Плетневъ, Петръ Александровичъ.
Ширинскій-Шихматовъ, князь Платонъ Александровичъ.
Языковъ, Дмитрій Ивановичъ.
Бередниковъ, Яковъ Ивановичъ.
Строевъ, Павелъ Михайловичъ.
Розберъ, Михаилъ Петровичъ.
Шевыревъ, Степанъ Петровичъ.
Полѣновъ, Василій Алексѣевичъ.
Лобановъ, Михаилъ Евстафьевичъ.
Кочетовъ, Іоакимъ Семеновичъ, протоіерей.
Коркуновъ, Михаилъ Андревичъ.
Срезневскій, Измаилъ Ивановичъ.
Норовъ, Авраамъ Сергѣевичъ.
Макарій митрополитъ московскій.
Никитенко, Александръ Васильевичъ.
Дубровскій, Петръ Павловичъ.
Павскій, Герасимъ Петровичъ, протоіерей.
Билярскій, Петръ Спиридоновичъ.
Пекарскій, Петръ Петровичъ.
Соловьевъ, Сергѣй Михайловичъ.

Въ настоящее время отдѣленіе русскаго языка и словесности весьма немногочисленно. Его составляютъ слѣдующіе шесть членовъ:

Гротъ, Яковъ Карловичъ.
Буслаевъ, Федоръ Ивановичъ.
Бычковъ, Афанасій Федоровичъ.
Сухомлиновъ, Михаилъ Ивановичъ.
Веселовскій, Александръ Николаевичъ.
Ягичъ, Игнатій Викентьевичъ.

Учено-литературная дѣятельность преобразованной Россійской академіи или втораго отдѣленія академіи наукъ выразилась въ цѣломъ рядѣ трудовъ и изслѣдованій, вносящихъ въ высшей степени цѣнные вклады въ русскую науку. Независимо отъ сочиненій, появлявшихся отдѣльными изданіями слѣдуетъ здѣсь назвать нѣсколько повременныхъ изданій, безспорно имѣющихъ важное значеніе въ исторіи нашей ученой литературы, какъ напримѣръ:

«Извѣстія академіи наукъ по отдѣленію русскаго языка и словесности.

«Ученыя Записки втораго отдѣленія академіи наукъ,

«Сборникъ отдѣленія русскаго языка и словесности», и т. д.

Второму отдѣленію академіи наукъ Россія обязана составленіемъ и изданіемъ капитальнаго труда «Словаря церковнославянскаго и русскаго языка». Словарь втораго отдѣленія академіи наукъ долженъ быть настольною книгою у всякаго интересующагося судьбами отечественнаго языка; къ этому словарю всего надежнѣе обращаться за рѣшеніемъ спорныхъ вопросовъ въ области языка, нерѣдко и неизбѣжно возникающихъ по весьма различнымъ поводамъ. Второе отдѣленіе академіи наукъ обратило вниманіе и на различные говоры живаго народнаго языка. Оно издавало памятники и образцы народнаго языка и словесности; имъ изданы: опытъ областнаго великорусскаго словаря; словарь бѣлорусскаго языка и нарѣчія. и т. п.

Въ заключеніе, неоходимо замѣтить, что преобразованіе Россійской академіи въ одно изъ отдѣленій академіи наукъ должно, по многимъ причинамъ, считаться счастливымъ событіемъ и въ жизни академіи наукъ. Надо надѣяться, что въ академіи наукъ сохранится навсегда искренняя любовь къ Россіи и то живое сочувствіе къ успѣхамъ русской науки, которымъ были проникнуты достойнѣйшіе представители Россійской академіи: Лепехинъ, Болтинъ, Озерецковскій, и др. Въ самые первые годы своего существованія *академія наукъ* называлась *Россійскою академіею.* Но впослѣдствіе ее стали называть или просто *академіею наукъ* или *академіею наукъ въ Петербургѣ.* Въ наше время Государственный Совѣтъ возвратилъ ей ея первое имя. Въ постановленіи Государственнаго Совѣта, состоявшемся по поводу измѣненія § 74 устава Императорской академіи наукъ, 6-го марта 1882 года, высказано слѣдующее: «Весьма желательно, чтобы, съ представленіемъ самой академіи опредѣлять порядокъ замѣщенія адъюнктскихъ вакансій, доступъ въ это учрежденіе для русскихъ, подвизающихся на ученомъ поприщѣ, не былъ ограниченъ, но, напротивъ того, подвергся нѣкоторому расширенію, Необходимость сего очевидна. Втеченіе прошедшихъ, съ изданія послѣдняго академическаго устава, пятидесяти лѣтъ, ознаменовавшихся вообще большими успѣхами просвѣщенія въ нашемъ отечествѣ, наука пріобрѣла себѣ въ немъ значительное число преданныхъ и талантливыхъ тружениковъ. Между ними нерѣдко встрѣчаются имена, пользующіяся европейскою извѣстностію. Несомнѣнно, что этой нашей національной силѣ, болѣе чѣмъ кому либо другому, приличествуетъ мѣсто въ *Россійской академіи наукъ*».

Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи.

Въ засѣданіи, 26-го октября, съѣздъ приступилъ къ предварительному обсужденію одного изъ самыхъ важныхъ вопросовъ програмы—о мѣрахъ къ расширенію сбыта минеральнаго топлива донецкаго бассейна. Несмотря на ежегодно возрастающую добычу минеральнаго топлива въ донецкомъ каменноугольномъ бассейнѣ и успѣхи, сдѣланные этою промышленностью въ послѣднее время. принятіе мѣръ, направленныхъ къ расширенію сбыта угля, не только желательно, но и необходимо. Необходимо оно потому, что лѣсоистребленіе, достигшее въ настоящее время громадныхъ размѣровъ, должно быть тѣмъ или другимъ путемъ остановлено, а также потому, что потребность въ минеральномъ топливѣ ежегодно возрастаетъ и при настоящемъ положеніи дѣла влечетъ за собой уселенный ввозъ иностраннаго угля въ такіе районы Россіи, куда долженъ былъ бы достовляться отечественный уголь. Возрастаніе потребности въ минеральномъ топливѣ подтверждается заявленіемъ, доставленнымъ съѣзду представителемъ (если не ошибаемся) одной изъ крупнѣйшихъ фирмъ въ Москвѣ. Между тѣмъ этотъ прогрессирующій спросъ не находитъ удовлетворенія у нашихъ углепромышленниковъ уже потому, что иностранный уголь, доставляемый на московскій рынокъ, обходится гораздо дешевле, чемъ донецкій. Такъ, стоимость англійскаго угля въ Москвѣ простирается до 21 к. за пудъ, тогда какъ донецкій можетъ быть туда доставляемъ лишь по $23\frac{1}{2}$ к. за пудъ. Вотъ почему восьмой съѣздъ, подобно предшествовавшимъ, долженъ былъ заняться вопросомъ о расширеніи сбыта донецкаго угля. Сбытъ этотъ можетъ идти по четыремъ направленіямъ: на сѣверъ, западъ, югъ и востокъ. На съѣздѣ проектировались мѣры, направленныя къ расширенію сбыта угля по всѣмъ этимъ направленіямъ. Главной помѣхой для сбыта донецкаго минеральнаго топлива на сѣверъ служитъ относительная дороговизна его, недопускающая успѣшной конкурренціи съ англійскимъ углемъ, привозимымъ чрезъ балтійскіе порты и направляющимся преимущественно на московскій рынокъ. Ввозъ иностраннаго угля въ Россію ежегодно возростаетъ: въ 1871 г. было ввезено на сумму 11 мил. р., 1876 г.—на $12\frac{1}{2}$ м. р., въ 1878 г.—на 17 м. р. и въ 1880 г. на $17\frac{1}{2}$ м. р. При такихъ условіяхъ, прежде всего приходится остановиться на мѣрѣ, ведущей къ ограниченію этого прогрессирующаго ввоза, т. е., на обложеніи иностраннаго угля таможенной пошлиной. Мѣра эта не новая, такъ какъ она вездѣ и всюду практикуется. Въ Англіи, правда, уголь теперь не обложенъ пошлиной, но лишь потому, что въ этой странѣ развитіе каменно-угольной промышленности достигло столь высокаго развитія, что никакая иностранная конкуренція ей не страшна. До этого-же состоянія она дошла подъ вліяніемъ таможенной охранительной политики. По тѣмъ-же причинамъ не нуждается въ пошлинѣ и германскій уголь, тогда какъ во Франціи и, въ особенности, въ Америкѣ покровительственный таможенный тарифъ практикуется весьма усердно. И такъ, первая мѣра, увеличивающая сбытъ туземнаго угля, заключается въ наложеніи пошлины на иностранное топливо. Съ этимъ положеніемъ условно не согласны московскіе фабриканты, опасающіеся вздорожанія угля, вслѣдствіе ограниченной доставки его, которая приметъ монопольный характеръ. Чтобы избѣгнуть этой тягостной, по мнѣнію ихъ, мѣры, можно достигнуть цѣли и другимъ путемъ, а именно: развитіемъ путей сообщенія. Если будетъ построена миллеровская вѣтвь и воронежско елецкая желѣзная дорога, то донецкій уголь на московскомъ рынкѣ можетъ понизиться въ цѣнѣ настолько, что будетъ дешевле англійскаго на 1 или $1\frac{1}{2}$ к. за пудъ. Мнѣніе это, однако, не нашло поддержки среди членовъ съѣзда, которые склонялись къ принятію обѣихъ указанныхъ мѣръ, т. е.. къ наложенію пошлины и къ постройкѣ упомянутыхъ дорогъ, на томъ основаніи, что вздорожанія угля, даже при отсутствіи ввоза изъ-за границы, не произойдетъ въ силу конкурренціи между нашими углепромышленниками.

Сбытъ угля на западъ воспрепятствованъ, главнымъ образомъ, по той же самой причинѣ, т. е. благодаря обильному ввозу иностраннаго минеральнаго топлива, тѣмъ болѣе, что ввозу этому благопріятствуетъ пониженный, покровительственный тарифъ, существующій на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ. При такихъ условіяхъ иностранный уголь, ввозимый чрезъ австрійскую и прусскую границы, распространяясь въ Царствѣ Польскомъ, является сильнымъ конкурентомъ для донецкаго угля. Препятствія эти могутъ быть устранены лишь установленіемъ нормальнаго тарифа и наложеніемъ таможенной пошлины.

Для сбыта донецкаго минеральнаго топлива на югъ помѣхой служатъ весьма многія причины, къ числу которыхъ относится отсутствіе на югѣ благоустроенныхъ портовъ и пристаней, вслѣдствіе чего, напримѣръ, выстроенная маріупольская ж. д. не достигаетъ своего назначенія. Сѣть рельсовыхъ путей въ донецкомъ бассейнѣ примыкаетъ съ одной стороны къ портамъ Чернаго и Азовскаго морей, съ другой—къ рѣчнымъ пристанямъ. При передачѣ минеральнаго топлива съ рельсовыхъ путей на водные—неблагоустройство пристаней и портовъ сильно вліяетъ на вздорожаніе этого горючаго матеріала, ухудшая при извѣстнаго рода перегрузкахъ и его качество. Поэтому скорѣйшее сооруженіе маріупольскаго порта крайне необходимо, какъ въ интересахъ промышленности, такъ и въ интересахъ грузоваго движенія донецкой дороги. Вопросъ этотъ находится уже на разсмотрѣніи у подлежащаго министерства, но не рѣшено еще, какого рода долженъ быть этотъ портъ,—морской (съ углубленіемъ въ 18 футовъ) или каботажный (въ 12 ф. глубины). Тутъ же въ засѣданіи съѣзда высказались по вопросу о сооруженіи въ Маріуполѣ порта г. городской голова и одинъ изъ гласныхъ маріупольской городской думы. По мнѣнію ихъ, маріупольскій городской портъ долженъ быть каботажнымъ, а до устройства его необходимо сдѣлать затраты на углубленіе русла рѣки Кальміуса. По этому же вопросу представитель донецкой желѣзной дороги г. Мамонтовъ представилъ особый проектъ, находящійся теперь на разсмотрѣніи у подлежащаго министерства.

Наконецъ, мѣра, ведущая къ раширенію сбыта донецкаго минеральнаго топлива на востокъ, по мнѣнію съѣзда, заключается въ постройкѣ желѣзной дороги отъ ст. Звѣрево козлово-воронежской-ростовской дороги къ Волгѣ или на Дубовку, или на Царицынъ. Противъ этой мѣры довольно горячо возражалъ представитель азовско-донскаго пароходства, который старался доказать нецѣлесообразность этого желѣзнаго пути, такъ какъ онъ вполнѣ можетъ быть замѣненъ воднымъ сообщеніемъ. Тѣмъ не менѣе, съѣздъ остался при своемъ мнѣніи.

Нельзя не упомянуть также о проектѣ соединенія Азовскаго моря съ Чернымъ прорытіемъ канала отъ Сиваша черезъ Перекопъ въ Черное море. Проектъ этотъ изложенъ былъ однимъ изъ членовъ акціонерной компаніи по прорытію канала, г. Эвальдомъ. Послѣдній, имѣя въ виду, что такое сообщеніе между морями откроетъ новые пути распространенія донецкаго угля, посредствомъ укороченія вознаго пути и удешевленія фрахта, предлагалъ съѣзду присоединиться къ ходатайству товарищества о разрѣшеніи устройства этого канала. Путемъ этого новаго сообщенія донецкій уголь будетъ