

ОТЪ РЕДАКЦІИ.

Редакція открыта ежедневно, кромѣ праздничныхъ дней, отъ 1 до 2-хъ часовъ по-полудни.

Статьи, доставляемыя для помѣщенія въ текстъ газеты, должны быть за подписаніемъ и съ адресомъ автора. Статьи, доставляемыя безъ обозначенія условий, считаются безплатными и поступаютъ въ полное распоряженіе редакціи.

АДРЕСЪ

Редакція и контора помѣщаются на углу Головинскаго проспекта и Бяринской улицы, домъ Ротина, входъ съ Головинскаго проспекта.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА НА ЕЖЕДНЕВНУЮ ЛИТЕРАТУРНО-ПОЛИТИЧЕСКУЮ ГАЗЕТУ „КАВКАЗЪ“.

Въ 1889 году газета «Кавказъ» будетъ выходить подъ прежнею редакціею и по прежней программѣ, ежедневно, не исключая и понедѣльниковъ.

Table with subscription rates: На годъ 11 р. 50 к., На 1/2 года 6 р., На 3 мѣсяца 3 р. 50 к., На 1 мѣсяцъ 1 р. 50 к.

Подписка принимается исключительно въ конторѣ редакціи, Тифлисѣ, уголъ Головинскаго проспекта и Бяринской улицы, домъ Ротина.

ОТЪ КОНТОРЫ. Объявленія изъ Москвы, С.-Петербурга, Царства Польскаго и заграничя, кромѣ Франціи, принимаются исключительно въ центральной конторѣ объявленій, бывшей Л. Метцль, въ Москвѣ, Масницкая, домъ Спиридонова.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА на грузинскую ежедневную литературно-политическую газету „ИВЕРІЯ“.

Газета будетъ выходить ежедневно, кромѣ дней, непосредственно слѣдующихъ за воскресными и праздничными днями.

Table with subscription rates for Iveria: на 12 мѣсяцевъ 10 р., на 6 мѣсяцевъ 6 р., на 3 мѣсяцевъ 4 р., на 1 мѣсяцъ 2 р.

За границу: на годъ 17 руб., на полгода 9 руб. 50 коп.

За переѣздъ адресовъ уплачивается: иногороднаго на иногородный—40 коп., городского на иногородный—1 руб.

Подписка принимается не иначе, какъ съ перваго числа каждаго мѣсяца. Подписка и объявленія принимаются въ Тифлисѣ, въ помѣщеніи редакціи, на Фрейлинской улицѣ, въ домѣ Басмакова, № 5, въ газетномъ агентствѣ Хиденель и канцеляріи общества грамотности, въ Кутаисѣ—въ книжномъ магазинѣ бр. Чиладзе; въ Ватумѣ—у М. Натадзе.

Тифлисѣ. Въ редакцію газеты «ИВЕРІЯ». Редакторъ-издатель князь Илья Чавчавадзе. № 1 (3) 2.

СОДЕРЖАНІЕ. ОФИЦІАЛЬНАЯ ЧАСТЬ. Высочайшіе приказы по военному вѣдомству.—Правительственные распоряженія. НЕОФИЦІАЛЬНАЯ ЧАСТЬ. Телеграммы (отъ Сѣвернаго телеграфнаго агентства). Переходная статья: Финансовыя основанія проекта г. Соболева. Тифлисская жизнь: Панихида по Н. М. Пржевальскомъ.—Планъ предпологаемой сельско-хозяйственной выставки.—IV т. „Свода матеріаловъ по изученію экономическаго быта государственныхъ крестьянъ Закавказскаго края“.—Образцы сумешныхъ фруктовъ.—Несостоявшееся общее собраніе правленія общества спасенія на водахъ.—Снегъ началъ въ пользу пріѣзда дѣтей ссыльных.—Снегъ началъ въ пользу воскресныхъ школъ.—Домашній артистическій вечеръ въ Тифли. Артистическое общество.—Венефисъ А. Форреръ.—Затрудненный подвозъ сельскихъ продуктовъ.—Пожаръ.—Замѣтка директора тифлисской городской лечебницы. Кавказская жизнь: Предпринимаемые въ будущемъ году поиски останковъ безвѣстнотыпающихъ англичанъ-туристовъ.—Изъ Владикавказъ. Назрань.—Ст. Ханасал.—Беласуларь. Русская жизнь: Клейменіе русскихъ мануфактурныхъ товаровъ.—О завышеніи желѣзными дорогами во время мобилизаціи войскъ.—Изданіе г. Тузова.—Новый храмъ въ Астраханѣ.—Новая оперетка г. Деккеръ-Шенка.—Лыжный проѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ для врачей.—Чествованіе профессора Лебедева.—Проектъ общаго правнаго регулированія.—Неврологъ барона Жюмнина. Изысканія искусства: Обзоръ печати. Смѣсь. СПРАВОЧНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ. КАЗЕННАЯ и ЧАСТНАЯ ОБЪЯВЛЕНІЯ.

ОФИЦІАЛЬНАЯ ЧАСТЬ.

Высочайшіе приказы по военному вѣдомству. Декабря 4-го дня, въ Гатчинѣ. Производится: на основаніи ст. 62 кн. XV св. воен. пост. (изд. 1869 г.): по инженернымъ войскамъ: изъ поручиковъ въ штабъ-капитаны: состоящій въ Николаевской инженерной академіи 1-го кавказскаго сапернаго Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Николая Николаевича Старшаго батальона, Чернышъ, съ оставленіемъ въ той-же академіи. Назначается: по генеральному штабу: бывший начальникъ штаба упраздненнаго 2-го кавказскаго армейскаго корпуса, генералъ-майоръ Фрезе—состоять при войскахъ кавказскаго воен-

КАВКАЗЪ

ЕЖЕДНЕВНОЕ ИЗДАНИЕ

ТИФЛИСЪ. 12-го декабря 1888 г.

Св. Анны 2-й степени — младшему помощнику старшаго адъютанта штаба кавказскаго военнаго округа, коллежскому совѣтнику Арсенію Нуцу.

С. Станислава 2-й степени — коллежскимъ совѣтникамъ: мировому посреднику Сухумскаго округа, Кутаисской губерніи, Михаилу Родзевичу; производителю строительныхъ и дорожныхъ работъ въ Ватумскомъ и Артинскомъ округахъ, Кутаисской губерніи, Копраду Тарасевичу.

Правительственные распоряженія.

По правленію кавказскаго округа путей сообщенія. Указомъ правительствующаго сената по департаменту герольдіи отъ 8-го ноября сего года, за № 146, произведены, за выслугу лѣтъ, со старшинствомъ: въ коллежскіе секретари —начальникъ таифиской заставы поселно-дорожнаго сбора, арванскаго отдѣленія округа, губернской секретарь Парфенцевъ, съ 14-го апрѣля, и въ коллежскіе регистраторы —канцелярскій служитель правленія округа, Орбели, съ 1-го мая 1888 г.

По бакинскому почтово-телеграфному округу.

Опредѣляется на службу: житель гор. Нухи податнаго состоянія Аветисъ Мартиросовъ —почтальономъ низшаго звана въ нухискую почтово-телеграфную контору, съ 7-го сего декабря.

Предсѣдатель елисаветпольскаго окружнаго суда, по совету увольненія отъ службы въ отставку судебного пристава елисаветпольскаго городского мирового отдѣла Усубъ-бега Усубъ-бекова, приглашаетъ лицъ, имѣющихъ капиталъ въ высказаніи, подлежащія удовлетворенію изъ залога Усубъ-бекова, по должности судебного пристава, заявить о таковыхъ въ теченіе шести мѣсяцевъ со дня припечатанія настоящей публикаціи.

НЕОФИЦІАЛЬНАЯ ЧАСТЬ.

ТЕЛЕГРАММЫ.

(Отъ Сѣвернаго телеграфнаго агентства).

11-го декабря.

ПЕТЕРБУРГЪ. Опубликованно распоряженіе министра финансовъ объ изыятіи изъ обращенія 15000000 кредитныхъ билетовъ, обеспеченныхъ золотомъ государственнаго казначейства.

БАТУМЪ. Дума постановила отказать Ротшильдъ въ продолженіи двухъ трубопроводовъ для перекачки керосина изъ цистернъ въ наливные пароходы, на тѣхъ-же условіяхъ, какъ Нобелю, Шибаву и другимъ, мотивируя отказъ тѣмъ, что наливная система въ большихъ размѣрахъ требуетъ такихъ затратъ, что мелкимъ заводчикамъ нѣтъ силъ конкурировать. Синдикатъ послѣднихъ возбуждаетъ ходатайство о совершенномъ воспрещеніи перевозки керосина наливомъ или, по крайней мѣрѣ, о наложеніи на отправляемый наливомъ керосинъ пошлины, могущей уравнивать цѣны на рынкахъ.

12-го декабря.

РИМЪ. Министръ финансовъ Мальяни подаетъ въ отставку.

ВЕНА. Здѣсь полагаютъ, что Австро-Венгрія не станетъ вмѣшиваться въ дѣла Сербіи, и ожидаютъ отреченія Милана отъ престола и провозглашенія королемъ его сына, Александра. Венгерскія оппозиціонныя газеты съ неудовольствіемъ заявляютъ, будто Миланъ даетъ сербской политикѣ направленіе, вполнѣ соответствующее видамъ Россіи.

Самая крупная ошибка г. Соболева въ финансовыхъ основахъ для сооруженія сибирской тихо-океанской линіи заключается въ томъ, что онъ, вопреки ариметики, малыми средствами желаетъ достигнуть большихъ результатовъ. Это представляетъ и теоретическую, и практическую невозможность, а потому и ведетъ къ крупнымъ и неразумнымъ со стороны автора. Великій сибирскій путь, имѣющій въ будущемъ мировое значеніе, предполагается строить на основаніи канцелярскаго принципа—по мѣрѣ возможности, т. е. вовсе не соотвѣтственно великой задачѣ, которую имъ предполагается достигнуть, а соотвѣтственно кассовой наличности, которая не допускаетъ колоссальныхъ затратъ на экстраординарные расходы. Но, вѣдь, существуютъ и экстраординарные ресурсы, которые создаются правительствомъ для удовлетворенія государственныхъ нуждъ, выходящихъ изъ рамокъ обыкновеннаго бюджета. Самъ г. Соболевъ указываетъ на необходимость чрезвычайныхъ ресурсовъ для постройки сибирской линіи, предлагая для сего внутренній заемъ, а „Нов. Вр.“ (№ 4586) отдаетъ преимущество вышнему займу. Очевидно, однако, въ обоихъ случаяхъ постройки сибирской дороги становится въ наличныхъ кассовыхъ средствъ и рамокъ обыкновеннаго бюджета и представляется предпріятіемъ, которое должно быть исполнено на чрезвычайные ресурсы, а въ такомъ случаѣ вполнѣ рационально требовать, чтобы сибирская дорога была построена соотвѣтственно величію своей задачи, а не такъ, какъ строилась до сихъ поръ наша сѣть, обходя, подъ предлогомъ экономіи, главныя торговые и административные центры и дѣлая безчисленныя изгибы, удваивающіе разстояніе между главными центрами торговли и промышленности. Это первенствующее условіе совершенно упускается г. Соболевымъ, который предлагаетъ строить дорогу по дешелу, однокольную, недорогую и на первое время даже не дѣлать постоянныхъ мостовъ черезъ большія рѣки Сибири, такъ какъ, вмѣсто мостовъ, можно поставить паровые паромы. Зачѣмъ-же, въ такомъ случаѣ, строить непрерывную желѣзную дорогу, когда она во многихъ мѣстахъ будетъ прерываться весною и осенью во время ледохода, а также и зимою на время, необходимое для прокладки пути по достаточному утолщенному льду? Такая остановка будетъ перепугивать движеніе на всей линіи, нанесутъ громадныя потери ея доходности, такъ что предполагаемая экономія послужитъ однимъ изъ главныхъ источниковъ разоренія дороги. Ничего подобнаго не предполагалось при сооруженіи американскихъ и канадской тихо-океанскихъ дорогъ: главной ихъ задачей была прочная, капитальная постройка, которая давала-бы возможность возить грузы и пассажировъ быстро, а не по 20—25 верстъ въ часъ, какъ это дѣлается у насъ по возможности, угнѣшая тѣмъ, что такая скорость, все-таки, значительно превышаетъ передвиженіе грузовъ лошадьми и волами по грунтовымъ дорогамъ. Дѣйствительная экономія при исполненіи государственныхъ задачъ заключается въ ихъ наилучшемъ и быстромъ удовлетвореніи, такъ какъ эти достигаются, болѣею частью,

кромѣ непосредственныхъ выгодъ отъ постройки желѣзной дороги, другія косвенныя выгоды, иногда превосходящія всю цѣнность сооруженія дороги. Для поясненія этой мысли, приведемъ въ примѣръ закаспійскую дорогу, при сооруженіи которой въ нашей прессѣ было такъ много сѣтованій на безплодность линіи, сооружаемой въ безплодной пустынѣ. Дѣйствительность не оправдала этихъ пессимистическихъ предсказаній: дорога получила весьма важное торговое значеніе, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, она сдѣлала невозможной войну Россіи съ Англіей въ Средней Азіи, что, конечно, окупаетъ во много разъ весь капиталъ, затраченный на соединеніе Каспія съ Самаркандомъ желѣзною дорогою. Послѣ ея открытія замолкъ даже и г. Марвинъ, такъ неутомимо печатавшій этюдъ о необходимости быстрого наступленія Англіи отъ сѣверо-западной границы Индіи, о занятіи Кандагара и Герата и проч. Всѣ усилія англійской дипломатіи и джингонизма направились теперь къ упроченію положенія Англіи на Персидскомъ заливѣ, Шатъ-эль-Арабѣ, Ефратѣ, Тигрѣ, Корунѣ и на Средиземномъ морѣ, да и въ самомъ общественомъ мнѣніи Англіи произойдетъ крупный поворотъ въ пользу необходимости установить дружескія отношенія къ Россіи. Это пропонуется теперь открыто въ англійской прессѣ, и даже въ парламентѣ лордъ Черчилль не скрываетъ такихъ мыслей, которыхъ весьма недавно никто не рѣшился-бы высказывать и печатать въ Англіи. Г. Соболевъ предполагаетъ строить желѣзную дорогу на кредитные рубли, но самыя кредитныя рубли предполагаетъ создать особаго сорта, именно: неразмѣнныя по предъявленію или, лучше сказать, размѣняемые по особому предъявленію, что совершенно извращаетъ понятіе о кредитномъ рублѣ. На новомъ кредитномъ билетѣ онъ предлагаетъ напечатать: по предъявленію выдается, по истеченіи семи лѣтъ послѣ выпуска и во всякое за симъ остальное время, одна желѣзнодорожная облигація сторублеваго достоинства, причисляющаяся въ годъ 4 рубли. Такимъ образомъ, новый кредитный билетъ выражаетъ обязательство правительства выдать по нему черезъ 7 лѣтъ не деньги, а 4% облигаціи, т. е. предлагаетъ каждому отдать свой капиталъ на 7 лѣтъ безъ процентовъ сибирской дорогѣ, которую неизвѣстно кто и какъ будетъ строить, при томъ еще условіи, что и черезъ 7 лѣтъ кредиторъ получитъ только процентную бумагу, цѣна которой нынѣ неизвѣстна и за 7 лѣтъ впередъ опредѣлена быть не можетъ. Что же можетъ стоить такой кредитный рубль? Смѣемъ думать, что онъ ровно ничего не стоитъ, и никто его взять не пожелаетъ, если онъ не будетъ приниматься по всѣмъ платежамъ правительству, по обязательному курсу, наравнѣ съ обыкновенными кредитными билетами. А въ такомъ случаѣ для чего-же сочинять особый сортъ кредитныхъ билетовъ, если этотъ сортъ долженъ быть поставленъ въ совершенно тождественныя условія съ существующимъ? „Нов. Вр.“, поэтому, совершенно справедливо высказало, что никакіе финансовые усилія не требуются для сооруженія сибирской дороги не требуется, но, однако, прибавимъ, это соображеніе несколько не измѣняетъ основной задачи постройки сибирской линіи для Россіи и трудомъ русскаго народа. При этомъ требованіи

ОТЪ КОНТОРЫ.

Контора для пріема подписки и объявленій открыта ежедневно отъ 9 часовъ утра до 2-хъ часовъ и отъ 6 до 8 часовъ вечера. Плата за объявленія—за тифлисское мѣсто, по 5 коп. за строку текста; на первую страницу прибавляется только одна копейка отъ объявленій и состоящихъ изъ редакціи и мѣста въ редакціи. За объявленія, требующія особого пріема, плата по соглашенію съ конторой. За размѣлку при газетѣ объявленій взимается въ семь руб. съ тысячи экземпляровъ.

ПОДПИСНАЯ ЦѢНА.

Table with subscription rates: На годъ 11 р. 50 к., На 1/2 года 6 р., На 3 мѣсяца 3 р. 50 к., На 1 мѣсяцъ 1 р. 50 к.

Отдѣльные номера по 5 коп.

неосновательно отрицать выгоду постройки сибирской линіи на кредитные рубли и нѣтъ надобности запугивать колоссальными потерями, которыя понесла Россія на курсѣ кредитнаго рубля, вслѣдствіе, будто-бы, временнаго выпуска кредитныхъ билетовъ во время войны 1877 года. Паденіе курса, потери на курсѣ превосходятъ единственно отъ необходимости ежегодно производить громадныя платежи за границу звонкою монетою, запасы которой мы вывели за границу до 1877 года на платежи по вышнимъ займамъ, авціямъ и облигаціямъ банковыхъ, желѣзнодорожныхъ, промышленныхъ, торговыхъ предпріятій на уплату морскихъ фрахтовъ за перевозку нашего сырья и на покупку чрезмѣрнаго количества иностранныхъ товаровъ. Не имѣя золота, мы должны были покупать его у тѣхъ самыхъ банкировъ и на тѣхъ биржахъ, гдѣ должны были брать за наши кредитныя рубли столько копеекъ, сколько желали намъ дать наши ростовщики и комиссіонеры. Эта азіама крайне непопулярна и даже совершенно отрицается доктринерами, но это не мѣшаетъ существовать самому факту. Лучшимъ подтвержденіемъ ея служатъ національная финансово-экономическая политика, принятая въ послѣдніе два года, основанная на покровительствѣ отечественной промышленности и прекращеніи вышнихъ займовъ. Мы, конечно, не считаемъ новымъ займомъ блестящую конверсію 5% займа 1877 г. на 4% золотой займа, такъ какъ этой операціей погашается невыгодный долгъ и получается совращеніе платежей за границу, т. е. улучшается наше прежнее и настоящее финансовое положеніе. Мы не можемъ, поэтому, согласиться съ „Новымъ Временемъ“, будто-бы недостаточна на первое время суммы министерства финансовъ можетъ найти съ конверсіи нѣкоторыхъ займовъ, начало чему положено уже пересрочкою 1-го выпуска 5% банковыхъ билетовъ и 5% вышшаго займа 1877 года. Такъ какъ сибирская дорога будетъ строиться въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ, во всякомъ случаѣ, не менѣе четырехъ или пяти, то и кредитная операція для собранія необходимаго для постройки дороги капитала еще болѣе облегчается. Мы убѣждены, что здѣсь проектъ сибирской линіи не представляется ни въ крупномъ недоразумѣніи. Конверсія старыхъ займовъ означаетъ уничтоженіе старыхъ невыгодныхъ займовъ болѣе выгодными, напр., 4% вмѣсто 5%, и она требуетъ изытій изъ обращенія облигацій старыхъ займовъ, замѣною ихъ облигаціями новаго займа. Стало быть, никакіхъ суммъ отъ конверсіи прежнихъ займовъ оставаться не должно, а если этого не будетъ, если сдѣланный для конверсіи новый заемъ, вмѣсто изытій изъ обращенія прежнихъ займовъ, обязательство, будетъ, на примѣръ, обращенъ на постройку сибирской дороги, то, значитъ, никакой конверсіи не произойдетъ, а будетъ сдѣланъ новый заемъ, болѣе выгодный, чѣмъ старые, и прилетать сюда конверсію, какъ фактъ не существующій, въ такомъ случаѣ, нѣтъ никакой надобности. Поэтому мы думаемъ, что вопросъ долженъ быть поставленъ просто: или строить-ли сибирскую дорогу на деньги, занятія за границею, несмотря на фактическія послѣдствія подобной финансовой мѣры, уже выяснившіяся тридцати-лѣтнею практикою, при постройкѣ существующей сѣти желѣзныхъ дорогъ, или строить ее безъ содѣйствія иностранныхъ биржъ и банкировъ на собственные ресурсы Россіи?





