂

СВѢДѢНІЯ

о привезенныхъ къ Владивостокскому порту *русскихъ* товарахъ
за 1895 годъ.

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Арматуры	165	20	Бумажныя издѣлія	209	11
Аптечный товаръ	14	30	Благовонный товаръ	187	29
Алкоголь	52	12	Бродни	12	—
Артиллер. грузъ	1417	11	Бакалейный товаръ	5802	—
Аппараты разные	22	29	Бумажная ткань	26	15
Аспидныя доски	3	20	Буксы	99	11
Альбомы	9	33	Бинокли	1	15
Аптекарскіе товары	793	38	Бомбоньерки	11	—
Аппаратъ Пристмана	2000	—	Багажъ переселенцевъ	18404	12
Аптечныя вещи	1142	—	Бревна, 4,582 шт.	—	—
Ареометръ	—	25	Балыки	78	05
Азбестъ	47	06	Бороны	3	36
Абрикосы	8	07	Болты	301	32
Антимонія	2	30	Башмаки	17	—
Бомбы	29539	28	Бруски точильн.	25	35
Бальзамъ рижскій, 668 кувш.	67	13	Брезенты	5259	14
Бѣлье	204	04	Брюшки	347	10
Бисквиты	44	08	Бланки	145	28
Бѣлки	4	07	Бурки	—	24
Бумага	4449	—	Блоки желѣзн.	49	08
Бензинъ	72	37	Брусника	741	18

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Балки	390	—	Валенки	265	01
Бумага папирсная	71	—	Вывѣски	1	—
» наждачная	140	06	Ватерпасы	2	—
Благовонный товаръ	14	05	Варежки	1	33
Баулы	27	—	Вѣсы	173	—
Брезендукъ	245	02	Войлокъ	571	14
Бѣлила свинцовыя	1159	27	Вагоны товарн.	99050	04
Бруски	12	20	Винныя ягоды	10	—
Банники	62	25	Верстаки	65	10
Бранспойты	126	31	Вишни сушен.	5	—
Барказы разобранн.	11360	—	Водолазные принадл.	56	31
Бура	16	39	Ветошь	487	13
Воскъ	8	23	Винты	409	09
Воинская кладь	94694	14	Воронки	13	22
Водомѣры	42	30	Волось	101	38
Варенье	1549	05	Галантерейный товаръ	2392	17
Вино нешипучее, 177,748 бут. ..	22037	27	Гальваническія принадл.	181	20
Визига	8	33	Горошекъ	38	29
Вѣялки	49	—	Голуби почтовые	40	09
Вино шипучее, 19,498 бут.	84	—	Гастрономическій товаръ	130	33
Водочн. издѣлія, 125,975 бут.	16184	20	Гидропульты	6	36
Вакса	1041	16	Губки	3	03
Втулки чугуун.	34	35	Гири	108	14
Воздушный насосъ	5	10	Гармоніи	95	12
Вата	23	15	Галстухи	14	04
Веревки	1277	08	Горчица	232	33
Велосипеды	11	30	Гранаты боевыя	22296	—
Винтовки	639	10	Гильзы папиросн.	1562	37
Вода фруктовая	765	08	Гвоздика	1	27
Ведро	188	10	Гвозди	3329	17
Варъ	14	20	Галоши	217	22

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Грибы	245	30	Заряды	472	15
Галанки	29	37	Замазка	90	36
Горны	82	10	Замки	20	14
Галеты	76	28	Заступы	103	20
Гарпіусъ	58	07	Зеркала	105	32
Глина	133	21	Запасы для капсулей	1	10
Гипсъ	5	18	Инженерный грузъ	267	22
Двуколки	66936	27	Инструменты разныя	99	—
Дробь	449	12	Игрушки	157	—
Дерево орѣховое	20	—	Икра	24	20
Домашнія вещи	4554	15	Изюмъ	82	32
Дрожжи	6	20	Инжиръ	10	15
Доски	107	14	Инструменты математич.	485	03
Деревянн. издѣлія	73	12	Известь	37	—
Дуги	27	26	Иконы	241	19
Духи	12	08	Игольный товаръ	6	30
Дышло	1	—	Инструменты астрономич.	26	30
Дверцы	14	08	» пожарн.	113	16
Дратва	6	08	» хирургическ.	10	05
Елочныя украшенія	18	14	» буравныя	83	—
Желѣзо листовое	189856	07	» музыкальн.	142	05
Желѣзнодорожн. накладки	9468	—	» физическ.	33	04
Желѣзныя издѣлія	38050	29	Иодъ	4	03
Жиръ скотскій	1209	02	Кондитерскіе товары	17366	10
Жиръ селедочный	950	—	Коньякъ, 6,180 бут.	316	25
Желатинъ	16	19	Крахмалъ	60	10
Жестян. издѣлія	131	27	Канаты	1602	06
Жестъ	5569	09	Книги	1603	17
Зонтики	3	22	Ковры	176	05
Заклепки	1124	38	Кровати	547	27
Запасныя части паровоз.	7585	36	Кирки	2638	15

Название товара.	Пуды.	Фунт.	Название товара.	Пуды.	Фунт.
Консервы	11878	03	Керосинъ, 68,366 ящ.....	153823	20
Клей	331	05	Кислота сѣрная	248	—
Косметическіе товары.....	185	39	Коксъ	31	19
Колеса	24402	10	Колосники	693	27
Кожевнн. товаръ	2571	39	Какао	9	09
Крупа овсяная	1030	—	Коробки пустыя	2	15
Крючки желѣзные.....	70	19	Канифасъ.....	287	06
Крупа гречневая.....	7335	09	Калганъ	2	02
Клеенка	40	06	Кости	10	24
Костыли желѣзн.....	26458	—	Ключи.....	11	30
Кабель	4911	07	Камьяны.....	277	—
Крючья желѣзн.....	266	28	Крупа манная	65	—
Кушаки.....	14	36	Кувшины	25	08
Кофе.....	7	35	Коринка	9	34
Картиньы.....	87	14	Краны	13	39
Котлы.....	16592	26	Корсеты	3	15
Колокола	850	01	Кали	3	11
Канцелярскія принадл.....	223	31	Кудель льняная	160	17
Крокеты.....	1	—	Кухня походная.....	57	35
Картузный товаръ	155	30	Крючки телеграфные	1581	—
Катеръ паровой	4810	08	Лакъ	866	12
Колбасы	67	21	Лопаты	2938	37
Кокарды.....	3	20	Ломы	392	36
Кожа.....	76	05	Лампы	270	26
Клинья стальн.....	125	—	Лавровый листь	23	28
Камни литографскіе	882	38	Линажи.....	3	—
Кожухи.....	120	—	Лейки	8	08
Кессоны	5644	08	Линейки	1	32
Картонъ	13	38	Ликеры, 146 бут.....	111	16
Камбузы	746	20	Ложки.....	204	30
Кишмишъ.....	17	19	Льняной товаръ	8	34

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Лодки разобранн.....	437	18	Мины.....	1072	—
Ливерь.....	2	01	Минныя принадлежн.....	391	07
Масло коровье.....	18653	36	Масло подсолнечное.....	45	20
Мука.....	37581	02	» минеральное.....	6790	03
Макароны.....	1726	21	» вагонное.....	2363	32
Мыло.....	10185	05	Медъ, 12,000 бут.....	1159	—
Мануфактурн. товаръ.....	49618	23	Мята.....	14	08
Махорка.....	1597	02	Мѣдь.....	765	20
Мебель.....	1226	04	Медицинскія вещи.....	2887	—
Машина Ремингтона.....	6	26	Молотки.....	43	27
Металлическія издѣлія.....	202	18	Машины швейныя.....	106	37
Масло миндальное.....	73	—	Москательный товаръ.....	362	05
» коноплян.....	332	33	Мельница.....	86	27
Муфты стальные.....	134	—	Мѣха.....	82	15
Масло прованское.....	194	15	Медикаменты.....	6375	22
Малина.....	12	09	Масло оливковое.....	5	39
Музыкальныя принадл.....	53	06	» машинное.....	2618	39
Мармеладъ.....	2	39	Машины земледѣльч.....	131	29
Машинныя части.....	2450	01	Мраморныя издѣлія... ..	3618	22
Мѣдныя издѣлія.....	429	19	Матеріи разныя.....	7	11
Машины разныя.....	2932	34	Мѣшки.....	445	22
Манекень.....	10	—	Молочный товаръ.....	25	07
Монпасье.....	15	34	Магнитъ.....	8	—
Мазь.....	137	08	Мельницы кофейныя.....	1	15
Мотыги.....	2	32	Молотилки.....	97	—
Мастика.....	11	30	Мостовыя части.....	210470	14
Минные корпуса.....	2128	—	Мумія.....	49	34
Мѣль.....	593	03	Мензуры.....	13	36
Марсала.....	18	27	Масло костян.....	1	—
Маграцы.....	5	08	Модель.....	1	23
Мянные якоря.....	3000	—	Масло горчичное.....	6	—

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Макъ.....	4	—	Опилки.....	39	08
Мука картофельная.....	46	30	Одѣяла.....	235	34
Маринадъ.....	3	07	Офицерскія вещи.....	120	—
Масло деревянное.....	2171	37	Одеколонъ.....	52	02
Мороженицы.....	22	—	Обмундировочн. вещи.....	174	20
Мельхіоровыя издѣлія.....	19	15	Очаги.....	403	20
Мерлушки.....	3	20	Обтирка.....	100	35
Мачты.....	500	—	Оси желѣзныя.....	35	—
Мѣха кузнечныя.....	2	20	Охра.....	228	28
Модный товаръ.....	22	27	Олифа.....	8	08
Маслянки.....	11	12	Олеонафтъ.....	202	27
Накладки желѣзныя.....	16914	—	Одежда.....	235	39
Наковальни.....	715	17	Оглобли.....	686	35
Напатырь.....	55	27	Охотничьи принадл.....	58	35
Нитки.....	108	16	Оптический товаръ.....	1	08
Наливки, 4,410 бут.....	667	07	Овощи сушенныя.....	1	20
Ножницы.....	7	04	Олово.....	579	09
Насосы.....	358	02	Овесъ.....	34	27
Невода.....	24	38	Обои.....	156	35
Настилки.....	3	03	Образцы товаровъ.....	—	15
Ножи.....	261	35	Олифа.....	86	37
Набивка.....	67	16	Пароходы разобранные.....	5660	—
Ноты.....	39	31	Полотно.....	248	19
Напилки.....	176	—	Портовый грузъ.....	2572	06
Наждакъ.....	229	01	Посуда стеклян.....	157	18
Оси стальныя.....	10	11	Проводники.....	282	29
Обувь.....	1688	38	Платъе готовое.....	554	05
Орѣхи.....	81	21	Поплавки стальныя.....	255	—
Огнестрѣльн. принадл.....	292	29	Пианино.....	76	34
Обрѣзки хлопчатыя.....	30	35	Печенье.....	148	10
Обрава.....	16	39	Пряники.....	54	35

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Плуги	1113	18	Повозки	6691	—
Платки	287	10	Пружины	10	—
Посуда разная	1854	38	Папки	169	05
Почтово-телеграфн. вещи	1	08	Получахлы	3	36
Пистоны	40	05	Перчатки	43	19
Папиросы 28.210.000 шт.	491	18	Поташъ	49	36
Пироксилинь	1661	09	Посылки	5	05
Проволока	19680	—	Постели	—	30
Пробки	54	09	Приборы физическіе	5	35
Палатки	903	14	Паштетъ	11	29
Пақля	37239	—	Помпы	6	01
Песокъ сахарный	233	12	Полотенцы	5	11
Плюды	1	17	Пушнина	984	05
Портреты	83	39	Парфюмерный товаръ	123	36
Подсвѣчники	4	20	Перья стальные	5	12
Пудра сахарная	37	32	Парафинъ	31	35
Проволока телеграфн.	1471	—	Проволока мѣдная	10	08
Пенька	120	—	Платье крестильное	9	20
Подкладки рельсовые	11631	15	Пилы	158	04
Пиронафтъ	24	17	Письменные принадлежн.	448	—
Паровозы и тендера съ принадл.	50483	—	Пемза	26	19
Полушубки	656	23	Перецъ	2	29
Пиво 521.595 бут.	47471	19	Папиросницы	32	17
Прутки мѣдные	106	10	Пассажирскія вещи	33	02
Порошокъ карандашн.	94	30	Приборы Анслера	28	32
Пасхальный товаръ	23	37	Порохъ и патроны	21359	29
Портеръ 24.600 бут.	3546	12	Папахи	4	15
Плиты чугунныя	92	35	Платформы	11321	20
Приборъ для спуска кессоновъ.	1122	—	Пушечныя принадлежн.	5955	36
Пуговицы	8	20	Парусина	5291	07
Пушки	2642	20	Разные товары	165852	05

Названіе товара.			Названіе товара.		
	Пуды.	Фунт.		Пуды.	Фунт.
Ружья для войскъ	272508	17	Сбруя конская	117	20
Рубашицы	21	18	Спаржа	5	28
Рашипиля	1	30	Сукно	465	27
Рыжики	5	03	Соль	13075	30
Рельсовые скрѣпленія	7714	—	Судки	17	20
Резиновыя издѣлія	607	19	Сѣдла	65	18
Рѣзцы для ракетъ	5	37	Спички 4.900,000 кор.	4512	07
Рама желѣзныя	654	20	Сумки	82	—
Рубашки	130	27	Стеклянный товаръ	19	23
Рояли	204	20	Сода	564	04
Ружейныя принадлежн.	285	10	Станки токарныя	263	26
Рипсъ	8	23	Смолка	77	21
Рахатъ лукумъ	2	38	Сахаръ	86498	07
Рамки	22	26	Сарпинка	9	36
Ромъ 1.822 бут.	13	24	Статуэткы	8	16
Рыба копченая	2267	14	Скатерти	32	26
Ремни	46	—	Станки типографск.	70	31
Рогожи	754	25	Серпы	2	23
Рожъ	312230	—	Снаряды	15739	19
Рыболовн. принадлежн.	33	10	Ступки	27	38
Рельсы	1317364	06	Сакъ-воляжи	7	06
Ртуть	14	12	Сельди	145	20
Револьверы	10	29	Сухари	44064	32
Ручки деревян.	4	02	Счеты деревян.	6	27
Равендукъ	80	—	Солдатскія вещи	84	10
Рыба соленая	74578	25	Спиртъ 1.899.082 ⁵³ / ₁₀₀	14835	37
Сталь	14431	08	Сѣмяна	16	37
Сургучъ	15	39	Сѣялки	5	15
Соусъ	2	02	Сыръ	477	20
Сидѣнья для ѣздовыхъ	251	08	Сало	2228	21
Солонина	13477	24	Составъ для смазки	17	30

Название товара.	Пуды.	Фунт.	Название товара.	Пуды.	Фунт.
Сигары	50	—	Табачныя издѣл., 265,674 ф...	15397	35
Сливы	43	17	Толь	21	15
Скипидарь	577	01	Телеграфныя принадлежи.	2674	25
Стальные издѣлія	57	14	Топоры	680	05
Свѣчи восковыя	1448	09	Трубки дистанціонн.	39	15
Сардины	201	22	Тросъ	13232	—
Свѣчи разныя	14995	05	Трубы дымогарныя	725	16
Станки разныя	305	35	Точила	71	23
Скобяной товаръ	1005	20	Танинъ	4	28
Смола	424	—	Таблицы	1	26
Сало нефтяное	1007	32	Трубы разныя	6350	05
Сулема	11	24	Тесьма	14	10
Сѣра	42	30	Телефоны	20	10
Сурикъ	1040	16	Ткань бумажная	626	—
Самовары	596	14	Телѣги	178	14
Селитра	4	22	Топографическ. принадл.	3	30
Синька	25	25	Топаи проволочныя	2529	13
Свинецъ	31	08	Трубки водомѣрныя	10	39
Сажка	34	05	Уголь каменный	990310	—
Сапоги	243	33	Уксусъ	50	07
Снаряды контролн.	38	12	Уголь костяной	22	25
Станки прядильныя	14	17	Учебники	7	33
Стекло	3360	05	Упряжь	1619	37
Сифонъ	3	11	Уголь древесный ..	23	26
Соленометры	1	30	Угольный порошокъ	5	36
Свѣтильня	11	13	Фильтры	40	04
Солодъ	331	33	Фотографическ. принадл.	387	26
Скребницы	48	24	Фонари	33	07
Ситы	4	07	Фейерверки	1	—
Сѣти для миннаго загражденія..	416	19	Фуражки	28	37
Сѣти торпедныя ..	609	31	Фитили	27	17

Названіе товара.			Названіе товара.		
	Пуды.	Фунт.		Пуды.	Фунт.
Фрукты сушен.....	3	25	Шары стеклян.....	144	27
Фисташки	33	12	Шкафы холодильн.....	26	39
Фугорей.....	2	06	Шапки	161	19
Флагдукъ.....	113	30	Шампанское	497	30
Халва	177	06	Шарфы.....	21	28
Храповики	6	08	Шерстяной товаръ.....	276	21
Холстъ.....	3552	15	Шкафъ несгораемый.. ..	342	10
Хлопчатка	290	08	Шайки	6	23
Хмель	6	35	Шайбы	106	—
Церковныя вещи	388	38	Шубы разныя.....	155	34
Цѣпи.....	3829	01	Шпатель	482	06
Цвѣты.....	2	23	Шеколадъ.....	45	11
Цементъ.....	341143	—	Шитье	1	39
Цинкъ.....	3224	27	Шланги	622	36
Цикорій	8	—	Щетки	59	30
Черносливъ	49	14	Щетина	3	39
Чернила	170	29	Этикеты	3	23
Чугунныя издѣлія.....	166	19	Эссенція фруктовая	2	04
Часовыя приналд.....	3	27	» уксусная.....	161	23
Чугунъ.....	762	10	Экстрактъ клюквенн.	405	07
Части крана.....	178	25	Экипажи	1234	—
Чашки.....	16	10	Электрическія приналд.....	321	23
Чертежи.....	8	18	Эвиръ.....	6	—
Чемоданы.....	284	33	Эмальерованныя вещи.....	50	—
Чулочный товаръ.....	31	06	Ягоды.....	6	—
Шелковыя издѣлія.....	33	37	Ящики герметическіе	12584	—
Штампы	6	08	» выючныя	25	20
Шашки офицерскія.....	150	26	Ярлыки.....	6	16
Шляпы	15	03	Якоря	921	30
Шафранъ.....	1	25	Ящики пороховые.....	459	06
Шрифты	30	08			
Шорный товаръ.....	1268	25	Всего.....	5419360	11

ВЪДОМОСТЪ

товарамъ, привезеннымъ въ Николаевскъ н/А. въ 1894 г.

	Пуды.	С. Руб.
Чай кирпичный	256.000	1.886.751
Чай байховый	92.700	872.600
Мука	36.200	—
Сахаръ	102.000	—
Соль	155.500	—
Спиртъ	1.371	—
Керосинъ	41.600	685.371
Спички въ коробкахъ	1.770	—
”	940	—
” въ коробкахъ заграничн.	113	3.420
Свѣчи стеариновыя	12.283	—
Мыло	6.200	24.500
Сало, масло	7.500	28.806
Вина заграничн. въ бочкахъ	50	750
” ” ” бутылкахъ	10	—
” русскія въ бутылкахъ	2.000	—
” ” ” бочкахъ	2.037	—
Пиво и портеръ русскій въ бут.	750	—
” ” ” заграничн. въ бут.	50	—
Крѣпкіе напитки ”	60	—
Минеральныя воды	1.300	3.000
Крѣпкіе напитки русскіе	2.000	8.257
Обувь	1.600	—
Домашн. и кухон. утварь	15.225	207.169
Табачныя издѣлія русск.	1.000	—
Табакъ русскій	10.512	—

	Пуды.	С. Руб.
Сигары заграничн.	14	—
Краски	4.816	32.367
„ русскіе.	2.248	—
Шампанское	75	20.240
Цементъ, алебастръ, гипсъ.	80.885	—
Москательный товаръ	3.500	37.500
Листовое желѣзо	11.569	—
„ „ цинкованное	2.562	—
Желѣзо сортовое	48.970	—
Желѣзныя издѣлія	22.000	—
Рельсы	39.981	—
Машины.	19.200	215.000
і пароходъ и 8 баржъ	59.100	—
Бакалейный товаръ, фрукты и консервы.	37.700	100.742
Стекло оконное	13.000	36.300
Мануфактурный товаръ	22.000	691.000
Одежда готовая	6.634	280.000
Мебель	1.600	19.400
Разные товары	125.202	—
	1.251.827	7.153.143

ВЪЕДОМОСТЬ

товарамъ, привезеннымъ въ Николаевскъ н/А въ 1895 г.

	Пуд.	Руб. Сер.
I. Заграничные:		
Стеклян. и фарфоров.	1.006	12.500
Красочные матеріалы.	7.450	36.600
Кондиторскіе товары.	430	5.000
Рись и проч. полев. произведенія.	9.115	21.000
Топоры, инструменты и др. стальн. товары.	6.880	72.000
Машины, машинн. части и проч.	49.500	293.800
Бичевки, канаты и нитки.	6.144	45.500
Минеральныя воды.	205	1.700
Мука	66.540	144.550
Мыло	3.835	20.000
Лубочныя издѣл., рогожи и мѣшки холщев.	3.985	17.000
Письменныя и швейныя машины, велосипеды.	2.220	40.000
Туалетныя вещи	75	3.000
Сало и масло	3.325	30.000
Аптекарскіе товары.	1.460	35.000
Галантерейныя товары	775	38.750
Москательныя »	5.900	19.225
Фрукты	1.745	11.825
Строительный матеріаль	6.575	14.500
Консервы	2.835	37.000
Техническіе предметы	3.740	32.000
Химическіе товары	3.635	11.000
Писчая бумага.	1.430	11.700
Бумажный товаръ	2.055	11.000
Резиновыя издѣлія.	130	9.000
Земледѣльческія орудія.	20.485	210.525

	Пуд.	Руб. Сер.
Одежда и бѣлье.	1.080	52.000
Мануфактурный товаръ.	4.200	160.500
Колоніальный »	2.565	36.000
Фотографическія принадлежности.	65	1.000
Вина	—	22.000
Обувь.	250	14.500
Кожанья издѣлія	785	16.300
Керосинъ	118	500
Шелкъ	16	3.500
Чай.	494.845	3.285.000
Желѣзн., жестян. и мѣдн. издѣлія	23.760	142.250
Разные товары.	11.516	94.500
Мебель и домашняя утварь	5.420	54.725
Напитки.	—	25.000
Парфюмерный товаръ	130	7.200
Музыкальные инструменты	815	22.000
Спички	—	7.600
Пароходы съ принадлежностями	64.000	1.075.200
Табакъ листовой.	1.625	9.100
Сигары	—	900
Соль	89.335	65.500
Свѣчи	6.095	42.750
Оконное стекло	14.255	38.450
Рельсы желѣзнодорожныя	500	900
Рыба и раки.	25	625
Желѣзо.	87.635	243.200
Чугунныя издѣлія	4.800	23.100
Портеръ и пиво.	—	5.000
Оружіе	1.730	28.925
Игрушки и мелочной товаръ	665	13.750
	1.027.655	6.676.150

	Пуд.	Руб. Сер.
II. Русские:		
Фрукты	2.364	10.600
Аптекарские товары	836	4.100
Мануфактурн. и шелков. товары	39.846	1.064.400
Бакалейные и москательные товары	20.519	81.100
Техническіе предметы и инструменты	827	14.000
Стекланные и фарфоровыя издѣлія	5.276	42.000
Галантерейный товаръ	1.153	6.000
Строительные матеріалы	12.706	14.500
Чай	4.700	23.000
Спички	—	16.500
Табакъ, ситары и папиросы	—	208.000
Минеральныя воды	—	1.500
Вина	—	223.000
Шампанское	—	8.200
Сахарныя издѣлія, конфекты	12.604	140.000
Музыкальные инструменты	283	4.300
Одежда готовая	4.816	217.000
Казенный грузъ	66.000	—
Парфюмерный товаръ и туалетн. мыло	623	19.000
Бумага	3.336	36.000
Канатныя издѣлія и бичевка	5.459	38.000
Краски	3.148	13.400
Мелочной товаръ	1.596	13.400
Желѣзные и мѣдные товары	17.438	14.500
Желѣзо	40.309	107.000
Мука	74.000	120.000
Керосинъ	51.867	103.600

	Пуд.	Руб. Сер.
Консервы	1.460	14.000
Оружіе	300	17.500
Соль	7.061	6.000
Сахаръ	93.640	575.000
Стекло оконное	6.472	16.000
Спиртъ	—	84.000
Ювелирные издѣлія	—	4.200
Мебель	1.430	10.000
Машины и машинныя части	11.900	155.000
Мыло.	4.800	23.000
Свѣчи	19.700	155.000
Масло коровье.	3.000	25.700
Масла.	5.000	22.000
Разные товары.	16.934	108.500
	540.903	3.889.500

Количество судовъ, посѣтившихъ Владивостокъ въ
навигацию 1894 года и привезеннаго груза.

Откуда.	Националь- ность.	Суда.	Количество.	Общая ем- стимость въ тонн.	Количество груза въ тоннахъ.	Примѣчаніе.
Изъ Японіи.	Русскихъ.	Паров.	10	5.148	4.601	Включая ж. д. 1042 тон.
	Нѣмецкихъ.	»	9	6.785	6.292	» уголь 4398 »
	Японскихъ.	»	10	13.980	6.935	» ж. д. 35 »
	»	Шхун.	2	196	76	
	Англійскихъ.	»	1	400	750	Весь казенный.
Китай.	Русскихъ.	Паров.	11	6.793	5.364	
	Нѣмецкихъ.	»	12	8.822	9.206	
	Японскихъ.	»	5	5.800	2.916	Включая ж. д. 64 тон.
	Англійскихъ.	»	5	6.241	2.033	
Кореи.	Японскихъ.	Паров.	1	712	673	
С.-Франциск.	Американскихъ.	Шхун.	1	1.572	2.031	
Гамбурга.	Норвежскихъ.	Паров.	2	2.264	4.109	
	Нѣмецкихъ.	»	1	551	474	
Англии.	Англійскихъ.	Паров.	2	3.498	6.906	} Включая д. дока цемента 2806 тон. Угля 4000 тон.

Откуда.	Националь- ность.	Суда.	Количество.	Общая вмѣ- стимость въ тонн.	Количество груза въ тоннахъ.	Примѣчаніе.
Изъ Петербурга.	Русскихъ.	Паров.	1	2.943	3.582	} Включая ж. д. 1477 тон. " казен. 1946 " " " 151 " " ж. д. 2764 " " " " 6070 "
	Нѣмецкихъ.	"	1	1.812	2.962	
	Англійскихъ.	"	2	3.001	7.197	
Одессы.	Русскихъ.	Паров.	12	27.049	21.773	} Включая ж. д. 9650 тон. " казен. 7122 " " ж. д. 484 " " казен. 3131 " " " 3235 " " ж. д. 1954 "
	Нѣмецкихъ.	"	1	886	1.946	
	Норвежскихъ.	"	4	4.852	6.179	
	Англійскихъ.	"	2	3.313	5.688	
Николаевск. на Амурѣ.	Русскихъ.	Паров.	13	5.797	643	} Включая уголь 175 тон. " " 1020 "
	Нѣмецкихъ.	"	10	7.171	2.300	
	Норвежскихъ.	"	1	904	не было	
	Англійскихъ.	"	1	1.355	тоже	
Острова Са- халина.	Русскихъ.	Паров.	4	8.375	00.02	} Включая уголь 7331 тон. " капуст. 1050 " Все уголь.
	Нѣмецкихъ.	"	11	7.875	8.890	
	Норвежскихъ.	"	1	541	1.200	
Петропавл. (Камчатки).	Русскихъ.	Шхун.	1	100	не было	
	Нѣмецкихъ.	Паров.	4	2.904	103	
Находки.	Нѣмецкихъ.	Паров.	3	2.145	1.850	Все капуста.
Ольги.	Русскихъ.	Паров.	1	714	400	Все капуста.
	Нѣмецкихъ.	"	3	2.169	2.650	Тоже.
Посьета.	Нѣмецкихъ.	Паров.	1	714	не было	

Резюме помѣщенной выше таблицы:

Национальность.	Количество.	Общая вмѣстимость въ тоннахъ.	Количество груза въ тоннахъ.
Русскихъ.....	53	56.919	36.366
Нѣмецкихъ.....	56	41.834	36.673
Японскихъ.....	19	21.088	11.350
Англійскихъ.....	12	17.408	21.824
Американскихъ.....	1	1.572	2.031
Норвежскихъ.....	8	8.561	11.488
Всего.....	149	147.382	119.732

Движеніе грузовъ изъ Владивостока въ навигацію 1894 г.
Вывезено на пароходахъ:

Въ Китай	лѣса 1.100 тоннъ и морск. капусты 5.950 тон.
” ”	разнаго 270 ”
” Японію	” 192 ”
” Николаевскъ	” 13.081 ” вѣключ. транзитн. 5.357 ”
На о-въ Сахалинъ	” 2.675 ” ” ” 1.151 ”
Въ Петропавловскъ	” 414 ” ” ” 134 ”
” Посыеть	” 770 ” ” казеннаго 85 ”
” Находку	” 14 ”
” Славянку	” 06 ”
” Монгугай	” 31 ” ” ” 15 ”

Первыми пришедшими пароходами въ 1894 году были „Байкаль“ 28 февраля, „Владиміръ“ 1 марта, бухта была еще покрыта льдомъ и входъ ихъ въ гавань былъ совершенъ при помощи парохода ледокола, безпрепятственный-же входъ на рейдъ начался лишь съ 20 марта, когда и надо считать навигацію фактически открывшеюся.

Послѣднимъ пароходомъ, ушедшимъ отсюда срочнымъ рейсомъ, былъ „Владиміръ“, 9-го декабря; а послѣ его ухода входъ былъ поддерживаемъ пароходомъ ледоколомъ, благодаря чему посѣтили портъ еще „Байкаль“ и „Стрѣлокъ“, послѣднимъ пароходомъ, вошедшимъ на рейдъ, была „Кострома“, 29-го декабря, послѣ чего бухта была покрыта сплошнымъ льдомъ. Выводъ въ море „Костромы“ пароходомъ ледоколомъ былъ произведенъ 14-го января 1895 года.

Отзывъ Владивостокскаго 1 гильдіи купца А. В. Даттанъ.

При выработкѣ таможеннаго тарифа для Приморской области Восточной Сибири ввиду своеобразности экономическаго положенія края, также ввиду того обстоятельства, что наши сосѣднія страны не представляютъ настоящихъ фабрично-промышленныхъ государствъ, почему требующіяся здѣсь издѣлія *не-русскаго происхожденія* должны быть привозимы изъ Америки, Англии, Франціи и пр., и вслѣдствіе выпадающихъ на нихъ расходовъ (какъ-то: за провозъ, страховку, потерю процентовъ на капиталъ и пр.) обходятся значительно дороже, чѣмъ большинство товаровъ, оплачиваемыхъ пошлиною при провозѣ ихъ черезъ европейскую границу,—слѣдовало-бы ввести здѣсь соотвѣтственно *низкій* тарифъ, чтобы населеніе, за отсутствіемъ мѣстной промышленности, разъ уже обреченное на привозъ товаровъ, не было-бы слишкомъ притѣснено.

Въ коммерческомъ отношеніи, а также ввиду того, что привозъ товаровъ сюда изъ-за границы очень однообразенъ, можно было-бы въ первое время обойтись съ упрощеннымъ таможеннымъ тарифомъ, въ который первоначально можно было-бы включить только такіе товары, которые привозятся сюда въ значительныхъ количествахъ и обращеніе съ коими при надзорѣ за ними и очисткѣ ихъ отъ пошлины требуетъ меньшихъ затрудненій, т. е. не требуетъ слишкомъ большого штата чиновниковъ и нижнихъ чиновъ, содержаніе коихъ, такимъ образомъ, могло-бы быть соразмѣрено съ доходомъ таможни. Если-бы ввозъ предметовъ, въ настоящее время не подлежащихъ оплатѣ пошлиной, современемъ, вслѣдствіе увеличивающагося населенія или другихъ какихъ-либо обстоятельствъ, возросъ, или-же оказалось-бы желательнымъ обложить пошлиною какіе-либо предметы съ цѣлью охраненія имѣющей основаться мѣстной производительности, то можно-бы было таможенный тарифъ тогда соотвѣтственно расширить.

Также слѣдуетъ обратить должное вниманіе на свойство, большую пространность и ненаселенность нашихъ границъ, т. к. иначе

многіе предметы вслѣдствіе слишкомъ высокой пошлины найдутъ себѣ къ намъ свободный входъ посредствомъ контрабанды какъ морскимъ, такъ и сухимъ путемъ, что нанесетъ большой ущербъ законной торговлѣ, въ пользу недобросовѣстной конкуренціи. Лучшимъ примѣромъ вышесказаннаго служатъ въ данное время сигары, которыхъ въ теченіи года очищается здѣсь отъ пошлины только нѣсколько тысячъ штукъ, между тѣмъ, извѣстно, что употребленіе ихъ въ краѣ весьма значительно.

1. *Хлѣбъ*. Принимая въ соображеніе близость Японіи съ ея изобилующей производительностью пшеницы, можно было-бы ввести *умѣренную* пошлину съ цѣлью поощренія туземнаго земледѣлія.

2. *Рисъ*. I. Главными потребителями риса являются: японцы, корейцы и китайцы, которые составляютъ главную часть рабочей силы Приморской области, такъ какъ въ русскихъ рабочихъ пока чувствуется большой недостатокъ. Поэтому обложеніе этого продукта пошлиной отразилось-бы на повышеніи заработной платы, вслѣдствіе чего пошлина на рисъ теперь явилась-бы преждевременной. Если-бы все-таки пошлина была неизбежна, то таковая должна быть определена очень умѣренная.

II Въ случаѣ обложенія риса пошлиной, таковая на рисъ съ шелухой должна быть установлена на половину ниже пошлины за обработанный рисъ (ради поощренія очистки въ самомъ краѣ).

3. *Мука*. Относительно муки можно сказать то-же, что въ предъидущемъ номерѣ 2 I.

Солодъ и ячмень должны во всякомъ случаѣ подлежать оплатѣ пошлиной, дабы охранить привозимые изъ Европейской Россіи названные продукты.

4. *Мука*. Картофельная. Крахмаль. Пошлина.

5. *Овощи*. Пошлина.

6. *Фрукты*. Такъ какъ въ краѣ фрукты вовсе не встрѣчаются, то вся статья 6-я должна-бы быть положительно отнесена подъ категорію беспошлинныхъ товаровъ.

7. *Фрукты сухіе*. Пошлина.

8. *Кариика*. Пошлина, привозъ незначительный.

9. *Каперцы, оливки*. Тоже.

10. *Анисъ, тминъ*. Тоже.

11. *Орѣхи*. Пошлина. Въ особенности-же слѣдовало-бы обложить пошлиной привозимые изъ Японіи и Китая земляные орѣхи и др.

12. *Горчица*. Пошлина.
13. *Паштеты и сои*. Пошлина. На японскую сою, которая привозится сюда въ боченкахъ, нахожу все-таки пошлину въ 5 р. золот. слишкомъ высокою.
14. *Трюфели*. Пошлина.
15. *Цряности*. Пошлина.
16. *Лавровый листъ*. Пошлина.
17. *Цикорій и желуди*. Пошлина, ввозъ незначительный.
18. *Кофе*. Пошлина.
19. *Какао*. Пошлина. Какао въ немолотомъ видѣ пока здѣсь привозомъ не пользуется.
20. *Чай*. Слѣдовало-бы назначить пошлину наравнѣ съ тарифомъ для чая, привозимаго въ Россію черезъ сибирскую границу.
21. *Табакъ*. Пошлина. По пункту 1-му слѣдуетъ принять во вниманіе, что листовой табакъ въ настоящее время привозится къ намъ изъ Китая только сухимъ путемъ.
22. *Сахаръ*. Пошлина.
23. *Медъ*. Пошлина.
24. *Кондитерскій товаръ*. Пошлина, исключая п. 2-го, которому подлежатъ американскіе и индійскіе фрукты, которые замѣняютъ здѣсь отсутствующіе свѣжіе фрукты.
25. *Дрожжи*. Пошлина.
26. *Хмель*. Пошлина.
27. *Аракъ, ромъ и т. п.* Пошлина.
28. *Вина*. Пошлина.
29. *Медъ, портеръ и пр.* Пошлина.
30. *Соки фруктовые*. Пошлина.
31. *Уксусъ*. Пошлина.
32. *Минеральныя воды*. Искусственныя воды можно обложить пошлиною, натуральныя-же слѣдовало-бы оставить безпошлинными.
33. *Соль*. Соль для засола рыбы слѣдовало-бы освободить отъ оплаты пошлиной, въ крайнемъ-же случаѣ можно-бы назначить самую низкую пошлину, т. к. русская крымская соль, по мнѣнію амурскихъ засольщиковъ, для ихъ цѣлей не удобоприемѣнима. Столовую соль можно обложить пошлиной.
34. *Солонина*. (Мясо соленое). Солонина въ Приамурскомъ краѣ потребляется почти исключительно флотомъ и войсками, также идетъ для снабженія провіантомъ каторжныхъ на Сахалинѣ; привозится частью изъ Одессы, частью изъ Санъ-Франциско. Флотъ требуетъ всегда американскую солонину, такъ какъ русская вслѣдствіе неизбѣжнаго транспорта, вред-

но вліяющаго при проходѣ тропиковъ, легко подвергается порчѣ. Слѣдовательно, пошлину пришлось-бы нести самому правительству, почему предложилъ-бы эту статью отнести подъ категорію беспошлинныхъ товаровъ.

35. *Сыръ*. Пошлина.
36. *Масло коровье*. Пошлина.
37. *Рыба*. Можно примѣнить ту-же самую пошлину, какъ и въ Европейской Россіи.
38. *Устрици*. Тоже.
39. *Съѣстные припасы*. Пошлина.
40. *Домашній скотъ*. Безпошлинно.
41. *Удобрительныя вещества*. П. 1. въ интересахъ земледѣлія также и въ нашемъ краѣ слѣдуетъ освободить отъ пошлины.
42. *Сажа*. Пошлина.
43. *Клей*. Пошлина.
44. *Рога*. Пошлина, привозъ незначительный.
45. *Волосъ не въ дѣль*. Пошлина, привозъ незначительный.
46. *Волосъ въ дѣль*. Пошлина.
47. *Пухъ и перья*. Пошлина, привозъ незначительный.
48. *Подушки, перины*. Пошлина.
49. *Усъ китовый*. Пошлина, привозъ незначительный.
50. *Тубка грецкая*. Пошлина.
51. *Сало жив.* Пошлина.
52. *Воскъ*. Пошлина.
53. *Свѣчи*. Пошлина.
54. *Кожі невыдѣланныя*. Пошлина.
55. *Кожі выдѣланныя*. Пошлина.
56. *Мѣха*. Пошлина, привозъ незначительный.
57. *Кожанныя издѣлія*. Пошлина, исключая обуви для надобностей европейцевъ; привозъ кожаныхъ издѣлій незначительный.
58. *Лѣсной товаръ*. Пошлина.
59. *Плотничныя и бочарныя работы*. Пошлина.
60. *Дерево пробковое въ дѣль*. Пошлина.
61. *Деревянные издѣлія*. Безпошлинно. Здѣшнее дерево не примѣнимо для изготовленія мебели и пр.
62. *Растенія живыя и сухія*.
 - 1) Сѣно и солома. Пошлина.
 - 2) Части растеній. Пошлина.
 - 3) Живыя растенія. Безпошлинно, остальные-же въ п. 4 поименованные предметы можно обложить пошлиной.
63. *Шишки красильн.* Пошлина. Привозомъ здѣсь не пользуются.
64. *Корзины и плет. издѣл.* Пошлина.

65. *Строителн. матер.* Чтобы не препятствовать и не затруднять дальнѣйшее развитіе края, слѣдовало-бы строительные матеріалы пока оставить безпошлинными.
66. *Калень не въ дѣль въ подготов. видѣ.* Слѣдуетъ примѣнить сказанное въ предѣидущей статьѣ.
67. *Драгоценныя кални.* Пошлина, провозъ незначительный.
68. *Гагатъ.* Пошлина, привозъ незначительный.
69. *Азбестъ.* Безпошлинно.
70. *Кални въ издѣліяхъ.* Пошлина, привозъ незначительный.
71. *Помуравлен. вещества.* Пошлина.
72. *Кирпичъ.* Пошлина.
73. *Трубы глиняныя.* Пошлина.
74. *Тончарныя издѣлія.* Пошлина.
75. *Фаянсовыя издѣлія.* 76. *Фарфоровыя издѣлія.* 77. *Стеклянныя издѣлія.* 78. *Зеркальныя стекла.* Такъ какъ названныя издѣлія до сихъ поръ здѣсь въ краѣ не фабрикуются, а привозимые изъ-за границы вслѣдствіе транспорта и ломки въ пути сравнительно дорого обходятся, слѣдовало-бы ихъ, а въ особенности оконное стекло, не подвергать оплатѣ пошлиной.
79. *Уголь каменный.* Пошлина должна-бы быть не выше 1 коп. съ пуда; за коксъ не болѣе 1½ коп. съ пуда.
80. *Деготь и смола.* Пошлина.
81. *Антрацитъ, нафталинъ.* Пошлина.
82. *Тарпіусъ или канифоль.* Пошлина на этотъ предметъ если-бы не лишила возможности продолжать дѣятельность мыловаренныхъ заводовъ, работающихъ въ Благовѣщенскѣ съ успѣхомъ и недавно открытыхъ въ окрестностяхъ Владивостока, то, во всякомъ случаѣ, нанесла-бы большой ущербъ мыловаренію въ краѣ.
83. *Асфальтъ и гудронъ.* Пошлина.
84. *Нефть.* Пошлина.
85. *Жидкіе продукты перегонной нефти.* Пошлина.
86. *Скипидаръ.* Пошлина.
87. *Гулли.* Пошлина, привозъ незначительный.
88. *Гулли-эластикъ.* Пошлина, привозъ незначительный.
89. *Стасфуртскія соли.* Пошлина, привозъ незначительный.
90. *Соли естественныя.* Пошлина, привозъ незначительный.
91. *Съра.* Пошлина, привозъ незначительный.
92. *Антипоиія.* Пошлина, привозъ незначительный.
93. *Бура.* Пошлина, привозъ незначительный.
94. *Магнезіумъ.* Пошлина, привозъ незначительный.
95. *Винный камень.* Пошлина, привозъ незначительный.
96. *Тяжелый шпатъ.* Пошлина, привозъ незначительный.

97. *Стронціанитъ.*
98. *Аліачные препараты.*
99. *Мышьякъ.* Пошлина, привозъ незначительный.
100. *Синькали.* Пошлина, привозъ незначительный.
101. *Квасцы.* Пошлина, привозъ незначительный.
102. *Окиси.* Пошлина, привозъ незначительный.
103. *Селитра.* Пошлина, привозъ незначительный.
104. *Хлористый магній.* Пошлина, привозъ незначительный.
105. *Натръ и кали.* Пошлина, но каустическую соду, которая идетъ въ дѣло на мыловаренныхъ заводахъ, слѣдовало-бы оставить беспошлинной.
106. *Укусный порошокъ.* Пошлина, привоза нѣтъ.
107. *Хлорная известь.* Безпошлинно.
- | | |
|--|---|
| 108. <i>Кислоты.</i> | Пошлина. NB. Принимая однако во вниманіе болѣе или менѣе частыя холерныя эпизоотіи, Сибирскую язву, падежъ скота и пр., для Приамурскаго края весьма важно-бы имѣть возможность пріобрѣтать дешевыя средства для дезинфекціи, какъ-то: хлорную известь, сѣрную и соляную кислоты, купоросъ, сулему, почему эти предметы должны-бы остаться беспошлинными. |
| 109. <i>Купоросы.</i> | |
| 110. <i>Ляписъ.</i> | |
| 111. <i>Антрахинонъ.</i> | |
| 112. <i>Хилчи и фармацевт. продукты.</i> | |
113. *Составн. лекарства.* Пошлина.
114. *Фосфоръ.* Пошлина, привозъ незначительный.
115. *Эфиръ.* Пошлина, привозъ незначительный.
116. *Опій.* Пошлина, привозъ незначительный.
117. *Масло растительное.* Пошлина. Пальмовое и кокосовое масла, идущія въ дѣло на мыловаренныхъ заводахъ, слѣдовало-бы по вышесказаннымъ причинамъ оставить беспошлинными.
118. *Ароматныя воды.* Пошлина, привозъ незначительный.
119. *Косметика.* Пошлина, привозъ незначительный.
120. *Мыла.* Пошлина, привозъ незначительный.
121. *Лаки.* Пошлина, привозъ незначительный.
122. *Сургучъ.* Пошлина, привозъ незначительный.
123. *Спички.* Пошлина, привозъ незначительный.
124. *Дубильныя вещества.* Пошлина, привозъ незначительный.
125. *Сапородныя красильныя вещества.* Пошлина, исключая мѣла; привозъ этого вещества незначительный.
126. *Орсель.* Пошлина, сюда не привозится.
127. *Кронъ.* Пошлина, сюда не привозится.
128. *Индиго.* Пошлина, привозъ незначительный.
129. *Кошениль.* Пошлина, сюда не ввозится.
130. *Берлинская лазурь.* Пошлина, привозъ незначительный.
131. *Бѣлила.* Пошлина, привозъ незначительный.

- 132. Сурикъ. Пошлина, привозъ незначительный.
- 133. Краски лѣдныя. Пошлина, привозъ незначительный.
- 134. Красильные и дубильные препараты. Пошлина, привозъ незначит.
- 135. Красящія вещества. Пошлина, привозъ незначительный.
- 136. Краски (минеральныя) миниатюрныя. Пошлина, привозъ незначит.
- 137. Краски хромовыя. Пошлина, привозъ незначительный.
- 138. Руды. Пошлина, привозъ незначительный.

- 139. Угунъ.
- 140. Жельзо.
- 141. Жестъ.
- 142. Сталь.

Такъ какъ желѣзное производство въ Европейской Россіи, несмотря на безспорные успѣхи, сдѣланные въ теченіи послѣдняго десятка лѣтъ, все еще не въ состояніи удовлетворить потребностямъ всей Россіи, то для здѣшняго края было-бы чувствительнымъ обремененіемъ, если-бы цѣна такого важнаго для населенія предмета, какъ желѣзо, вздорожала, почему, по моему мнѣнію, слѣдовало-бы отстоять отъ пошлины этотъ предметъ.

- 143. Мѣдь. Пошлина.
- 144. Олово. Пошлина.
- 145. Ртуть. Пошлина, ввозъ незначительный.
- 146. Свинецъ. Пошлина.
- 147. Цинкъ. Пошлина.
- 148. Издѣлія золотыя. Пошлина.
- 149. Издѣлія изъ мѣди.
- 150. Угунъ въ дѣль.
- 151. Жельзн. и стал. издѣлія.
- 152. Ножен. работы.
- 153. Жельзн. и стал. издѣлія полир.
- 154. Жестян. издѣл.
- 155. Проволока.
- 156. Проволочн. изд.
- 157. Иглы.
- 158. Кожев. товаръ.
- 159. Оружіе бѣлое.
- 150. Косы, серпы.
- 161. Инструм. ручн.
- 162. Литеры для книгопечатанія.
- 163. Издѣл. изъ олова и цинка.
- 164. Изд. изъ свинца.

Принимая во вниманіе вышесказанное о желѣзномъ производствѣ, слѣдовало-бы поименованные предметы, для большей части населенія крайне необходимыя, во всякомъ случаѣ, отъ какой-бы ни было пошлины освободить.

165. *Поталь бѣлая и желтая.* Пошлина, привозъ незначительный.
166. *Бронзированный порошокъ.* Пошлина, привозъ незначительный.
167. *Машины и такъ далѣе.* Къ числу предметовъ, входящихъ въ

эту статью, принадлежать преимущественно земледѣльческія машины и приборы, которые непременно должны-бы быть освобождены отъ пошлины. Во-первыхъ, у насъ земледѣліе слишкомъ слабо развито, почему всѣми усиліями должно такому способствовать и поднять его; во-вторыхъ, въ селеніяхъ, въ особенности-же на Амурѣ, рабочая сила крайне недостаточна, потому что золотопромышленность поглощаетъ всю имѣющуюся въ распоряженіи рабочую силу и крестьяне волей-неволей должны прибѣгать къ самой обширной помощи машинъ; по этой причинѣ слѣдовало-бы помочь въ этомъ отношеніи населенію и распространить то-же самое и на локомобили со сложными молотилками, каковыя должны-бы быть ввозимы беспошлинно.

Но обложеніе и другихъ, кромѣ земледѣльческихъ машинъ, было-бы также не въ интересахъ Приамурскаго края, если принять во вниманіе, что пока еще замѣчается крайній недостатокъ во всякой фабричной дѣятельности; разрѣшеніе беспошлиннаго ввоза машинъ и приборовъ было-бы безусловно средствомъ постоянно возбуждать болѣе усиленное производство въ существующихъ уже нѣкоторыхъ мастерскихъ и фабрикахъ, или-же дать возможность возникнуть новымъ предпріятіямъ.

Также весьма желательно улучшеніе уличнаго освѣщенія въ городахъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ наивозможнѣйшее усовершенствованіе противопожарныхъ средствъ какъ въ городахъ, такъ и въ селеніяхъ, почему динамо-электрическія машины, пожарныя трубы и снаряженіе считаю необходимымъ оставить беспошлинными.

168. *Въсы.* Безпошлинно.
169. *Инструм. и приб. пател.* Безпошлинно, ввозъ незначительный.
170. *Очки.* Безпошлинно, ввозъ незначительный.
171. *Часовой товаръ.* Пошлина.
172. *Музыкальные инструменты.* Принимая во вниманіе дороговизну транспорта роялей и піанино, которые являются необходимою для столь желательнаго музыкальнаго образованія нашего юношества, слѣдовало-бы эти инструменты оставить беспошлинными.

173. *Экипажи*. Пошлина.
174. *Вагоны для желѣзныхъ дорогъ*. Пошлина.
175. *Суда морскія*. Для дальнѣйшаго процвѣтанія и расширенія судоходства и каботажнаго плаванія эта статья должна остаться беспошлинной.
176. *Ветошь*. Пошлина.
177. *Писчебумажные товары*. Пошлина, за исключеніемъ картона, кровельнаго толя, оберточной и писчей бумаги. Привозъ этихъ предметовъ незначительный.
178. *Книги, картины*. Безпошлинно.
179. *Волокнистыя растительныя вещества*. Пошлина, привозъ незначительный.
180. *Шелкъ*. Пошлина.
181. *Шерстяное трико*. Пошлина.
182. *Бумажная вата*. Пошлина, но только весьма умѣренная, такъ какъ этотъ предметъ привозится преимущественно для изготовленія зимней одежды рабочихъ корейцевъ и китайцевъ.

183. *Бумажная пряжа*.
184. *Пряжа джутовая*.
185. *Шелкъ крученый*.
186. *Шерсть*.
187. *Бумажныя ткани*.
188. *Бумажн. крашен.*
189. *Бумажн. бархат.*
и такъ далѣе до ст. 216 включительно, исключая ст. 189.

Что-же касается мануфактурныхъ товаровъ, то ихъ привозъ изъ-за границы въ общемъ очень незначительный, исключая идущихъ на потребности китайцевъ и Корейцевъ Тиклоса и Дрели, взамѣнъ которыхъ пока еще не имѣется подходящихъ русскихъ произведеній, почему могли-бы оныя тоже остаться беспошлинными. Впрочемъ, привозъ мануфактурныхъ товаровъ и пр. изъ Европейской Россіи изъ года въ годъ увеличивается и распространяется, примѣрно, на слѣдующіе предметы: сукна, ситцы, бумажен, брильянтинъ, рубчикъ, фланель, миткаль, демикотонъ, молескинъ, бязь; затѣмъ предметы, которые привозятся въ меньшемъ количествѣ противъ первыхъ: тикъ, парусина, камлотъ, плизъ, букскинъ, сарташисть, сарпинка, шевіотъ, нансукъ, сатинъ; кромѣ того, платки, полотна, бѣлье, шерстяныя одѣяла, парча, башлыки, шелковыя ленты, готовыя платья, фуражки, кружева, отдѣлки, пояса, вязаныя рукавицы и т. п.

Пошлинъ на нѣкоторые не поименованные выше мануфактурные и пр. товары, которые получаютъ изъ-за границы въ очень маломъ количествѣ, слѣдовало-бы не назначать, ибо онѣ дали-бы весьма незначительный доходъ, а вызвали-бы борьбу съ контрабандой именно этихъ товаровъ.

190. *Канатъ, веревки.* Пошлина.

СПИСОКЪ

судовъ, прошедшихъ лиманомъ рѣки „Амуръ“ въ навигацію 1893 года
въ Николаевскъ и обратно.

Время прихода въ Николаевскъ.	Названіе судна.	Национальность.	Углубленіе.	
			При приходѣ.	При уходѣ.
Мая 25.	Фрогнеръ.	Норвежскій парох.	13 футъ.	12 футъ.
„ 30.	Стрѣлокъ.	Русскій „	12 „	10 „
Юня 1.	Байкаль.	„ „	13 „	13 „
„ 3.	Томариндъ.	Норвежскій „	13 ¹ / ₂ „	12 „
„ 4.	Кайфонгъ.	Англійскій „	14 „	10 „
„ 4.	Стрѣлокъ.	Русскій „	11 „	10 „
„ 9.	Коу-Шингъ.	Англійскій „	14 „	11 „
„ 13.	Катарина Суденъ.	Американск. шхуна.	13 „	11 „
„ 16.	Сити-оф-Бельфасть.	Англійскій парох.	14 „	11 „
„ 20.	Гайнанъ.	Германскій „	11 ¹ / ₂ „	12 „
„ 23.	Байкаль.	Русскій „	13 „	13 „
„ 23.	Альбертъ.	Норвежскій „	14 „	12 „
„ 23.	Кинза-Мару.	Японская шхуна.	7 „	9 „
„ 24.	Стрѣлокъ.	Русскій пароходъ.	10 „	10 „
„ 24.	Чико-куни-Мару.	Японская шхуна.	9 „	10 „
„ 30.	Прогрессъ.	Германскій пароходъ.	14 „	11 „
Юля 4.	Стрѣлокъ.	Русскій „	10 ¹ / ₂ „	10 „
„ 7.	Утапъ-Мару.	Японская шхуна.	8 „	9 „

Время прихода въ Николаевскъ.	Названіе судна.	Національность.	Углубленіе.	
			При приходѣ.	При уходѣ.
Юля 8.	Гези.	Англійскій парохоль.	14 футъ.	11 футъ.
" 14.	Венчао.	" "	12 "	10 "
" 15.	Стрѣлокъ.	Русскій "	10 "	10 "
" 15.	Мидзу-изи-Мару.	Японскій "	7 "	9 "
" 17.	Байкаль.	Русскій "	11 ¹ / ₂ "	13 "
" 18.	Нікора-Мару.	Японскій "	11 "	10 "
" 22.	Стрѣлокъ.	Русскій "	10 "	10 "
" 27.	Врайтъ.	Американск. шхуна.	12 ¹ / ₂ "	11 "
" 28.	Гайнанъ.	Германскій парохоль.	10 "	12 "
" 28.	Рейнгольдъ.	" "	13 ¹ / ₂ "	11 "
" 28.	Стрѣлокъ.	Русскій "	9 ¹ / ₂ "	10 "
Августа 4.	Стрѣлокъ.	" "	10 "	10 "
" 10.	"	" "	10 "	10 "
" 11.	Нормандія.	Норвежск. "	13 ¹ / ₂ "	11 "
" 11.	Байкаль.	Русскій "	12 ¹ / ₂ "	13 "
" 12.	Синганъ.	Англійскій "	13 "	11 "
" 15.	Стрѣлокъ.	Русскій "	9 ¹ / ₂ "	10 "
" 20.	Гайнанъ.	Германскій "	13 "	12 "
" 23.	Стрѣлокъ.	Русскій "	10 "	10 "
" 29.	Фейлунгъ.	Англійскій "	16 "	13 "
" 27.	Тартаръ.	" "	16 "	12 "
Сентября 2.	Байкаль.	Русскій "	12 ¹ / ₂ "	13 "
" 6.	Рейнгольдъ.	Германскій "	11 "	13 "
" 13.	Паотингъ.	Англійскій "	13 ф. 4 л.	12 "
" 13.	Гайнанъ.	Германскій "	12 футъ.	13 "
" 25.	Байкаль.	Русскій "	12 "	13 "

Итого по лиману въ навигацію 1893 года прошло 44 судна, съ общимъ углубленіемъ 1.010 футъ.

Въ списокъ этотъ внесены всѣ суда, прошедшія въ Николаевскъ какъ непосредственно изъ-за границы, минуя Владивостокъ, такъ и чрезъ Владивостокъ.

На подлинномъ написано: „утверждаю“. 5 апрѣля 1889 года, г. Хабаровскъ. Подписалъ Приамурскій Генераль-Губернаторъ Генераль-Адъютантъ Баронъ Корфъ.

Приложеніе № 8.

Правила объ обложеніи особымъ сборомъ иностранныхъ судовъ, занимающихся каботажемъ на русскомъ побережьѣ Тихаго океана.

§ 1) Всякое иностранное судно, занимающееся каботажною перевозкою грузовъ или пассажировъ на протяженіи всей береговой черты Приамурскаго края, или части таковой, подлежитъ сбору съ него особой каботажной пошлины русскими кредитными билетами.

Примѣчаніе I-е. Плаваніе иностраннаго судна признается каботажнымъ и подлежитъ оплатѣ только въ томъ случаѣ, когда оно беретъ грузъ или пассажировъ въ одномъ или нѣсколькихъ пунктахъ Приамурскаго края и сдаетъ ихъ въ другихъ въ предѣлахъ-же послѣдняго.

Но не считается каботажной перевозкою и не оплачивается плаваніе иностраннаго судна, если оно только развозитъ погруженные на него за чертой края товары или пассажировъ, хотя-бы даже и для нѣсколькихъ портовъ, или же когда оно, одновременно съ предъидущимъ или независимо, собираетъ по портамъ грузы и пассажировъ не для передвиженія ихъ въ предѣлахъ Приамурскаго края, а для непосредственнаго вывоза за границу.

Примѣчаніе II. Моря: Японское, Охотское и Берингово, несмотря на различіе названій, въ данномъ случаѣ признаются однимъ общимъ райономъ, въ виду того, что русская граница проходитъ здѣсь одною непрерывною линією, начиная отъ устья рѣки Тумень-улы, на сѣверъ въ Ледовитый океанъ.

§ 2) Каботажная пошлина взыскивается съ регистраго тонна со всей чистой вмѣстимости, указанной въ судовыхъ до-

кументахъ, причеиъ русскій ластъ считается равнымъ двумъ английскимъ регистровымъ тоннамъ.

§ 3) Каботажная пошлина взыскивается за каждый каботажный рейсъ судна, считая таковой отъ пункта отхода до конечнаго пункта назначенія груза, заявленнаго при первой приѣмкѣ таковаго; пошлина берется впередъ.

Примѣчаніе I. Если судно заплатило установленную пошлину въ пунктѣ отхода, то до окончанія заявленнаго имъ рейса оно вторичнаго сбора за приѣмъ грузовъ и пассажировъ въ промежуточныхъ пунктахъ не платитъ.

Примѣчаніе II. Равно не платитъ каботажной пошлینی иностранное судно, если, не имѣя даже разрѣшенія на каботажъ, будетъ перевозить попутно между портами не болѣе 25 пассажировъ съ ихъ багажемъ, не превышающимъ въ общей сложности, 10 тоннъ (600 пудовъ).

§ 4) Каботажная пошлина взимается полностью до начала рейса и выходъ судна разрѣшается только по предъявленіи имъ подлежащей власти (см. § 7) квитанціи мѣстнаго казначейства, а гдѣ нѣтъ таковаго, квитанціи съ казенною печатью отъ властей, которымъ этотъ сборъ порученъ (см. § 7).

§ 5) О желаніи заняться каботажемъ и о пунктѣ окончательнаго назначенія груза, а равно о предполагаемыхъ заходахъ въ попутныя мѣста для приѣма грузовъ или пассажировъ, судно заявляетъ впередъ въ томъ мѣстѣ, гдѣ уплачивается сборъ. Если же фрахтъ встрѣтится случайно въ такихъ мѣстахъ, гдѣ не будетъ на лицо приѣмщика для полученія сбора, то судну разрѣшается принять грузъ и безъ предварительной уплаты сбора, но съ обязательствомъ уплатить таковой въ первомъ-же попутномъ пунктѣ, гдѣ это возможно, иначе это будетъ считаться уклоненіемъ отъ уплаты сбора.

§ 6) Всякому судну, уплатившему установленный сборъ, выдается временное каботажное свидѣтельство на русскомъ, английскомъ и нѣмецкомъ языкахъ, каковое оно предъявляетъ вмѣстѣ съ судовыми документами всюду, гдѣ принимаетъ грузы или пассажировъ. Въ свидѣтельствѣ должны быть изложены всѣ правила о каботажѣ и каботажный тарифъ, при немъ-же долженъ имѣться бланкъ для отмѣтокъ подлежащихъ властей о заходахъ судна, объ уплатѣ пошлینی въ промежуточныхъ пунктахъ, о числѣ принятыхъ пассажировъ и о количествѣ взятаго груза съ указаніемъ, куда они назначены. Въ случаяхъ возникшихъ въ

промежуточных портахъ недоразумѣній по сбору пошлины, таковая взимается, все-таки, на мѣстѣ, по требованію властей, но въ бланкѣ дѣлается соотвѣтствующая отмѣтка. По окончаніи каботажнаго рейса судно сдаетъ свое свидѣтельство, а въ случаѣ дальнѣйшей работы—получаетъ новое. Старья-же свидѣтельства съ бланками при первомъ случаѣ пересылаются военному губернатору Приморской области, или начальнику острова Сахалина по принадлежности.

§ 7) Каботажный сборъ взимается во Владивостокѣ и Николаевскѣ, заливѣ Св. Ольги, п. Корсаковскомъ, Дуэ, Александровскомъ мѣстными полицейскими властями, въ Де-Кастри и на Сучанѣ—начальниками мѣстныхъ командъ, въ Посыетѣ и Славянскѣ—командирами расположенныхъ тамъ батальоновъ.

§ 8) Во всѣхъ случаяхъ судно дѣлается отвѣтственнымъ за сообщаемыя имъ свѣдѣнія о грузахъ и пассажирахъ подлежащимъ властямъ. За нарушеніе-же (каботажныхъ) правилъ объ уплатѣ каботажной пошлины или за уклоненіе отъ таковой утайкой грузовъ или пассажировъ, оно, помимо взысканія съ него установленнаго сбора, подвергается еще отвѣтственности на основаніи законовъ Россійской Имперіи.

§ 9) Для взноса каботажной пошлины иностранными судами устанавливается слѣдующій тарифъ въ кредитныхъ билетахъ съ регистроваго тонна, по расчету каждый разъ на полную регистровую вмѣстимость судна:

1) Отъ Владивостока до Николаевска, или обратно, чрезъ всѣ русскіе порта и мѣстности Японскаго моря по 40 коп. съ регистроваго тонна, сколько-бы оно ни приняло груза и пассажировъ.

2) Если въ вышеупомянутомъ районѣ судно изъ Владивостока доходить только до залива Де-Кастри или до Сахалина и сдаетъ здѣсь окончательно всѣ грузы и пассажировъ (безъ всякихъ льготъ, упомянутыхъ въ прим. 2 къ § 3, по отношенію къ Дуэ и Де-Кастри), приходя въ Николаевскъ пустымъ, то оно уплачиваетъ 40 коп. съ регистроваго тонна на полную регистровую вмѣстимость (т. е. полную пошлину) лишь въ томъ случаѣ, когда во Владивостокѣ или въ промежуточныхъ пунктахъ приняло, въ общей сложности, свыше 400 тоннъ (24.000 пуд.) груза (наличнаго), или имѣетъ на лицо болѣе 25 пассажировъ. Иначе оно освобождается отъ всякаго сбора.

3) То-же самое (п. 2 тарифа) примѣняется къ судну, идущему изъ Николаевска, если, слѣдуя на югъ, оно доходитъ только до залива Св. Ольги или до п. Корсаковскаго и сдаетъ

здѣсь окончательно всѣ грузы и пассажировъ (безъ всякихъ льготъ, упомянутыхъ въ 2 прим. къ § 3, по отношенію къ заливу Св. Ольги или п. Корсаковскому), приходя во Владивостокъ пустымъ.

4) Если судно развозить грузы угля изъ Дуэ по какимъ-бы то ни было мѣстностямъ, или если оно перевозить какіе-бы то ни было грузы между Японскимъ, Охотскимъ и Беринговымъ морями (съ установленными уже ограниченіями и запрещеніями на счетъ торговли и промысловъ), то оно платитъ по 20 коп. съ регистроваго тонна на полную регистровую вмѣстимость.

§ 10) Съ китайскихъ и корейскихъ лодокъ всякаго типа, занимающихся каботажемъ на всемъ русскомъ побережьѣ къ сѣверу отъ устья р. Тумень-Улы, каботажная пошлина должна взыскиваться одинъ разъ и впередъ за всю навигацію въ размѣрѣ 15 р. съ большихъ лодокъ (поднимающихъ свыше 600 пуд.) и по 5 руб. съ среднихъ (поднимающихъ свыше 100 пуд.). Сборъ долженъ производиться подлежащими властями тѣхъ районовъ, гдѣ лодки работаютъ, причемъ въ другомъ районѣ онѣ новаго сбора не платятъ. Хозяевамъ лодокъ должны выдаваться законныя квитанціи за печатью, а сверхъ того металлическій билетъ, который долженъ прибываться на видномъ мѣстѣ и возобновляться ежегодно. Безбилетныя лодки задерживаются. Никакихъ льготъ въ этой категоріи каботажныхъ судовъ не допускается по отношенію къ грузамъ и пассажирамъ. Наравнѣ съ прочими подвергаются сбору, по размѣру судна, также лодки, занимающіяся перевозкою морской капусты или производящія прибрежные промыслы.

П Р О Т О К О Л Ъ

засѣданій коммисіи подѣ председательствомъ командира Владивостокскаго порта, составленной на основаніи телеграммы генераль-губернатора Приамурскаго края отъ 17 января 1889 г. за № 261, объ обложеніи особымъ сборомъ иностранныхъ судовъ, занимающихся каботажемъ на русскомъ побережьѣ Тихаго океана.

Составъ коммисіи.

Предсѣдатель контръ-адмиралъ Ермолаевъ. Члены: капитаны 1-го ранга: Лавровъ и Старкъ, капитанъ 2-го ранга Кази, поручикъ корпуса флотскихъ штурмановъ Пановъ, агентъ Добровольнаго Флота капитанъ 2-го ранга Терентьевъ, полицеймейстеръ г. Владивостока Петровъ, товарищъ Владивостокскаго городского головы купецъ Федоровъ, купцы: Даттанъ и Линдгольмъ, приглашенные на совѣщаніе: прокуроръ Бушуевъ и акцизный надзиратель Шукевичъ.

Общая собранія по поводу обложенія иностраннаго каботажа.

Приступая къ обсужденію предложеннаго Приамурскимъ генераль-губернаторомъ вопроса, коммисія признала необходимымъ выяснить предварительно—какъ существо самаго каботажа, такъ и побудительныя причины, а равно и характеръ обложенія.

Ея положенія обусловливаются слѣдующими коренными законами Россійской Имперіи. Каботажъ освобождается отъ всякихъ корабельныхъ сборовъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ предоставляется въ исключительное пользованіе русскихъ судовъ и русскихъ подданныхъ.

Тѣмъ не менѣе Высочайшимъ повелѣніемъ, помѣщеннымъ въ № 72 Собранія узаконеній и распоряженій Правительства, отъ 26-го іюня 1888 года, ст. 672, § VII, п. 2, Приамурскому генераль-губернатору предоставлено въ видѣ опыта на 10 лѣтъ „разрѣшать въ краѣ по мѣрѣ необходимости иностранный каботажъ и облагать таковой особыми сборами“.

Разрѣшеніе это, допускающее изъятіе изъ общихъ законовъ Имперіи, очевидно, предоставляетъ и комисіи полную свободу дѣйствій по выработкѣ необходимыхъ мѣропріятій, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, оно-же не менѣе ясно указываетъ, что фактическая потребность во временномъ допущеніи иностраннаго каботажа въ Приамурскомъ краѣ существуетъ осязательно. Въ виду таковой Высочайшей воли и признавая, по всестороннемъ обсужденіи, что прямое запрещеніе иностраннаго каботажа было-бы преждевременнымъ и вредно отразилось-бы на общемъ ходѣ торгово-промышленныхъ операцій въ краѣ, комисія единогласно рѣшила, что проектируемое обложеніе, по существу дѣла, никоимъ образомъ не должно преслѣдовать цѣли „запрещенія“. Къ тому-же, прямое запрещеніе иностраннаго каботажа или обложеніе его въ этихъ видахъ не соотвѣтствующимъ доходности налогомъ, при безспорной нуждѣ въ такомъ каботажѣ, повлекло-бы къ юридическимъ обходамъ проектируемаго обложенія и разнымъ фиктивнымъ сдѣлкамъ между заинтересованными лицами.

Исходя изъ этого, комисія признала въ принципѣ, что налогъ на иностранный каботажъ долженъ соотвѣтствовать, по своему характеру, или однимъ чисто-фискальнымъ цѣлямъ обложенія, или-же имѣть въ своей основѣ помимо ихъ, еще покровительство до извѣстной степени русскому судоходству и стремленіе вызвать скорѣйшее развитіе послѣдняго, хотя-бы даже путемъ нѣкоторыхъ пожертвованій со стороны мѣстнаго населенія и стѣсненій амурской торговли.

Для сужденія о томъ или другомъ обложеніи—покровительственномъ или фискальномъ—комисія руководствовалась слѣдующими данными о современномъ состояніи мѣстной морской транспортировки. Потребность въ морскихъ судахъ, и преимущественно пароходахъ, чувствуется почти исключительно только въ Сѣверно-Японскомъ морѣ, на пространствѣ между Владивостокомъ, Николаевскомъ и Дуэ; изъ перваго пункта во второй устремляется на Амуръ большая часть требующихъ каботажной перевозки ввозныхъ грузовъ; изъ третьяго-же (Дуэ) развозится по портамъ мѣстный уголь.

За исключеніем каботажныхъ грузовъ, перевозимыхъ въ этомъ районѣ на русскихъ пароходахъ (постоянно „Байкаль“, и случайно „Владивостокъ“ или иное судно) и потому не подлежащихъ никакому налогу на основаніи общихъ законовъ,—обложенію, судя по навигаціи 1888 года, могутъ подвергнуться приблизительно только 15.000 тоннъ, передвигающихся въ настоящее время на судахъ иностранныхъ,—въ томъ числѣ 10.500 тоннъ угля изъ Дуэ, около 3.000 тоннъ, идущихъ догрузкой изъ Владивостока въ Николаевскъ и незначительно на Сахалинъ, и около 1.500 тоннъ изъ Николаевска во Владивостокъ или въ Посеть, на фрахтуемыхъ г. Шевелевымъ въ помощь „Байкалу“ иностранныхъ пароходахъ. Потребности Охотскаго и Берингова морей, въ отношеніи снабженія, въ достаточной пока степени удовлетворяются специальными рейсами парохода Добровольнаго Флота „Владивостокъ“ и иностраннаго каботажа фактически не привлекаютъ; на счетъ-же иностранныхъ промысловъ и торговли, которые могли-бы давать поводъ къ расширенію тамъ иностраннаго каботажа, уже установлены специальныя ограниченія и запрещенія.

Потребность въ иностранномъ каботажѣ въ вышесказанномъ районѣ Сѣверо-Японскаго моря чувствуется, однако-же, далеко не равномерно въ теченіи навигаціи.—Въ прошломъ, напр., 1888 г. изъ Владивостока въ Николаевскъ въ іюнѣ мѣсяцѣ, кромѣ 4-хъ русскихъ рейсовъ „Байкала“ и „Владивостока“, прошли еще 10 иностранныхъ судовъ, съ общей регистровой вмѣстимостью въ 6.975 тоннъ (изъ нихъ собственно только 6 съ каботажнымъ грузомъ), тогда какъ въ іюлѣ на этой-же линіи, сверхъ одного рейса „Байкала“, сдѣлано только 4 иностранныхъ и передвинуто съ помощью ихъ лишь 2.477 тоннъ, т. е. около $\frac{1}{3}$ предъидущаго количества; за два-же послѣднихъ мѣсяца амурской навигаціи (августъ и сентябрь) въ Николаевскъ прошло всего только одно иностранное судно, и то съ заграничнымъ грузомъ (чаемъ). Вообще для Николаевска иностранный каботажъ является необходимостью исключительно только въ началѣ навигаціи, въ іюнѣ и частью въ іюлѣ, а въ остальное время онъ почти прекращается самъ собою. Объясняется это тѣмъ, что въ указанный промежутокъ грузы торопятся попасть на амурскіе пароходы, чтобы передвинуться на нихъ своевременно вверхъ по рѣкѣ, но не зазимовать въ Николаевскѣ или гдѣ-нибудь выше на пути слѣдованія къ Благовѣщенску. Что касается Дуэ, то здѣсь существованіе иностраннаго каботажа важно не въ силу какой-либо особенной срочности грузовъ, а главнымъ образомъ, какъ единственное

пока средство передвинуть таковые, потому что при срочныхъ рейсахъ пароходовъ г. Шевелева, грузиться углемъ они не могутъ, хотя-бы шли и пустыми, а другой наличный русскій пароходъ „Владивостокъ“ занять Охотскимъ моремъ.

Отдѣляя 10.500 тоннъ каботажнаго груза, перевозимаго иностранными судами изъ Дуэ (уголь) по существующему фрахту до Владивостока въ $4\frac{1}{2}$ —5 р. за тоннъ, комиссія полагаетъ валовой заработокъ иностранцевъ на этомъ грузѣ (не вычитая издержекъ) около 45.000 руб. Подобнымъ-же образомъ, на линіи Владивостокъ-Николаевскъ, при существующемъ фрахтѣ 10—12 р. за тоннъ и при 4.500 тоннахъ передвигаемаго ими груза, они получаютъ валового сбора (не вычитая расхода) около 50.000 руб. Другіе грузы, по ихъ мелочности, ускользаютъ отъ всякихъ расчетовъ. Слѣдовательно, обложенію будетъ подлежать приблизительно сумма въ 95.000 руб. валового сбора на всемъ иностранномъ каботажѣ, изъ которой, по меньшей мѣрѣ, 70—80% составляютъ неизбѣжный рабочій расходъ на содержаніе судна, топливо, страховку, комисіонный процентъ и пр. ¹⁾. Отсюда наглядно видно, что проектируемое обложеніе, если только основывать его доходностью предпріятія и предоставленіемъ капиталу обычныхъ въ данной мѣстности прибылей, никоимъ образомъ не можетъ дать казнѣ значительныхъ сборовъ.

Съ другой стороны, нужно принять во вниманіе также и условія, въ какихъ находится здѣсь фрахтованіе иностранныхъ судовъ. Одни изъ нихъ, преимущественно германскія, приходятъ сюда ежегодно весною изъ Европы съ грузомъ для Владивостока, догружаются здѣсь, идутъ въ Николаевскъ и затѣмъ остаются до осени здѣсь или въ Китаѣ, а на зиму возвращаются въ Европу. Это самыя дешевыя по содержанію, а слѣдовательно, и по фрахту иностранныя суда на востокъ. Другія суда, болѣе дорогія по найму, фрахтуются изъ постоянно работающихъ въ предѣлахъ Китая и Японіи. Но если первыя оказываются нѣсколько выгоднѣе въ смыслѣ фрахта, за то они, какъ временно являющіяся сюда и имѣющія исходный операціонный базисъ въ Европѣ, менѣе связаны съ здѣшними водами и при невыгодныхъ для себя усло-

¹⁾ По заявленію гг. Терентьева, Даттана и Линдгольма, судно въ 1000 грузовыхъ тоннъ возможно зафрахтовать за 5.000 долларовъ со всѣми расходами. При непрерывной работѣ такого судна между Владивостокомъ, Николаевскомъ и Дуэ, оно покончило-бы перевозку всѣхъ 15.000 тоннъ приблизительно въ 8 мѣсяцевъ и стоило-бы предпринимателю около 40.000 долларовъ, или отъ 64 до 80 тысячъ руб. въ зависимости отъ курса

вяхъ сейчасъ-же направляются домой. Вторая-же категория въ отношеніи фрахтованія удобна тѣмъ, что она всегда на лицо въ восточныхъ водахъ и при всякомъ разстройствѣ китайскаго рынка или случайной конкуренціи сама испытываетъ кризисъ, а слѣдовательно, становится менѣе требовательной въ высотѣ фрахта. Лицамъ, фрахтующимъ суда, понятно, приходится сообразоваться со всѣми этими обстоятельствами. Но такъ какъ въ Приамурскомъ краѣ постоянной работы нѣтъ, а собственныхъ пароходовъ почти не имѣется, то лишь при удачныхъ условіяхъ наемъ иностранныхъ судовъ совершается легко и обходится относительно дешево; въ большинствѣ-же случаевъ поиски производятся не со стороны судовладельцевъ, а со стороны грузоотправителей. Это и понятно:—судну, имѣющему возможность гораздо скорѣе найти продолжительную работу въ Китаѣ, весьма мало расчета при незначительной выгодѣ уходить на одинъ или два рейса во Владивостокъ, потому что, возвращаясь назадъ, оно легко можетъ найти свое мѣсто занятымъ. Насколько значительными бывають иногда затрудненія по найму судовъ въ Китаѣ, выяснилось изъ заявленія члена комиссіи купца Даттана, что ему приходилось тратить до 300 долларовъ на однѣ телеграммы, чтобы зафрахтовать пароходъ для работы въ нашемъ краѣ. Кромѣ того, судну, идущему сюда, приходится платить до 500 долларовъ за возвышеніе въ этихъ водахъ страховой преміи. Правда, нѣкоторымъ облегченіемъ должна-бы служить возможность имѣть попутные грузы угля въ Дуэ при слѣдованіи изъ Николаевска къ югу; но на практикѣ расчеты на выгоды отъ этого фрахта часто вовсе не оправдываются. Какъ самостоятельный грузъ, сахалинскій уголь при существующемъ на него низкомъ (по обстоятельствамъ и тратѣ времени) фрахтѣ въ 4½ и 5 руб., какой держится только благодаря попутности,—никогда не будетъ въ состояніи привлечь къ себѣ за эту цѣну иностранные пароходы, если-бы не было грузовъ въ Николаевскѣ по 10—12 р. за тоннъ. Но и какъ попутный грузъ онъ иногда только портитъ предъидущій заработокъ, потому что бывали случаи, когда суда на одну нагрузку въ Дуэ теряли болѣе 20 дней, а по двѣ недѣли стояли сплошь и рядомъ. Здѣсь выгода сопряжена съ такимъ рискомъ, который весьма легко можетъ повести къ убытку. Если же, несмотря на это, иностранныя суда, все-таки, посылаются за углемъ въ Дуэ даже прямо изъ Владивостока, то происходитъ это въ силу необходимости. При выясненныхъ уже ранѣе условіяхъ, зафрахтованіе судна въ Китаѣ для Владивостока возможно не иначе, какъ на болѣе или менѣе продолжительный

срокъ, помѣсячно. Но съ іюля мѣсяца, по окончаніи николаевской транспортировки, остаются лишь мелкіе случайные грузы да уголь, а между тѣмъ фрахтовщику все время приходится уплачивать судовладѣльцу договоренную сумму—и вотъ тутъ-то, чтобы покрыть расходы, онъ посылаетъ въ свободное время судно за углемъ. При удачѣ, конечно, вся операція даетъ благоприятные результаты; за то, какъ бывало иногда, несмотря на хорошій заработокъ отдѣльно на николаевскихъ грузахъ, въ общемъ итогѣ за операцію получался весьма скромный балансъ.

Изъ всего этого видно, какими шаткими условіями обставлено здѣсь фрахтованіе иностранныхъ судовъ и какъ ошибочно было-бы строить расчеты объ ихъ доходности исключительно на высотѣ николаевского фрахта, а тѣмъ болѣе—на однихъ благоприятныхъ результатахъ и сравненіи ихъ съ заработками въ Китаѣ. Имѣя это въ виду, комиссія признала необходимымъ, въ силу справедливости, а равно для соблюденія общихъ торговыхъ интересовъ края, подраздѣлить обложенія иностраннаго каботажна на двѣ категоріи, въ зависимости отъ высоты фрахтовъ и наличности тѣхъ условій, въ какія поставлено мѣстное судоходство.

Предлагая означенныя правила ¹⁾, комиссія на основаніи расчетовъ о грузахъ и иностранныхъ пароходахъ, а также о числѣ китайскихъ и корейскихъ лодкахъ во Владивостокѣ, полагаетъ, что поступленіе сбора выразится слѣдующими цифрами:

	Нормальный тарифъ.	Усиленный тарифъ.
1) Съ 10 иностранныхъ пароходовъ, перевозящихъ уголь со средней регистровой вмѣстимостью 600—700 тоннъ	1.500	4.500
2) Съ 10 такихъ-же пароходовъ, перевозящихъ каботажные грузы между Владивостокомъ и Николаевскомъ, а также на Сахалинъ	3.000	7.500
Итого	4.500	12.000

¹⁾ Смотр. копію ихъ.

	Нормальный тарифъ.	Усиленный тарифъ.
3) Съ китайскихъ и корейскихъ лодокъ (въ одномъ Владивостокѣ обложено по 25 руб.—96 китайскихъ и 123 корейскихъ; но изъ нихъ часть будетъ платить 10 руб., часть-же сбора поступить вновь).	5.000	5.000
Всего. . .	9.500	17.000

Вмѣстѣ съ тѣмъ, комиссія не можетъ не обратить вниманія на слѣдующее. По общему расчету каботажнаго груза (15.000 тоннъ), перевозимаго иностранными судами (кроме корейскихъ и китайскихъ), дающаго имъ валовой заработокъ около 95.000 руб., обложенію должна подлежать приблизительная сумма чистаго дохода въ 20.000 руб. (отъ 20 до 30% валового заработка). Пошлина съ этой суммы по наименьшему тарифу должна дать около 4.500 руб., что составитъ около 20% подоходнаго налога, а при усиленномъ тарифѣ до 60% такогого. Такъ какъ общій подоходный налогъ въ Имперіи принять только въ 5%, то нельзя не замѣтить, что уже въ расчетѣ *нормальной* тарифа комиссія взяла *относительно высокія цифры*, руководствуясь, съ одной стороны, тѣмъ, что иначе сборъ будетъ ничтоженъ, а съ другой—тѣмъ, что самая предпринимательская прибыль здѣсь значительно выше, нежели въ Европейской Россіи. И слѣдовательно, въ состояніи, безъ особеннаго стѣсненія, выдержать и болѣе высокое обложеніе. Но если взять усиленный тарифъ, то, уменьшая предпринимательскую прибыль на 60%, онъ, конечно, отзовется уже весьма чувствительно на предпріятіи. Комиссія не думаетъ, однако-же, чтобы даже и этотъ, несоразмѣрный съ общими нормами, налогъ остановилъ иностранный каботажъ, въ виду явной и неотложной потребности въ передвиженіи наличныхъ грузовъ. Но само собою разумѣется, онъ произведетъ замѣтное стѣсненіе въ общихъ торговыхъ операціяхъ. При ничтожномъ количествѣ мѣстныхъ каботажныхъ грузовъ, фрахтованіе судовъ въ Приамурскомъ краѣ, за исключеніемъ субсидированнаго пароходства г-на Шевелева, не можетъ еще составлять самостоятельныхъ предпріятій. Практика показываетъ, что наймомъ иностранныхъ судовъ занимаются здѣсь тѣ-же двѣ-три

иностранныхъ фирмы, которыя господствуютъ вообще въ амурской торговлѣ, отъ Владивостока до Николаевска и Хабаровки. Имѣя свои собственные грузы и нанимая срочно пароходы за границей для ихъ передвиженія для личной потребности, онѣ, для покрытія расходовъ, принимаютъ также грузы, потребные отъ другихъ купцовъ, а затѣмъ и такіе, какъ, на примѣръ, уголь, съ которыми, въ сущности, не имѣютъ ничего общаго. Такимъ образомъ, фрахтованіе судовъ не составляетъ здѣсь въ сущности самостоятельной операціи, но ведется лишь по необходимости, попутно съ торговлей, и только тѣми нѣсколькими фирмами, которыя распоряжаются привозомъ въ край самыхъ товаровъ. Если лишить ихъ въ этомъ случаѣ большей части (60%) обычной для здѣшней мѣстности предпринимательской прибыли, то, фрахтуя суда, онѣ или будутъ сообразоваться лишь съ размѣрами собственной транспортировки и, считая посторонніе грузы (преимущественно отъ среднихъ и мелкихъ торговцевъ) невыгодными, могутъ отказаться отъ нихъ, такъ-же какъ и отъ сахалинскаго угля,—или-же, сознавая, что тѣ и другіе безусловно нуждаются въ перевозкѣ, а конкуренціи въ транспортировкѣ не имѣется, свободно поднимутъ всѣ фрахты, т. е. переложатъ ихъ на наше же каменно-угольное предпріятіе и на тѣхъ мелкихъ и среднихъ торговцевъ, которые и безъ того обставлены худшими условіями сравнительно съ первыми.

Другое неудобство усиленнаго тарифа заключается въ томъ, что, для устраненія недоразумѣній по его сбору, а также для фактическаго полученія значительнѣйшей части такового, администраціи края едва-ли возможно будетъ избѣгать расходовъ по организаціи компетентнаго досмотра, тогда какъ при умѣренномъ обложеніи, оставляющемъ предпринимателю все-таки большую часть прибыли, по мнѣнію комиссіи, возможно обойтись безъ всякихъ расходовъ.

Не зная, съ какой точки зрѣнія смотритъ администрація на обложеніе иностраннаго каботажа, комиссіа на всякій случай, привела два вышеупомянутые разсчета и всѣ соображенія, какія представились ей по обсужденію общаго вопроса.

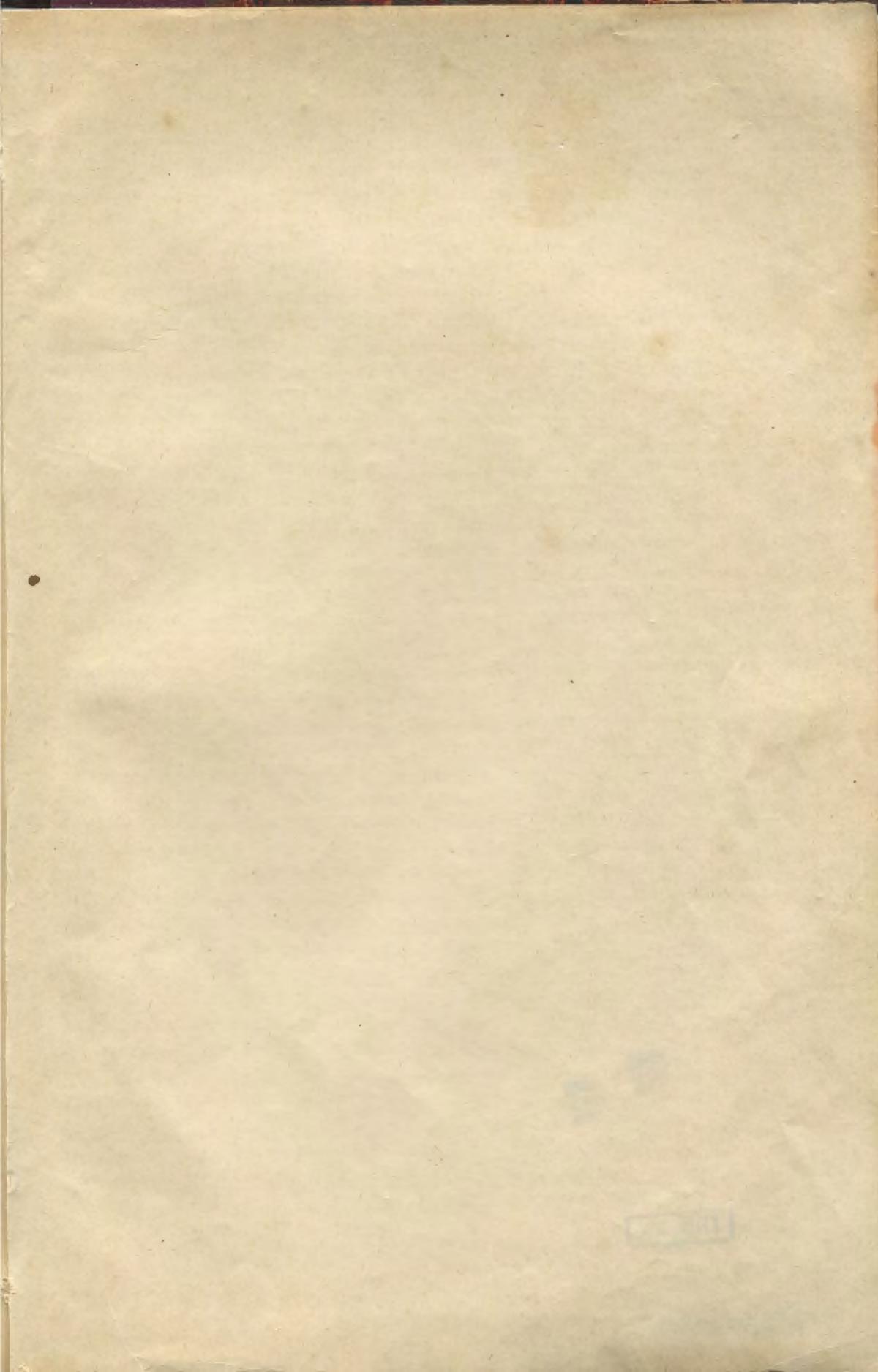
Что касается огульнаго обложенія китайскихъ и корейскихъ лодокъ, при которомъ налогъ падетъ даже на такія суда, которыя, въ сущности, не должны-бы были подлежать ему и обложеніе которыхъ было-бы до нѣкоторой степени даже не желательно, то комиссіа остановилась на немъ въ виду слабости существующаго надзора и неизбѣжности злоупотребленій по уплатѣ сбора, если будутъ допущены изъятія безъ соотвѣтствующей органи-

заціи усиленнаго досмотра. Къ такимъ судамъ относятся корейскія лодки, перевозящія товары изъ Владивостока прямо въ Корею и привозящія оттуда овесъ и жизненные продукты. Въ сущности, это уже суда заграничнаго плаванія, существованіе которыхъ даже желательно для края, такъ какъ отчасти благодаря имъ вліяніе и знакомство съ русскими распространяется далеко на югъ, по восточному корейскому берегу. Въ настоящее время, безъ всякихъ стараній съ нашей стороны, и только въ силу торговыхъ связей, поддерживающихся въ теченіи 15 лѣтъ самими корейцами, русскій кредитный рубль на сѣверо-востокѣ Кореи является почти ходячей монетой, тогда какъ серебряные доллары принимаются тамъ-же неохотно. Точно также вниманія заслуживаетъ морской транзитъ, совершающійся изъ Владивостока чрезъ Посыеть и Хунчунъ въ Маньчжурію, который играетъ видную роль въ торговыхъ оборотахъ нашего главнаго порта на Востокѣ. Если предполагаются какія-либо особыя мѣры досмотра со стороны администраціи, то упомянутая категорія судовъ, конечно, можетъ быть изъята изъ общихъ правилъ. Смѣтный-же расчетъ сбора едва-ли чрезъ то уменьшится, такъ какъ по нѣкоторымъ соображеніямъ можно думать, что число подлежащихъ обложенію лодокъ въ 1½ и даже два раза больше численности ихъ въ предѣлахъ Владивостока.

Въ заключеніе коммисія позволяетъ себѣ высказать желаніе, чтобы весь сборъ отъ иностраннаго каботажа имѣлъ своимъ прямымъ назначеніемъ поощреніе къ развитію въ край мѣстнаго русскаго судоходства путемъ организаціи постояннаго фонда для выдачи премій за судостроенія, ссудъ подъ залоги на постройку новыхъ мѣстныхъ судовъ, расширенія мелкаго мѣстнаго каботажа и т. п. Въ особенности-же это было-бы необходимо, какъ въ высшей степени благотворное и справедливое возмѣщеніе со стороны правительства, въ случаѣ усиленнаго обложеніе, за тѣ жертвы, которыя принуждено будетъ нести населеніе края по оплатѣ иностраннаго каботажа высокимъ тарифомъ. Этою-же цѣлью только и могло-бы оправдываться проектируемое обложеніе, потому что, очевидно, безъ соотвѣтствующей поддержки русскому судоходству, край никогда не избавится отъ иностранной зависимости. Въ настоящее время немногія изъ наличныхъ русскихъ каботажныхъ судовъ, помимо конкуренціи китайцевъ, сильно стѣсняются недостаткомъ оборотнаго капитала, необходимаго для ихъ операцій. Если правительство придетъ къ нимъ на помощь, то они, конечно, будутъ въ состояніи стать на ноги и своей послѣдующей дѣятельностью съ избыткомъ вознаграждать

государство за временные и относительно ничтожные расходы. Безъ такового-же матеріальнаго содѣйствія со стороны администраціи, это будетъ имъ не подъ силу, какъ всякому новому предпріятію въ мѣстности, не обладающей еще достаточнымъ экономическимъ развитіемъ и поставленной еще въ такія невыгодныя условія, какъ неизбежная, но, по необходимости, терпимая конкуренція китайцевъ и корейцевъ.

Стремленіе развить русское судоходство и прибрежные промыслы вообще, по мнѣнію комиссіи, должно составлять какъ основную цѣль, такъ и прямое назначеніе проектированнаго каботажнаго сбора.





~~ГНБ УЗ.~~

2734H



