ческій. При сходѣ Августѣйшихъ гостей на пристань, почетный рапортъ подавалъ командиръ экипажа контръ-адмиралъ Шварцъ, а оркестръ исполнилъ греческій гимнъ. Въ Петергофъ Августѣйшіе гости отправились въ открытыхъ экипажахъ. Собравшаяся во множествѣ публика привѣтствовала ихъ. Король Греческій былъ въ парадной формѣ 2-го флотскаго экипажа, а наслѣдный принцъ Датскій въ русской формѣ своего полка.

Моск. Вѣдом. сообщаютъ, что 6-го апрѣля прошлаго года министерствомъ финансовъ утвержденъ уставъ Средне-Азіятскаго коммерческаго банка, а спустя 6 мѣсяцевъ со дня утвержденія устава, то-есть 6 октября 1881 года, банкъ открылъ свои дѣйствія. Цѣль учрежденія банка въ Ташкентѣ, центрѣ русской торговли и промышленности въ Средней Азіи, способствовать развитію и успѣхамъ торговыхъ и промышленныхъ силъ страны и облегчить коммерческія сношенія Средней Азіи съ Европейскою Россіей. Основной капиталъ банка опредѣленъ въ 500000 руб., раздѣленныхъ на 2000 вполнѣ оплаченныхъ акцій.

Изъ Екатеринослава въ *Южный Край* пишутъ, что главноуправляющій Государственнымъ Коннозаводствомъ, графъ Воронцовъ-Дашковъ обратился въ уѣздныя земскія управы Екатеринославской губерніи съ просьбой содѣйствовать ему въ собраніи свѣдѣній о количествѣ лошадей, принадлежащихъ сельскимъ обществамъ и лицамъ, къ нимъ не приписаннымъ, съ поясненіемъ числа дворовъ имѣющихъ и не имѣющихъ лошадей разнаго возраста, числа душъ мужскаго пола по семейному списку владѣющихъ и не владѣющихъ земельнымъ надѣломъ и количества десятинъ земли, находящихся подъ посѣвомъ. Цѣль этого запроса—успѣшное и болѣе безошибочное рѣшеніе вопроса о мѣрахъ, коими Главное Управленіе Государственнаго Коннозаводства могло бы оказать содѣйствіе къ поднятію уровня крестьянскаго коневодства, на что Его Императорскому Величеству благоугодно было обратить особое вниманіе. Коневодство въ этомъ краѣ составляетъ одну изъ важнѣйшихъ отраслей крестьянскаго хозяйства, а между тѣмъ крестьяне лишились въ послѣдніе годы много рабочаго скота, вслѣдствіе существовавшихъ эпизоотій.

Правительственный Вѣстникъ сообщаетъ, что въ комитетѣ желѣзныхъ дорогъ 4, 5, 6 и 7 чиселъ сего іюля получены слѣдующія дальнѣйшія свѣдѣнія о послѣдствіяхъ крушенія на 296 верстѣ Московско-Курской желѣзной дороги.

Работы по раскопкѣ обвала на 296 верстѣ дороги, послѣ уборки съ мѣста крушенія паровоза, препятствовавшаго успѣшному отрытію погибшихъ, идутъ съ полнымъ успѣхомъ; общее число рабочихъ, какъ для раскопки погибшихъ, такъ и для устройства обходнаго пути превышаетъ 1500 человѣкъ, которые работаютъ въ нѣсколько смѣнъ. Желѣзнодорожная администрація для предоставленія удобствъ родственникамъ погибшихъ старается принимать всѣ находящіяся въ ея распоряженіи мѣры.

Въ числѣ раненыхъ оказались: корнетъ 1-го уланскаго С.-Петербургскаго полка Александръ Николаевъ и корнетъ лейбъ-гвардіи Драгунскаго полка Сергѣй Шабельскій, унтеръ-офицеръ 11-го гренадерскаго Фанагорійскаго полка Петръ Доценко и рядовые пѣхотныхъ полковъ: 123-го Козловскаго Іона Пѣтуховъ и Кириллъ Гурилевъ, 95-го Красноярскаго Максимъ Кирилловъ, 87-го Нейшлотскаго Егоръ и Алексѣй Васильевы, Николай Андреевъ, Алексѣй Антоновъ и Юрій Тернеръ, 9-го Староингерманландскаго Ѳедоръ и Степанъ Сергѣевы и Степанъ Ивановъ и 5-го Калужскаго Ѳедоръ Мурановъ и Иванъ Лапцевичъ, а изъ числа вырытыхъ семи труповъ, одинъ унтеръ-офицеръ 5-го пѣхотнаго Калужскаго полка Сергѣй Цыбинъ, а другой артельщикъ дороги Дмитрій Акинфіевъ.

Русск. Вѣдом. сообщаютъ изъ Бѣлева, Тульской губ., слѣдующія свѣдѣнія о наводненіи въ ночь на 30-е іюня. Всю ночь почти шелъ проливной дождь при сильной грозѣ, которая, кое-гдѣ, причинила вредъ людямъ, скоту и строеніямъ. Вода въ Окѣ поднялась на 15 ар., т. е. на $1\frac{1}{2}$—2 арш. превысила даже весенній разливъ нынѣшняго года. Плашкоутный мостъ на Окѣ снесло, унесло и бывшія у берега рыбачьи лодки; къ счастью на пристани не было крупныхъ судовъ, иначе имъ не сдобровать бы. Почти всѣ водяныя мельницы на притокахъ Оки около Бѣлева снесло, многіе мосты разрушило; залило и занесло иломъ поля, огороды и луга; скошенное сѣно, гдѣ было, смыто водою. Въ городѣ залило нижнія части прибрежныхъ домовъ и ближайшія улицы; размыло часть мостовой на горѣ главной улицы, въ другихъ покатыхъ мѣстахъ промыло овраги. Вообще это небывалое въ такое время года наводненіе надѣлало много бѣдъ и убытковъ, о которыхъ свѣдѣнія все еще получаются съ разныхъ сторонъ. Только 1-го іюля къ вечеру Ока стала медленно спадать. На р. Жиздрѣ разнесло много лѣсныхъ плотовъ. Около Плохина былъ сильный градъ, повредившій много посѣвовъ на значительномъ пространствѣ.

Изъ Тулы въ *Русскій Курьеръ* пишутъ, что злополучная ночь катастрофы на Московско-Курской желѣзной дорогѣ чуть было не сдѣлалась свидѣтельницей катастрофы и на Ряжско-Вяземской дорогѣ. Къ счастію, размывъ былъ во время замѣченъ и поѣзда остановлены до исправленія пути. Ливень былъ такъ силенъ, что на протяженіи почти 6 верстъ песокъ съ насыпи смыло, и рельсы висѣли клѣтками на шпалахъ. Нѣтъ возможности перечислить всѣхъ бѣдъ этихъ безпримѣрныхъ дождей. Тамъ гдѣ были лишь ручейки, въ однѣ сутки ревѣла и клокотала свирѣпая волна.

«Южн. Кр.» пишутъ изъ Петербурга, что окончившіе въ этомъ году курсъ, ученики с.-петербургской гимназіи Императорскаго человѣколюбиваго общества, *Ивановъ* съ аттестатомъ зрѣлости и *Петровъ* съ свидѣтельствомъ, заявили желаніе поступить въ духовное званіе и опредѣлиться на должности: первый священника, а второй—діакона. Родители этихъ учениковъ принадлежатъ къ свѣтскому званію. Это едва-ли не первый примѣръ обращенія учащейся молодежи изъ мірянъ въ духовное званіе.

Редакція издающагося въ С.-Петербургѣ еженедѣльнаго иллюстрированнаго журнала «Живописное Обозрѣніе» разослала всѣмъ своимъ подписчикамъ извѣщеніе о томъ, что она вынуждена прекратить изданіе журнала до того времени, пока на мѣсто умершаго редактора-издателя, Н. И. Шульгина, не будетъ избранъ и утвержденъ новый.

«Южному Краю» пишутъ изъ **Полтавы**, что туда *въ первый разъ* пріѣхали китайцы, которые привезли съ собою большую партію чая. Въ мѣстномъ торговомъ мірѣ—это фактъ, настолько крупный, что онъ заслуживаетъ быть отмѣченнымъ.

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

Четырнадцати-этажный домъ въ Лондонѣ. Это—жилой домъ для средняго класса населенія. Онъ имѣетъ двѣнадцать полныхъ этажей, одинъ подвальный, одинъ чердачный и, кромѣ того, еще два этажа погребовъ. Построенъ онъ вблизи Вестминстерскаго аббатства. Приближаясь къ нему, невольно поражаешься удивленіемъ при видѣ этой поистинѣ монументальной массы, общая вышина которой составляетъ около 40 метровъ *). Всѣхъ оконъ въ немъ, считая и выходящія въ широкіе внутренніе дворы, пятьсотъ. Вертикальное сообщеніе происходитъ посредствомъ гидравлической машины; двухъ минутъ достаточно для того, чтобы подняться въ тринадцатый этажъ, откуда, въ хорошую погоду, можно наслаждаться восхитительной панорамой. Но извѣстно, что Лондонъ—городъ тумановъ; поэтому, чаще случается, что верхніе жильцы этого колоссальнаго дома, точно аэронавты, проводятъ цѣлые дни въ облакахъ. Въ Генуѣ есть дома въ одиннадцать этажей; въ Парижѣ нѣкогда строились семи и девяти-этажные. Подобныя же постройки нерѣдко встрѣчаются въ Соединенныхъ Штатахъ, причемъ подъемныя машины дѣлаютъ ихъ очень удобными для жилья. Лондонъ долгое время славился отсутствіемъ домовъ выше двухъ или трехъ этажей. Настоящій примѣръ показываетъ, до чего можетъ доходить искусство англійскихъ архитекторовъ, повидимому, не стѣсненныхъ, какъ ихъ парижскіе собратья административными правилами («Nature».

Изъ Вашингтона пишутъ: Депутатъ территоріи Колорадо, Бельфортъ, предложилъ на конгрессѣ Соединенныхъ Штатовъ билль Гельпера изъ Сенъ-Луи, требующій учрежденія коммисіи, которая должна объѣздить Среднюю и Южную Америку и изслѣдовать торговыя отношенія государствъ, для проведенія тамъ желѣзной дороги. Это начало громаднаго предпріятія, которое Гельперъ намѣревается выполнить въ 10 лѣтъ. Онъ предполагаетъ воспользоваться вѣтвями желѣзной дороги, которая, начинаясь у границы Гватемалы и Мексики, и направить рельсовый путь къ юговостоку черезъ Среднюю въ Южную Америку, черезъ штаты Колумбія, Экуадоръ, Боливія, Перу и Аргентинскую Республику. Затѣмъ Гельперъ хочетъ соединить новую линію съ системой строющихся въ настоящее время мексиканскихъ желѣзнодорожныхъ линій, соединить ее оттуда съ системами сѣверо-американскихъ Соединенныхъ Штатовъ и получить такимъ образомъ прямую желѣзнодорожную ли-

*) Метръ=1,406 аршина.