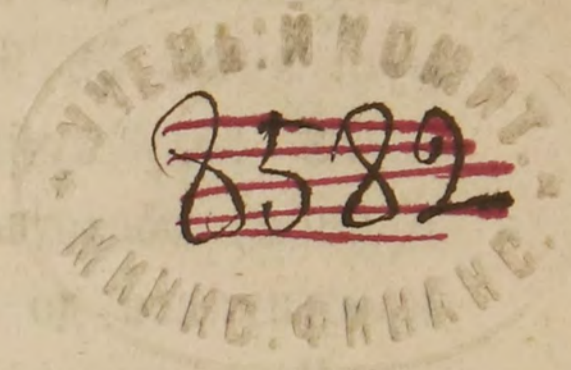


А. 1196

65

69666



ДОКЛАДЪ

ХАРЬКОВСКОЙ ПОДКОММИСИИ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА.

В. И. П. 5

О торговлѣ Николаевского коммерческаго порта и ея условіяхъ.

Городъ Николаевъ, послѣ основанія его въ 1789 году, долгое время имѣлъ значеніе исключительно военнаго порта и былъ мѣстомъ расположенія морскаго административнаго учрежденія. Права внѣшней торговли онъ приобрѣлъ только въ 1861 году, и съ этого времени начинается его значеніе какъ коммерческаго порта.

Отпускная и привозная торговля Николаева.

Изъ прилагаемаго при семъ свѣдѣнія (№ 1) объ отпускѣ и провозѣ по заграничной торговлѣ Николаевского порта, видно какъ быстро развилась эта торговля, особенно отпускная. Открытіе порта послѣдовало 1 Іюня 1862 г. и не далѣе какъ черезъ три года, именно въ 1865 году, сумма его отпуска возросла до 4.300,000 рубл., затѣмъ, возвы-

39

Библиотека ЦК ССРС

шаясь постепенно, послѣ нѣкоторыхъ впрочемъ колебаній, отпускъ 1872 и 1874 годовъ дошелъ до десяти милліоновъ руб. а въ 1876, до двѣнадцати милліоновъ, наконецъ въ 1878 году сумма отпуска дошла до 25.678,877 рублей, причемъ оборотъ пяти Николаевскихъ банковыхъ учрежденій простирался до 242.100,473 р. 13 к.

Привозъ по внѣшней торговлѣ увеличивался также весьма значительно, но въ немъ не замѣчается того быстрого постепеннаго возрастанія какъ въ отпускной торговлѣ. Напротивъ, нѣкоторые годы этого періода (1862—1879 г) представляютъ совершенный упадокъ привоза: такъ, достигнувъ въ 1865 году суммы около 130.000 р., привозъ въ 1867 году опустился до 19,000 р., затѣмъ къ 1872 г онъ возвысился до 942.800, въ 1873 г. онъ упалъ до 208,677 руб., въ 1876 снова поднялся до трехъ милліоновъ слишкомъ рублей, а затѣмъ въ 1877 онъ вдругъ упалъ до суммы 203 000 р. Такое значительное колебаніе въ цифрахъ ясно показываетъ, что въ дѣлѣ заграничнаго привоза Николаевъ имѣетъ весьма второстепенное значеніе и что приливъ къ нему иностранныхъ грузовъ вызывается не постоянными требованіями торговли, а мѣстными временными нуждами; такимъ образомъ значительный привозъ 1872 и 1876 г. объясняется значительнымъ ввозомъ изъ заграницы огромнаго числа машинъ и желѣза въ дѣлѣ, выписанныхъ для постройки Харьковско-Николаевской, Фастовской и Сумской желѣзныхъ дорогъ.

Тогда какъ отпускная торговля Николаева производится исключительно моремъ, привозная довольно значительную часть своихъ грузовъ получаетъ сухимъ путемъ, черезъ таможи Одесскую, Волочискую и Вержболовскую и, какъ видно изъ свѣдѣній, имѣющихся въ Николаевской таможнѣ, этимъ путемъ привезено сюда изъ заграницы въ 1876 году 25,844 п. товаровъ на сумму 90,776 р. и въ 1878

г. 14,642 пуда на 82.600 р.; въ 1877 же году ввезено 32.400 пуд. на 202.405 р., т. е. ввезено почти на ту самую сумму, какая показана въ свѣдѣніи № 1 за этотъ годъ въ общей цифрѣ всего привоза, такъ какъ въ этомъ году привоза товаровъ моремъ, по случаю войны съ Турціею, почти вовсе не было.

По свѣдѣніямъ той же таможи пошлинь съ привозныхъ товаровъ поступило въ казну: въ 1875 году 89,342 р. 57 к., въ 1876—89,773 р. 76 коп., въ 1877—16,481 р. 53 к. и въ 1878 году 37,026 р. 99 коп.

Главный и почти исключительный предметъ отпускной торговли Николаевского порта составляетъ хлѣбъ въ зернѣ, котораго въ 1878 году вывезено за границу 36.449,382 пуда, на сумму 25.678,877 рубл.;—отпускъ же 1879 года превзошелъ отпускъ 1878 года почти на 1.000,000 пудовъ, и сумма его достигла 33.983,503 р.

Какой родъ хлѣба и въ какомъ именно количествѣ отпущенъ въ 1878 году за границу, указывается въ прилагаемой при семъ таблицѣ № 2, въ которой для сравненія приводятся соотвѣтствующія цифры отпуска тѣхъ же родовъ хлѣба 1877 и 1876 годовъ.

Изъ этой таблицы, между прочимъ, видно, что отпускъ 1878 года превосходитъ въ 3 раза отпускъ 1876 и въ 5,21 раза отпускъ 1877 года. Впрочемъ касательно 1877 года слѣдуетъ замѣтить, что относящіяся къ нему цифры выражаютъ сумму отпуска только въ первые мѣсяцы этого года, такъ какъ, послѣ объявленія Турціей блокады русскихъ черноморскихъ портовъ, всякія сношенія этихъ портовъ, и въ томъ числѣ Николаевского, съ заграничными совершенно прекратились.

Съ возрастаніемъ отпускной торговли Николаевского Торговля судоходства и фрахты. коммерческаго порта увеличивалось постепенно и число приходящихъ къ нему иностранныхъ судовъ. Въ 1862 году,

какъ видно изъ прилагаемой вѣдомости № 3, ихъ было въ приходѣ всего 9, въ 1863 году—20, въ 1864 г.—86 и т. д.; наконецъ въ 1878 году 559, изъ коихъ 358 параводовъ и 201 парусныхъ. Такимъ образомъ съ 1862 по 1879 годъ число судовъ, приходящихъ къ Николаевскому порту, увеличилось слишкомъ въ 62 раза.

Въ этой же таблицѣ № 3, иностранныя суда, съ 1870 по 1878 годъ включительно, показаны по національностямъ. Изъ нея усматривается, что наибольшее число составляютъ англійскія суда, а именно около 49% общаго числа (1829) всѣхъ бывшихъ въ приходѣ въ этотъ періодъ судовъ; затѣмъ въ одинаковомъ числѣ, а именно около 13% общей цифры, слѣдуютъ австрійскія, греческія и италіянскія суда; остальные затѣмъ 12% принадлежатъ прусскимъ, бельгійскимъ, голландскимъ и другихъ націй судамъ. Преобладаніе англійскихъ судовъ объясняется дѣятельностью и многочисленностью торговаго флота Англии, а значительное число судовъ изъ Греціи, Италіи и Австріи относительно близкимъ сосѣдствомъ этихъ странъ къ Николаевскому порту.

Ошибочно однакожь было бы, на основаніи этихъ данныхъ, заключать, что хлѣбъ былъ отпускаемъ изъ Николаевскаго порта тѣмъ именно націямъ, которымъ принадлежатъ суда. Прилагаемая при семъ таблица № 4, составленная на основаніи свѣдѣній, сообщенныхъ таможеню, показываетъ, въ какія именно страны былъ отправленъ хлѣбъ отпуска 1878 года. Сравнивая эти свѣденія съ вѣдомостью № 3 о приходѣ судовъ въ томъ же 1878 году, оказывается, между прочимъ, что въ Испанію, отъ которой судовъ въ приходѣ вовсе не было, отправлено до 1-го милл. пудовъ хлѣба, а во Францію, приславшую только 2 паравода, вывезено около 9 милліоновъ пудовъ; въ Грецію же, откуда пришло 86 парусныхъ судовъ, хлѣба вовсе не отправлялось. Довольно незначителенъ также, сравнительно съ числомъ судовъ, показанъ вывозъ хлѣба въ Англию и Австрію.

Такъ какъ привозная торговля Николаева не требуетъ значительнаго числа иностранныхъ судовъ, то почти всѣ изъ показанныхъ въ вѣдомости судовъ пришли сюда съ спеціальною цѣлью перевозки хлѣба по заказу и найму здѣшнихъ экспортеровъ, — занятіе весьма прибыльное и нерѣдко выгоднѣе самой торговли. Плата за перевозку (фрактъ) бываетъ различная и зависитъ, какъ отъ времени года, такъ и потребности въ судахъ, смотря по большому или меньшему количеству отправляемаго груза и спросу на него за границую. Обыкновенно, въ Николаевѣ, высшій фрактъ бываетъ въ весенніе мѣсяцы, т. е. въ началѣ отправки хлѣба, а низшій — осенью. въ концѣ отправки. Въ 1878 году фрахты колебались очень значительно: въ Мартѣ и Апрѣлѣ, для Англіи и континента за тонну платили отъ 35 до 60 шилл., въ Маѣ отъ 45 до 50, въ Іюнѣ отъ 35 до 42, въ Іюлѣ, Августѣ и Сентябрьѣ отъ 25 до 36, въ Октябрьѣ отъ 20 до 30 и въ Ноябрьѣ отъ 27 до 35.

Русскія торговые суда, какъ видно изъ вѣдомости № 3, до 1878 года принимали очень мало участія въ вывозной торговлѣ Николаевского коммерческаго порта и только въ этомъ году показано въ приходѣ 74 судна, принадлежащія преимущественно Русскому Обществу пароходства и торговли, которое независимо сего содержитъ въ Николаевѣ правильное рейсовое сообщеніе моремъ съ Одессою и Крымомъ и по рѣкѣ Бугу съ Вознесенскомъ.

Каботажное судоходство между Николаевомъ, Херсономъ, Очаковымъ и ближайшими мѣстностями Крыма получило въ послѣдніе годы довольно значительное развитіе и подвозъ каботажемъ предметовъ внутренней торговли, по количеству и общей суммѣ стоимости, имѣетъ для Николаева болѣе значенія, чѣмъ его виѣшняя привозная торговля. Современны открытія Николаевского коммерческаго порта, каботажныя суда отъ выполненія таможенныхъ обрядовъ осво-

бодились, а потому точныхъ свѣдѣній о числѣ ихъ и движеніи за это время не имѣется, съ 1870 же года, по свѣдѣніямъ Статистическаго Комитета гор. Николаева, каботажное судоходство дало въ приходѣ Николаеву въ періодъ съ 1870 по 1879 годъ 3,439 судовъ, (въ томъ числѣ 1,501 паровыхъ), среднимъ числомъ по 382 ежегодно: Въ навигацію 1878 года посѣтило Николаевъ 187 паровыхъ и 242 парусныхъ каботажныхъ судовъ, на которыхъ, какъ видно изъ прилагаемой вѣдомости № 5 Николаевской таможни, привезено и выгружено на берегъ, чрезъ городскія пристани, товара 2.739,527 пудовъ, на сумму 2.311,404 р. Изъ этихъ товаровъ первое мѣсто принадлежитъ Крымской соли, привозъ которой составлялъ около 1.700,000 пудовъ, разнаго хлѣба до 300.000 п. и лѣстнаго товара до 340.000 пудовъ.

Экспортеры.

Несмотря на весьма значительный отпускъ за границу хлѣба, ставящій Николаевъ на одно изъ непоследнихъ мѣстъ въ числѣ главныхъ рынковъ Россіи, торговая его дѣятельность въ этомъ дѣлѣ не можетъ однакожъ считаться самостоятельною, въ томъ смыслѣ, что ни жители его, ни мѣстные купцы не принимаютъ въ немъ непосредственнаго преобладающаго участія. Въ прежнее время, когда Николаевъ былъ исключительно военнымъ портомъ, хлѣбная торговля имѣла здѣсь совершенно своеобразный характеръ. Нѣкоторые изъ купцовъ занимались казенными подрядами, требовавшими ежегодно до 300,000 четвертей муки, а другіе поставляли хлѣбъ въ Одессу, съ полученіемъ части денегъ впередъ и такимъ образомъ, въ томъ и другомъ случаѣ, покупка хлѣба производилась почти исключительно на чужія деньги и не требовала отъ торговцевъ затраты собственныхъ капиталовъ. Такъ продолжалось до 1858 года, когда евреямъ дозволено было селиться въ Николаевъ. Съ появленіемъ ихъ, хлѣбная торговля быстро двинулась впередъ, обороты сдѣлались значительнѣе и смѣлѣе, явилась

спекуляція, русскіе хлѣбопромышленники, не выдержавъ конкуренціи, вынуждены были отступить отъ непосредственныхъ сношеній своихъ съ Одессою и стали перепродавать свой хлѣбъ на мѣстѣ въ Николаевѣ тѣмъ же евреямъ. Незначительные до того отпуска хлѣба въ Одессу, составлявшіе до 1858 года не болѣе 20,000 четвертей, возвышаясь постепенно, дошли въ 1860 и 1861 годахъ до 250,000 четвертей въ зернѣ и до 70,000 четвертей мукою и крупами; въ это же самое время открытъ отпускъ хлѣба въ Крымъ, куда въ одномъ 1861 году отправлено было мукою и крупами до 150,000 четвертей. Когда же въ 1862 году послѣдовало открытіе Николаевского коммерческаго порта, то вся внѣшняя торговля хлѣбомъ тотчасъ попала въ руки мѣстныхъ евреевъ, которые, не смотря на незначительность принадлежащихъ имъ собственныхъ капиталовъ, нисколько не задумались вступить въ прямыя сношенія съ заграничными торговыми домами; но здѣсь они столкнулись съ силою, которой должны были подчиниться. Старинныя Одесскія фирмы Ефруси и К_о, Родонаки, Коганъ и другія, державшія въ рукахъ своихъ всю Черноморскую торговлю хлѣбомъ и пріобрѣвшіе посредствомъ этой торговли богатство, опытность и довѣріе, не могли потерпѣть на своей дорогѣ соперничества мелкихъ Николаевскихъ піонеровъ. Они немедленно (въ 1864 г.) основали въ Николаевѣ свои конторы, построили амбары для хлѣба, завели свои порядки и захватили въ свои руки всю мѣстную хлѣбную торговлю. Отпускъ хлѣба изъ Николаева за границу, простиравшійся въ 1863 году на сумму до 270.000 р., въ 1864 г. вдругъ поднялся почти до 2 милліоновъ, въ 1865 превышалъ 4 милліона, въ 1866 дошелъ почти до 6 милліоновъ, а въ 1867 до 7 милліоновъ рублей. Николаевскіе евреи, не говоря о русскихъ купцахъ, совершенно ступшевались, и имена ихъ въ тамо-

женныхъ спискахъ фирмъ, предъявлявшихъ грузы къ отпуску, съ 1866 года уже не встрѣчаются. Съ этого же времени появляются въ Николаевѣ коммисіонеры иногородныхъ купцовъ, торговцевъ хлѣба изъ Елисаветграда, Кременчуга и Екатеринослава, но всѣ они дѣйствуютъ не самостоятельно, продавая свой хлѣбъ конторамъ или же отправляя его, при ихъ посредствѣ, за границу.

Въ прилагаемой при семъ вѣдомости № 6 о количествѣ хлѣба, вывезеннаго изъ Николаева въ 1879 году, показаны фирмы экспортеровъ, отправившихъ свой хлѣбъ за границу; всего 27 фирмъ. Во главѣ ихъ стоятъ конторы извѣстнѣйшихъ Одесскихъ торговыхъ домовъ: Ефруси, Родоконанки, Маасъ и К^о и друг., все имена греческія и еврейскія; русскихъ же фамилій и прежнихъ еврейскихъ Николаевскихъ купцовъ въ списокѣ этомъ вовсе не встрѣчается.

Предметы отпуска.

Главнымъ предметомъ отпуска, какъ видно изъ этой же вѣдомости, была пшеница, которая отправлена за границу въ количествѣ до $19\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ составляющихъ слишкомъ 50% общей суммы отпуска 1879 года; затѣмъ, по величинѣ отпуска, слѣдуетъ рожь, которой отправлено за границу 28%, ячмень — $12\frac{1}{2}$ %, масляничныя сѣмена 6% и овесъ $2\frac{1}{20}$ %. Цѣна на пшеницу, начиная съ Января мѣсяца, постепенно возвышаясь отъ 1 р. 20 коп., дошла, съ окончаніемъ весенней отправки хлѣба, въ Маѣ до 1 р. 37 к. за пудъ; въ Іюнѣ цѣны на пшеницу упали до 1 р. 26 к., но съ этого времени онѣ вновь начали возрастать и дошли въ Ноябрь, т. е. къ концу осенней отправки, до 1 р. 50 коп.; къ 1-му Января 1880 года цѣна на пшеницу поднялась еще до 1 р. 60 к. за пудъ; но такъ какъ отправки хлѣба тогда уже не было, а между тѣмъ на складахъ оставался запасъ пшеницы около $5\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ, то настоящее возвышеніе цѣны на нее вызвано было спекуляціею, основанною, съ одной

стороны, на полученныхъ изъ заграницы извѣстіяхъ о предстоящемъ значительномъ требованіи на хлѣбъ къ началу навигаціи 1880 г., а съ другой—на свѣдѣніяхъ, сообщенныхъ изъ внутреннихъ губерній о повсемѣстномъ почти истощеніи хлѣбныхъ запасовъ и пшеницы въ особенности. Вообще средняя годовая цѣна на пшеницу составляла на Николаевскомъ рынкѣ въ 1879 году 1 р. 36 к. за пудъ, при каковой цѣнѣ отпускъ ея за границу простирался на сумму до 27 милліоновъ рублей.

Первое и главнѣйшее условіе правильнаго производства хлѣбной торговли заключается въ существованіи при коммерческомъ портѣ достаточнаго числа складовъ, или амбаровъ, для ссыпки или храненія купленнаго хлѣба, впредь до продажи его и погрузки на иностранныя суда.

Покупка хлѣба, не смотря на громадныя размѣры отправки его за границу, исключительно оптоваго характера не имѣетъ и производится экспортерами или у иногородныхъ купцовъ и комисіонеровъ партіями различной величины, или же посредствомъ собственныхъ агентовъ. Послѣдній видъ покупки подраздѣляется на покупку крупныхъ партій у мѣстныхъ землевладѣльцевъ и на такъ называемую сборку,—покупку у мѣлкихъ производителей съ валокъ на базарахъ.

Покупка хлѣба.

Каждый изъ иногородныхъ купцовъ или комисіонеровъ, избравъ себѣ опредѣленную мѣстность скупаетъ здѣсь хлѣбъ или на собственный капиталъ или по заказу Николаевскихъ экспортеровъ, съ полученіемъ отъ нихъ задатковъ; собираетъ этотъ хлѣбъ въ свои амбары, дѣлитъ, по роду его и качествамъ, на партіи и посылаетъ по желѣзной дорогѣ въ Николаевъ, на имя того торговаго дома, съ которымъ, относительно продажи хлѣба или сдачи его на комисію для сбыта за границу, онъ заключилъ предварительно условіе. Экспертеры предпочитаютъ этотъ послѣдній родъ сдѣлки, какъ

представляющій хотя не большой, но вѣрный барышъ безъ риска, такъ какъ покупка хлѣба, при доставкѣ его по желѣзной дорогѣ, вслѣдствіе неисправности и неудовлетворительности такой доставки, сдѣлалась однимъ изъ самыхъ рискованныхъ предпріятій.

Недостаточность подвижнаго состава, неудобства помѣщеній на станціяхъ и неограниченный произволь желѣзнодорожной администраціи не позволяютъ даже приблизительно опредѣлить, въ какое время и въ какомъ видѣ придутъ ожидаемые нерѣдко срочные грузы; а между тѣмъ грузы эти лежатъ по цѣлымъ мѣсяцамъ на станціяхъ, подъ открытымъ небомъ, на сырой землѣ, подвергаясь подмочкѣ, порчѣ и расхищенію. Отправляемый наконецъ въ дорогу хлѣбъ продолжаетъ подвергаться расхищенію и кражѣ цѣлыми мѣстами съ открытыхъ платформъ и невѣроятной раструскѣ, при существующемъ устройствѣ товарныхъ вагоновъ. Вообще потеря хлѣба, при доставкѣ его въ Николаевъ желѣзнымъ путемъ, составляетъ 5%, но нерѣдко доходитъ до 10% и болѣе, въ особенности хлѣба, пролежавшаго нѣсколько мѣсяцевъ на станціи, не говоря уже о потерѣ доброкачественности такого хлѣба. Подобная неисправность желѣзной дороги отбиваетъ у экспертеровъ охоту покупать хлѣбъ на мѣстахъ его производства; они предоставляютъ риски этой операціи иногороднымъ купцамъ и комисіонерамъ, которые, имѣя въ виду возможность убытковъ, сбываютъ, при отсутствіи конкуренціи, цѣны на хлѣбъ и такимъ образомъ вся тяжесть послѣдствій отъ неисправностей желѣзной дороги ложится на мѣстныхъ производителей, изъ которыхъ многіе, доведенные своими отношеніями къ земельнымъ банкамъ до крайняго положенія, вынуждены бывають сбывать свой хлѣбъ себѣ въ убытокъ. Тѣмъ не менѣе доставка хлѣба по желѣзной дорогѣ производится въ такихъ громадныхъ размѣрахъ, что получаемый

этимъ путемъ хлѣбъ, съ открытіемъ въ 1877 и 1878 годахъ Фастовской и Сумской желѣзныхъ дорогъ, составляютъ болѣе половины всего отправленнаго за границу хлѣба.

Сборная покупка хлѣба съ возовъ на базарахъ, производится главнымъ образомъ въ селеніяхъ, состоящихъ въ районѣ самаго города Николаева. Въ этомъ отношеніи особенно замѣчательны Варваровка и Водопойная, лежащія при въѣздѣ въ Николаевъ, первая съ западной стороны, на правомъ берегу Буга, соединяясь съ городомъ посредствомъ плавучаго моста, а вторая съ восточной стороны у высокаго подъема къ городу. Мостъ и подъемъ составляютъ препятствія къ подвозу мѣстнаго хлѣба въ городъ, а потому и покупка его въ городѣ бываетъ самая незначительная. Между тѣмъ на базарахъ Варваровки и Водопойной, начиная съ 1-го Августа, по понедѣльникамъ и пятницамъ, свозится весь хлѣбъ окрестныхъ крестьянъ и колонистовъ, а также мелкія и крупныя партіи мѣстныхъ помѣщиковъ и купцовъ, для которыхъ доставка хлѣба гужемъ, или подводами, представляетъ болѣе удобства, чѣмъ подвозка его по желѣзной дорогѣ. На этихъ базарахъ, особенно въ с. Варваровкѣ, скупается каждый разъ отъ 10 до 15 тысячъ четвертей и болѣе. Базарная, или сборная покупка, имѣетъ для Николаева весьма важное значеніе, такъ какъ въ настоящее время она даетъ около половины всего заграничнаго отпуска, по мѣрѣ развитія котораго и сама возрастаетъ; до 1873 же года, т. е. до открытія Харьково-Николаевской желѣзной дороги, она составляла почти единственный источникъ отпускной заграничной торговли.

Пшеница, вывозимая на базары бываетъ различныхъ родовъ: озимая, гирка, сандомирка, арнаутка и др., масляничныя сѣмена, ленъ, сурѣпа, горчица, кромѣ того привозятся значительныя партіи другихъ зерновыхъ хлѣбовъ: ржи, ячменя, овса и проч. Весь этотъ хлѣбъ различной

отдѣлки, чистый и сорный, сухой и подмоченный, скучается на мѣру, или вѣсъ, мелкими агентами экспортеровъ, почти исключительно евреями, и тутъ же ссыпается въ особо устроенные въ значительномъ числѣ амбары. При этой сборной покупкѣ особенно мелкихъ партій, агентамъ—евреямъ открывается самое широкое полѣ для обмѣра, обвѣса, надувательства и всякаго рода обмановъ, жертвами которыхъ дѣлаются владѣльцы этихъ партій—крестьяне и колонисты.

Ссыпанный въ амбары хлѣбъ чистится, сортируется, пересушивается, дѣлится на партіи, сдабривается и вообще отдѣлывается и оттуда перевозится въ городскіе склады, или магазины. Сдабриванію подвергаются обыкновенно крестьянскіе хлѣба не совсѣмъ удовлетворительной уборки и качества и это производится посредствомъ примѣшиванія къ нему колониистскаго хлѣба, уборка котораго и качество превосходны.

Подвозимый по желѣзной дорогѣ хлѣбъ перевозится съ товарной станціи прямо въ городскіе склады, гдѣ также подвергается отдѣлкѣ для строгаго приѣма на суда, куда сдается совершенно готовый, т. е. перевѣянный, рассортированный, перемѣрянный и разцѣненный.

Магазины для ссылки
хлѣба.

Городскіе хлѣбные магазины въ Николаевѣ помѣщаются преимущественно въ части города, ближайшей къ коммерческой пристани; они раскинуты на значительномъ пространствѣ, въ среднемъ разстояніи отъ вокзала въ 2-хъ 3-хъ верстахъ и въ такомъ же разстояніи отъ пристани. Всѣ главнѣйшія торговыя конторы имѣютъ свои собственные склады и кромѣ того нанимаютъ ихъ у мѣстныхъ домовладѣльцевъ, для которыхъ склады, при относительно не дорогой ихъ постройкѣ, представляютъ большій и вѣрнѣйшій источникъ дохода, чѣмъ жилия помѣщенія. Вообще въ обширныхъ и многочисленныхъ складахъ и магазинахъ Николаева съ удобствомъ помѣщается до 12 милл. пудовъ хлѣба

и это даетъ возможность экспортерамъ не только держать на готовѣ запасы хлѣба, для выполненія срочныхъ заказовъ, но и выжидать, въ случаѣ уменьшенія спроса и упадка цѣнъ, болѣе благопріятныхъ для торговли обстоятельствъ.

Доставка хлѣбныхъ грузовъ въ склады съ вокзала желѣзной дороги и затѣмъ перевозка изъ складовъ на пристань для погрузки на суда дѣлается исключительно на подводахъ. Этотъ живой перевозочный составъ доходитъ въ Николаевѣ до 3.000 подводъ. При содѣйствіи столь многочисленнаго состава, погрузка на суда производится быстро: въ Мартѣ 1878 года, въ Николаевскомъ коммерческомъ портѣ грузилось одновременно 32 иностранныхъ парохода и 9 парусныхъ судовъ и въ теченіи пяти дней было нагружено на нихъ около 250 тысячъ четвертей, среднимъ числомъ по 50 т. четвертей въ день; въ теченіи же всего Марта, считая въ немъ 27 рабочихъ дней, было нагружено до 570.000 четвер., что составляетъ около 21.000 четв. въ день.

Погрузка и ея неудобства.

Не смотря на столь быструю погрузку, доставка грузовъ на подводахъ составляетъ самое больное мѣсто Николаевской хлѣбной торговли. Она обходится слишкомъ дорого и стоила въ 1878 году среднимъ числомъ до 60 коп. за одну четверть, т. е. равнялась въ дѣйствительности фрахту въ обыкновенное время отъ Николаева до Марсели.

Такая неимовѣрная дороговизна нагрузки происходитъ главнымъ образомъ отъ неимѣнія въ Николаевѣ мостовыхъ. Наибольшая дѣятельность здѣшняго порта обнаруживается весною и осенью, когда улицы, вслѣдствіе отсутствія мостовыхъ, бывають покрыты невылазною грязью. Нагрузка паровыхъ судовъ, имѣющихъ обыкновенно очень мало стальнойныхъ дней, требуетъ крайней поспѣшности и экспортеръ дѣлаетъ въ этомъ отношеніи все отъ него зависящее, чтобы нагрузить въ срокъ и этимъ избѣжать уплаты весьма

значительнаго штрафа за задержку судна; а потому плата за доставку на пристань, при общей конкуренціи, доходить иногда до 1 рубля за четверть, т. е. превышает самый фрахтъ отъ Николаева до Лондона. Столь дорогая плата не представляетъ однакожь особенныхъ выгодъ для подводчиковъ: они дѣлають въ день не болѣе двухъ концевъ, при крайней накладкѣ до 2 четвертей и при этомъ нерѣдко ломають повозки и портятъ или теряють лошадей; между тѣмъ лѣтомъ, въ сухое время, когда городскія дороги бываютъ относительно хороши, доставка одной четверти падаетъ до 15 коп. и это для подводчиковъ нисколько неубыточно, потому что въ это время онъ можетъ накладывать на подводу до 5 четвертей и сдѣлать въ теченіи дня до шести концевъ, при чемъ и повозки не ломаются и лошади не гибнутъ.—Доставка грузовъ съ вокзала желѣзной дороги въ городскіе склады подвергается, по состоятію дорогъ, такимъ же колебаніемъ и обходится отъ 36 до 6 руб. отъ вагона.

Кромѣ отсутствія мостовыхъ, на замедленіе доставки, а слѣдовательно на возвышеніе ея стоимости, имѣють также вліяніе неудобства происходящія отъ скрещенія желѣзной дороги съ колесными городскими путями у самого порта. Спуски изъ города къ пристани перерѣзываются въ двухъ мѣстахъ Харьковско-Николаевскою желѣзною дорогою: одинъ разъ, при проходѣ главной линіи дороги по нижней части города, по такъ называемой Заводской улицѣ, на вокзалъ, а другой разъ—рельсовою вѣтвью ея, идущею отъ вокзала къ пристани. Во все время движенія поѣздовъ и частыхъ маневрированій дежурнаго тендера—локомотива по портовой вѣтви, колесное движеніе по спускамъ къ пристани пріостанавливается и тогда скопленіе нерѣдко до 1.500 подводъ. спускающихся и поднимающихся на спуски, раздѣленныхъ желѣзнодорожными барьерами на три части, представляетъ

невообразимую толкотню и давку. Каждый подводчикъ, заинтересованный въ грузкѣ, старается выйти на просторъ, перескочить тотъ или другой барьеръ, по его открытіи, чтобы добраться скорѣе до пристани, и отъ этого происходятъ отвратительныя сцены буйства, самоуправства и драки, ломка повозокъ, разсыпка хлѣба, потеря дорогаго времени и, вслѣдствіе этого, еще большія потери и самые убытки экспортеровъ.

Также значительныя неудобства для спѣшной и всегда кипучей погрузки представляетъ узкость въѣздовъ на пристани и ихъ крылья, тѣснота ихъ площади, позволяющая помѣститься не болѣе 120 подводамъ и наконецъ недостаточность протяженія линіи погрузки или причала для грузящихся судовъ, которая въ настоящее время на существующихъ двухъ пристаняхъ составляетъ всего 165 погонныхъ сажень.

Вслѣдствіе исчисленныхъ неудобствъ, стоимость доставки со станціи желѣзной дороги въ магазинъ и затѣмъ погрузка хлѣбныхъ грузовъ на суда въ 1878 году составляла около $3\frac{1}{2}$ милл. руб., т. е. равнялась 13% стоимости всего отпущеннаго изъ Николаева въ этомъ году за границу хлѣба.

При миллионныхъ оборотахъ хлѣбной торговли въ Николаевѣ, конкуренціи мѣстныхъ экспортеровъ, спѣшности заключаемыхъ сдѣлокъ, для скорѣйшаго обращенія хлѣбныхъ грузовъ въ капиталъ, съ тѣмъ чтобы, не теряя времени, немедленно пустить этотъ капиталъ въ новый оборотъ по хлѣбной же операціи, расчетъ барышей на каждую четверть покупаемаго и продаваемаго хлѣба ограничивается вообще копѣйками, которыя однакожь, при частомъ оборотѣ капитала, даютъ въ результатъ десятки тысячъ рублей; а потому громадный, непроизводительный расходъ на погрузку, зависящій отъ болѣе или менѣе удовлетворительнаго состоянія дорогъ, вноситъ въ хлѣбную торговлю новые элементы

риска и спекуляціи, послѣдствія которыхъ, несмотря на опытность спекулянтовъ, доводятъ ихъ нерѣдко до крайняго положенія. Вообще, однакожь, всѣ измѣненія стоимости погрузки, вліяющія на повышение или пониженіе цѣны грузовъ, ложатся въ концѣ концовъ всею тяжестью почти исключительно на производителей хлѣба, которые, въ виду предстоящаго риска, вынуждены бываютъ уменьшить его продажную стоимость.

Неудобства порта.

Съ другой стороны на пониженіе продажной цѣны хлѣба имѣютъ еще вліяніе особыя свойства плаванія по Бугскому и Днѣпровскому лиманамъ. Лиманы эти, хотя представляютъ вообще достаточную глубину для иностранныхъ купеческихъ судовъ, но линія ихъ фарватера почти каждую весну нѣсколько измѣняется, а потому, при недостаточномъ числѣ мѣстныхъ лоцмановъ, плаваніе по нимъ не вполне обеспечено. Кромѣ того, для нагруженныхъ и глубоко сидящихъ въ водѣ судовъ представляется особое затрудненіе, при выходѣ изъ Днѣпровскаго лимана, на Очаковскомъ барѣ. До Крымской войны здѣсь существовалъ каналъ, поддерживавшійся правительствомъ и по немъ свободно проходили 130-ти пушечные корабли съ углубленіемъ не менѣе 22 футовъ; но въ настоящее время каналъ этотъ засорился, глубина бара на протяженіи около $3\frac{1}{4}$ верствъ составляетъ не болѣе 17-ти футовъ и только въ то время, когда вѣтеръ дуетъ съ моря, возвышается до 20-ти футовъ. Вслѣдствіе этого, всѣ суда, для которыхъ глубина эта недостаточна, вынуждены дѣлать паузку. Каждый день о высотѣ воды на барѣ сообщается на Николаевскую пристань по телеграфу. Готовые къ отходу корабли, перейдя на рейдъ, выгружаютъ, смотря по глубинѣ на барѣ и по своей осадкѣ, отъ $\frac{1}{5}$ до $\frac{1}{3}$ груза на баржи, берутъ ихъ на буксирь и, по переходѣ черезъ баръ, опять нагружаются. Нагрузка производится корзинами, при чемъ теряется около $\frac{1}{2}\%$

зерна. За наемъ баржи платится отъ 25 до 40 коп., а рабочимъ отъ 14 до 20 коп., съ четверти, смотря по величинѣ корабля. Въ 1878 г. расходъ на паузку черезъ Очаковскій баръ простирался до 700.000 руб., а въ 1879 г. вся эта операція съ начала навигаціи до 1-го Октября стоила только около 160.000 руб. Вообще же расходы перехода черезъ баръ увеличиваютъ фрахтъ отъ Николаева до Лондона на 7—10%₀. По проекту Говена, расчистка Очаковского бара могла бы обойтись не дороже одного милліона руб., при ежегодномъ расходѣ на ремонтъ до 5.000 р.

69669
Наконецъ неудобства Николаевского порта заключаются еще въ томъ, что съ наступленіемъ зимнихъ мѣсяцевъ лиманы замерзаютъ и плаваніе по нимъ прекращается въ продолженіи отъ двухъ до трехъ мѣсяцевъ. Въ 1876 г., первый иностранный корабль прибылъ къ Николаевскому коммерческому порту $\frac{25 \text{ Февраля,}}{8 \text{ Марта}}$ а послѣдній оставилъ его 2—14 Декабря и такимъ образомъ навигація этого года продолжалась 280 дней, хотя, послѣ ухода послѣдняго судна, еще двѣ недѣли бугскій лиманъ не замерзалъ и навигація могла бы продолжаться; но такъ какъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ случилось, что три парохода были задержаны льдомъ и вынуждены были зимовать въ Николаевѣ, то изъ опасенія такого-же случая, пароходы отправляются теперь изъ порта ранѣе дѣйствительнаго окончанія навигаціи. Подобные случаи могли бы не имѣть мѣста, еслибы капитанамъ пароходовъ дано было право, котораго нынѣ они не имѣютъ, отправляться ранѣе, до окончанія грузки, какъ скоро начнутся сильные морозы, тогда они могли бы дойти безъ затрудненія до открытаго моря. При семъ прилагается таблица № 8 о вскрытіи и амерзаніи рѣкъ Буга и Ингула съ 1870 по 1879 годъ

Николаевская Городская Дума, заботясь о пользахъ и Предположенія о лучшемъ устройствѣ порта. нуждахъ города, обратила особенное вниманіе на невыгод-

ныя условія, въ которыхъ находится въ настоящее время отпускная хлѣбная торговля ея коммерческаго порта и составила проектъ лучшаго устройства этого порта съ устраненіемъ всѣхъ вышеизложенныхъ неудобствъ, стѣсняющихъ свободное развитіе этой торговли. Главнѣйшими средствами къ этому Дума признаетъ, съ одной стороны, устройство удобныхъ путей сообщенія, соединяющихъ портъ съ станціею желѣзной дороги, складочными магазинами и вообще торговыхъ пунктовъ города, посредствомъ сѣти желѣзныхъ путей, а съ другой стороны — увеличеніе линіи причала для иностранныхъ судовъ посредствомъ устройства третьей пристани и увеличенія площади набережной для грузки и выгрузки приходящихъ и отходящихъ судовъ. По проекту Думы, на приведеніе въ исполненіе всѣхъ ея въ этомъ отношеніи предположеній необходимъ расходъ до 2.700.000 рублей; но такъ какъ городъ не обладаетъ не только подобнымъ капиталомъ, но даже не имѣетъ средствъ гарантировать, въ случаѣ долгосрочнаго займа, погашеніе этого капитала; то Дума обратилась къ правительству съ ходатайствомъ о предоставленіи ей права взимать полукопѣечный сборъ съ пуда отправляемаго изъ порта груза, съ тѣмъ, чтобы сборъ этотъ имѣлъ спеціальное назначеніе служить источникомъ гарантіи предполагаемаго займа для осуществленія всего того, что, по проекту Думы, необходимо для внутренняго благоустройства Николаевского коммерческаго порта. вмѣстѣ съ тѣмъ Думою возбуждены ходатайства передъ Морскимъ Министерствомъ объ углубленіи канала на Очаковскомъ барѣ и передъ Министерствомъ Путей Сообщенія о ввѣдѣніи нѣкоторыхъ улучшеній на Харьковско-Николаевской желѣзной дорогѣ, въ видахъ устраненія существующихъ неудобствъ и неисправностей, столь вредно отражающихся на хлѣбной торговлѣ

Изъ этихъ ходатайствъ взиманіе полукопѣечнаго сбора,

на предлагаемыхъ Думою основаніяхъ, Правительствомъ уже разрѣшено и нѣтъ сомнѣнія, что Дума не замедлитъ приступить къ осуществленію своихъ предложеній относительно внутренняго благоустройства своего коммерческаго порта. Представляется также болѣе, чѣмъ вѣроятнымъ, что и прочія ходатайства Думы будутъ разрѣшены въ удовлетворительномъ для нея смыслѣ.

Настоящій бѣглый обзоръ условій торговли Николаев-Преимущества Нико-
лаевского порта.скаго порта представляетъ преимущественно невыгодныя ея стороны, между тѣмъ какъ портъ этотъ обладаетъ такими преимуществами, которыя, при осуществленіи предположеній въ отношеніи его Думы, поставитъ въ недалекомъ будущемъ городъ Николаевъ на одно изъ первыхъ мѣстъ въ ряду главнѣйшихъ хлѣбныхъ рынковъ Россіи.

Преимущества эти заключаются:

а) Въ чрезвычайно выгодномъ географическомъ положеніи порта, вдашагося на 65 верстъ въ материкъ, расположеннаго въ покойной, защищенной со всѣхъ сторонъ, большой рѣчной бухтѣ съ глубокою водою, каковое положеніе дѣлаетъ стоянку въ немъ судовъ совершенно безопасною, а нагрузку прямо съ пристани, безъ посредства, какъ въ Одессѣ, лодокъ, самою удобною. Эти превосходныя естественныя условія, уступающія только такимъ же условіямъ Севастопольскаго порта, дѣлаютъ Николаевскій коммерческій портъ положительно лучшимъ изъ всѣхъ остальныхъ портовъ Чернаго моря и б) въ сосѣдствѣ съ хлѣбороднѣйшими губерніями, производительность которыхъ съ каждымъ годомъ возрастаетъ. Сосѣдство это упрочилось проиведеніемъ Харьковско-Николаевской желѣзной дороги и значительно распространилось со времени открытія Фастовской и Сумской дороги. Кромѣ сего ожидается соединеніе Харьковско-Николаевской съ Донецкою дорогою.

Всѣ мѣстности, расположенныя въ обширномъ раіонѣ

этихъ дорогъ, тяготѣютъ, для сбыта своего хлѣба, къ Николаеву, что выражается увеличеніемъ въ послѣдніе годы отпуска хлѣбныхъ грузовъ, не смотря на существующія невыгодныя условія отпускной торговли Николаевского Коммерческаго порта.

Предсѣдатель Подкоммисіи, *Е. Гордѣнко.*

Члены: $\left\{ \begin{array}{l} \text{В. Кочетовъ.} \\ \text{Инженеръ А. Шишковъ.} \end{array} \right.$

Членъ — Управляющій дѣлами Подкоммисіи *Г. Цѣхановецкій.*

С В Ъ Д Ъ Н І Я

о внѣшней привозной и отпускной торговлѣ Николаевскаго Коммерческаго порта за 1862—1878 г. г.

За какой годъ.	П р и в о з ъ.		О т п у с к ъ.	
	Количество пудовъ.	Сумма.	Количество четвертей.	С у м м а.
1862 годъ	Свѣд. не им.	4275 р.	19.446 ¹ / ₂	135.723 р.
1863 »	—	8610 »	26.827	264.007 «
1864 »	—	85 820 »	245.358	1.733.742 »
1865 »	—	129.777 »	697.947 ¹ / ₂	4 304.627 »
1866 »	—	80.475 »	659.315	5.805.480 »
1867 »	—	18.982 »	1.015.830	6.961.303 »
1868 »	—	42.956 »	537.645	3.524.679 »
1869 »	110.289.	118.403 »	361.663	3.489.959 »
1870 »	348.	21.196 »	601.912	5.945.507 »
1871 »	153.491.	49.059 »	900.154	9.072.864 »
1872 »	961.689.	942.803 »	994.546	10 334.952 »

За какой ГОДЪ.	П р и в о з ъ .		О т п у с к ъ .	
	Количество Пудовъ.	С у м м а .	Количество. четвертей.	С у м м а .
1873 »	35.803.	208.677 »	621.802	5 280.615 »
1874 »	824.025.	689.671 »	1.252.502	10 147.988
1875 »	1.665.095	653.467 »	942.482	8.204.385 »
1876 »	987.785.	3.038.578 »	1.263.074	12.128.735
1877 »	46.259.	202.944 «	610.744	7,033.538 »
1878 »	1 015.252	436.479 »	3 755.046	25.678.877
1879 »	Свѣд. не им.	Свѣд. не имѣется.	3.780.720	Свѣд. не имѣется.

Вывозъ за границу хлѣба въ пудахъ.

Въ какомъ году.	Пшеница.	Рожь.	Ячмень.	Овесъ.	Маслянич. сѣмена.	Пшено.	Всего.
1876	6.548.845	3.223.675	1.735.880	300835	353.265	—	12162500
1877	3.779.545	2.557.050	471.815	92500	91.850	—	6992760
1878	21.546700	7.283.570	5.496.690	429492	1.656.330	36.600	36449382
Въ 1878 году болѣе противъ							
1876	14.997855	4.059.895	3.760.810	286570	1.303.065	36.600	24286882
1877	17.767155	4.726.520	5.024.875	336992	1.564.480	36 600	29456622

С В Ъ Д Ъ Н І Я

объ иностранных и русских судахъ, прибывающихъ

въ Николаевскому Комерческому порту въ 1870—1877 г.

Какой національности суда.	1870.		1871		1872		1873		1874		1875		1876		1877		1878		Всего.	
	Паров.	Парусн.	Паров.	Парусн.	Паров.	Парусн.	Паров.	Парусн.	Паров.	Парусн.	Паров.	Парусн.	Паров.	Парусн.	Паров.	Парусн.	Паров.	Парусн.	Паров.	Парусн.
Англійскихъ	4	38	7	43	77	14	42	1	105	5	78	6	90	3	56	—	303	7	762	117
Австрійскихъ	—	35	—	33	3	16	1	18	12	18	2	13	2	37	1	1	—	45	21	215
Американскихъ	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Бельгійскихъ	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	2	—	4	—	2	—	12	—	23	—
Валахскихъ	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Греческихъ	—	20	—	24	1	18	—	20	—	12	1	6	—	32	—	13	—	86	2	231
Голландскихъ	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3	—	8	1	1	—	9	—	24	1
Датскихъ	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	5	—	8	—
Итальянскихъ	—	41	—	53	—	21	—	11	—	8	1	17	—	25	—	12	6	34	7	222
Норвежскихъ	—	8	—	8	1	3	3	5	1	3	2	1	2	4	—	1	11	3	20	36
Прусскихъ	—	7	—	30	—	6	—	—	—	2	9	4	7	—	—	—	10	5	26	54
Французскихъ	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	2	1
Турецкихъ	—	1	—	7	—	1	—	7	—	—	—	7	—	5	—	1	—	21	—	50
Шведскихъ	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Русскихъ	—	9	1	13	1	6	1	3	1	—	—	—	—	1	1	—	74	—	79	32
Итого	4	161	8	212	85	85	48	66	125	50	99	53	114	108	61	28	432	261	976	964
Каботажныхъ русскихъ .	151	324	40	233	71	184	289	235	278	375	305	163	217	342	150	82	187	242	1501	1938

СВѢДѢНІЯ

о томъ, куда отправленъ хлѣбъ отпуска 1878 года.

Страны.	Пшеница.	Рожь.	Ячмень	Овесъ.	Сѣмя.	Пшено.	Итого.
Въ Англію .	10371570	2220790	3859800	63.795	802920	36600	17355975
› Францію .	7614900	—	655.000	161794	526400	—	8958094
› Германію .	733070	2311680	251.410	159966	—	—	3449106
› Голландію .	92860	1774500	181.960	—	—	—	2049320
› Италію .	915160	—	—	—	—	—	915160
› Австрію .	313480	—	—	—	—	—	313480
› Испанію .	778850	—	178.105	—	—	—	956955
› Бельгію .	291000	621140	155.105	—	129000	—	1196245
› Норвегію .	—	355460	112.380	—	—	—	467840
› Турцію .	435810	—	102.930	50937	198010	—	787687
Итого.	21546700	7283570	5496690	429492	1656330	36600	36449382

СВѢДѢНІЯ

о товарахъ, привезенныхъ къ Николаевскому порту по каботажному и рѣчному плаванію въ навигацію 1878 года.

Названіе хлѣба.	Пуды.	Рубли.
Хлѣба разнаго	293.352	293.352
Муки разной	17.600	17.600
Шерсти овечьей	12.300	123.000
Лѣснаго товара	340.109	238.076
Дровъ—711 к. с.	42.600	28.440
Каменнаго угля	325.788	81.447
Цемента	7.200	7.200
Петроліума	1.340	5.360
Желѣза въ дѣлѣ	1.620	20.000
Алебастра.	500	500
Разныхъ	24.110	482.200
Крымской соли.	1.689.948	1.013.869
Всего.	2.739.527	2 311.404

ВЫВЕЗЕНО ЗАГРАНИЦУ ВЪ НАВИГАЦІЮ 1879 Г.

(По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ Николаевскими маклерами).

ФАМИЛИИ ОТПРАВИТЕЛЕЙ	ГИРКА	ОЗИМАЯ.	САНДОМ.	АРНКУТ.	РОЖЬ.	ЧМЕНЬ.	ОВЕСЬ.	ЛЪНЯН. СЪМЯ	РАПСЬ.	СУРЬНА.	ГОРЧИЦА.	И Т О Г О.
Ар. Маасъ и Ко.	75.113	16.586	—	—	230.705	9.757	17.800	10.540	4.390	—	—	164 891
Ф. Родоконаки	153.191	20.436	—	—	82.285	17.490	6.254	40 926	11 660	1.533	—	333 772
М. Е. Эфрусси	146.333	36.483	—	—	70.735	39.518	—	12.706	4.460	—	1.155	311.345
Бр. Лакіардопуло	148.053	23.512	3.928	60	41.248	61.822	—	6.150	24.249	—	—	309.622
И. Дрейфусъ	107.890	55 634	1.811	—	17.848	21.103	46.680	5.486	18.936	2.477	—	277.815
М. Вейфельдъ	28 490	21.665	600	—	188 638	9.252	1 944	—	—	—	—	250.589
Р. Зигомала С. Я.	93 184	3.200	700	578	32.340	70 100	13.500	—	8.800	5.200	—	227.602
Скарманга и Ко.	109.285	9.000	—	—	100.300	—	—	7.088	632	—	—	226.305
Е. Севастопуло	134.716	21.380	—	—	11.261	53.262	—	—	—	—	—	220.619
А. Е. Каридіа	83.345	—	—	—	36.245	64.244	—	24.886	3.865	—	—	212.585
Ефрусси и Ко.	47.800	17.950	—	—	87.100	49.700	—	2.800	—	—	—	205.350
Д. Трояно	110.820	32.150	—	—	12.830	10.500	—	—	—	—	—	166.300
Г. Алексіади	67.000	6.200	—	—	32.000	6.500	—	—	—	—	—	111 700
Н. Сербосъ	103.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103 500
Г. Ликіардопуло	82.151	5.850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88.001
М. Фишеровичъ	11.900	—	—	—	56.690	6.510	940	500	7.200	—	—	83.740
Танкреди	42.250	431	—	—	3.500	2.000	—	—	4.500	—	—	56.681
Г. Крейгъ	2 000	11.700	—	—	20.000	20.000	—	—	—	—	—	53.700
Эрлихъ	3.000	2.000	—	—	28.505	6.047	—	—	4.000	—	—	43.552
Кулисичъ	19.000	—	—	—	9.000	—	—	—	—	—	—	28.000
Г. Куппа	19.843	2.520	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.363
Юровскій	—	—	—	—	—	16.000	—	4.800	—	—	—	20.800
Шапира	15.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.500
Константиновъ	—	—	—	—	—	—	—	7.125	7.700	—	—	14.825
Д. Моріати	13.183	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 183
Распати	10.380	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.380
Улариди	8.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.000
ИТОГО	1.640.527	286.702	7 039	638	1.061.230	63.805	87.115	122.957	100.342	9.210	1.155	3.780.720
Вывезено въ Одессу:												
Разнымъ лицамъ	17.357	—	—	—	1.030	1.000	—	305	925	972	—	21.589
На мѣстныя мельницы	70.000	—	—	—	20.000	—	—	—	—	—	—	90.000
ВСЕГО	1.727.884	286.702	7.039	638	1.082.260	64.805	87.115	123.262	101.267	10.182	1.155	3.892.309
Осталось на скл. къ 1880 г.												
у экспортербвъ	174.300	32 000	—	100	74.800	23.990	560	3.870	2.980	4.810	—	317.410
у коммисіонеровъ	111.750	16.900	—	350	46.940	29.981	9.150	435	8.967	1.760	—	226.233
ИТОГО	286.050	48.900	—	450	121.746	53.971	9.710	4.305	11.947	6.570	—	543.643

СВѢДѢНІЯ

о вывозѣ хлѣбныхъ грузовъ изъ Николаевского Коммерческаго порта въ 1879 г.

(Сообщены управляющимъ Николаевскою таможеню).

Названіе хлѣба.	Четверти.	На сумму.
Ржи	998.871	6.111.390 р.
Пшеницы	1.717.268	22.964.955 »
Овса.	35 072 ¹ / ₂	154 073 »
Ячменя.	390.639	2.404.432 »
Кукурузы	2 ¹ / ₂	25 »
Муки пшеничной.	20	360 »
Сѣмени льнянаго.	110 625	1.642.336 »
— сурѣпнаго и разн.	83.317	705 932 »
Всего	3.141.873	33.983.503 р.

Замерзаніе и вскрытіе рѣкъ Буга и Ингула.

Г о д ы.	В с к р ы т і е.	З а м е р з а н і е.
1870	— —	14 Декабря.
1871	9 Марта.	2 Декабря.
1872	6 Марта.	12 Декабря.
1873	20 Февраля.	18 Декабря.
1874	1 Марта.	23 Декабря.
1875	12 Января.	25 Ноября.
	27 Марта.	16 Февраля. 1875 г.
1876	4 Марта.	28 Ноября.
1877	8 Марта.	12 Декабря.
1878	20 Декабря.	15 Декабря.
	24 Февраля.	6 Января.
1879	11 Февраля.	— —

Печатано по распоряженію ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Коммисіи для изслѣдованія
железнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Временной комиссии по устройству

Год	Всего	В том числе
1871	1	1
1872	12	12
1873	27	27
1874	4	4
1875	8	8
1876	30	30
1877	24	24
1878	21	21
1879	14	14
1880	2	2
1881	12	12
1882	18	18
1883	23	23
1884	25	25
1885	16	16
1886	28	28
1887	12	12
1888	15	15
1889	6	6

Всего за время существования комиссии

всего 211 человек