являетъ, что Франція вовсе непомышляетъ присоединять Тонкинъ къ своимъ владѣніямъ, а желаетъ только возстановить въ немъ порядокъ. Прокламація заканчивается обѣщаніемъ сократить тяготѣющія надъ народомъ подати и избавить его отъ насилія и гнета мандаринов, а также и предупрежденіемъ, что Франція завладѣетъ столицею Аннамской имперіи Гюэ, если ее къ тому вынудятъ аннамиты («Ind Belge»)

РАЗНЫЯ ИЗВѢСТІЯ.

Въ Нью-Іоркѣ недавно происходило засѣданіе американскаго общества инженеровъ путей сообщенія. Одинъ изъ членовъ этого общества, Циснеросъ, пробывшій долгое время на Панамскомъ перешейкѣ, прочелъ въ засѣданіи составленный имъ докладъ о положеніи работъ по прорытію между океанскаго канала. Изъ сообщенія этого доклада видно, что на всемъ протяженіи будущаго канала уже приступлено къ работамъ. Подрядчики, обязавшіеся углубить Колонскій рейдъ канала, доставили на мѣсто исполинскую землечерпательную машину «Геркулесъ». Кромѣ ея на фарватерѣ того же рейда уже нѣсколько времени работаютъ двѣ французскія землечерпательныя машины системы Базена, выгребающія въ сутки до 1.000 кубическихъ метровъ земли. Производство землечерпательныхъ работъ на девятиверстномъ протяженіи канала, начиная отъ Панамской бухты, приняла на себя франко-американская компанія, для которой приготовлялись необходимые для выемокъ снаряды и машины на лонгпорскихъ верфяхъ, въ Нью-Іоркѣ. Многіе другіе механическіе аппараты выписаны изъ Франціи и вдоль линіи канала уже построены мастерскіе и казармы для рабочихъ. Наблюденія, произведенныя надъ почвою, показали, что ея свойства будутъ благопріятствовать ходу работъ, такъ какъ каменистаго грунта почти нигдѣ не встрѣчается. Общество Панамскаго канала, съ своей стороны, затратило большія суммы на заготовку разныхъ строительныхъ матеріаловъ и на пріобрѣтеніе машинъ и переносныхъ рельсовъ. Изъ американскихъ мастерскихъ были доставлены десять локомотивовъ, потребныхъ для перевозки матеріаловъ по линіи канала. Число всѣхъ рабочихъ, заподряженныхъ большею частью на островѣ Ямайкѣ и въ настоящее время уже работающихъ на Панамскомъ перешейкѣ, простирается до 6.500 человѣкъ. Для нихъ устроены, кромѣ обширныхъ казармъ, также и лазареты, но больныхъ по словамъ докладчика, за время его пребыванія на Панамскомъ перешейкѣ, было очень немного. Портовыя работы также быстро подвигаются впередъ и все обѣщаетъ этому громадному предпріятію, призванному дать новый, мощный толчокъ всемірной торговлѣ, полный во всѣхъ отношеніяхъ успѣхъ. Съ открытіемъ Панамскаго канала, два океана соединятся между собою воднымъ путемъ, по которому суда будутъ проходить безъ перегрузокъ изъ Атлантическаго прямо въ Тихій океанъ. Съ прорытіемъ Панамскаго перешейка поднимется также и экономическое значеніе многихъ тихоокеанскихъ острововъ и въ особенности Сандвичевыхъ, какъ ближайшихъ къ американскому материку («Scient Amer.»). (Пр. В.)

Профессоръ Тозелли изобрѣлъ аппаратъ въ видѣ ящика, съ помощью котораго всякій желающій можетъ опускаться въ морскую глубь и восхищаться диковинами и богатствами подводнаго царства безъ всякой для себя опасности и даже со всевозможными удобствами. Аппаратъ Тозелли состоитъ изъ широкой камеры, имѣющей внутри два отдѣленія. Въ одномъ изъ нихъ удобно помѣщаются восемь человѣкъ, которые могутъ видѣть чрезъ зрительныя отверстія, снабженныя толстыми стеклами, все что происходитъ вокругъ. Большое стекло, расположенное снизу, показываетъ имъ морское дно, а электрическій снарядъ, помѣщающійся въ одной изъ камеръ аппарата, разспространяетъ свой свѣтъ на довольно значительный районъ. Съ помощью телефона подводные путешественники могутъ сообщаться съ пароходомъ, къ которому будетъ прикрѣплена ихъ подводная обсерваторія и съ палубы, котораго будутъ управлять ея движеніями («Rev. Scient.»). (Пр. В.)

Докторъ Бушарда напечаталъ въ парижскомъ журналѣ «Revue scientifique» пространный трактатъ о холерныхъ эпидеміяхъ, бывшихъ въ разное время въ Парижѣ. Показанныя имъ цифры умершихъ отъ холеры свидѣльствуютъ о послѣдовательномъ уменьшеніи числа жертвъ съ каждымъ новымъ посѣщеніемъ Парижа холерною эпидеміею. Такъ, въ 1832 году умершихъ отъ холеры было 18.302 человѣка, въ 1849 г. —19.184, а въ 1854 году цифра умершихъ упала до 7.626 человѣкъ, въ 1866 году умерло 5.750 человѣкъ, а въ 1873 году всего только 854, что для многочисленнаго населенія Парижа составляетъ очень ничтожный процентъ. Докторъ Бушарда доказываетъ, что интенсивность холеры была одинакова во всѣ періоды ея появленія, а если число ея жертвъ послѣдовательно уменьшилось, то это утѣшительное явленіе должно всецѣло приписать успѣхамъ науки, улучшенію санитарныхъ условій и дѣйствительности принимаемыхъ нынѣ предохранительныхъ мѣръ.

Французскіе инженеры сильно интересуются вопросомъ объ обращеніи Парижа въ портовый городъ или посредствомъ устройства прямаго соединительнаго канала, или же при помощи омывающей его рѣки Сены, фарватеръ и теченіе которой могутъ быть углублены и расширены сообразно требованіямъ морскаго судоходства. Ученый гидрографъ французскаго морскаго министерства Букэ де-ла-Гри очень занятъ этою мыслью и намѣренъ обстоятельно развить ее на предстоящемъ въ Раунѣ техническомъ съѣздѣ. Онъ считаетъ этотъ проектъ вполнѣ осуществимымъ и если возмется за него, то съ тѣмъ, чтобы выставить его практическую сторону настолько, чтобы сосредоточить на ней общее вниманіе торговыхъ и финансовыхъ сферъ («Science pour tous»).

Неутомимый воздухоплаватель Лостъ еще разъ попытался перелетѣть на своемъ воздушномъ шарѣ «Eclair» чрезъ Ламаншскій проливъ. Для этой цѣли онъ отправился въ Дюнкирхенъ, откуда и поднялся при первомъ попутномъ вѣтрѣ, но на извѣстной высотѣ его стало относить къ Сѣверному или Нѣмецкому морю. Въ высшихъ атмосферныхъ слояхъ онъ встрѣтилъ новое теченіе и начиналъ уже различать въ туманѣ британскіе берега какъ налетѣвшій съ запада шквалъ отбросилъ его въ совершенно противоположную сторону, а разразившійся при этомъ ливень заставилъ шаръ опускаться. Предвидя бѣду, Лостъ выбросилъ весь свой баластъ и этимъ облегчилъ аэростатъ, который немного поднялся и пронесся надъ рѣкой, но потерявъ вскорѣ весь свой газъ, опустился на полотно желѣзной дороги, зацѣпившись сѣткою за телеграфный столбъ. Лостъ очутился въ Миддельбургѣ, въ Голландіи, пробывъ въ воздухѣ около четырехъ часовъ. Такимъ-то образомъ окончилась и эта новая попытка перелета черезъ Ламаншскій проливъ, неудававшагося до сихъ поръ ни одному аэронавту («Science pour tous»).

Въ Германіи имѣется въ виду значительно расширить примѣненіе голубиной почты. Такъ, недавно лишь учреждена въ Торнѣ станція на 200 почтовыхъ голубей. Вообще, голубиной почтѣ приписываютъ весьма существенное значеніе. Въ началѣ франко-прусской войны вопросъ о примѣненіи этой почты былъ въ Германіи еще вовсе не разработанъ, а во Франціи разработанъ сравнительно мало. Тѣмъ не менѣе французамъ удалось отправить изъ осажденнаго Парижа 363 почтовыхъ голубя, изъ которыхъ, правда, вернулись всего 57 пернатыхъ гонцовъ, принесшихъ съ собой, однако, около 100,000 депешъ и писемъ.

ОБЪЯВЛЕНІЯ.

ОБЩЕСТВО
КУРСКО-КІЕВСКОЙ
ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

объявляетъ, что съ 1-го августа 1883 г. вводится на Курско-Кіевской желѣзной дорогѣ тарифъ, расположенный по классификаціи товаровъ, принятой на дорогахъ II и I группъ. Экземпляръ этого тарифа, по цѣнѣ 50 к., можно получить въ Москвѣ въ Правленіи Общества Курско-Кіевской желѣзной дороги у Красныхъ воротъ и на всѣхъ станціяхъ Курско-Кіевской дороги и тамъ же можно получать поверстный предѣльный тарифъ означенной дороги по 50 к. за экземпляръ. 3—1.

ОТЪ
Правленія Общества
МОСКОВСКО-КУРСКОЙ
ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

объявляется, что съ 1-го августа сего 1883 г, устанавливается тарифъ на *желѣзо не въ дѣлѣ*, при перевозкѣ его изъ Москвы и транзитомъ изъ Нижняго, черезъ Московско-Курскую дорогу на станціи Курско-Кіевской и Юго-Западныхъ дорогъ полными вагонами въ 600 пуд, по которому будетъ взиматься за все разстояніе отъ Нижняго до нижеслѣдующихъ станцій Курско-Кіевской и Юго-Западныхъ дорогъ:

	Коп.		Руб.	К.	
До Льгова . .	26,63	съ п.	159	78	съ ваг.
— Коренева .	26,63	—	159	78	—
— Новоселокъ .	27,26	—	163	56	—
— Ворожбы . .	27,82	—	166	92	—
— Путивля . .	28,69	—	172	14	—
— Конотопа . .	30,16	—	180	96	—
— Бахмача . .	31,02	—	186	12	—
— Нѣжина . .	32,32	—	193	92	—
— Кіева . . .	34,48	—	206	88	—
— Фастова . .	34,88	—	209	28	—
— Бердичева .	35,89	—	215	34	—
— Калиновки .	35,89	—	215	34	—
— Винницы . .	35,99	—	215	94	—

При отправкѣ со станціи «Москва» Московско-Курской желѣзной дороги изъ означенной провозной платы вычитается: часть Нижегородской дороги 8,20 коп. съ пуда или 49 р. 20 коп. съ вагона за все разстояніе Москва—Нижній и за соединительную вѣтвь Московско-Курской дороги, съ пуда 0,12 или 72 коп. съ вагона.

При отправкѣ на всѣ прочія станціи Курско-Кіевской и Юго-Западныхъ дорогъ провозная плата будетъ взиматься по тому же тарифу, экземпляры котораго продаются на станціяхъ дорогъ: Московско-Курской, Курско-Кіевской, Юго-Западныхъ и Московско-Нижегородской.

Кромѣ провозной платы будетъ взиматься отдѣльно за нагрузку, выгрузку, перегрузку и передачу по конвенціи дорогъ III-й группы.

При погрузкѣ въ вагонъ болѣе 600 пудовъ, излишній вѣсъ разсчитывается по-пудно, согласно указаннымъ въ этомъ тарифѣ ставкамъ. 3—2.

По распоряженію правленія общества Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, управленіе этой дороги доводитъ до всеобщаго свѣдѣнія, что съ 1-го августа сего года отмѣняются, принятыя съ 20 мая въ отношеніи прямаго товарнаго сообщенія съ Донецкою дорогою, ограниченія, относящіяся до наложенныхъ платежей и перевода провозной платы на получателя, и возстановляется сила дѣйствовавшихъ до того времени правилъ. 3—2

Печ. въ Курской Губернской Типографіи. За Редактора Н. Чоглоковъ.