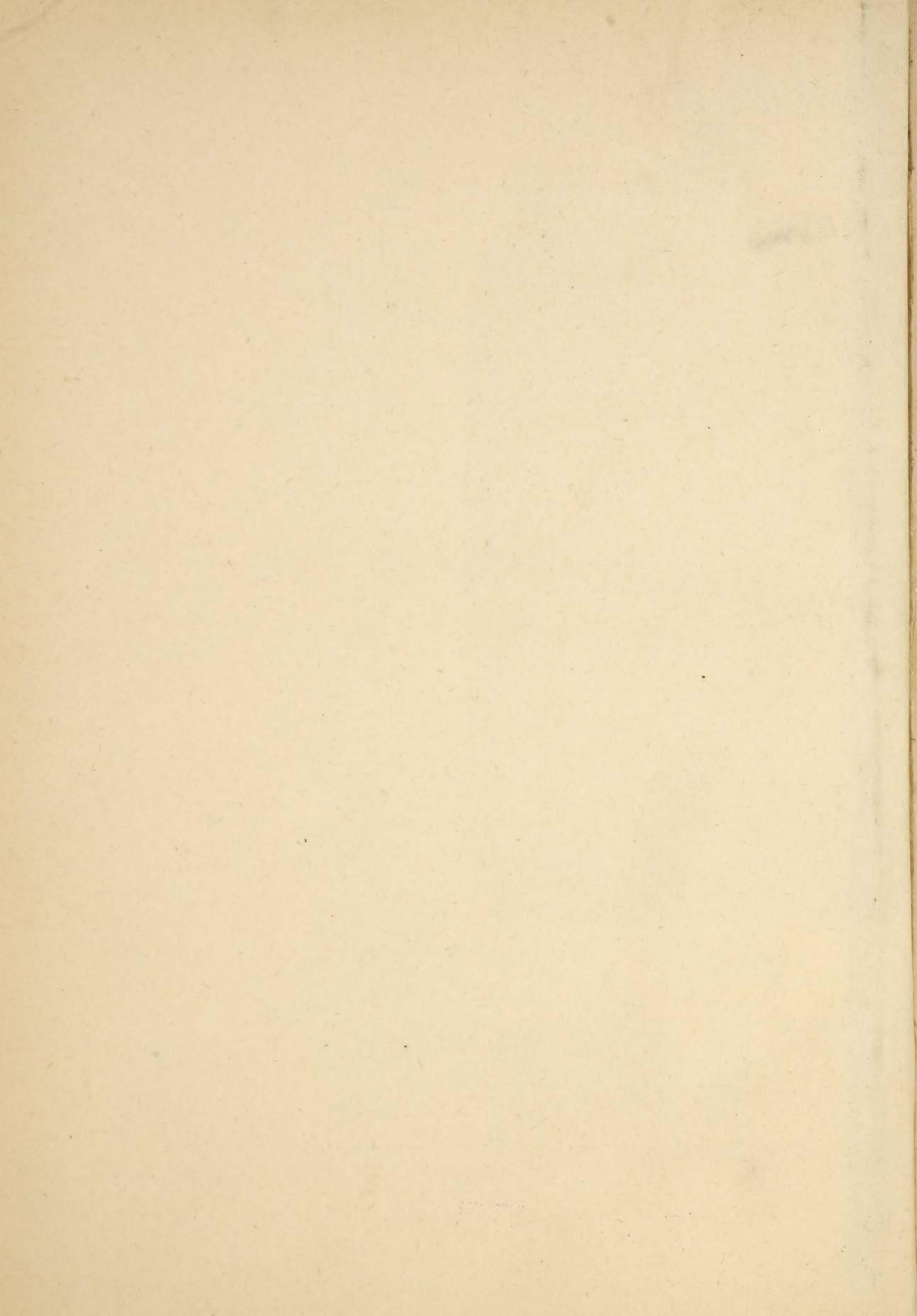


11694.

11694



11694



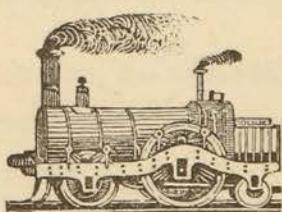
5588

ІСТОРІЯ СООРУЖЕННЯ и ЭКСПЛОАТАЦІИ ЗАКАВКАЗСКОЇ ЖЕЛЪЗНОЇ ДОРОГИ за двадцать пять лѣтъ ея существованія

1871—1896 гг.

СОСТАВИЛЪ

А. Аргутинскій-Долгоруковъ.



Издание Закавказской Желѣзной Дороги.



ТИФЛІСЪ.
С.-Пб. паровая типографія А. С. Федорова. Михайловская, № 102.
1896.



БІБЛІОТЕКА НІІФ СССР

15

РУССКОЕ
ИЗДАНИЕ
ПРИЧАСТЬЮ
И ПОСЛАНИЕМ
ИЗВЕСТИЯМ
ОБЩЕСТВА
И ПРОФЕССИИ
И МИЛОСЕРДИЯ

61834

Печатано по распоряжению Г. Начальника Закавказской желѣз. дороги.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

I

Исторія Закавказской желѣзной дороги.

	Стр.
1. Первоначальные проекты рельсовой сѣти въ Закавказье	1
2. Поти-Тифлисская желѣзная дорога	22
3. Кутаисская вѣтвь	47
4. Нефтяной участокъ	51
5. Бакинскій участокъ	53
6. Батумскій участокъ	57
7. Тквибульская вѣтвь	63
8. Боржомская вѣтвь	65
9. Чіатурская узкоколейная вѣтвь.	69
10. Сурамскій тоннель.	76
11. Уставъ Закавказской желѣзной дороги	84
12. Переходъ дороги въ казну	93

II.

Районъ Закавказской желѣзной дороги.

1. Размѣщеніе линіи дороги по областямъ Закавказья	97
2. Краткое топографическое описание района дороги	103
3. Климатъ района дороги	106
4. Общій экономический очеркъ	144

III.

Эксплоатація Закавказской желѣзной дороги за двадцать пять лѣтъ.

A. Стоимость дороги	168
Б. Общіе результаты эксплоатаціи дороги	170
В. Происшествія на дорогѣ	195

II

Г. Канцелярія Начальника дороги	206
1. Составъ Канцелярії и ея дѣятельность	—
2. Личный составъ служащихъ дороги	208
3. Мѣропріятія по улучшенію быта служащихъ и ихъ семействъ	228
Д. Юрисконсультская часть	242
Е. Главная Бухгалтерія и главная касса	245
Ж. Врачебная часть.	248
З. Учебная часть	260
И. Матеріальная служба.	267
1. Краткій исторический очеркъ.	—
2. Управлениe службой	269
3. Заготовка и поставка матеріаловъ.	273
4. Повѣрка магазиновъ и составленіе инвентарей	275
5. Заготовка и снабженіе топливомъ	276
I. Служба Движенія	278
1. Управление и служебный персоналъ	—
2. Розписаніе поѣздовъ	289
3. Движеніе поѣздовъ.	291
4. Движеніе вагоновъ.	300
5. Нагрузка и выгрузка	305
6. Буфеты	306
7. Продажа газетъ и книгъ	307
К. Отдѣлъ телеграфа	309
1. Администрація.	—
2. Устройство телеграфа и телефоновъ	311
3. Дѣятельность телеграфа.	316
Л. Служба Ремонта Пути и Зданій	321
1. Организація службы и ея дѣятельность	—
2. Топографическое описаніе Закавказской ж. д.	329
3. Техническое описаніе дороги	337
4. Охрана пути.	356
5. Станціи	357
6. Размывъ пути въ октѣбрѣ 1895 г.	358
7. Снѣжные заносы въ 1896 г.	367
М. Коммерческая служба.	368
1. Кругъ вѣдомства и личный составъ	—
2. Краткій обзоръ дѣйствовавшихъ на дорогѣ условій перевозокъ и тарифовъ	376
3. Пассажирское движеніе	395
4. Перевозка багажа и грузовъ большой скорости	406
5. Движеніе грузовъ малой скорости	410
6. Перевозка главнѣйшихъ грузовъ.	418
7. Работа станцій	434
Н. Служба Тяги и Подвижного Состава.	458
1. Управлениe службой и личный составъ	—
2. Паровозы	463

3. Вагоны	501
4. Главная мастерская	526
5. Мастерская на линії	537
6. Работа мастерскихъ	543

IV.

Обзоръ важнѣйшихъ отраслей промышленности и
торговли, въ связи съ работою дороги.

1. Нефтяная промышленность	560
2. Марганцевая промышленность	584
3. Каменно-угольное дѣло	595
4. Хлѣбная промышленность	601
5. Хлопковая промышленность	637
6. Винодѣліе	644
7. Солодковая промышленность	654
8. Шерстяная промышленность	661
9. Торговля	664

I.

ИСТОРИЯ ЗАКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЪЗН. ДОРОГИ.

I.

Первоначальные проекты рельсовой сѣти въ Закавказье.

О необходимости и возможности постройки въ Закавказскомъ краѣ желѣзной дороги впервые упоминается въ докладной запискѣ инженеръ-капитана, нынѣ Нач. Кавк. Окр. Пут. Сообщ., Б. И. Статковскаго, представленной и. д. Начальника главнаго штаба войскъ на Кавказѣ Д. А. Милитину въ 1857 г.

Вошедшія въ настоящее время въ практику подробныя коммерческія изысканія, съ описаніями районовъ проектируемыхъ линій, сорокъ лѣтъ тому назадъ занимали второстепенное мѣсто; поэтому первая записка, касающаяся рельсовыхъ путей Закавказья, не останавливается подробно на вопросахъ, которымъ теперь придается первенствующее значеніе въ соображеніяхъ о необходимости сооруженія той или иной желѣзнодорожной линіи. Правда, состояніе статистики въ пятидесятыхъ годахъ, знакомство съ положеніемъ отдельныхъ частей Имперіи, тѣмъ болѣе съ такой отдаленной окраиной, какъ Закавказье, съ его не вполнѣ тогда еще замиреннымъ

населеніемъ, находились въ такомъ зачаточномъ видѣ, что не было и возможности требовать обоснованныхъ и мотивированныхъ проектовъ постройки желѣзныхъ дорогъ.

Тѣмъ не менѣе, записка г. Статковскаго исчерпываетъ всѣ доступныя ея времени данныя, говорящія въ пользу рельсоваго пути, добросовѣстно останавливаясь на всѣхъ подробностяхъ, могущихъ всесторонне освѣтить дѣло.

Записка эта, впервые выдвинувшая вопросъ о желѣзной дорогѣ въ Закавказье, осуществленія предлагаемаго въ ней направленія дороги должна была ожидать ни больше, ни менѣе какъ двадцать пять лѣтъ, и первый свистокъ паровоза раздался не въ восточной половинѣ Закавказья, прежде всего обратившей на себя вниманіе, а какъ разъ въ противоположномъ концѣ, на пространствѣ между Чернымъ моремъ и Тифлисомъ.

Обстоятельство это нисколько не умаляетъ значенія записи г. Статковскаго и за ней должна быть закрѣплена заслуга первого голоса, поднятаго въ пользу пріобщенія нашего края къ тѣмъ благамъ культуры, которыми не особенно щедро были надѣлены тогда даже центральные пункты внутреннихъ губерній.

Записка г. Статковскаго состоитъ изъ нѣсколькихъ отдѣловъ. Первый изъ нихъ посвященъ состоянію сообщеній въ 1857 году. Провіантъ, спиртъ, артиллерійскіе снаряды, товары и вообще всѣ произведенія Нижегородской ярмарки,— говорится въ запискѣ,— доставляются въ разныя мѣста Закавказья по Каспійскому морю до гор. Баку, или устья Куры, откуда идутъ: отъ Баку—по сушѣ на бакинскихъ конныхъ и грузинскихъ воловыхъ арбахъ, на повозкахъ русскихъ переселенцевъ и вьюками на верблюдахъ, лошадяхъ и мулахъ; отъ устья-же Куры—вверхъ по теченію рѣки, до селенія Зардобъ, бечевою тягою на киржимахъ, а далѣе—гужемъ.

Перевозка тяжестей, помимо значительной стоимости, была сопряжена со множествомъ неудобствъ: арбы и вьюки

должны были переправляться въ бродъ черезъ большое число горныхъ рѣкъ, которая весною, въ самое благопріятное для слѣдованія транспортовъ время, когда подножный кормъ оказывался въ изобиліи, разливались, являясь причиной множества несчастныхъ случаевъ. Лѣтомъ этотъ путь представлялъ тоже большія затрудненія, благодаря сильной жарѣ, обилію мошекъ и недостатку корма.

Рѣка Кура, говорить далѣе г. Статковскій, отъ самаго Каспійскаго моря до сел. Зордѣбъ, судоходна во всякое время года; съ небольшими затратами возможно сдѣлать ее судоходной и до самаго селенія Сангаръ, расположеннаго у сліянія рѣкъ Алазани и Йоры, всего лишь въ 180 вер. отъ Тифлиса. Принимая Сангаръ за крайній пунктъ пароходства, проектъ предлагаетъ для перевозки тяжестей и пассажировъ соединить его съ Тифлисомъ желѣзною дорогой.

Насколько промышленная жизнь въ Закавказье въ концѣ пятидесятыхъ годовъ была развита слабо, можно судить уже по одному тому, что, говоря далѣе о возможности соединить Каспійское море съ Тифлисомъ прямо желѣзною дорогою, записка, какъ-бы въ противовѣсь этому, указываетъ, что въ Закавказье нѣть особенной потребности въ быстрой перевозкѣ тяжестей.

Для соединенія сел. Сангаръ съ Тифлисомъ было предложено два направлениія: по лѣвому берегу р. Куры, гдѣ теперь проходитъ Бакинская линія, и по направленію къ Сигнаху, Царскимъ Колодцамъ, берегу р. Йоры, Упадарской степи и р. Алазани, при чемъ послѣднему направленію оказалось предпочтеніе, вслѣдствіе заселенности его и здоровыхъ климатическихъ условій.

Важность значенія дороги доказывалась обиліемъ грузовъ для перевозки, которыхъ исчислено было $1\frac{1}{2}$ мил. пуд. Цифра эта слагалась изъ слѣдующихъ элементовъ:

1) ежегодная пропорція провіанта для войскъ—около 1.300,000 пуд.

2) всего лишь въ 200 тыс. пуд. считались товары, привозимые съ Нижегородской ярмарки, остальные грузы военного вѣдомства и грузы естественныхъ произведеній края.

Составителю записки, конечно, въ то время трудно было и представить себѣ, что тѣ самыя „естественные произведения“, размѣръ которыхъ былъ опредѣленъ ниже 200 тыс. пуд., всего лишь тридцать лѣтъ спустя дадутъ дорогъ около 100 мил. пуд.

Да и эти 200 тыс. пуд., очевидно изъ опасенія, что такое большое количество грузовъ можетъ показаться преувеличеннымъ, усиленно аргументируются ссылками на большую разницу въ цѣнахъ продуктовъ на разныхъ концахъ пути.

Переходя затѣмъ къ нѣкоторымъ подробностямъ проектированной дороги, записка приводитъ соображенія, которыя въ наше время кажутся уже вполнѣйшимъ анахронизмомъ.

Такъ, быстрота движенія запиской признавалась излишней роскошью.—«Пассажиры, говорить г. Статковскій, отправляясь вмѣстѣ съ товарами, будутъ имѣть весьма достаточную скорость перѣзда—15 вер. въ часъ» (!).

Поѣзда, по предположенію, должны были дѣлать въ недѣлю 4 или 5 оборотовъ и слѣдовать такимъ образомъ, чтобы товарные поѣзда выпускались только черезъ день послѣ отхода пассажирскихъ поѣздовъ.

Издергки по постройкѣ дороги исчислялись такъ:

1) рельсы—на 180 вер.—700 тыс. пуд.	1,470	т. р.
2) подушки „ „ „ 70 „ „ „	147	„ „
3) земляное полотно, при цѣнѣ 10 р. за погон. саж., въ 2 с. ширины	900	„ „
4) одежда земляного полотна	200	„ „
5) поперечные и продольные подкладки—400 т. погонныхъ саж. дубовыхъ брусьевъ	740	„ „
6) укладка рельсовъ	180	„ „
7) мости и перѣезды (мости деревянные, на сваяхъ) —всего 16.	228	„ „

8) подвижной составъ (14 локомотивовъ, 15 пас-
сажирск. вагоновъ, 40 товарн. и 15 платф.) 540 т. р.

9) стоимость 10 станцій и 50 казармъ . . . 1.200 „ „

10) содержаніе дирекціи построекъ 50 „ „

Въ числѣ обязательныхъ работъ будущей дороги проектировано было устройство до 130 вер. шоссейныхъ подъѣздныхъ путей отъ наиболѣе бойкихъ пунктовъ, стоимостью 545 т. р.

На непредвидѣнные расходы 1 мил. р.

ВСЕГО—7,200 т. р., или на версту около 40 т. р.

Валовой доходъ дороги съ грузовъ опредѣленъ былъ въ 150 т. р., чистый-же доходъ, за вычетомъ расходовъ по эксплоатациѣ,—въ 30 т. р. Сюда-же причислялись и 309 т. р. экономіи по перевозкѣ казеннаго провіанта на пароходахъ. Доходы съ пассажирскаго движенія совсѣмъ не исчислены, есть здѣсь только указаніе, что на всѣхъ иностранныхъ дорогахъ сборъ съ пассажировъ составляетъ 70%, а съ грузовъ—30% всего сбора.

Въ настоящее время пассажиры даютъ Закавказской дорогѣ всего лишь 4% общаго сбора, грузы-же—96%, что служить самыемъ очевиднымъ свидѣтельствомъ колоссальнаго роста за послѣднее время обращенія товаровъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и развитія промышленности.

Таковы данныя записки г. Статковскаго.

Проектъ г. Статковскаго былъ поддержанъ особыми докладными записками генераль-маіора Коллоссовскаго и Кол. Асс. Шмидта.

Въ томъ-же 1857 г. былъ поднятъ и вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги отъ Поти до Тифлиса. Инициатива его принадлежитъ Надв. Сов. В. Згурскому и военному инженеру-поручику Черевину.

Въ составленной по этому поводу подробной запискѣ они выражаютъ твердую увѣренность, что «желѣзная дорога произведетъ радикальный переворотъ въ здѣшнемъ краѣ во всѣхъ отношеніяхъ, а въ особенности въ коммерческомъ; она

облагородитъ промышленность, укажеть туземцамъ особый, еще не испытанный ими, способъ оборота денегъ».

Разсмотрѣвъ возможныя направлениа линіи, которая должна была связать Закавказье съ внутренними губерніями, авторы записки отдаютъ рѣшительное предпочтеніе направленію Поти-Тифлісъ, какъ болѣе короткому и технически легче осуществимому. Этапными пунктами дороги были намѣчены: Тифлісъ, Гори, Кутаисъ и Поти. Цѣль устройства этой дороги и перспективы, которая должны были открыться съ окончаніемъ постройки линіи, опредѣлялись надеждой, что не одинъ Нижній-Новгородъ, но и Петербургъ и другіе города примутъ тогда дѣятельное участіе въ торговлѣ съ Закавказскимъ краемъ; всѣ русскіе товары, которые шли въ Тифлісъ по разнымъ направленіямъ, предпочтуть этотъ путь; Тифлісъ станутъ посѣщать изъ любопытства, для развлече-нія, чтобы составить себѣ понятіе о Кавказѣ; прекрасныя Боржомскія минеральныя воды, посѣщавшіяся только тифлісскимъ обществомъ, получать свою цѣну для цѣлой Россіи.

Большое значеніе приписывалось и транзитному черезъ Кавказъ движенію грузовъ въ Персію. Обращаясь къ значенію дороги для внутреннихъ интересовъ края, авторы рисуютъ такую картину: перерѣзывая населенные и богатыя рас-тительностью части Закавказского края, дорога будетъ слу-жить для подвоза сельскихъ произведеній; по ней «повезутъ всѣ жизненныя потребности», начиная отъ яицъ, молока, масла и птицы, до теленка и коровы, а также хлѣбъ, сѣно, дрова, уголь, строительные материалы; продавцы при изобиліи всего найдутъ выгоднымъ продавать болѣе количество по мень-шей цѣнѣ. Далѣе, выражается надежда, что по дорогѣ будуть кататься для развлеченія, вмѣсто прогулки, чтобы про-вести нѣсколько часовъ за городомъ, посѣтить какое-нибудь живописное мѣсто, взглянуть на море и подышать его свѣжимъ воздухомъ; служащій въ здѣшнемъ краѣ русскій поспѣшить взять отпускъ, чтобы побывать на родинѣ.

Но всѣхъ выгодъ, продолжаютъ авторы, не только невозможно перечесть, по даже нельзя предвидѣть, и не одни тифлисскіе жители, а почти все народонаселеніе Закавказскаго края приметъ въ нихъ участіе. Вино, шелкъ, хлопчатая бумага, шерсть, рисъ, хлѣбъ, красильныя вещества, пушной товаръ, кожи, нефть, каменный уголь, рыба, соль и пр. получать возможность болѣе обширнаго сбыта.

Исчерпавъ свои доводы соображеніями и стратегическаго характера, г. г. Згурскій и Черевинъ подробно останавливаются на мѣстныхъ обстоятельствахъ, долженствовавшихъ имѣть вліяніе на большую или меньшую стоимость и успѣхъ предпріятія, и затѣмъ переходятъ къ материальной сторонѣ дѣла, оговариваясь, что точное исчисленіе, во что обойдется постройка дороги, можно сдѣлать только послѣ производства изысканій и составленія проекта. Длина линіи принята въ 320 вер., стоимость постройки ея—въ $27\frac{1}{2}$ мил. р., или около 85 тыс. па версту; осуществить предпріятіе рекомендовалось учрежденіемъ особой компаніи изъ мѣстныхъ капиталистовъ, которые могутъ привлечь къ участію все туземное населеніе и служебный элементъ. Выгодность дороги въ коммерческомъ отношеніи опредѣленію не поддается, за отсутствіемъ болѣе или менѣе достовѣрныхъ свѣдѣній о торговлѣ и промышленности края.

Въ томъ-же году заявлено было и третье предложеніе—соединить рельсовымъ путемъ Черное и Каспійское море, проложеніемъ силошной линіи отъ Поти до Баку. Осуществить этотъ проектъ выразилъ желаніе известный московскій капиталистъ В. А. Кокоревъ, разсчитывавшій учредить для этой цѣли акціонерную компанію.

Для детальнаго разсмотрѣнія всѣхъ этихъ предположеній былъ тогда-же образованъ въ Тифлисѣ, подъ предсѣдательствомъ Начальника Гражданскаго Управленія Намѣстника Кавказскаго кн. Бебутова, Временный Комитетъ, къ участію въ которомъ были приглашены наиболѣе компетентныя лица того времени.

Въ первомъ-же засѣданіи Комитета было констатировано, что «о Кавказѣ вообще мало топографическихъ и статистическихъ свѣдѣній, на которыхъ частныя лица могли-бы основать даже первоначальную мысль или предположеніе объ устройствѣ желѣзной дороги», и потому было рѣшено для болѣе подробного и точнаго опредѣленія направлениія желѣзной дороги приступить немедленно-же къ изысканіямъ.

Все пространство отъ Баку до Поти раздѣлено было на 6 отдѣленій: отъ Баку до Шемахи, отъ Шемахи до Мингечаура, отъ Мингечаура до Тифлиса, отъ Тифлиса до Гори, отъ Гори до Кутаиса и отъ Кутаиса до Поти; каждое изъ этихъ отдѣленій поручено было завѣдыванію инженернаго офицера, въ распоряженіе которого были даны по одному младшему офицеру, по два топографа, по одному кондуктору и одному переводчику. Такимъ образомъ было образовано шесть экспедицій, на которыя было возложено всестороннее изученіе того района, черезъ который должна была пройти дорога. На изысканіе былъ назначенъ годичный срокъ; на производство его ассигновано 75 т. р.

Ставъ на вполнѣ правильную дорогу, Комитетъ во второмъ засѣданіи уже имѣлъ сужденіе о вѣроятныхъ доходахъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ отъ направлениія транзита европейскихъ товаровъ въ Персию и персидскихъ товаровъ въ Европу, черезъ Закавказскій край. Подробная свѣдѣнія по этому вопросу были представлены д. с. с. Ханыковымъ, который, ссылаясь на данныя нашего генерального консульства въ Тавризѣ, опредѣлилъ по средней сложности за 16 лѣтъ цѣнность привозимыхъ и вывозимыхъ изъ Персіи европейскихъ и русскихъ товаровъ въ 30 мил. руб. ассигнаціями.

Допуская предположеніе, что изъ этого капитала остается въ рукахъ перевозящихъ и способствующихъ сбыту товаровъ до 30%, г. Ханыковъ пришелъ къ заключенію, что если компанія желѣзныхъ дорогъ въ Закавказскомъ краѣ облегчить провозъ товаровъ на 50%, то въ ея пользу останется около 15% со всего капитала, т. е. около 1,200 т. р.

Затѣмъ Комитету предстояло разрѣшить поставленный ему вопросъ: какія дороги выгоднѣе въ Закавказскомъ краѣ — желѣзно-конныя или желѣзно-паровыя. — «Основываясь на сдѣланныхъ въ разныхъ странахъ при всевозможныхъ условіяхъ опытными инженерами вычисленіяхъ», Комитетъ «пришелъ къ единодушному убѣжденію преимущества послѣднихъ передъ первыми».

Одною изъ важныхъ мѣръ, принятыхъ Комитетомъ, было утвержденіе особой программы для собиранія свѣдѣній о могущемъ быть по будущей дорогѣ движеніи казенныхъ и частныхъ грузовъ, а также и пассажировъ.

Вопросъ о необходимости постройки въ Закавказскомъ краѣ желѣзной дороги настолько уже назрѣлъ, что въ томъ же 1857 г. Намѣстникъ Кавказскій кн. Барятинскій представилъ па Всемилостивѣйшее воззрѣніе ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА свои по этому поводу соображенія.

Докладъ князя Намѣстника заключаетъ много интересныхъ данныхъ и мы позволимъ себѣ остановиться на немъ нѣсколько подробнѣе.

«Въ настоящее время,—такъ начинается докладъ,—закавказскія области связаны съ Имперіей только на географической картѣ; въ сущности онъ составляютъ край во всѣхъ отношеніяхъ отдельный отъ прочей Россіи.

Чрезвычайное затрудненіе въ сообщеніяхъ и огромная разстоянія отъ пунктовъ, въ которыхъ сосредоточены главныя силы государства, вполнѣ разъединяютъ Закавказье съ Имперіей и въ военномъ и экономическомъ отношеніи».

Разсмотрѣвъ подробно отрѣзанность Закавказья отъ остальной Имперіи и установивъ огромное значеніе желѣзной дороги въ военномъ отношеніи, кн. Барятинскій указываетъ, что въ экономическомъ отношеніи дорога представить необъятныя выгоды. «Нынѣшній путь черезъ Дарьяль,—продолжаетъ докладъ,—настолько-же препятствуетъ торговымъ сношеніямъ, какъ и движенію войскъ. Провозъ произведеній

изъ Закавказья въ Россію чрезъ горы такъ возвышаетъ ихъ цѣнность, что исключаетъ изъ торговли многія изъ ихъ числа, напримѣръ, мѣстное вино, которое составляеть и особенно могло бы составлять источникъ большого богатства для загорного края, по при нынѣшнихъ условіяхъ перевозки не доступно по своей цѣнѣ внутри Имперіи. Торговля ограничивається необходимо только иѣсколькими статьями, выдерживающими стоимость перевозки.

Желѣзная дорога сгладить Кавказскій хребетъ на торговой картѣ, она откроетъ сбыть произведеніямъ Закавказья и разовьетъ промышленность, свойственную этому краю.

Но этимъ не могутъ ограничиться выгоды, представляемые желѣзной дорогой; нѣть, болѣе важнымъ послѣдствіемъ будетъ перенесеніе въ Закавказскій край всей европейской торговли съ верхней Азіей.

Закавказье поставлено на перепутьи двухъ частей свѣта, какъ мѣсто свободнаго всемірнаго торга. Въ продолженіи полувижковаго русскаго владычества загорныя области имѣли для государства только политическую важность, вызывая однѣ лишь издережки, а между тѣмъ эта край можетъ быть богатѣйшею частью Имперіи по своей мѣстной производительности, не говоря уже о сношеніяхъ международныхъ.

Богатыя природою страны, составляющія Закавказье, обработаны только въ половину противъ того, какъ онѣ были обработаны въ давнюю пору руками азіатцевъ, и только въ четверть противъ того, какъ онѣ должны быть обработаны. На всемъ протяженіи областей видны слѣды густого населения; въ мѣстахъ, гдѣ теперь растеть только никуда негодный лѣсъ, видны остатки осиротѣлыхъ канавъ. Возрожденіе этой страны невозможно безъ торговли, составляющей весь ея географическій смыслъ. Вместо того, чтобы ограждать Закавказье запретительнымъ тарифомъ, Россія должна и для него и для себя обратить Кавказскій перешеекъ въ большую дорогу всемірной торговли, въ дорогу, сообразную съ потреб-

ностями XIX вѣка: прорѣзать его рельсами и освободить отъ стѣснительныхъ тарифовъ».

Такова горячая аргументація необходимости въ Закавказье желѣзной дороги. Что-же касается стоимости ея сооруженія на протяженіи 830 вер., между Чернымъ и Каспийскимъ моремъ, то таковая исчислена была въ 60 мил. руб., съ гарантіей отъ правительства 5% дивидента.

По мнѣнию кн. Барятинскаго, въ военныхъ видахъ преимущественно необходима часть дороги между Баку и Тифлисомъ. Другая половина нужна какъ дополненіе первой, какъ обеспеченіе предпріятія въ экономическомъ отношеніи и какъ средство для развитія края. На этомъ основаніи первая часть дороги должна быть окончена прежде всего и какъ только возможно въ короткій срокъ. Вторая половина, между Тифлисомъ и Чернымъ моремъ, можетъ быть устроена уже потомъ.

Въ виду этого испрашивалась ВЫСОЧАЙШЕЕ соизволеніе:

1. Утвердить сооруженіе въ Закавказье желѣзной дороги между Чернымъ и Каспийскимъ морями, съ раздѣленіемъ ея на двѣ части: на дорогу между Каспийскимъ моремъ и Тифлисомъ, которая должна быть сооружена первою, и на дорогу между Тифлисомъ и Чернымъ моремъ.

2. Даровать обществу, которое приметъ на себя сооруженіе этой дороги, обеспеченіе со стороны правительства 5% на капиталъ, потребный на это предпріятіе.

Заканчиваетъ кн. Барятинскій свой докладъ слѣдующими убѣдительными словами: «Представляя на Всемилостивѣйшее воззрѣніе ВАШЕГО ВЕЛИЧЕСТВА сіи главныя основанія, я священнымъ долгомъ вѣрноподданного поставляю свидѣтельствовать, что желѣзная дорога будетъ для Закавказья тѣмъ же, чѣмъ бываетъ вода для плодородныхъ, но спаленныхъ солнцемъ земель; она пробудить въ пемъ производительную силу, вызоветъ на свѣтъ огромныя богатства, въ настоящее время зарытыя подъ спудомъ».

Дальнѣйшій ходъ событій переносить вопросъ о желѣзной дорогѣ въ Петербургъ, гдѣ, по свидѣтельству оффиціальныхъ бумагъ, 12 февраля 1858 г. у Коммерціи Совѣтника В. А. Кокорева происходило совѣщаніе по предположенію объ устройствѣ этой дороги. Въ совѣщаніи принимали участіе самъ Кокоревъ, какъ первый и главный учредитель предпріятія, предположенного къ выполненію на частные капиталы, Главный Инспекторъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ ген.-маіоръ П. П. Мельниковъ, соучастникъ Кокорева д. с. с. баронъ Н. Е. Торнау и уполномоченный отъ Намѣстника Кавказскаго д. с. с. А. А. Харитоновъ. По обсужденіи всего имѣвшагося матеріала, совѣщаніе остановилось на необходимости предварительного производства изысканій.

Г.г. Мельниковъ и Кокоревъ вызвались оказать этому дѣлу слѣдующее содѣйствіе: первый— рекомендовать инженеровъ, наиболѣе опытныхъ въ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, а второй— въ дополненіе къ тѣмъ суммамъ, которыя могутъ быть употреблены на этотъ предметъ Кавказской администрацией, назначить отъ себя 25 тыс. руб.

При этомъ, хотя участіе г. Кокорева въ этомъ дѣлѣ и мотивировалось главнѣйше патріотическимъ характеромъ предпріятія, по и матеріальныя выгоды, которыя требовались для компаніи, очевидно тоже играли важную роль. Условія, которыя ставилъ г. Кокоревъ, заключались въ слѣдующемъ:

- 1) пятипроцентная гарантія отъ правительства на затраченный капиталъ;
- 2) введеніе въ Закавказье льготной торговли съ азіатскими странами;
- 3) предоставление компаніи всѣхъ тѣхъ льготъ, которыя дарованы правительствомъ частному обществу, взявшему постройку первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи;
- 4) отдача во владѣніе компаніи на 5-ти верстахъ каждой стороны желѣзной дороги казенныхъ пустопорожнихъ земель, а гдѣ ихъ нѣть,—разрѣшеніе на томъ-же пятиверстномъ

пространствѣ пріобрѣтать земли на основаніи правилъ отчужденія для государственной или общественной надобности частныхъ владѣній;

5) уступка въ собственность компаніи всѣхъ угольныхъ копей на казенныхъ земляхъ въ Закавказскомъ краѣ и др.

Условія эти и для тогдашняго, бѣднаго капиталами времени, должны быть признаны чрезвычайно выгодными для компаніи и крайне обременительными для казны: правительственная гарантія въ 5%, требование къ этому еще десятиверстной полосы на протяженіи 820 вер. и всѣхъ угольныхъ копей Закавказья составляло не менѣе 10% на капиталъ, который долженъ былъ быть вложенъ въ предпріятіе.

Къ сбиранію свѣдѣній и производству изысканій, о которыхъ шла рѣчь во Временному Комитетѣ и на совѣщаніи у Кокорева, были приглашены авторы упоминавшейся выше записки г.г. Згурскій и Черевинъ, инженеръ-капитанъ Фалькенгагенъ, инженеръ-подполковникъ Кипріяновъ и англійские и бельгійские инженеры: Бели—представитель Люксембургской компаніи, приславшій въ началѣ вмѣсто себя инженеровъ Оскара Рёлана и Жюля Бернара,—и Габъ, Пельгамъ и Керрельсъ.

На первыхъ трехъ лицъ было возложено экономико-коммерческое обслѣдованіе района будущей дороги, сбираніе статистическихъ и торговыхъ свѣдѣній, а также и представление своихъ соображеній о желѣзной дорогѣ. Изъ числа ихъ, докладные записки были представлены только г.г. Черевинымъ и Фалькенгагеномъ.—Иностраннымъ инженерамъ была поручена техническая часть — производство специальныхъ изысканій.

Г.г. Черевинымъ и Фалькенгагеномъ былъ собранъ обширныйший материалъ, послужившій главнымъ основаніемъ всякаго рода предположеній о проектированной дорогѣ, поэтому считаемъ необходимымъ подробнѣе коснуться представленныхъ ими докладовъ.

Особенной обстоятельностью отличается докладъ первого. Предпославъ обширное введеніе о значеніи желѣзной дороги въ Закавказье, г. Черевинъ, па основаніи собранныхъ имъ данныхъ, впрочемъ, имъ самимъ признаваемыхъ не вполнѣ достовѣрными, пытается опредѣлить, какія выгоды можетъ дать будущая Поти-Бакинская дорога. Доходность дороги слагалась такимъ образомъ:

1. Доходъ отъ движенія пассажировъ и перевозки ихъ багажа, выведенный изъ средняго числа проѣзжающихъ въ теченіе года на почтовыхъ, по направленію предполагаемой дороги	300 т. р. с.
2. Доходъ отъ привоза европейскихъ и русскихъ товаровъ и др. коммерческихъ грузовъ черезъ Редутъ-Кале и Баку и вывоза мѣстныхъ произведеній, всего 2 мил. пудовъ	500 т. р. с.
3. Доходъ отъ привоза изъ Россіи и отпуска туда различныхъ произведеній, доставляемыхъ по Военно-Грузинской дорогѣ, по которыя, въ случаѣ устройства желѣзной дороги, пойдутъ черезъ Поти или Баку	400—500 т. р.
4. Доходъ отъ провоза казеннаго провіанта .	387 , , ,
5. , , отъ прочихъ казенныхъ грузовъ .	30 , , ,
6. , , отъ внутренняго движенія	500 , , ,
7. , , отъ транзита (1 мил. пуд.) . .	310 , , ,
Итого около	<u>2¹/₂ мил. р.</u>

Какъ ни колоссальна эта цифра по сравненію со скромными исчисленіями инженеръ-капитана Статковскаго, тѣмъ не менѣе, доходъ дороги уже черезъ нѣсколько лѣтъ по открытіи ея значительно превысилъ и эту, быть можетъ тогда и казавшуюся преувеличенной, сумму.

Въ видѣ блестящей перспективы въ будущемъ, г. Черевинъ надѣялся, что при дешевизнѣ перевозки нѣкоторыя изъ мѣстныхъ произведеній неминуемо получать значительное развиціе. Къ числу послѣднихъ онъ относить выдѣлку фруктоваго спирта, воздѣлываніе хлѣбныхъ растеній, а въ особен-

ности производство вина, которое может доставить дорогъ до 8 мил. пуд., или 4 мил. рублей (въ лучшіе годы перевозка вина по всей линіи не превышила 1 мил. пуд.). Тогда доходъ дороги возрастетъ до $14\frac{1}{2}$ мил. руб.

Но самой интересной частью записки является совершен-но новое, въ практикѣ правительственныхъ учрежденій не встрѣчавшееся, предложеніе соединить въ одно цѣлое какъ дорогу, такъ и тѣ предпріятія, которыя дадутъ ей значитель-нѣйшую часть грузовъ.

Такъ какъ въ краѣ весьма много предметовъ, требую-щихъ для своего развитія особеннаго старанія, опытнаго зна-нія и значительныхъ капиталовъ, какъ-то: приспособленіе поч-вы къ воздѣлыванію, разведеніе и рубка лѣсовъ, производ-ство развѣдокъ и разработокъ рудъ, каменнаго угля, нефти и другихъ минераловъ, а также обработка растительныхъ и животныхъ продуктовъ, съ устройствомъ для того фабрикъ и заводовъ, то г. Черевинъ полагалъ полезнымъ соединить всѣ эти работы въ одно общее предпріятіе съ учрежденіемъ же-лѣзной дороги. Отъ этого соединенія онъ ожидалъ значитель-ной экономіи и благопріятныхъ послѣдствій, сколько отъ сліян-нія управлениія тѣмъ и другимъ предпріятіемъ, столько-же и отъ того, что малая выгода на одномъ можетъ покрыться хорошею выручкою на другомъ.

Вотъ какъ г. Черевинъ рисуетъ послѣдствія осуществле-нія его проекта: «Я не беру на себя труда живописанія этой картины, работа эта была-бы мнѣ не подъ силу, но я не могу не обратить вниманія на болѣе яркую и выдающуюся сторону въ ней— это на послѣдствія заботы общества, движимаго собственнымъ и притомъ двойнымъ интересомъ, о развитіи въ краѣ различныхъ производствъ, разведеніи разныхъ растеній, свойственныхъ климату, улучшеніи сѣяній, породъ животныхъ и вообще изысканіи средствъ наилучшимъ образомъ воспользоваться произведеніями края; явятся фабрики, заводы, металлическія производства; при недостаткѣ рукъ и

силъ животныхъ ихъ замѣнять машины, для запашки полей употреблять паровой плугъ. Живой примѣръ общества, не имѣющаго за собой права монополіи, будетъ служить лучшимъ двигателемъ частной предпріимчивости, предъ которой блѣднѣютъ и кажутся ничтожными всѣ учрежденія и поощренія, дѣлаемыя съ этою цѣлью правительствомъ....»

Какъ ни пидлична эта картина, какъ ни розовы надежды г. Черевина, тѣмъ не менѣе въ нихъ нельзя не видѣть отраженія всеобщаго увлеченія того времени желѣзодорожнымъ строительствомъ, отзука тѣхъ теченій, которыя господствовали въ русскомъ обществѣ эпохи начала царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II-го.

Докладная записка инженера Фалькенгагена касается постройки дороги между Поти и Квирильскою переправою. Подобно г. Черевину, авторъ доклада подробно останавливается на всякихъ общихъ соображеніяхъ о пользѣ желѣзныхъ дорогъ вообще и Закавказской въ частности, но также въ согласіи съ нимъ даетъ довольно бѣглый очеркъ промышленности и торговли края и вѣроятныхъ доходовъ дороги. Представляетъ въ этомъ докладѣ интересъ впервые серьезно сдѣланное предложеніе обѣ обращеніи въ портъ озера Палеостомъ, расположенного въ городѣ Поти, тогда представлявшемъ «собраніе нѣсколькихъ незначительныхъ деревянныхъ строеній и лавокъ, расположенныхъ при впаденіи р. Риона въ море». Озеро это предполагалось одноверстнымъ каналомъ соединить съ моремъ, создавъ изъ него удобное и со всѣхъ сторонъ закрытое пристанище для судовъ.

Въ виду того, что сообщеніе Поти съ Тифлисомъ затруднительно было только между Квирильскою переправою и Поти, такъ какъ на остальномъ расстояніи существовавшая дорога проходила по каменистому грунту и представлялась довольно сносной, г. Фалькенгагенъ предлагалъ на первое время ограничиться постройкою рельсоваго пути только отъ Квирильской переправы къ Поти, въ обходъ Кутаиса. Доро-

га должна была быть построена возможно упрощеннымъ способомъ, съ допущенiemъ на первое время, вмѣсто паровой, лошадиной тяги, а затѣмъ, когда «движение лошадьми вагоновъ пріобрѣтетъ уже потребную регулярность, когда чиновники дороги, какъ высшie, такъ и субалтерные, пріобрѣтутъ необходимую опытность», тогда можно будетъ перейти и къ примѣненiuю локомотивовъ.

Линію проектировалось вести отъ Поти по лѣвому берегу р. Риона, на деревни Мухакруа, Амаглеби и Варцихе; общее протяженіе ея исчислено было въ 120 вер.

Стоимость дороги опредѣлялась такъ: 1) покупка инструментовъ, устройство лѣсопильныхъ мельницъ, покупка лошадей, постройка одного моста, двухъ главныхъ станцiй и уплата содержанiя инженерамъ и иностраннымъ мастерамъ—550 тыс. р.; 2) 9600 тоннъ «райльсовъ» (рельсовъ)—786 т. р.; 3) 302 тыс. желѣзныхъ поддержекъ «райльсовъ»—302 т. р.; 4) вагоны (пассажирскихъ 30, товарныхъ и платформъ 60)—125 т. р.; 5) 2 паровыя машины и инструменты для мастерскихъ—65 т. р.; 6) поворотные круги и стрѣлки—40 т. р.; 7) запасы осей и рельсовъ—50 т. р.; 8) прочie расходы—112 т. р., а всего круглою суммою около 2 мил. р., при чемъ предполагалось, что казна отпустить бесплатно лѣсъ, землю подъ полотно и зданiя и дастъ въ распоряженiе компаний одинъ баталiонъ солдатъ.

Приблизительная доходность линіи исчислялась слѣдующимъ образомъ: 1) отъ пассажировъ I-го кл., предполагая 5 человѣкъ въ день въ одинъ и другой конецъ, всего 1825 чел., съ платою по 5 р.—9125 р.; II-го кл.—15 чел., всего 5475, по 3 р., —16425 р.; III-го кл.—20 чел., всего 7300, по 1 р. 50 к., —10950 р.; 2) снабженiе армii—20 т. четв. провiанта, по 10 к. за пудъ,—15 т. р.; прочie казенные грузы—10 т. р.; 3) съ транзитной торговли съ Персiей и далѣe—620 т. п. по 20 к.—124 тыс. р.; 4) разные товары въ Тифлисъ, 100 т. п. по 20 к.,—20 тыс. р.; 5) движение разныхъ то-

варовъ внутренней торговли—500 т. п. по 15 к.—75 т. р.;
6) почтовая корреспонденція—3 тыс. р.; итого около 283 т. р.

«Если къ этому прибавить еще одну, хотя не очень хорошо изслѣдованную, но върную статью дохода отъ вывоза каменного угля, разрабатываемаго въ Ткачибульскихъ копяхъ,»—37 т. р., то годовой доходъ всего составить 320 т. р., а чистая прибыль—200 т. р.

Пока инженеры производили свои изысканія линіи Поти-Баку, Кавказская администрація вела переписку съ разными лицами, изъявившими желаніе принять на себя постройку дороги, въ общихъ чертахъ приблизительно па тѣхъ-же условіяхъ, какія ставилъ и г. Кокоревъ.

Въ числѣ этихъ лицъ мы встрѣчаемъ кн. Вл. Долгорукова, генераль-маюра Ламберта, ген.-адъютанта Паткуля, купца Латкина, инженера Петра Усова, коллеж. асс. Павла Усова, ст. сов. Отрѣшкова, компанію венгерскихъ инженеровъ, Бр. И. С. и А. С. Анановыхъ и др. Очевидно, обиженный этими переговорами, Кокоревъ отказался отъ дальнѣйшаго участія въ осуществленіи желѣзной дороги и совсѣмъ устранился отъ этого дѣла.

Въ ряду сдѣланныхъ предложеній слѣдуетъ отмѣтить проектъ бывшаго генерала венгерской службы Чеса, который, основываясь на подробныхъ исчисленіяхъ, опредѣлилъ стоимость линіи Баку-Поти въ 275 мил. фр., валовой доходъ въ $53\frac{1}{2}$ мил. фр., расходы—около 30 мил., чистый-же остатокъ—въ $23\frac{1}{2}$ мил. фр., или $8\frac{1}{2}\%$ на затраченный капиталъ—нормы, довольно близкія къ тѣмъ, которыя теперь существуютъ въ дѣйствительности.

Кавказская администрація, прилагавшая всѣ усилія возможно скорѣе и выгоднѣе осуществить намѣченную цѣль, не остановилась на тѣхъ предложеніяхъ, которыя были ей сдѣланы, и потому въ 1861 г., по одобреніи ГОСУДАРЕМЪ ИМПЕРАТОРОМЪ принципіального вопроса о пользѣ устройства Закавказской ж. дор., командировала за границу Управля-

ющаго финансовою частью въ краѣ д. с. с. Харитонова для переговоровъ съ иностранными капиталистами и предварительного соглашенія съ ними.

Миссія г. Харитонова успѣха не имѣла, такъ какъ въ глазахъ банкирскихъ домовъ постройка предполагавшейся жел. дороги представлялась не коммерческимъ предпріятіемъ, а государственною мѣрою, главная важность которой опредѣлялась военнымъ ея значеніемъ. Поэтому дома эти (Леонеля Ротшильда въ Лондонѣ и Джемса Ротшильда въ Парижѣ), отказавшись отъ личнаго участія въ предпріятіи, выразили готовность способствовать заключенію иностраннаго займа въ 50 мил. р. с., если правительство пожелаетъ сдѣлать его на постройку Закавказской ж. дор.

Между тѣмъ, изысканія, производившіяся подъ руководствомъ инженера Бели, были закончены и въ августѣ 1861 г. результаты ихъ Намѣстникомъ Кн. Барятинскимъ препровождены въ Главное Управление Путей Сообщенія и Публичныхъ зданій, которымъ разсмотрѣніе проекта было поручено инженерамъ ген.-лейт. Мельникову и ген.-маіору барону Дельвигу.

Существенные стороны проекта инженера Бели заключаются въ слѣдующемъ. Вся длина линіи отъ Поти до Баку опредѣлена, если ее вести черезъ Тифлисъ, по долинѣ Куры, въ 776 вер., по долинѣ р. Алазани—798 вер.; въ первомъ случаѣ стоимость дороги—46,785 т. р., во второмъ—50,695 т. р. (на версту 60 тыс. и 64 тыс.). При раздѣленіи всей линіи на участки, стоимость каждого изъ нихъ выражалась такъ: первый участокъ—отъ Поти до пункта А, находящагося въ 5 вер. отъ Михайловскаго моста въ Тифлисѣ, протяженіемъ 284 вер.—22,994 тыс. р., или на версту 80,877 р.; второй—отъ пункта А до В—близъ Турьянчайской почтовой станціи—261 вер., стоимостью 12,729 т. р., что составляетъ на версту 49 т. р..

Прокладывая-же рельсовый путь въ долинѣ не Куры,

имѣющей всѣ преимущества, а р. Алазани, протяженіе отъ А до В, при длини 282 $\frac{1}{2}$ вер. и средней поверхной стоимости въ 59 т. р., должно было обойтись въ 17 мил. р.; третій участокъ—отъ точки В до Баку, протяженіемъ 231 вер., при стоимости версты въ 48 т. р., долженъ быть обойтись въ 11 милл. р..

Значительное превышеніе стоимости версты на среднемъ участкѣ объяснялось необходимостью постройки тоннеля чрезъ Сурамскій хребетъ, длиною въ 3 вер. 137 саж., и большихъ мостовъ чрезъ Чхеремелу, Квирилу и Щенисъ-Щали. Отдавая предпочтеніе направленію средняго участка по долинѣ Куры, а не Алазани, Бели предлагалъ по долинѣ послѣдней, чрезъ Нууху и Ханабатъ, до соединенія съ линіей по Курѣ, построить конно-желѣзную дорогу; такія-же дороги проектированы и въ нѣсколькихъ другихъ направленіяхъ, при чемъ въ общую суть Закавказскихъ путей сообщенія имъ включены конно-желѣзныя дороги первой важности: 1) отъ Тифлиса въ Нууху и Ханабатъ, по долинѣ р. Алазани; 2) отъ Ханабата на Тавризъ до р. Араксъ, съ двумя развѣтвленіями къ г. Шушѣ и сліянію рѣкъ Куры и Аракса; 3) отъ Тифлиса до Владикавказа, Пятигорска и Кизляра; 4) отъ главной линіи къ Ахъ-Су; 5) линія на Ленкорань, съ вѣтвью на Сальяны. Сверхъ того, отнесены къ линіямъ второстепенной важности: отъ Маріани на Сухумъ-Кале, на Александрополь, съ вѣтвью на Эривань, Нахичевань, Ордубатъ и Тавризъ, и линія на Елисаветполь.

При этомъ г. Бели былъ сдѣланъ такой разсчетъ стоимости всей сѣти: паровозная дорога между Поти и Баку будетъ стоить 47 мил.; конно-желѣзная дороги первой важности—13 мил., всего 60 мил.; если-же ограничиться постройкою паровозной дороги отъ Поти до Тифлиса и конно-желѣзной отъ Тифлиса черезъ долину Алазани до Баку, то—32 $\frac{1}{2}$ мил.; желѣзно-конная дорога отъ Поти до Баку—16 мил. р. Ко всему этому въ общій планъ работъ входило еще устрой-

ство порта близъ Поти, на что требовалось около 2 мил.
рублей.

Портъ проектированъ быль въ одномъ изъ слѣдующихъ
мѣсть: въ Сухумъ-Кале, у устья Ріона—въ Поти и ниже—
между устьемъ Ріона и фортомъ Св. Николая, на берегу Чер-
наго моря. Въ первомъ случаѣ желѣзнодорожную вѣтвь не-
обходимо было удлинить на 90 вер., на протяженіи которыхъ
предлагалось построить желѣзно-конную дорогу. Предпочтеніе
г. Бели отдавалъ устройству порта въ третьемъ изъ назван-
ныхъ пунктовъ.

По первому участку линіи, отъ Поти къ Тифлису, до
Бѣлогорской станціи, подъемы были проектированы умѣрен-
ные, но далѣе, къ Сурамскому перевалу, допущены подъемы
въ 0,0117,-0,0168 и 0,0318, раздѣленные горизонтальными
частями длиною отъ 140 до 273 с.; въ самомъ тоннелѣ съ
запада на востокъ принять быль подъемъ въ 0,0207; при
выходѣ изъ тоннеля къ Тифлису горизонтальная часть въ
273 саж. заканчивалась уклономъ въ 0,015.

По второму и третьему участкамъ, по долинѣ Куры,
начертаніе было сдѣлано вообще со склономъ, не превышав-
шимъ 0,008. Въ нормальномъ поперечномъ разрѣзѣ дороги
ширина насыпи для двухъ путей опредѣлена была въ 23 ф.
9 д; ширина пути, считая между внутренними ребрами рель-
совъ—5 ф; разстояніе между виѣшими гранями рельсовъ
двухъ путей—8 ф..

Главное Управлениe Путей Сообщенія, разматривавшее
этотъ проектъ въ теченіе 1861—1862 г., нашло, что не всѣ
части проектированной дороги въ одинаковой степени неот-
лагательно необходимы и что обѣ оконечности ея—отъ Черна-
го моря до Тифлиса и отъ Каспійскаго до Мингечаура
могутъ быть замѣнены: первая—р. Ріономъ, пригодною для
судоходства отъ моря до Маріани (Самтреди), и сооружавше-
юся тогда шоссейною дорогою отъ Маріани до Тифлиса, а
вторая—р. Курою, которая отъ Мингечаура до Каспійскаго

моря можетъ быть судоходною, и затѣмъ сооруженіе жел. дор., вмѣсто 776 вер., можетъ быть ограничено 216 вер. отъ Тифлиса до Мингечаура, на что потребуется не 47 мил. р., а всего около 9, т. е. Главное Управлѣніе опять вернулось къ проекту инженеръ-капитана Статковскаго. Остальныя возраженія касались частностей.

2.

Поти-Тифлисская желѣзная дорога.

Вся вторая половина 1862 г. и первая 1863 г. были посвящены дальнѣйшему обсужденію проекта Бели въ особомъ Комитетѣ, образованномъ Его Императорскимъ Высочествомъ Намѣстникомъ Кавказскимъ Великимъ Княземъ МИХАИЛОМЪ НИКОЛАЕВИЧЕМЪ, живо интересовавшимся вопросомъ о желѣзной дорогѣ и принимавшемъ самое горячее участіе въ осуществлешіи ея. Результатомъ происходившихъ совѣщаній было рѣшеніе ограничиться устройствомъ паровозной желѣзной дороги съ медленнымъ движеніемъ, согласно проекту инженера Габба, съ такимъ измѣненіемъ первоначального проекта: 1) линію отъ Поти до Самтреди, въ стратегическихъ цѣляхъ, перенести на правый берегъ Риона; 2) допустить болѣе предположенныхъ крутые повороты. Постановлено было также произвести новыя изысканія на нѣкоторыхъ участкахъ намѣченной линіи и составить предположенія объ уменьшеніи ширины пути до $3\frac{1}{2}$ фут., радиусъ кривыхъ до 40 с. и доведеніи крутизны подъемовъ до $\frac{1}{4}$, съ цѣлью удешевленія стоимости дороги.

На всѣ эти работы потребовался почти годъ, при чемъ главное вниманіе Кавказской администраціи было сосредоточено на постройкѣ сперва Поти-Тифлисского участка, стоимость котораго была определена въ 16 мил. руб.

Въ серединѣ 1864 г. Еликий Князь Намѣстникъ

Кавказскимъ были представлены на ВЫСОЧАЙШЕЕ усмѣтрѣніе окончательныя соображенія о постройкѣ Поти-Тифлисской дороги, при чмъ, въ измѣненіе всѣхъ предшествовавшихъ проектовъ, на Сурамскомъ тоннелѣ, между Малитой и Сурамомъ, допущено было устройство конно-желѣзной дороги, по съ такимъ разсчетомъ, чтобы внослѣдствіи возможно было примѣненіе паровой тяги.

Основанія, почему постройка Поти-Тифлисской дороги ставилась на первую очередь, указывались слѣдующія. Во первыхъ, то значеніе въ военномъ отношеніи, которое имѣть западное Закавказье; во вторыхъ, предпочтительное сооруженіе этого участка дасть возможность перенести въ Закавказье транзитный путь европейской торговли съ Средней Азіей. Въ третьихъ, устройство участка Поти-Тифлисъ настолько удешевить стоимость осталнаго пути до Баку и персидской границы, насколько паровозная перевозка всѣхъ принадлежностей дороги отъ Поти обойдется дешевле обыкновенной конной ихъ доставки.

Въ заключеніе доклада присовокуплялось, что начало Закавказской ж. д., требовавшее на время ея постройки нѣкоторую незначительную годовую затрату, положительно обѣщаетъ чрезъ малое число лѣтъ денежныя выгоды для правительства, и испрашивалось разрѣшеніе: 1) утвердить проектъ съ медленнымъ движениемъ и 2) даровать правительству гарантію компаний, которая возьмется за постройку дороги.

Докладъ этотъ былъ переданъ въ Кавказскій Комитетъ, который въ засѣданіи своемъ отъ 28 августа 1864 г., находя, что принципіальный вопросъ о сооруженіи желѣзной дороги за Кавказомъ разрѣшенъ уже ГОСУДАРЕМЪ ИМПЕРАТОРОМЪ въ 1861 г., по представлению бывшаго Намѣстника кн. Барятинскаго, призналъ съ своей стороны возможнымъ ограничиться на первое время сооруженіемъ дороги отъ Поти до Тифлиса, съ тѣмъ, однако, чтобы, согласно

мнѣнію Главноуправляющаго Путями Сообщенія, прежде приступа къ работамъ, были составлены подробные проекты. По мнѣнію Комитета, главнымъ и существеннымъ въ этомъ дѣлѣ представлялся вопросъ финансовый. Обращаясь къ разсмотрѣнію его, Комитетъ нашелъ, что при существовавшей тогда сильной и настоятельной потребности въ сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, главному пути отъ Москвы до юга Россіи должно было быть отдано предпочтеніе предъ всѣми прочими проектированными желѣзными дорогами, сооруженіе коихъ могло быть допущено съ соблюденіемъ одного непрѣмѣнного условія — чтобы устройство ихъ не простоявши постройки южной дороги.

Понимая всю важность для Закавказья желѣзной дороги и, озабочиваясь желаніемъ возможно скорѣе осуществить давно уже намѣченную цѣль, Великій Князь МИХАИЛЪ НИКОЛАЕВИЧЪ, видя, что переговоры съ капиталистами затянулись, рѣшилъ самымъ энергичнымъ образомъ двинуть это дѣло и вошелъ въ спошеніе съ Министромъ Финансовъ о томъ, чтобы земляное полотно дороги, на сооруженіе кото-раго вольными рабочими исчислено было по сметѣ 4 миллиона руб., устроить частью войсками, съ отнесеніемъ со-держанія военныхъ рабочихъ на военную смету, безъ измѣненія ея, а частью — мѣстными жителями натуральною зем-скою повинностью. Какъ военнымъ рабочимъ, такъ и мѣст-нымъ жителямъ предполагалось производить слѣдовавшую по закону заработную плату, на которую испрашивался изъ Государственнаго казначейства 1 миллионъ руб. въ продолже-ніи 2 лѣтъ, по 500 тысячъ руб. въ годъ. Дальнѣйшее за-тѣмъ сооруженіе предполагалось исполнить впослѣдствіи либо постепенно своими-же средствами, либо компанией, ко-торой земляныя работы будутъ проданы. Предложеніе это вызвало возраженіе со стороны Министра Финансовъ Рейтерна, который находилъ, что для разрѣшенія этого вопроса прежде всего необходимо имѣть всѣ основанія разсчетовъ и

получить увѣренность въ удобоисполнимости плана, а также въ томъ, что дѣло дѣйствительно обойдется однимъ миллиономъ рублей. Какъ будетъ указано ниже, опасенія г. Министра оказались въ дѣйствительности далеко не преувеличенными.

4-го іюня 1865 года Его Высочествомъ Намѣстникомъ Кавказскимъ была представлена о томъ-же на Всемилостивѣйшее воззрѣніе ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА подробная записка, въ которой излагается историческій ходъ всего дѣла о сооруженіи Закавказской жел. дор. и, между прочимъ, упоминается, что въ 1864 году г. Министру Финансовъ былъ представленъ проектъ концессіи, составленный уполномоченными со стороны англійскихъ капиталистовъ. При предварительномъ обсужденіи этого проекта одинъ только пунктъ концессіи не былъ допущенъ т. с. Рейтерномъ—это дарование гарантіи на время постройки дороги. Мотивомъ къ этому послужило то соображеніе, что компанія, выпустивъ бумаги, по которымъ наше правительство тотчасъ-же обезпечиваетъ ренту, не будетъ заинтересована не только въ хорошемъ выполненіи предстоящихъ сооруженій, но даже и въ самомъ окончаніи ихъ.

Съ другой стороны, капиталисты, при полномъ довѣріи къ русскому кредиту и къ выгодности подобныхъ предприятій въ Россіи, считали условіе гарантіи во время постройки необходимымъ и не соглашались принять безъ него концессіи, по причинѣ отдаленности и малоизвѣстности страны, въ которой предположено было строить дорогу.

Такимъ образомъ, концессія не состоялась за неутверждениемъ статьи, которая относится исключительно къ промежутку времени отъ выпуска первыхъ бумагъ компаніи, т. е. приступа къ работамъ, до открытія линіи, т. е. до окончанія работъ. Срокъ этотъ, опредѣленный въ 3 или 4 года, долженъ быть разсчитанъ компаніей съ довольно широкимъ запасомъ. Продолжительность его зависѣла отъ условій мѣстности и количества рабочей силы. Изъ всѣхъ-же работъ,

входившихъ въ составъ предпріятія, вліяли на этотъ срокъ единственно земляныя работы, окончаніе которыхъ требовало не менѣе 2 лѣтъ, и нерѣшимость капиталистовъ взять на себя сооруженіе дороги безъ гарантіи на время постройки была въ зависимости, главнымъ образомъ, отъ этихъ работъ, составлявшихъ $\frac{1}{4}$ всей сметной суммы на устройство дороги.

Поэтому Великій Князь полагалъ: 1) что единственный способъ преодолѣть встрѣчаемыя въ дѣлѣ желѣзной дороги затрудненія и вступить въ область выполненія предпріятія заключался въ сооруженіи всей земляной насыпи правительственными средствами; 2) что можно было имѣть полную надежду, что по оконченной насыпи капиталисты возьмутся проложить верхнее сооруженіе дороги и открыть ее по участкамъ, не требуя для этого гарантіи на время производства работъ. Въ виду этого Его Высочество ходатайствовалъ о разрѣшеніи сформировать особую рабочую бригаду изъ штрафованныхъ нижнихъ чиновъ Кавказской арміи и привлечь мѣстное населеніе къ работамъ, въ видѣ натуральной повинности; для уплаты же законной рабочей платы и на посторонніе расходы по сооруженію полотна ассигновать 1 мил. р., разсрочивъ выдачу его на два года.

Въ тотъ-же день соображенія эти были ВЫСОЧАЙШЕ одобрены.

„Дѣло почти сдѣлано, слава Богу“, радостно сообщалъ объ этомъ Великій Князь.

Несомнѣнно, что значительная заслуга въ этомъ должна быть приписана самому Великому Князю, который не уставалъ писать и Министру Финансовъ, и Главноуправляющему Путями Сообщенія, и другимъ лицамъ, въ самыхъ убѣдительныхъ выраженіяхъ прося ихъ содѣйствія и помощи къ разрѣшенію этого важнаго для Закавказья вопроса.

16-го іюня того-же года ВЫСОЧАЙШЕ утверждено мнѣніе Кавказскаго Комитета объ отпускѣ 1 мил. руб. въ пол-

нное распоряжение Намѣстника Кавказскаго, и такимъ образомъ изъ положенія проектнаго Закавказская жел. дор. перешла въ періодъ сооруженія.

2-го ноября 1865 г. въ принципѣ разрѣшень уже было отпускъ изъ Государственнаго казначейства всей суммы въ 3,210 тыс. р. для приобрѣтенія земель подъ строившуюся линію, устройства земляного полотна и возведенія искусственныхъ сооруженій и вмѣстѣ съ тѣмъ предоставлено было Министерству Финансовъ, въ случаѣ заявленія капиталистами желанія взять на себя устройство Поти-Тифлисской дороги, приступить къ обсужденію такихъ предложеній и къ самымъ переговорамъ.

Вследствіе этого возобновлены были переговоры съ нѣсколькими иностранцами и изъ поступившихъ четырехъ предложеній—Оффенгейма, Леви и Брауна, Букіе, Бельвалета и Стифеля, послѣднія два предложенія оказались наиболѣе выгодными, а именно Букіе исчислилъ капиталъ въ $13\frac{1}{2}$ мил. р., а ежегодную гарантію въ 675 тыс., и требовалъ кромѣ того извѣстный процентъ на погашеніе; Бельвалеть и Стифель считали капиталъ въ 14 мил., а гарантію въ 700 т., не требуя особаго фонда погашенія; впослѣдствіи и они понизили свои требования до $13\frac{1}{2}$ мил. руб.

Въ 1866 г. испрашивалось Намѣстникомъ Кавказскимъ уже новое разрѣшеніе—измѣнить установленный порядокъ постройки Закавказской жел. дороги дозволеніемъ употребить на окончательное устройство первого участка этой дороги—отъ Поти до Квириль—сумму въ 3.210 тыс. р., ассигнованную для возведенія по всей дорогѣ искусственныхъ сооруженій. Главнымъ поводомъ подобнаго ходатайства было: 1) чтобы затраченный правительствомъ значительный капиталъ, не подвергаясь вліянію и произволу частныхъ капиталистовъ, могъ принести государству возможно скорые и положительные плоды, чего при возведеніи отдельныхъ и ничѣмъ не связанныхъ сооруженій пришлось бы ожидать только въ да-

лекомъ будущемъ, и, во 2-хъ, чтобы предоставить правительству возможность съ окончаніемъ первого участка взвѣсить на практическихъ данныхъ что выгоднѣе: продолжать ли самому начатыя сооруженія, или привлечь къ ихъ окончанію частный капиталъ.

При этомъ Его Высочествомъ выражено было сомнѣніе, чтобы при существовавшемъ тогда финансомъ положеніи европейскихъ денежныхъ рынковъ могла состояться компанія, при чемъ было указано, что въ совершенно иномъ положеніи, и притомъ гораздо выгоднѣйшемъ для правительства, могли-бы быть поставлены переговоры съ лицами, которые пожелали-бы взять на себя продолженіе работъ, начатыхъ правительствомъ, еслибы работы эти представляли нечто оконченное, связанное съ послѣдующею дѣятельностью по дорогѣ.

Соображенія эти встрѣтили серьезныя возраженія со стороны Министра Финансовъ, который находилъ, что, напротивъ, въ виду того, что по военнымъ и политическимъ обстоятельствамъ работы на желѣзныхъ дорогахъ большей части Европы должны были прекратиться, можно прискать англійскихъ заводчиковъ, которые удовольствуются недорогими цѣнами, лишь-бы имѣть поставки; если-же компанія, получивъ готовое полотно и искусственныя сооруженія, будетъ имѣть въ своей средѣ и заводчиковъ, то она не встрѣтитъ нужды въ значительныхъ денежныхъ средствахъ. Поэтому, по мнѣнію т. с. Рейтерна, было-бы неосновательно впередъ отказываться отъ попытки привлечь компанію, тѣмъ болѣе въ виду опасенія, что предложеніе Его Высочества по всемъ вѣроятіямъ могло имѣть послѣдствіемъ отнесеніе на государственное казначейство расхода на всю линію желѣзной дороги.

Въ виду этого Министръ Финансовъ, къ которому присоединился и Управляющій Министерствомъ Путей Сообщенія, полагалъ выдать Бельвалету и Стифелю удостовѣреніе въ

томъ, что если въ теченіе 2 мѣсяцевъ ими будуть представленаы положительныя довѣренности отъ солидныхъ капиталистовъ, то будетъ возбуждено ходатайство объ утвержденіи за ними концессіи; въ случаѣ же неудачи въ составленіи компаніи, войти вновь въ разсмотрѣніе предположеній Намѣстника Кавказскаго. Такимъ образомъ, разрѣшеніе этого вопроса отсрочивалось на 2 мѣсяца. Крайне огорченный этимъ, Великій Князь вошелъ съ новымъ ходатайствомъ о разрѣшеніи не останавливать заготовленія внутри края всѣхъ нужныхъ мѣстныхъ матеріаловъ для первого участка, па что 15-го іюня 1866 г. и получено ВЫСОЧАЙШЕЕ разрѣшеніе.

Затѣмъ, по истеченіи двухмѣсячнаго срока, назначенаго Бельвалету и Стифелю, и за непредставлениемъ ими потребованныхъ довѣренностей, Кавказскимъ Комитетомъ было разрѣшено, впредь до пріисканія компаніи, 1 миллионъ руб., ассигнованный на землянныя работы всей линіи, употребить на заготовленіе матеріаловъ и производство работъ на участкѣ отъ Поти до Кирилль.

Пока Кавказская администрація съ лихорадочною поспѣшностью производила работы по сооруженію дороги, велись переговоры какъ съ русскими, такъ и иностранными капиталистами, изъявившими желаніе образовать акціонерныя компаніи.

14-го марта 1867 г. состоялось засѣданіе Кавказскаго Комитета, посвященное разсмотрѣнію нѣкоторыхъ изъ этихъ предложеній. На засѣданіи этомъ, между прочимъ, утвержденъ нормальный проектъ концессіи, согласно съ положеніями которой и должны были производиться состязанія всѣхъ претендентовъ на постройку дороги. Послѣднимъ срокомъ для подачи объявлений въ запечатанныхъ конвертахъ былъ назначенъ май 1867 г., но въ виду пониженія курса всѣхъ бумагъ и за несогласіемъ капиталистовъ на нѣкоторые условія нормальной концессіи, состязаніе не состоялось, такъ

какъ капиталисты требовали или увеличения общей сметной суммы, или уменьшения количества работъ. Изъ числа ихъ двое—англійскіе подданные баронетъ Паркинсъ и г. Паукеръ, не находя возможнымъ принять условій нормальной концессіи, изъявили готовность продолжать дальнѣйшіе переговоры относительно устройства дороги на нѣсколько иныхъ началахъ.

Проектъ концессіи, представленный ими, обсуждался Кавказскимъ Комитетомъ и утвержденъ 20-го іюня 1867 г.

По концессіи этой правительство приняло на себя обязанность кончить къ 1 января 1870 г. начатое уже на казенныи счетъ устройство земляного полотна дороги, мостовъ и прочихъ искусственныхъ для пути сооруженій и передать таковыя, вмѣстѣ съ отошедшими подъ нихъ землями, акціонерному обществу, образованному баронетомъ Паркинсомъ и г. Паукеромъ; общество-же обязалось докопчить остальное устройство желѣзной дороги, вмѣстѣ съ верхнимъ строеніемъ, т. е. балластомъ, поперечинами и рельсами, станціями, водоснабженіемъ, зданіями, мастерскими, подвижнымъ составомъ и всѣми другими принадлежностями, необходимыми для эксплоатациіи, и возмѣстить правительству акціями общества, по нарицательной ихъ цѣнѣ, сумму, причитающуюся за земляные работы, мосты, искусственныя сооруженія и земли, въ размѣрѣ до 4.210 тыс. р. мет., изъ общаго нарицательнаго капитала общества, опредѣленнаго по концессіи въ 17.650 тыс. р. мет.

Прослѣдивъ такимъ образомъ весь ходъ предположеній и переговоровъ о постройкѣ первой желѣзной дороги въ Закавказье, мы позволимъ себѣ, прежде чѣмъ перейти къ дѣятельности акціонерной компаніи, обрисовать въ краткихъ чертахъ, что дѣжалось за это время на самой проектированной линіи.

Изъ предыдущаго ясно можно было усмотрѣть, что

Кавказская администрація, придававшая чрезвычайно важное значение Поти-Тифлісской ж. д. и поставившая себѣ задачею во что-бы то ни стало осуществить намѣченную цѣль, повела все дѣло настолько искусно, что еще далеко до образования акціонерной компаніи уже предрѣшила вопросъ о постройкѣ, заручившись солидной суммой на изысканія, устройство полотна и верхнихъ сооруженій.

Начавъ поспѣшино постройку, Намѣстникъ Кавказскій тѣмъ самыемъ безповоротно направилъ ее къ осуществленію. Въ такомъ положеніи отступление не было возможно и, затративъ крупную сумму, казна, даже при невозможности найти капиталистовъ и образовать компанію, такъ или иначе должна была достроить дорогу, въ крайнемъ случаѣ даже на государственный счетъ.

И дѣйствительно, если-бы Намѣстникъ Кавказскій силою своего вліянія и энергіи не предпринялъ работъ по сооруженію дороги, еще даже не зная, на какія средства опѣ будутъ доведены до конца, можно сильно сомнѣваться, особенно, въ виду тогдашихъ политическихъ и финансовыхъ осложненій, чтобы дорога была построена къ началу семидесятыхъ годовъ.

Не будь этого условія, въ настоящемъ году возрастъ дороги опредѣлялся бы не 25, а всего лишь 10—15 годами.

Несмотря на то, что дорога въ періодъ сооруженія перешла только съ 16 іюня 1865 г., дня, когда ВЫСОЧАЙШЕЮ властью разрѣшенъ былъ отпускъ 1 мил. р. на земляныя работы, еще за два мѣсяца до этого, именно 19 апрѣля, было уже утверждено Намѣстникомъ Кавказскимъ Положеніе объ управлениі сооруженіемъ Закавказской жел. дор., впослѣдствіи дополненное и измѣненное.

Согласно этому Положенію, для устройства желѣзной дороги отъ Поти до Тифліса было учреждено при Главномъ Управлениі Намѣстника Кавказского особое Управление, состоявшее изъ Начальника, его помощника, Главнаго инже-

нера, Начальника работъ и Канцелярії *). Верховное руководство Управлениемъ оставлено за Намѣстникомъ, утверждению которого подлежали всѣ важнѣйшия проекты и вопросы, хотя обширные полномочія предоставлены были и Начальному Управлению, которому, между прочимъ, присвоены были по личному воинскому составу Управления права начальника дивизіи.

Тогда-же были утверждены и правила объ удовлетвореніи войскъ заработною платою, а вскорѣ послѣ этого и правила о высылкѣ рабочихъ на желѣзную дорогу. На основаніи первыхъ, плата нижнимъ чинамъ была назначена въ 10 к. за урокъ, уменьшенный на $\frac{1}{8}$ противъ вольного рабочаго; за безурочный день—6 к.; мастеровымъ въ мѣсяцъ: кузнецу—до 10 р., плотнику—до 5 р., пильщику—до 5 р.; чинамъ рабочей бригады добавочнаго содержанія въ мѣсяцъ: командиру баталіона—50 р., ротному командиру—30 р. и субалтернъ-офицерамъ—по 25 р.

На основаніи правилъ о рабочихъ, Зугдидскій и Сепакскій округа должны были высыпать каждый по 300 чел. на желѣзодорожныя работы, съ такимъ разсчетомъ, чтобы рабочіе сменялись чрезъ каждые 15 дней новыми. Продовольствіе жители должны были имѣть отъ себя. Было опредѣлено, что триста человѣкъ въ 15 дней могутъ окончить одну версту насыпи; хотя это и была патуральная повинность, но рабочіе за каждую версту получали по 350 р., изъ коихъ 50 р. шли надзирателямъ, т. е. каждый рабочій зарабатывалъ въ день по $6\frac{1}{2}$ к. на своихъ харахъ.

Кромѣ этихъ рабочихъ, каждый округъ долженъ быть выставлять еще по 300 чел. на шоссейныя работы отъ Циви

*) Первымъ Начальникомъ Управления былъ назначенъ ген.-ад. графъ Левашовъ, впослѣдствіи Кутаисскій военный губернаторъ; его помощникомъ—инж.-полк. Бентковскій, онъ-же и первый инспекторъ дороги; Главнымъ инжен.—Присъ Причардъ Бели и Начальн. работъ—инженеръ-полковникъ Статковскій.

къ Хопи (для подвоза матеріаловъ), за плату по 200 р. съ версты шоссе. Перевозка воинскихъ тяжестей за небольшую плату въ 2 к. съ пуда тоже сперва была возложена на населеніе.

Положеніе о Кавказской рабочей бригадѣ для производства желѣзнодорожныхъ работъ, утвержденное еще 11 февраля 1865 г., опредѣляло участіе войскъ въ постройкѣ дороги размѣрами 4120 чел. рабочихъ нижнихъ чиновъ, изъ числа состоявшихъ въ разрядѣ штрафованныхъ, по 120 человѣкъ отъ 16 полковъ Кавказской Гренадерской Дивизіи, по 60 чел. отъ 12 полковъ пѣхотной дивизіи и по 40 отъ 37 линейныхъ баталіоновъ; кромѣ того, въ бригадѣ должно было состоять 28 офицеровъ, 4 классныхъ чиновника, фельдфебелей, унтеръ-офицеровъ, писарей и пр.—162; рабочихъ дней въ году назначено было 280.

1-го мая 1865 г., т. е. за $1\frac{1}{2}$ мѣсяца до разрѣшенія отпуска на работы 1 милл. р., рабочая бригада уже приступила къ работамъ на участкѣ между Грахали и Квирилы.

Къ чести Кавказской арміи, но въ ущербъ быстротѣ постройки полотна дороги, расчетъ на такое количество нижнихъ чиновъ изъ разряда штрафованныхъ оказался очень преувеличеннымъ и нормальный составъ бригады не достигъ даже и $1\frac{1}{2}$ тыс. человѣкъ, поэтому вслѣдствіи пришлось къ тому-же причислить штрафованныхъ военно-рабочихъ ротъ и всѣхъ войскъ, а также и партіи изъ числа нештрафованныхъ. Это обстоятельство, равно какъ и появленіе въ Закавказии холеры, заставившей разбрѣжаться рабочихъ изъ местнаго населенія, значительно затормозило первые шаги по сооруженію дороги.

Къ тому-же предварительно сдѣланныя предположенія о значительномъ сокращеніи расходовъ при примѣненіи дешевой силы солдатъ совсѣмъ не оправдались на практикѣ. Такъ, всей работы сдѣлано было бригадой въ двухлѣтній пер-

одъ времени (по 1-е мая 1867 г.) только 39 тыс. куб. с., тогда какъ даже при неполномъ комплектѣ, но согласно первоначальнымъ предположеніямъ, она должна была сдѣлать 85 тыс. к. с., при чмъ на каждую куб. саж. потребовалось 12 рабочихъ. Каждый нижній чинъ обошелся Управлению въ годъ 85 р.,—болѣе предположеннаго на 37 р., а кубическая саж. въ 6 р. 64 к., въ то время какъ подрядчики брали за кубъ 4 руб.

Принимая же во вниманіе, что, помимо Управленія дороги, расходы на бригаду производились и военнымъ вѣдомствомъ, и считая общую сумму расходовъ, годовое содержаніе нижняго чина обошлось въ 206 р. 77 к., или въ рабочій день около 1 р. с., каждый кубъ земли—въ 16 р.

Несмотря на образованіе акціонерной компаніи, работы по устройству полотна дороги и искусственныхъ сооруженій средствами правительства продолжались. Согласно § 4 концессіи, работы эти должны были быть закончены къ 1 января 1870 г.; въ случаѣ, если къ этому времени не было бы завершено ихъ окончаніе, компаніи было предоставлено право получить проценты на всѣ акціи, представлявшія сумму, израсходованную на производство работъ и поставки за все время просрочки.

Междудѣмъ, работы по разнымъ причинамъ подвигались настолько медленно, что уже въ 1867 г. было поднято вопросъ объ исполненіи части ихъ подряднымъ способомъ *).

До 1868 г. было сдѣлано насыпи: войсками—144 т. к. с., вольными рабочими—болѣе 6 тыс., а всего 150 т. к. с., общее же число кубическихъ саженей по всей линіи было опредѣлено въ 517 т.

Въ серединѣ 1868 г. состояніе работъ представлялось въ слѣдующемъ видѣ: 1) на первой дистанціи—между Поти

*) По первоначальнымъ соображеніямъ, въ теченіе двухъ лѣтъ предполагалось имѣть около 5 милл. днпй рабочихъ нижнихъ чиновъ; въ действительности за 4 года (по 1 января 1869 г.) армія дала только 2,686 т. чел.

Всего войсками было произведено земляныхъ работъ 208 т. куб. саж.

и Квирилами, т. е. до 116-й вер., была надежда войсками и черезъ подрядчиковъ закончить ихъ къ 1-му октября; 2) на второй дистанціи, между Квирилами и Грахали, отъ 116 до 241 вер., было сработано бригадою и подрядчиками 63 тыс. куб. с.; оставалось еще 165 т.; 3) на третьей дистанціи, между Грахали и Тифлисомъ, изъ 121 т. куб. саж. было сработано около 80 тыс.

Изъ ассигнованныхъ 3,210 тыс. руб. къ 1-му января 1869 г. на земляныя работы и сооруженія израсходовано было около 2 мил.

Вслѣдствіе сокращенія въ составѣ регулярныхъ войскъ Кавказской арміи и увеличенія противъ предварительно намѣченнаго объема земляныхъ работъ, на которыхъ было назначено всего 1 мил. руб., въ августѣ 1869 г. Намѣстникъ Кавказскій просилъ Кавказскій Комитетъ повергнуть на Всемилостивѣйшее ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА воззрѣніе объ ассигнованіи на окончаніе земляныхъ работъ Поти-Тифлісской жел. дор. 2,716 тыс. р. (изъ этого числа 962 тыс. на производство земляныхъ работъ, не вошедшихъ въ первоначальное предложеніе).

Представленіе это было передано на заключеніе Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія. Первый изъ нихъ соглашался на отпускъ требовавшейся суммы, если только Министерство Путей Сообщенія признало-бы, что посредствомъ этой новой жертвы Государственнаго казначейства дѣйствительно будетъ достигнута предполагаемая цѣль—окончаніе сооруженія дороги отъ Поти до Тифліса, и что новыхъ затѣмъ расходовъ не потребуется.

Министерство Путей Сообщенія нашло, что требуемаго кредита въ 2,716 т. р. будетъ недостаточно для окончанія всѣхъ работъ, лежавшихъ на обязанности правительства, а что потребуется на это около $5\frac{1}{2}$ мил.

Находя, что при такомъ положеніи дѣла было-бы удобнѣе передать окончаніе работъ самому обществу Поти-

Тифлисской дороги, Министерство вступило по этому поводу въ переговоры съ г. Паукеромъ, который заявилъ, что общество согласно принять на себя довершеніе всѣхъ работъ за оптовую сумму въ 5,953 т. р. мет.

Въ виду этого Министерство полагало болѣе удобнымъ принять предложеніе Общества съ тѣмъ, чтобы разъ навсегда отклонить всякую дальнѣйшую отвѣтственность правительства въ срочномъ окончаніи работъ. Миѣніе Министерства 7-го апрѣля 1870 г. было ВЫСОЧАЙШЕ утверждено.

На основаніи дополнительныхъ условій къ концессіи, составленныхъ согласно этому рѣшенію, правительство обязалось передать обществу безвозмездно и безотлагательно: 1) всѣ земли, необходимыя для устройства полотна; 2) всѣ работы, заготовленные для нихъ матеріалы, снаряды, инструменты и постройки; 3) всѣ планы и профили полотна и проекты сооруженій; 4) всѣ контракты, заключенные съ подрядчиками и поставщиками.

30-го іюня 1870 г. въ гор. Кутаись состоялась формальная передача работъ желѣзной дороги Обществу, въ лицѣ антрепренера Кролэ, Предсѣдателя Правленія Общества Диллона и членовъ Бензара, Симонича и Главнаго инженера Эдуарда Престона.

Съ 1-го іюля того-же года всѣ служащіе по Управлению работами были уволены и Общество поставило своихъ агентовъ; прикомандированные къ Управлению дороги изъ другихъ вѣдомствъ: Начальникъ работъ военный инженеръ-полковникъ Статковскій, начальники дистанцій инженеры Лялинъ и Малевскій, помощникъ Начальника дистанціи инженеръ шт.-кап. Шоберъ и и. д. Начальника дистанціи кн. Гагаринъ—освобождены отъ исполненія возложенныхъ на нихъ обязанностей.

Не болѣе какъ черезъ $13\frac{1}{2}$ мѣсяцевъ послѣ передачи всѣхъ начатыхъ работъ Обществу, дорога на первой дистанціи была уже совсѣмъ готова и ровно двадцать пять лѣть тому назадъ, а именно 14 августа 1871 г. состоялось от-

крытие первого участка ея—отъ Поти до Квириль*). Правда, къ этому времени станціонные дома еще не были окончены, телеграфъ только еще ставился, но съ открытиемъ поторопились въ виду ожидавшагося прїѣзда въ Закавказье ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА. Открытию предшествовало освидѣтельствованіе дороги, произведенное 9, 10, 11 и 12 августа 1871 г., че-резъ комиссію подъ предсѣдательствомъ д. с. с. Бентковскаго, съ инженеръ-полковникомъ Герсановымъ и инспекторомъ дороги инженеръ-полковникомъ Статковскимъ, въ качествѣ членовъ.

Результаты осмотровъ занесены въ особые журналы, изъ которыхъ мы извлекаемъ наиболѣе интересныя подробности, рисующія состояніе линіи, подвижного состава и нѣкоторыя другія детали.

Линія отъ Поти до Квириль, длиною 118 вер. 75 саж., идетъ по низменной широкой долинѣ р.р. Ріона и Квирилы и пересѣкаетъ на пути своемъ какъ эти двѣ рѣки, такъ и другія, менѣе значительныя. Наибольшіе уклоны на участкѣ отъ Поти до Квириль не превосходятъ 0,008, а наименьшіе радиусы кривизны приняты въ 50 с., не включая одного въ 280 саж., одного въ 200 саж. и одного въ 175 саж.

Искусственныя сооруженія ко времени открытия дороги на участкѣ Поти-Квирилы состояли изъ 62 желѣзныхъ мостовъ, изъ нихъ 60 на желѣзныхъ сваяхъ, завинченныхъ въ грунтъ, а два на желѣзныхъ-же сваяхъ, забитыхъ въ грунтъ. Общая длина всѣхъ мостовъ—1021 пог. саж.; наибольшіе пролеты мостовъ не превосходили 5,85 с.; настилка на всѣхъ деревянная. Самый большой мостъ—черезъ Ріонъ—имѣть въ длину 128 с., первый мостъ черезъ Квирилу—104,87 с., второй—91,70.

Станціи были устроены въ Поти, Чалодидахъ, Ново-Сена-

*.) Движеніе рабочихъ поѣздовъ производилось и ранѣе.

кахъ, Самтреди, близъ Кутаиса (въ послѣдствіи Ріонъ) и въ Квирилахъ.

Подвижной составъ найденъ въ слѣдующемъ видѣ: пассажирскихъ паровозовъ—10, товарныхъ—21, пассажирскихъ вагоновъ—67 и товарныхъ—479. Комиссія констатировала, что не во всѣхъ пассажирскихъ вагонахъ имѣлись ватер-клозеты; вагоны оказались безъ отопленія, въ чёмъ, по мнѣнію комиссіи, особенной надобности и не было, въ виду климатическихъ условій Кавказа*). Не считая отопленіе необходимымъ при значительныхъ зимнихъ холодахъ, комиссія въ то-же время находила неудобнымъ отсутствіе оградъ по всей линіи дороги.

Первый поѣздъ на открытомъ участкѣ съ Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Михаиломъ Николаевичемъ вышелъ 14 августа изъ Квириль въ 8 час. 2 м. пополудни, прибылъ въ Поти въ 2 часа пополудни; обратно изъ Поти—въ 4 часа пополудни, прибылъ въ Кутаисъ въ 7 час. 50 м.

Сопровождали поѣздъ: Начальникъ тракціи Леонидъ Жудра, Начальникъ Движенія Георгій Брюно, машинистъ Ринье, кочегары Загорскій и Піонтовскій, оберъ-кондукторы Верпоховскій и Кутровъ, кондукторы Андрющенко, Поляковъ, Гегечкори, смазчики Гейманъ и Кравцовъ.

Вотъ первое росписаніе хода поѣздовъ (въ подлиннику):

*.) Комиссія, очевидно, не считала значительными зимніе холода на линіи, между тѣмъ какъ температура мѣстами падаетъ здѣсь до -15° R., что и вызвало въ послѣдствіи необходимость приспособленій для отопленія вагоновъ.

Поти-Тифлисская железная дорога.

Росписаніе хода поїздовъ.

Участокъ отъ Поти до
Квирилы.

Съ 21-го августа 1871 года.

Изъ Поти въ Квирилы

Цѣны мѣстамъ.						Поверхное раз- стояніе.	Разстояніе между станціями.	Название станцій.		Товаро-пассажирскій поездъ № 1.				
P.	K.	P.	K.	P.	K.			I классъ.	II классъ.	III классъ.	Часы при- бытия.	Часы стоян- ки.	Часы от- правлениія.	Время въ путь.
63	—	48	—	27	14	0	14	Поти	—	—	—	1 30	—	3
1 58	1 19	—	66	35	21	26	21	Челодиды . . .	2	4	—	2 9	—	5
2 75	2 6	1 15	61	45	29	29	29	Ново-Сенаки .	2 59	—	15	3 14	—	1
4 5	3 4	1 69	90	53	28	28	28	Самтреди . . .	4 16	—	12	4 28	—	1
5 31	3 99	2 22	118	61	—	—	—	Кутаистъ . . . (Сагори).	5 37	—	16	5 53	—	1
								Квирилы . . .	7	—	—	—	—	

Изъ Квирилы въ Поти.

Часы отхода и прибытия поездовъ назначены по Тифлисскому времени.

Поѣзда эти принимаютъ пассажировъ I, II и III классовъ и перевозятъ всякаго рода грузы, экипажи, скотъ и собакъ. Раздача пассажирскихъ билетовъ начинается на станціяхъ Потійской и Квирильской за 1 часъ, а на остальныхъ—за 20 минутъ и прекращается за 5 минутъ до отхода поѣзда для пассажировъ, не имѣющихъ багажа, за 12 минутъ для пассажировъ съ багажемъ. Поѣзда эти въ мѣстахъ, кромѣ здѣсь обозначеныхъ, остановокъ нигдѣ не имѣютъ.

Буфеты на станціяхъ: Ново-Сенаки.

Такимъ образомъ, считая и остановки, поѣздъ все разстояніе въ 118 вер. проходилъ въ $5\frac{1}{2}$ час., дѣлая, слѣдовательно, по 22 вер. въ часъ.

Двухъ поѣздовъ, назначенныхъ при открытии движенія, немедленно-же оказалось недостаточно и потому уже съ 30 сентября по новому расписанію стали пускаться 4 поѣзда въ одну сторону и 4 въ другую, хотя специальныхъ пассажирскихъ поѣздовъ въ ходу еще не было.

Тарифъ на перевозку грузовъ и пассажировъ былъведенъ на Поти-Тифлисской дорогѣ тотъ самый, который примѣнялся въ Главномъ Обществѣ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, только съ надбавкою 50%, при чемъ Министерство Путей Сообщенія оставило за собою право уменьшения этого тарифа, когда къ тому открылась-бы возможность по степени доходности дороги или другимъ причинамъ.

Въ окончательномъ своемъ видѣ тарифъ былъ утвержденъ въ 1871-же году. Нормы его были слѣдующія:

За пассажирскій билетъ I кл. взималось съ версты $4\frac{1}{2}$ к.

” ” ” II ” ” $3\frac{3}{9}$ ”

” ” ” III ” ” $1\frac{7}{8}$ ”

За провозъ свыше 1 льготнаго пуда багажа взималось по $\frac{3}{40}$ к. съ версты и каждыхъ 10 ф., за провозъ собакъ—по $\frac{3}{4}$ к. съ версты.

Экстренные поѣзда на разстояніи до ста верстъ должны были таксироваться по 3 р. съ поѣзда и версты, а болѣе ста верстъ—по 2 р. 25 к.

За провозъ товаৰа назначено было: въ пассажирскихъ поѣздахъ:

за мѣсто { менѣе 3 п.—по $\frac{3}{10}$ к. въ 3 п. и болѣе—по $\frac{1}{4}$ „ } съ пуда и вер.

Въ поѣздахъ малой скорости:

За товарь, отнесенный къ { 1 классу— $\frac{1}{8}$ к. 2 „, $\frac{1}{12}$ „ 3 „, $\frac{1}{16}$ „ 4 „, $\frac{1}{20}$ „ 5 „, $\frac{1}{24}$ „ } съ пуда и версты.

Для перевозки животныхъ, экипажей, лѣсного матеріала и подвижного состава желѣзной дороги—особая такса.

За нагрузку и выгрузку товаровъ положено было $1\frac{1}{8}$ к. съ пуда, за перевѣшиваніе по $\frac{3}{4}$ коп. съ пуда или 75 коп. съ вагона, за храненіе предметовъ, перевезенныхъ малою скоростью, по прошествіи 48 часовъ, въ теченіе 3 сутокъ по— $\frac{3}{10}$ коп. съ пуда въ день, 6 сутокъ— $\frac{6}{10}$ коп. и т. д.

Работы по достройкѣ остальныхъ участковъ дороги быстро подвигались впередъ и были окончены во второй половинѣ 1872 г. Хотя не всѣ приспособленія къ этому времени были готовы, тѣмъ не менѣе въ августѣ уже начато было освидѣтельствованіе всей линіи отъ Тифлиса до Поти черезъ особую правительственную комиссию, состоявшую изъ предсѣдателя инженера с. с. Фадѣева и членовъ: инженеровъ—кол. сов. Шталя, надв. сов. Венгрженовича и инженера полковника Черникъ. При освидѣтельствованіи присутствовали: Начальникъ дороги инженеръ надв. сов. Клименко 2-й, уполномоченный членъ Правленія Общества Лоаль, уполномоченный Общества Кролэ, главный инженеръ Общества Престонъ, инспекторъ дороги полковникъ Статковскій и участковые инспекторы: инженеры Серебренниковъ, Мышенковъ и кн. Гагаринъ.

Освидѣтельствованіе, начатое 29 августа, продолжалось до 10 сентября.

Изъ журнала осмотра, между прочимъ, видно, что, по мнѣнію комиссіи:

1) дорога, заключавшая 289, 518 в., въ существовавшемъ положеніи и при имѣвшихся средствахъ допускала лишь крайне ограниченное движеніе, по два поѣзда съ каждого конца; 2) для возможнаго обезпеченія правильности и безостановочности движенія потребуется исполнить всѣ указанныя комиссией постройки и поставки; 3) что если движеніе на этой линіи разовьется до такой степени, что попадобится отправленіе въ день болѣе двухъ пассажирскихъ и трехъ товарныхъ поѣздовъ съ каждого конца, то необходимо будетъ уничтожить существующій переходъ черезъ Сурамскій переваль съ уклономъ $0^{\circ}045$, для чего потребуется сдѣлать новыя изысканія; 4) принимая въ соображеніе существующую потребность для края въ открытии желѣзнодорожнаго сообщенія между Поти и Тифлисомъ, а также и то обстоятельство, что при незначительномъ движеніи всѣ служащіе будутъ имѣть возможность безъ особой суеты коротко ознакомиться съ особенностями этой дороги, требующими серьезнаго и тщательнаго изученія и навыка, комиссія полагала возможнымъ и полезнымъ разрѣшить временное движеніе двухъ поѣздовъ въ день съ каждого конца дороги.

Условія, строжайшее и точнѣйшее исполненіе которыхъ комиссія считала необходимымъ для открытия временнаго движенія, были слѣдующія: 1) поѣзда, выходя изъ Поти или Тифлиса, могутъ быть, смотря по надобности, пассажирскіе, товарные или смѣшанные, съ тѣмъ чтобы между Михайловомъ и Бежатубанью пассажиры перевозились въ отдельныхъ отъ товарныхъ поѣздахъ; 2) чтобы скорость поѣздовъ между Тифлисомъ и Михайловомъ, а также между Квирилами и Поти ни въ какомъ случаѣ не превышала 30 верстъ въ часъ, между Михайловомъ и Бежатубанью —

при подъемахъ—10, а при спускахъ—8 верстъ; между Бежатубанью и Квирилами—15 верстъ въ кривыхъ и болѣе 20 верстъ въ прямыхъ; 3) чтобы для движенія на участкѣ Михайлово-Квирилы прислуга состояла изъ отборно опытныхъ и свѣдущихъ людей; 4) чтобы при употребленіи товарныхъ паровозовъ пассажиры перевозились чрезъ перевалъ въ поѣздахъ, состоящихъ только изъ трехъ вагоновъ; перевозка товаровъ должна тоже производиться въ поѣздахъ изъ трехъ вагоновъ; 5) чтобы всѣ паровозы имѣли приборъ Lechâtelieu для дѣйствія контрь-паромъ и чтобы каждый изъ вагоновъ былъ снабженъ винтовымъ тормазомъ; 6) чтобы какъ пассажирское, такъ и товарное движеніе между Квирилами и Михайловомъ производилось исключительно днемъ. Остальные требованія касались нѣкоторыхъ другихъ подробностей.

Хотя первый участокъ дороги—отъ Поти до Квириль—и былъ принятъ еще въ предшествовавшемъ году, комиссія подвергла осмотру всю линію.

Относительно двухъ новыхъ участковъ въ журналѣ комиссіи отмѣчены такія подробности: на второмъ участкѣ—отъ Квириль до Михайлово, длиною 59 вер. 119 саж. (по тогдашнему счету), желѣзная дорога на всемъ протяженіи пролегаетъ по весьма гористой мѣстности. Въ промежуткѣ отъ Квириль до Бѣлогоръ она въ третій разъ пересѣкаеть р. Квирилу, р. Дзерулу и два раза р. Чхеремелу. На этомъ пространствѣ уклоны пути достигали 0,0127, радиусы поворотовъ—80 с., а въ одномъ мѣстѣ даже 75 с. Отъ Бѣлогоръ до Бежатубани линія два раза пересѣкаеть р. Чхеремелу, три раза потокъ Малиту, потоки Цвари и Ципу. На этомъ пространствѣ уклоны достигали 0,022, радиусы поворотовъ большею частью—80 с. Отъ Бежатубани линія подымалась на Сурамскій перевалъ и спускалась до Михайлово по необыкновенно крутому подъему, не практикованному въ Европѣ—0,045; радиусы поворотовъ менѣе

150 с. нигдѣ здѣсь не были допущены. Линія пересѣкала на этомъ пространствѣ 4 раза потокъ Ципу, далѣе у перевала потокъ Пона и за переваломъ потокъ Итрія и р. Суромулу. На этомъ чрезвычайно гористомъ участкѣ весьма высокія траншеи и насыпи, изъ коихъ первыя во многихъ мѣстахъ превосходили 10 саж. Въ двухъ мѣстахъ устроены были тоннели по 40 с.

На третьемъ участкѣ, отъ Михайлово до Тифлиса, протяженіемъ 112 в. 131 с., уклоны не превосходили 0,008, радиусы поворотовъ — 300 саж. и, какъ исключеніе, на небольшомъ пространствѣ при огибаніи Мцхетскаго мыса, допущены были радиусы 125 и 150 с.

На этомъ участкѣ линія пересѣкаетъ второй разъ р. Сурамулу, р. Куру, потокъ Дзаму, проходитъ возлѣ г. Гори, далѣе пересѣкаетъ р. Хидистави, второй разъ р. Куру, потокъ Коцапура-Хеви, потокъ Лехуръ, р. Ксанку, третій и четвертый разъ р. Куру и р. Авчалу.

Полотно и мосты по всей линіи въ одинъ путь.

Стоимость дороги—23,603 тыс. р. метал., или по 81,530 р. верста. Ширина полотна въ верхней части 2,5 с. Балластировка изъ рѣчнаго хряща слоемъ толщиною 21 д. и въ верхней части шириной 1,5 с. Дорога, начинаясь на берегу Ріона на высотѣ 6,7 ф. надъ уровнемъ моря, поднималась на перевалъ высотою $3227\frac{1}{4}$ ф.

Въ общей сложности сумма отверстий всѣхъ мостовъ линіи составляла 4 в. 149,04 с.

Изъ числа послѣднихъ:

Мостики въ отверстіи отъ 0,28 с. до 0,75, на каменныхъ устояхъ, съ деревяннымъ верхнимъ строеніемъ, состояло

Желѣзныхъ трубъ въ діаметрѣ 0,50 с. 14

Каменныхъ трубъ въ отверстіи отъ 0,3 до 3 с. . 169

Всехъ станцій ко времени открытия дороги было 18: Поти, Чалодиды, Ново-Сенаки, Самтреди, Кутаисъ, Квирилы, Бѣлогоры, Бежатубань, Сурамъ, Михайлово, Ка-рели, Гори, Гракали, Каспи, Ксанка, Мцхетъ, Авчалы и Тифлисъ.

Изъ числа ихъ Поти и Тифлисъ считались станціями 1-го класса, Михайлово—4 класса, а остальныя по размѣрамъ пассажирскихъ зданій отнесены были къ полустанціямъ.

Переѣздовъ въ уровень на линіи числилось 139.

Наибольшее расстояние между станциями было 28,538 в. (Самтреди-Кутаись), 28,176 (Кутаись-Квирилы), 25,700 (Ново-Сенаки-Самтреди); наименьшее — 4,238 (Сурамъ-Михайлово), 9,591 (Авчалы-Тифлисъ) и 10,357 (Мцхеть-Авчалы).

Подвижной составъ найденъ въ слѣдующемъ видѣ.

Оказалось:

паровозовъ пассажирскихъ . . .	13
„ товарныхъ	25
тендеръ-паровозовъ маленькихъ .	—
„ „ Ферли большихъ	—
<u>Итого</u>	<u>38</u>

Вагоновъ пассажирскихъ:

Императорскихъ	2
Вагоновъ I класса	13
„ II „	30
Смѣшанныхъ (I и II кл.)	5
III класса	72
Багажныхъ	16
Итого	138

Многие пассажирские вагоны не имели тормазовъ и кло-

зетовъ; приспособленій для отопленія вагоновъ устроено не было.

Вагоновъ и платформъ товарныхъ:

Платформъ	250
Вагоновъ	374
Итого . . .	624

Вагоны и платформы тормаза имѣли частью винтовые, частью ручные.

Зданій всѣхъ было 142, изъ нихъ станцій 1 кл. въ Поти и Тифлісъ — 2, 4-го кл. — въ Михайлово — 1, пассажирскихъ зданій на 1-мъ участкѣ — 5, на 2-мъ и 3-мъ — 9, 1 буфетъ въ Михайлово, 7 рабочихъ казармъ и 117 сторожевыхъ будокъ.

Кромѣ главнаго пути было построено разъездныхъ путей 32,72 в.

10-го октября 1872 г., по исправленіи нѣкоторыхъ, наиболѣе существенныхъ погрѣшностей, по всей линіи было открыто сквозное движеніе, официально именовавшееся «временнымъ», въ виду неполного окончанія сооруженій.

Съ этого числа было объявлено новое расписание товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, каковыхъ назначено было два: одинъ — № 2 отходилъ изъ Тифліса въ 7 ч. 56 м. утра, приходилъ въ Поти въ 11 ч. вечера, употребляя на проѣздъ 289 вер. 15 час. 4 мин.; другой — № 1 отходилъ изъ Поти въ 8 час. утра и приходилъ въ Тифлісъ въ 11 час. вечера, находясь въ пути 15 час.—Для слѣдованія черезъ перевалъ между Михайловою и Бежатубанью поѣзда раздѣлялись каждый на двѣ части и пассажиры должны были переходить въ специальнѣ на перевалъ назначенные вагоны.

Въ началѣ на линіи циркулировали только эти два поѣзда, которые перевозили и пассажировъ, и багажъ, и товары.

Уже въ концѣ ноября ограниченіе, поставленное комис-

сій, чтобы движение на перевалъ производилось исключительно днемъ, сказалось въ замѣтной мѣрѣ стѣсненіемъ товарного движения, такъ какъ несмотря на введеніе новыхъ товарныхъ поѣздовъ, благодаря бездѣйствію всего переваль-наго участка въ почное время, дорога не могла перевозить своевременно всѣхъ предъявлявшихся ей грузовъ, которые залеживались, вызывая справедливыя нареканія промышленниковъ. Поэтому тогда-же было Правленіемъ Общества возбуждено предъ Техническо-Инспекторскимъ Комитетомъ ж. д. ходатайство объ отмѣнѣ ограничения движения на перевальномъ участкѣ однимъ лишь дневнымъ временемъ, на что и было получено разрешеніе 3-го января 1873 г.

3.

Кутаисская вѣтвь.

Поти-Тифлисскій участокъ первоначально проектировал-ся черезъ г. Кутаись и при открытии дороги дѣйствительно въ числѣ прочихъ фигурировала и станція, посившая наименование губернскаго города, по дорога проходила на са-момъ дѣлѣ не черезъ Кутаись и не около него, а въ 7 вер-стахъ, въ произвольно выбранномъ мѣстѣ, названномъ станці-ей „Кутаись“ (нынѣ станція Ріонъ). Единственнымъ оправ-даніемъ этой натяжкѣ служило то обстоятельство, что станція была устроена хотя и въ 7 верстахъ отъ города, но на концѣ городской Сагорійской дачи.

Зная о томъ, что на линіи проектирована и станція Кутаись, мѣстные жители, для которыхъ, конечно, не было безразлично, пройдетъ ли дорога черезъ ихъ городъ, или минуетъ его, спокойно ожидали окончанія начатой линіи, надѣ-ясь, что въ извѣстное время работы дойдутъ и до Кутаиса.

Когда же выяснилось, что подъ станціей Кутаись под-разумѣвался не дѣйствительный Кутаись, а пустынное мѣсто въ 7 верстахъ отъ него, жители, видя, что такимъ образомъ

опи будуть отрѣзаны отъ линіи, въ 1865 г., черезъ Кутаисскаго Губернатора Кн. Святополкъ-Мирскаго, обратились съ ходатайствомъ къ Намѣстнику Кавказскому о про-веденіи дороги черезъ городъ.

Прошеніе кутаисцевъ встрѣтило полное вниманіе и Великій Князь изволилъ лично, въ присутствіи вызванныхъ къ нему главныхъ начальниковъ и специалистовъ инженеровъ, обсуждать вопросъ о возможномъ удовлетвореніи заявленнаго князю Мирскому желанія жителей Кутаиса. Всестороннее разсмотрѣніе этого дѣла привело къ тому заключенію, что, какъ по дороговизнѣ направленія дороги черезъ самый городъ, вслѣдствіе необходимыхъ для этого излишнихъ громадныхъ работъ, такъ и по совершенной невозможности обложить въ пользу одного г. Кутаиса всю Закавказскую торговлю налогомъ, соответствующимъ дополнительной провозной платѣ за совершино безполезныя для товаровъ 10 верстъ лишняго разстоянія, линія должна идти по направленію, предположенному въ проектѣ, именно въ семиверстномъ разстояніи отъ города. При этомъ выражено было предположеніе, что для поддержки самого города, рано или поздно, а именно тогда, когда это окажется въ дѣйствительности необходимымъ, можетъ быть проведена вѣтвь отъ дороги къ самому городу.

Прошло почти десять лѣтъ, прежде чѣмъ городъ Кутаисъ очутился у рельсоваго пути.

Осенью 1871 г. главный подрядчикъ Поти-Тифлисской жел. дороги Георгъ Кролэ, желая, по его словамъ, ознаменовать пребываніе въ гор. Кутаисѣ Государя Императора, предложилъ соорудить на свой счетъ, безъ всякой гарантіи или пособія отъ правительства, желѣзнодорожную вѣтвь отъ гор. Кутаиса до станціи Кутаисъ (Сагори), длиною около $7\frac{1}{2}$ в.

Въ заявлениі, поданномъ имъ по этому поводу 26 сентября 1871 г., онъ выговаривалъ себѣ только бесплатное

отчужденіе всѣхъ необходимыхъ земель, пользованіе находящимися на нихъ материалами, освобожденіе отъ таможенныхъ и иныхъ пошлий всѣхъ материаловъ для сооруженія. Эксплоатацио вѣтви предположено было поручить Обществу Поти-Тифлісской жел. дороги, которому предоставлялось получать 55% валового дохода, остальное же должно было поступать Кролэ, какъ проценты и погашеніе затраченного имъ капитала. По истечениіи 81 года дорога должна была перейти въ собственность правительства, которому, однако, предоставлялось право выкупить вѣтвь во всякое время за сумму 160 т. р. металлическихъ.

Составленные г. Кролэ проекты были подвергнуты разсмотрѣнію особой комиссіи, учрежденной при Управлениіи желѣзныхъ дорогъ. Комиссія обратила вниманіе на то, что для проведения вѣтви предпочтень извилистый и овражистый лѣвый берегъ р. Ріона, по которому имѣлось уже отъ города къ станціи Кутаись шоссе, тогда какъ правый берегъ представляетъ мѣстность совершенно ровную и потому болѣе удобную для проведения желѣзной дороги. Остальные замѣчанія комиссіи относятся къ нѣкоторымъ подробностямъ техническаго характера проектированной вѣтви, расположенія путей и зданій.

Въ виду стратегическихъ соображеній, а также принимая во вниманіе, что по лѣвому берегу Ріона всѣ земли принадлежали городу Кутаису, который давалъ ихъ даромъ, тогда какъ на правомъ пришлось бы довольно дорого платить частнымъ владѣльцамъ, Великій Князь Михаилъ Николаевичъ рѣшительно высказался въ пользу проведения вѣтви согласно проекту Кролэ, т. е. по лѣвому берегу Ріона, по которому въ послѣдствіи и была проложена линія.

Четыре съ лишнимъ года пошло на переписку и выясненіе разныхъ деталей и только 23 августа 1875 года проектъ былъ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденъ и сооруженіе вѣтви

поручено Обществу Поти-Тифлисской желѣзной дороги.

Главныя основанія, на которыхъ Обществу было предоставлено сооруженіе Кутаисской вѣтви, заключались въ слѣдующемъ: 1) расходъ на постройку отнесенъ былъ на облигациіи дополнительного выпуска, назначенаго на производство дополнительныхъ работъ и поставокъ; 2) строительная стоимость вѣтви опредѣлена въ 252 т., а парцательная — въ 300 т. р. м.; 3) высшая плата за перевозку пассажировъ по вѣтви была назначена: для 1-го кл.—40 к., 2-го—30 и 3-го—20; во всемъ же остальномъ долженъ быть примѣняться тарифъ главной линіи; 4) съ открытиемъ вѣтви воспрещалось взимать особые сборы за нагрузку и выгрузку провозимыхъ по ней товаровъ; 5) во всемъ остальномъ вѣтвь подчинена была постановленіямъ устава Общества Поти-Тифлисской жел. дороги 16-го Ноября 1873 г. Длина вѣтви опредѣлена въ 7,411 в.

По осмотрѣ сооруженной вѣтви инспекторомъ дороги инженеромъ Статковскимъ, 30 апрѣля 1877 г. по ней было открыто движение поѣздовъ. Такимъ образомъ, давнишняя мечта кутаисцевъ соединить свой городъ рельсовымъ путемъ съ остальными частями Закавказья осуществлена была только спустя 12 лѣтъ послѣ возбужденія ими по этому поводу ходатайства.

Вновь устроенная станція Кутаисъ, именовавшаяся такъ по дѣйствительному нахожденію ея въ городѣ, включена была въ общую сѣть Поти-Тифлисской дороги, а бывшая станція Кутаисъ (Сагори) переименована въ станцію Ріонъ.

Собственно говоря, постройка вѣтви не вполнѣ удовлетворила желаніямъ кутаисцевъ, которые домогались не вѣтви, а проложенія черезъ городъ самой магистрали. Какое значеніе они придавали этому послѣднему обстоятельству, можно судить уже изъ того, что послѣ осеннихъ размывовъ дороги, имѣвшихъ мѣсто въ прошломъ году, жители Кутаиса вновь подняли этотъ вопросъ. Желанія ихъ и ожидаемыя

послѣдствія отъ перенесенія магистрали на Кутаисъ, какъ для города и окружающей его мѣстности, такъ и для самой дороги, выражены въ особой докладной запискѣ Кутаисскаго городского головы Л. Т. Лолуа.

Разсматривая вопросъ со всѣхъ сторонъ, специально о Кутаисъ авторъ записки говоритъ, что хотя городъ этотъ «и не является пока крупнымъ производительнымъ центромъ, но разъ его заброшенность исчезнетъ и черезъ него пройдетъ главная питательная артерія въ видѣ Закавказской дороги, одно это обстоятельство вызоветъ въ немъ оживленіе, и товарное и пассажирское движеніе должно несомнѣнно увеличиться замѣтно. Кутаисъ является административнымъ центромъ для всей обширной Кутаисской губерніи. Значеніе его съ каждымъ годомъ растеть и всѣ части губерніи тѣснѣе связываются съ нимъ».

4.

Нефтяной участокъ.

Нефтяной участокъ является въ хронологическомъ порядкѣ открытія второю вѣтвью Закавказской ж. д. Состоить онъ изъ пяти частей: Баку-Сабунчи, длиною 12 в. 223,6 с., Сабунчи-Сураханы—6 в. 250 с., вѣтви отъ ст. Баку до нефтяной пристани—1 в. 299,72 с., вѣтви къ Балаханамъ—3 в. 312,17 с., соединительной вѣтви Баку-Сураханы—454,90 с., а всего 25 в. 40,39 с. или 25,08 верстъ. Главное назначеніе этой сѣти—соединить г. Баку, мѣсто расположенія керосиновыхъ заводъ, съ нефтяными промыслами и пристанью, а также промысломъ между собою. Пути эти, такимъ образомъ, имѣли въ началѣ только мѣстное значеніе, такъ какъ Бакинскій участокъ, включившій ихъ въ сѣть закавказскихъ дорогъ, открыть былъ на три года позже Нефтяного.

Проектъ постройки Нефтяного участка ВЫСОЧАЙШЕ утвержденъ 16 іюня 1878 г. Сооруженіе его было предоставлено Обществу Поти-Тифлисской жел. дороги на слѣдующихъ основаніяхъ: строительная стоимость опредѣлена въ 784 т. р. мет., не считая расходовъ на пріобрѣтеніе рельсовъ и подвижного состава; весь расходъ по постройкѣ отнесенъ на облигациіи дополнительного выпуска, разрѣшенного для дополнительныхъ работъ и поставокъ Поти-Тифлисской дороги. Во всѣхъ своихъ дѣйствіяхъ по Нефтяному участку Общество должно было подчиняться уставу Поти-Тифлисской дороги. Тарифъ долженъ быть примѣняться тотъ-же, что на участкѣ Поти-Тифлисъ, съ тѣмъ однако, чтобы стоимость перевозки пуда жидкаго минерального топлива не превышала съ версты $\frac{1}{45}$ кон. При этомъ Общество приняло на себя обязательство ни въ какомъ случаѣ не учреждать собственныхъ разработокъ нефтяныхъ промысловъ и не брать частныхъ промысловъ въ аренду. 20-го января 1880 года состоялось открытие Нефтяного участка. Вѣтви въ началѣ предназначались только для перевозки нефтяныхъ продуктовъ. Съ устройствомъ въ гор. Баку и на промыслахъ обширной сѣти нефтепроводовъ, значеніе вѣтвей совершенно измѣнилось и теперь по нимъ производится перевозка главнымъ образомъ пассажировъ. Очень оживленное движеніе послѣднихъ вызывается дѣятельными сношеніями промысловъ съ г. Баку. Шесть пассажирскихъ поездовъ, ежедневно отправляемыхъ изъ Баку на промысла и въ такомъ же количествѣ двигающихся обратно, едва успѣваютъ перевозить значительныя массы рабочаго люда всѣхъ ранговъ.

5.

Бакинскій участокъ.

Мысль о соединеніи рельсовымъ путемъ г. Баку съ г.г. Тифлисомъ и Поти, возникшая въ 1857 г., получила осуществленіе лишь четверть вѣка спустя.

Заброшенный на пустынномъ берегу, зимою на полгода отрѣзываемый отъ рынковъ, которые тогда имѣли для него важнѣйшее значеніе, отдѣленный отъ Тифлиса пятисотверстнымъ колеснымъ путемъ, г. Баку, конечно, не могъ возбуждать розовыхъ надеждъ промышленниковъ и желѣзнодорожниковъ. Перевозка казеннаго провіанта съ Волги и Каспійскаго моря, транзитъ товаровъ въ Персію и изъ Персіи, немногого рыбы — вотъ и все, что обѣщали будущей желѣзной дорогѣ даже много времени спустя послѣ появленія первой мысли о ней.

Гигантскій ростъ нефтяной промышленности, въ зависимости отъ которой поднимались выгоды самой дороги, есть явленіе только послѣднихъ 10-15 лѣтъ. Ранѣе же того, мысль о томъ, что промышленность эта можетъ дойти въ своеемъ развитіи до теперешнихъ ея грандиозныхъ предѣловъ, когда по размѣрамъ добычи бакинские промыслы почти сравнялись съ американскими, несомнѣнно была бы признана преувеличеніемъ.

Инициаторы желѣзной дороги и изслѣдователи края старались убѣдить другихъ, что мѣстныя произведенія Закавказья дадутъ дорогѣ не менѣе 300 т. п., между тѣмъ какъ однихъ нефтяныхъ продуктовъ перевозится по линіи теперь 60-70 мил. п. Нѣкоторые изъ этихъ лицъ сулили дорогѣ въ будущемъ, въ видѣ заманчивой перспективы, 8 миллионовъ пудовъ вина и ни словомъ не упоминали о нефти, въ дѣйствительности же перевозки вина едва достигли 1 мил. пуд., а продукты бакинскихъ промысловъ даютъ не менѣе $\frac{2}{3}$ всѣхъ грузовъ дороги.

Нѣкогда заброшенный городокъ теперь сталъ крупнымъ центромъ, съ которымъ считаются на міровомъ рынке, мѣстомъ, гдѣ составляются колоссальная состоянія на копѣчныхъ повышеніяхъ и пониженіяхъ цѣны пуда нефти.

Къ постройкѣ Бакинскій участокъ разрѣшенъ 22-го декабря 1879 г. Сооруженіе его предоставлено было Обществу Закавказской желѣзной дороги.

По предварительной разцѣночной вѣдомости строительный капиталъ участка опредѣленъ былъ въ 22.153.000 мет. р.

По статьямъ капиталъ этотъ распредѣлялся такъ:

1) отчужденіе имуществъ	398.109	м. р.
2) построеніе полотна дороги	1.850.828	, , ,
3) искусственныя сооруженія	2.198.749	, , ,
4) верхнее строеніе	8.564.783	, , ,
5) принадлежности пути	31.248	, , ,
6) телеграфъ	107.805	, , ,
7) сторож. дома, казармы, переѣзды	302.650	, , ,
8) станціонныя постройки	1.248.147	, , ,
9) водоснабженіе станцій	440.000	, , ,
10) принадлежности станцій	517.084	, , ,
11) подвижной составъ	4.825.153	, , ,
12) дополнительные расходы	346.000	, , ,
13) общіе расходы	1.322.444	, , ,

Въ апрѣль 1883 г. было уже произведено освидѣтельствованіе Бакинскаго участка черезъ комиссию подъ предсѣдательствомъ т. с. инженера Клевецкаго, членовъ: с. с. инженера Кетрицъ и кол. асс. инженера Демина, совмѣстно съ Инспекторомъ дороги д. с. с. инженеромъ Статковскимъ, въ присутствіи и. д. Главнаго инженера Бакинскаго и Батумскаго участковъ надв. сов. Вѣрженскаго, Управляющаго дорогою кол. сов. инженера Прѣснякова и Уполномоченнаго Правленія дороги надв. сов. Афанасьевъ.

Общая длина Бакинскаго участка съ вѣтвью къ торговой пристани въ Баку заключала 514,96 в. Земель подъ

дорогу всего отчуждено было 2.822½ дес. Полотно дороги имѣло въ ширину по верху 2,60 с. и устроено было въ одинъ путь; откосы па всемъ протяженіи участка оказались безъ укрѣплений. Искусственныхъ сооруженій состояло: открытыхъ мостовъ отверстіемъ 0,30 - 1,00 с.—213, желѣзныхъ мостовъ отверстіемъ 2,00 - 6,72 с.—4, трубъ отверстіемъ 0,30 - 2,00—20, мостовъ открытыхъ отъ 0,30 - 2,00—270; желѣзныхъ мостовъ отъ 2,00 - 5,00 с.—29, свыше 5—20. Что касается верхняго строенія, то на протяженіи первыхъ 228 в. отъ Тифлиса балласть найденъ весьма хорошаго качества, изъ крупнаго гравія; отъ 228 до 270 в. балластный слой состоялъ изъ мелкаго песку, легко разносимаго вѣтромъ; далѣе—до самаго Баку—изъ мелкаго песку, прикрытаго слоемъ гравія. Шпалы оказались на первыхъ 200 в. отъ Тифлиса дубовыя, а на остальной части сосновыя. Станцій всѣхъ было 26; изъ нихъ I класса: Тифлисъ и Баку; 2-го класса: Елисаветполь и Аджи-Кабулъ; 3-го класса: Карайзы, Пойли, Акстафа, Дзегамъ, Геранъ, Уджары, Кюрамиръ, Алять, Пута и Баладжары; 4-го класса: Агъ-Тагля, Согутъ-Булахъ, Таузъ, Шамхоръ, Даль-Маметлы, Аграклы (Евлахъ), Ляки, Мюсюсли, Сагиры, Кара-Су, Наваги и Сангачаль. Наибольшее разстояніе между станціями представляль перегонъ Таузъ-Дзегамъ—25,06 в. Разъездныхъ и запасныхъ путей на станціяхъ построено было 48,53 в.

Подвижной составъ найденъ въ слѣдующемъ видѣ.

Пассажирскихъ паровозовъ Коломенскаго завода,	
не бывшихъ въ употребленіи, оказалось	20
товарныхъ	75
Вагоновъ пассажирскихъ съ тормазами:	
директорскій	1
смѣшанныхъ 1-го и 2-го кл.	6
„ 2-го и 3-го „	15
вагоновъ 3-го класса	50
багажныхъ	10

арестантскихъ	1
Вагоновъ товарныхъ съ тормазами:	
крытыхъ	511
крытыхъ, передѣланныхъ на платформы	189
платформъ съ тормазами	150
нефтяныхъ вагоновъ съ тормазами, обращенныхъ въ платформы.	167
нефтяныхъ вагоновъ съ тормазами	233

Открытие дороги состоялось 8 мая 1883 г.

Такимъ образомъ, только послѣ двадцатишестилѣтняго промежутка осуществились предположенія лицъ, еще въ 1857 г. мечтавшихъ о соединеніи Чернаго и Каспійскаго морей. Закавказская ж. д., насчитывавшая въ своей магистрали болѣе 800 верстъ, теперь получила возможность служить не только мѣстнымъ интересамъ, но и общегосударственнымъ. Бакинскій участокъ сразу въ значительной мѣрѣ поднялъ доходность дороги, давъ ей болѣе двухъ третей всего того груза, который перевозится по линіи. Грузъ этотъ—нефть, върнѣе продукты ея перегонки, главнымъ образомъ керосинъ, которому съ открытиемъ сквозного движения сдѣлались доступными обширнѣйшіе европейскіе рынки, поглощающіе теперь до 70 мил. бакинскаго керосину. И по количеству перевозокъ минерального масла, и по размѣрамъ доходовъ, даваемыхъ этими перевозками, сравнительно съ доходами отъ другихъ грузовъ, Закавказская желѣзная дорога стала преимущественно керосиновозной. О такомъ характерѣ будущей дѣятельности дороги, очевидно, мало догадывались всѣ лица, такъ или иначе бывшія причастными къ дѣлу постройки ея, такъ какъ даже комиссія, свидѣтельствовавшая дорогу, находила, что четырехсотъ наливныхъ вагоновъ для перевозки нефти будетъ совершенно достаточно. Дорога теперь имѣть ихъ свыше 5 т. и незначительность этого количества сказывается въ замѣтной мѣрѣ. Затѣмъ, относительно интенсивности движения грузовъ предполагалось, что одного пассажирскаго

поѣзда въ день и двухъ товарныхъ будетъ достаточно. Въ настоящее время Баку отправляетъ до 15 поѣздовъ въ день съ 40-50 вагонами каждый, графикъ дороги почти весь заполненъ и увеличилась провозоспособность дороги, ей будуть предъявлены десятки миллионовъ пудовъ новаго груза. Первые проектировщики соблазняли возможностью дешево перевозить по рельсовымъ путямъ казенный провіантъ и ничего другого не могли привести въ защиту значенія будущей дороги, между тѣмъ воинская кладь едва-ли составляетъ теперь со-тую часть всѣхъ перевозимыхъ грузовъ.

6.

Батумскій участокъ.

Мысль о постройкѣ Батумскаго участка возникла немедленно-же по окончаніи Русско-Турецкой войны 1876 - 1878 гг.

Политическія цѣли, а именно необходимость возможно скорѣе связать вновь завоеванный край и главнымъ образомъ г. Батумъ, представляющій очень важный стратегическій пунктъ, съ остальною сѣтью дороги и тѣмъ обеспечить болѣе прочное положеніе Батумской области—вотъ главная причина, почему эта область такъ быстро перерѣзана была рельсовымъ путемъ. Какихъ нибудь пять лѣтъ прошло послѣ присоединенія этого благодатнаго уголка къ Российскимъ владѣніямъ и тамъ, гдѣ до этого скрипѣли однѣ лишь арбы и волочились примитивные каюки, засвистѣлъ паровозъ, заходили длинныя вереницы вагоновъ. Конечно, въ быстромъ разрѣшеніи вопроса о постройкѣ этого участка немаловажную роль игралъ и Батумскій портъ, отличающійся своими прекрасными естественными условіями.

Неудобства Потійскаго порта, Ріонскій баръ, постоянные штормы и тѣснота искусственныхъ сооруженій—все это вынуждало торопиться включеніемъ въ сѣть Закавказской ж. д.

Батума, представляющаго для пароходства и промышленности весьма ощутительныя преимущества передъ Поти.

Недостатки Потийского порта, сказывающіеся и теперь и вызывающіе справедливыя нареканія лицъ, имъ пользующихся, восемьнадцать лѣтъ тому назадъ, когда еще не было устроено теперешнихъ портовыхъ сооруженій, конечно, давали о себѣ знать въ еще большей мѣрѣ.

Всѣ закавказскіе товары, прибывавшіе въ Поти для отправки за границу, нагружались на мелкосидящія суда и перевозились въ Батумъ для перегрузки на большія суда. На обратномъ пути изъ Батума мелкія суда доставляли въ Поти товары, сваленные въ Батумѣ. Послѣ очистки таможенною пошлиною, товары снова нагружались на лодки, перевозились съ лѣваго берега Ріона на правый, гдѣ расположена станція желѣзной дороги, разгружались и вновь нагружались въ вагоны.

Всѣ эти многочисленныя перегрузки товаровъ, производившіяся первобытнымъ способомъ, помошью спины носильщиковъ, весьма дорого обходились товароотправителямъ и тяжело отзывались на закавказской торговлѣ, а затѣмъ и на движениіи по Поти-Тифлисской дорогѣ. Кромѣ этого, Поти разобщенъ съ моремъ Ріонскимъ баромъ, черезъ который во время волненія входъ въ портъ крайне затруднителный. Это обстоятельство вызывало, да и теперь вызываетъ постоянныя запаздыванія въ приходѣ и отходѣ судовъ. Эти условія создавали необходимость накладныхъ расходовъ, доходившихъ отъ 10 до 25 к. за пудъ. Компетентныя лица того времени утверждали, что доставка товаровъ съ моря на Потийскую станцію желѣзной дороги зачастую достигала размѣра фрахта за все пространство отъ Марсели къ Потийскому рейду.

1-го Ноября 1878 г. было ВЫСОЧАЙШЕ утверждено положеніе Комитета Министровъ о производствѣ правительственнаго изысканія для желѣзной дороги отъ станціи Самтреди, Поти-Тифлисской ж. д., черезъ Озургеты на Батумъ,

и изысканія для шоссе отъ Озургетъ до Батума, въ прикрытої горами мѣстности, при чёмъ признано было необходимымъ произвести предварительную рекогносцировку для изслѣдованія возможности соединенія Озургетъ съ Батумомъ также по закрытой горами мѣстности, но рельсовымъ путемъ. Кромѣ того, для полноты обсужденія вопроса, предписано было произвести рекогносцировку и по берегу моря, минуя Озургеты.

Производство всѣхъ этихъ работъ возложено было на Инспектора Закавказской дороги инженера Статковскаго. Къ концу декабря мѣстному кавказскому начальству уже были представлены предварительныя соображенія о наивыгоднѣйшемъ направленіи этого участка. Обслѣдованы были три направления: 1) отъ Самтреди черезъ Ріонъ на западъ, далѣе черезъ Гаткрильскій перевалъ до г. Озургетъ, затѣмъ поворотъ къ морю, переходъ черезъ р.р. Чолокъ, Ачкуа и Кинтриши и по берегу моря до Цихисдзiri и Батума; 2) отъ Самтреди по тому же направленію по предгорьямъ до деревни Нигонти, затѣмъ по деревнямъ Шухуты, Ланчхуты, Чибаты, Эбалаури, черезъ р. Сунсу, поворотъ по направленію къ м. Озургеты, но не доходя до него снова поворотъ къ морю и у перехода черезъ р. Чолокъ соединеніе съ первымъ направленіемъ и 3) отъ Поти по берегу моря. Длина первого направленія опредѣлена была въ 84 в., второго — въ 82 в. и 3-го — въ 42 в.

Первое направленіе имѣло то преимущество, что проѣзжало Гурію по серединѣ и проходило черезъ мѣстечко Озургеты, но за то переходъ изъ долины р. Печоры въ долину р. Сунсы былъ бы весьма труденъ. Второе, которому отдавалось предпочтеніе, представляло менѣе техническихъ затрудненій. Третье, хотя и было короче второго на 40 в., но протяженіе всей линіи отъ Батума до Самтреди оказалось бы на 20 в. длиннѣе, чѣмъ при второмъ направленіи, да и въ стратегическомъ отношеніи тутъ являлись серьезныя препятствія.

Вследствие этого Министромъ Путей Сообщенія предложено было произвести изысканія по второму направлению и изслѣдованія по двумъ другимъ.

Въ обстоятельной запискѣ, представленной затѣмъ г. Статковскимъ къ проекту Самтреди-Батумской дороги, указывалось, что при выборѣ этого направлениа достигалось самое важное для всякой желѣзной дороги условіе: вся она пройдетъ по населенной и производительной мѣстности, а стало быть линія будетъ пытаться не только транзитомъ, но и мѣстнымъ движеніемъ. Съ другой стороны, Гурія, отрѣзанная огромными болотными пространствами отъ моря и отъ Ріона, не смотря на благодатный климатъ, допускающей производство самыхъ цѣнныхъ даровъ природы, при существовавшихъ условіяхъ не могла развиваться, желѣзная-же дорога явилась-бы могучимъ толчкомъ на пути къ благоенствію этого края. Хотя въ этихъ видахъ желательнѣе было бы провести желѣзную дорогу черезъ центръ Гуріи и мимо г. Озургеты, но, къ сожалѣнію, «центральная часть Гуріи, писалъ г. Статковскій, и городъ Озургеты отдѣлены отъ долины р. Ріона довольно высокимъ горнымъ хребтомъ, переходъ черезъ который, кромѣ дороговизны его устройства, будетъ всегда лежать тяжелымъ бременемъ на всей закавказской торговлѣ, по причинѣ увеличенія расходовъ эксплоатациі крутыхъ уклоновъ, а затѣмъ необходимаго увеличенія провозной платы.

Въ этомъ случаѣ интересы одной страны должны подчиняться общимъ интересамъ всего Закавказья. Но ежели мы примемъ въ соображеніе, что центральная Гурія будетъ соединена съ линіей желѣзной дороги существующими уже тремя перпендикулярными къ ней шоссейными дорогами, то придемъ къ убѣждѣнію, что нынѣ проектируемая желѣзная дорога облагодѣтельствуетъ не только окраину, но и всю Гурію».

Насколько въ предпочтеніи этого второго направлениа играли главную роль вопросы техническаго характера, съ

которыми, конечно, были сопряжены и соображенія о болѣе дешевомъ сооруженіи участка, но въ то же время какъ мало были изучены другія стороны дѣла, свидѣтельствуетъ приводимый ниже отзывъ объ этомъ направленіи лица, близко стоящаго къ краю. Вотъ что въ 1892 году писалъ Кутаисскій военный губернаторъ въ своемъ донесеніи Министру Путей Сообщенія: «Многіе участки Закавказской жел. дороги служать примѣромъ нераціональной постройки рельсоваго пути, не согласованной съ интересами правительства и мѣстнаго населенія. Такъ, напримѣръ, частные предприниматели при постройкѣ Батумо-Самтредской вѣтви избрали для неяничѣмъ не оправдываемое направленіе, отнюдь не соотвѣтствовавшее и даже прямо противорѣчившее всѣмъ основнымъ начальамъ сооруженія новыхъ путей; дорога была проложена на довольно значительномъ разстояніи параллельно Поти-Самтредской вѣтви, по болотистой, мало населенной мѣстности и отчасти по пустынному морскому побережью, совершенно открытому для непріятельскихъ дѣйствій. Между тѣмъ преимущества пути, проложеннаго прямо черезъ Озургетскій уѣздъ, преимущества безспорныя, были совершенно игнорированы».

Длина линии проектирована была въ 102,212 в., такъ что отъ Тифлиса Батумъ долженъ былъ отстоять въ 330,809 в. Предполагалось, что линія до Батума увеличить провозную плату за доставку товаровъ изъ Тифлиса на морскія суда отъ 1 до 4 копеекъ на пудъ, смотря по качеству товара, но въ то-же время избавить отъ расхода отъ 10 до 25 кон. на пудъ за доставку грузовъ отъ станціи Поти до Батума.

1) отчуждение имуществъ 155.632 ,

2) Устройство полотна дороги	1.576.738	р. кр.
3) Искусственныя сооруженія	1.826.811	„
4) Верхнее строеніе	1.875.552	„
5) Принадлежности пути	9.975	„
6) Телеграфъ	26.250	„
7) Сторожевые дома, казармы, пе- реѣзды	113.150	„
8) Станціонныя постройки	532.216	„
9) Водоснабженіе станцій	78.000	„
10) Принадлежности станцій	159.440	„
11) Дополнительныя работы	49.350	„
12) Общіе расходы	228.750	„

Стоимость версты опредѣлена, такимъ образомъ, въ 62,208 руб. кр.

6-го іюня 1880 г. стало уже закономъ положеніе Комитета Министровъ, коимъ: 1) утверждено было направленіе Батумскаго участка на ст. Самтреди, Закавказской дороги, длиною 105 в.; 2) сооруженіе и эксплоатація этого участка предоставлены Обществу Закавказской ж. дороги, на основаніяхъ дополнительныхъ статей къ Уставу 22 октября 1879 г., съ назначеніемъ для сооруженія 6,531 т. р., въ счетъ коихъ должны были быть зачтены неизрасходованыя суммы изъ опредѣленыхъ на улучшеніе Поти-Тифлисской дороги.

Сообразно съ этимъ, были изданы и дополнительныя статьи къ Уставу, при чмъ вновь сооружаемый участокъ былъ подчиненъ тѣмъ же положеніямъ, которыя были установлены для остальныхъ участковъ.

Въ началѣ весны 1883 г. работы на Батумскомъ участкѣ были въ главныхъ чертахъ закончены и 12-го апрѣля уже начато освидѣтельствование его черезъ комиссию, состоявшую изъ предсѣдателя т. с. инженера Клевецкаго и членовъ: ст. сов. инженера Кетрицъ и кол. асс. инженера Демина, совмѣстно съ Инспекторомъ дороги д. с. с. Статков-

скимъ и въ присутствіи и. д. Главнаго инженера Общества надв. совѣти. Вѣржепскаго, Управляющаго дорогою кол. сов. инженера Прѣснякова и уполномоченнаго отъ Правленія Общества надв. сов. Афанасьева. Изъ журнала, составленнаго комиссіей, видно, что полотно дороги имѣло въ ширину 2,60 с. и устроено было подъ одинъ путь. Предѣльный откосъ въ $\frac{1}{10}$ примѣненъ былъ только въ выемкѣ на 82-й верстѣ; въ остальныхъ же мѣстахъ выемки, проложенные въ менѣе твердомъ скалистомъ грунтѣ, разобраны съ откосами, варьирующими отъ ординарнаго откоса до откоса въ $\frac{1}{5}$. Балластный слой отъ Самтреди до 42-й версты состоялъ изъ рѣчного песку, а далѣе—изъ морскаго.

Всѣхъ станцій на участкѣ было восемь: Самтреди, Нигоити, Саджевахо, Лапчхуты, Сунса, Нотанеби, Кобулеты и Батумъ. Комиссія нашла необходимымъ до открытія движения на участкѣ произвести еще пѣкоторыя работы.

21-го мая 1883 г. Батумскій участокъ открыть для правильнаго движения.

7.

Тквибульская вѣтвь.

Первая мысль объ устройствѣ Тквибульской вѣтви принадлежитъ Великому Князю Михаилу Николаевичу, кото-рымъ еще въ 1877 г. было указано на крайнюю необходимости соединенія каменно-угольныхъ копей на Кавказѣ съ Поти-Тифлисской желѣзной дорогой.

Министерство Путей Сообщенія, раздѣляя взгляды Намѣстника Кавказскаго, поручило Обществу Поти-Тифлисской дороги произвести необходимыя изысканія къ Гелатскимъ (Тквибульскимъ) копямъ.

Согласно представленному Правленіемъ Общества проек-ту, длина Кутаисо-Гелато-Тквибульской каменно-угольной вѣтви

опредѣлена была въ 39, 48 в., а стоимость ея—въ 3.720 т. р. кред., или на версту по 94 т. р.

Стоимость эта слагалась изъ слѣдующихъ суммъ.

Отчужденіе имуществъ	194.023 р. с.
Построеніе полотна дороги	1.827.988 „ „
Искусственныя сооруженія	1.002.694 „ „
Верхнее строеніе	295.451 „ „
Принадлежности пути	3.812 „ „
Телеграфъ	13.193 „ „
Сторожевые дома, казармы и перебѣзы .	49.152 „ „
Станціонныя постройки	90.785 „ „
Водоснабженіе станцій	— „ „
Принадлежности станцій	56.871 „ „
Общіе расходы	163.951 „ „

Въ видахъ удешевленія постройки, Министерствомъ было предложено Обществу сдѣлать дополнительныя изслѣдованія и спроектировать линію съ облегченными техническими условіями—примѣненіемъ 0,025 подъемовъ отъ Тквибули до Кутаиса и 0,04 по обратному направлению, при кривыхъ 60-саженчатого радиуса.

15-го апрѣля 1883 г. Обществу Закавказской желѣзной дороги была разрѣшена постройка Тквибульской вѣтви.

Согласно второму дополненію къ уставу дороги отъ 22 октября 1879 г., длина вѣтви утверждена была въ 36, 08 в. (по третьему дополненію въ 39,73 в.), строительный капиталъ—въ 2,600 т. р. кред..

Станцій по вѣтви опредѣлено было 5: Кутаисъ, Гелаты, Сѣрныя Воды, Сациры и Тквибули.

6-го мая 1887 г. начато было освидѣтельствованіе отстроенной вѣтви, а 14-го декабря по ней открыто правильное движеніе.

дѣлъ онъ для изгнанія арабо-турецкаго генерала, а въ 1858 году для изгнанія арабовъ изъ Египта.

Боржомская вѣтвь.

Постройка Боржомской вѣтви начата Управлениемъ Боржомскимъ имѣніемъ Великаго Князя Михаила Николаевича. Узкоколейная дорога, существовавшая соединить Закавказскую дорогу съ мѣстечкомъ Боржомъ, славящимся своими минеральными водами и обширнейшими площадями старого строевого хвойнаго и лиственнаго лѣса, предназначалась исключительно для нуждъ самого имѣнія, являясь такимъ образомъ дорогою частнаго пользованія.

Главное назначение дороги заключалось въ вывозѣ изъ имѣнія лѣсныхъ материаловъ, особенно сухостоя, валежника, вершинниковъ и остатковъ отъ лѣсныхъ пожаровъ, накопившихся въ имѣніи въ громадныхъ количествахъ и явившихся причиной значительной порчи лѣсовъ, вслѣдствіе размноженія вредныхъ деревьевъ насекомыхъ, въ особенности короеда.

Кромѣ необходимости скорѣйшаго вывоза сухостоя, валежника и опаленнаго лѣса (около 20 мил. куб. футовъ), самое состояніе пасажденій, при ежегодномъ среднемъ приростѣ древесины около 3 мил. куб. футовъ, требовало изысканія новыхъ, болѣе экономическихъ способовъ сообщенія съ рынками.

Вывозъ материаловъ изъ Боржомского имѣнія до открытия движения по Боржомской вѣтви производился мелкими лѣсными промышленниками, преимущественно изъ числа крестьянъ, въ такомъ порядке.

Крестьяне, получивъ изъ конторы имѣнія билетъ на право вѣзда въ лѣсъ, вырубали въ предѣлахъ назначенаго уроцища, гдѣ и какія хотѣль деревья, затѣмъ вывозили ихъ на берегъ Куры и продавали скупщикамъ,

которые, въ свою очередь, сплавляли ихъ по Курѣ плотами въ одинъ рядъ бревенъ, независимо отъ толщины ихъ.

Благодаря этому послѣднему обстоятельству, стоимость сплава оказывалась одинаковой какъ для толстыхъ, такъ и для тонкихъ бревенъ и потому крестьяне вывозили изъ лѣса преимущественно толстая бревна, свыше 10 вершковъ диаметромъ, при чёмъ изъ дерева вырубалось только бревно принятой въ торговлѣ длины 13 аршинъ, а остальная часть дерева бросалась въ лѣсу, хотя бы изъ нея можно было получить второе и даже третье бревно. При рубкѣ дерева обращалось вниманіе только на удобства вывоза его, не щадя при валкѣ сосѣднихъ деревьевъ. Сухостой, вершинникъ, тонкомѣръ, кривье и валежникъ не вывозились изъ лѣсу и накоплялись тамъ въ громадномъ количествѣ, служа часто источникомъ пожаровъ (въ 1888 и 1890 гг. выгорѣло болѣе 5 т. дес. превосходнаго лѣса).

Въ виду всего этого, очистка лѣса и правильная эксплоатациѣ его явились настоятельно необходимыми и Управлѣніе имѣніемъ проектировало цѣлую сѣть вывозныхъ дорогъ, въ томъ числѣ и узкоколейную желѣзнную дорогу отъ курорта Боржомъ до ст. Михайлово, Закавказской ж. д., стоимость которой, считая по 20 т. р. съ версты, опредѣлена была въ 540 т. р., съ расчетомъ на 2 - 5 милл. пуд. груза. Кроме непосредственныхъ выгодъ отъ удешевленія перевозки лѣса въ Тифлисъ и др. мѣста, Управлѣніе имѣніемъ разсчитывало, что желѣзная дорога дастъ возможность принимать срочные заказы и перевозить пиленный матеріалъ, а затѣмъ, что устранина будетъ потеря въ качествѣ лѣса, сопряженная со сплавомъ, и явится возможность сбыта тонкомѣрныхъ матеріаловъ.

Постройка дороги была начата самимъ Управлѣніемъ имѣнія, но окончена уже на средства казны.

13 ноября 1892 г. ВЫСОЧАЙШЕ было утверждено предположеніе о постройкѣ на средства казны вѣтви отъ ст. Ми-

хайлово до м. Боржомъ, какъ подъѣзднаго ширококолейнаго пути къ Закавказской ж. д.

Затѣмъ, согласно ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному 14 декабря 1892 г. журналу Особаго Совѣщанія, ассигнована и включена была въ смету сумма въ 900 т. р. на постройку означенной вѣтви.

Вслѣдствіе сего Министромъ Путей Сообщенія было внесено въ Комитетъ Министровъ представленіе о приступѣ къ постройкѣ Боржомской вѣтви.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 5 марта 1893 г. положеніемъ Комитета Министровъ было постановлено:

1) приступить съ весны 1893 г. къ сооруженію ширококолейной вѣтви отъ ст. Михайлово до м. Боржомъ, протяженіемъ около 30 верстъ;

2) предоставить Министру Путей Сообщенія внести на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта разцѣночную вѣдомость.

Изысканія для Боржомской вѣтви были произведены въ началѣ 1893 г. Согласно проекту, составленному на основаніи этихъ изысканій, вѣтвь, начинаясь отъ ст. Михайлово, на первыхъ 10 верстахъ проходить по широкой, сплошь воздѣлданной долинѣ р. Куры, на 11-й верстѣ пересѣкаетъ эту рѣку и затѣмъ, вступивъ въ узкое, извилистое Боржомское ущелье, на всемъ остальному своемъ протяженіи пролегаетъ по этому ущелью, слѣдя за изгибами Куры. На 27-й верстѣ, по пересѣченіи притока Куры—Черной рѣчки мостомъ, дорога заканчивается въ $1\frac{1}{4}$ в. отъ Боржома. Предѣльный наименьшій радиусъ допущенъ въ 70 с., предѣльный наибольшій уклонъ—въ 0,01. Ширина полотна—2,35 с. въ насыпяхъ и 2,20 въ выемкахъ. Пропускная способность дороги опредѣлена была въ 8 паръ поѣздовъ въ сутки, при средней скорости пассажирскихъ поѣздовъ въ 20 в., а товарныхъ—12. Исполненіе работъ возложено было на Управленіе Закавказской желѣзной дороги.

Согласно разцѣночной вѣдомости, стоимость вѣтви, вмѣ-

стѣ съ рельсами и скрѣпленіями, но безъ подвижного состава, утверждена была въ 896 т. р., что составляетъ на версту главнаго пути по 32.464 р., а безъ стоимости рельсовъ, скрѣпленій и подвижного состава—704.674 р., или 25.532 р. на версту.

Въ частности суммы эти слагались изъ слѣдующихъ данныхъ:

1) отчужденіе имуществъ	30.574	р.
2) устройство земляного полотна	192.285	,
3) искусственныя сооруженія	209.509	,
4) верхнее строеніе	291.068	,
5) принадлежности пути	1.656	,
6) телеграфъ	3.500	,
7) сторожевые дома, казармы и перѣезды	13.900	,
8) станціонныя постройки	60.800	,
9) водоснабженіе	3.200	,
10) принадлежности станцій	10.350	,
11) общіе расходы	48.000	,
12) непредвидѣнныя и особые расходы (въ томъ числѣ приобрѣтеніе существовавшей конно-желѣзной дороги между Черной рѣчкой и Боржомомъ—16 т. р.)	31.158	,
	Итого	896.000 р.

Въ эту сумму включено также удовлетвореніе Управлѣнія Боржомскимъ имѣніемъ за произведенныя имъ работы по начатой узкоколейной желѣзной дорогѣ, всего въ суммѣ 116.077 р. 35 к., а именно:

- 1) въ возмѣщеніе расходовъ по устройству конножелѣзной дороги, перешедшей въ собственность казны и завѣдываніе Закавказской ж. д. 15.960 , 20 ,
- 2) въ возмѣщеніе расходовъ по устройству желѣзнодорожной мастер-

ской на ст. Черная рѣчка	17.629	р. 08 к.
3) за произведенія земляныя ра-		
боты	28.665	, 35 ,
4) за построенія зданія . . .	21.000	, — ,
5) въ возмѣщеніе расходовъ на		
составленіе проекта, изысканія и пиве-		
лировки	7.538	, 96 ,
6) за заготовленные материалы .	1.104	, — ,
7) за содержаніе администраціи	9.189	, 76 ,
8) за отошедшую подъ желѣзную		
дорогу землю въ предѣлахъ Боржом-		
ского имѣнія	14.990	, — ,

Работы по постройкѣ, начавшіяся 20-го апрѣля 1893 г., къ началу второй половины 1894 г. уже были закончены, а 30-го августа состоялось открытие движенія по вновь сооруженной вѣтви.

9.

Чіатурская узкоколейная вѣтвь.

Главное значеніе этой вѣтви вполнѣ опредѣляется ея другимъ еще названіемъ: «марганцевая дорога». Плѣщадь залежей марганцевой руды въ Кутаисской губ. весьма обширна, но наиболѣе богатыя залежи ея находятся въ Шорапанскомъ уѣздѣ, по обѣимъ сторонамъ р. Квирилы, на пространствѣ около $126\frac{1}{2}$ в. Превосходныя качества кавказскаго марганца обеспечивали ему широкій сбытъ на европейскихъ рынкахъ, но при полномъ отсутствіи сколько нибудь сносныхъ путей сообщенія, разработка марганца и отправка его за границу могли начаться только лишь послѣ постройки Поти-Тифлисской желѣзной дороги.

Съ открытиемъ этой послѣдней, въ самый короткій промежутокъ чіатурскій марганецъ—такъ онъ называется вслѣд-

ствіе центрального положенія мѣстечка Чіатуры относительно рудниковъ— сдѣлался извѣстнымъ на рынкахъ и вскорѣ же получилъ широкое распространеніе.

Запасы его въ мѣсторожденіяхъ оказались колоссальными, но несмотря на это чіатурскій марганецъ не могъ удовлетворять всему спросу на него и вывозиться въ тѣхъ размѣрахъ, какіе требовались на рынкѣ. Главною причиной тому служила крайне затруднительная доставка руды изъ Чіатуръ до Квирильской станціи Закавказской дороги, на протяженіи около 40 в. Дороги, которыя являлись единственными путями сообщенія рудниковъ съ желѣзной дорогой, представляли нѣчто невообразимое: узкія, мѣстами изрытыя тропинки, извивавшіяся по оврагамъ и склонамъ хребтовъ, были мало доступны не только колеснымъ экипажамъ и вьючнымъ лошадямъ, но даже и пѣшеходамъ. Если по нѣкоторымъ изъ нихъ и умудрялись Ѵздить двухколесныя узкія имеретинскія арбы, то эта Ѵзда являлась чистымъ мучительствомъ и для животныхъ и для логонщиковъ. Благодаря этому, доставка марганца до Квириль обходилась съ пуда около 25 к., а въ страдную пору и въ непогоду доходила и до 35 и даже 40 к. Въ виду того, что стоимость добычи руды съ накладными расходами достигала 8-10 к. за пудъ, доставка до желѣзнодорожной линіи утраивала и учтеверяла ея цѣнность.

Подобное ненормальное положеніе заставило промышленниковъ изыскивать способы болѣе легкой перевозки руды. Одной изъ такихъ попытокъ была перевозка руды на верблюдахъ, выписанныхъ изъ Эриванской и Бакинской губ., но верблюды не сдѣлали и двухъ рейсовъ, потому что мѣстный рабочій скотъ, пугаясь ихъ, бросался въ кручу, почему жители съ оружиемъ въ рукахъ заставили владѣльцевъ верблюдовъ прекратить перевозку и уйти обратно.

Устройство сносной шоссейной дороги, требовавшей по топографическимъ условіямъ значительныхъ денежныхъ за-

тратъ, мѣстному населенію, даже при содѣйствіи промышленниковъ, оказалось не по силамъ, задуманная же средствами правительства дорога такъ все и не могла выйти изъ проектнаго положенія.

Въ іюлѣ 1882 года почетный гражданинъ Мейснеръ и гвардіи штабсъ-капитанъ Потресовъ вошли къ Кутаисскому губернатору съ предложеніемъ: 1) окончить на свой счетъ строившуюся шоссейную дорогу отъ бывшей крѣпости Шорапань до мѣстечка Чіатуры и провести по одной сторонѣ полотна конно-желѣзную дорогу; 2) въ теченіе 36 лѣтъ со дня открытія движенія вносить по двѣ тысячи р. въ годъ на содержаніе школъ для мѣстныхъ крестьянъ; 3) провести на свой счетъ телеграфную линію и передать ее правительству; 4) по истеченіи 36 лѣтъ предоставить дорогу въ полную собственность правительства. Тарифъ они просили утвердить такой: съ пассажировъ III кл.—не свыше 30 к., II кл.—60 к. и I кл.—1 р. за все протяженіе; за марганецъ, при перевозкѣ въ годъ до 3 мил. пудовъ, по 12 к. съ пуда, до 4 мил.—10 к., свыше 4 мил.—8 к.

Всльдъ затѣмъ Кутаисскому губернатору было представлено другое подобное же заявленіе французско-подданного инженера Эдмонда Піо и К°., который предложилъ устроить на свой счетъ паровую узкоколейную желѣзную дорогу отъ ст. Квирилы до м. Чіатуры.

Первые предприниматели въ послѣдствіи предложили замѣнить лошадей паровою тягою и построить ширококолейную дорогу, чтобы клади переходили на Закавказскую дорогу безъ перегрузки.

Кромѣ этихъ лицъ, заявлены были предложения еще слѣдующими предпринимателями: отставнымъ сотникомъ Иваномъ Фурманомъ, проектировавшимъ конно-желѣзную переносную дорогу, инженеромъ Артуромъ Циммерманомъ, предлагавшимъ узкоколейную паровую желѣзную дорогу, и отставнымъ штабсъ-капитаномъ Иваномъ Мирзоевымъ, желав-

шимъ провести висячую желѣзную дорогу. Изъ нихъ Фурманъ, соглашаясь на тарифъ въ 10 к. съ пуда за все разстояніе, предлагалъ предоставить въ пользу правительства по 1 коп. съ каждого перевезенного пуда. Мирзоевъ, при тарифѣ въ 9 коп. съ пуда, обязывался уплачивать въ пользу земства по 2 коп.

Наконецъ, Управляющій Закавказской желѣзной дороги г. Прѣсняковъ въ особой запискѣ заявилъ о тѣхъ условіяхъ, при которыхъ постройка и эксплоатация узкоколейной вѣтви желѣзной дороги могла бы быть предоставлена Обществу Закавказской дороги. Всѣ затраты на вѣтвь опредѣлены имъ были въ 850 тыс. р., при чёмъ попудная плата за провозъ могла бы быть установлена въ 5,33 к., а черезъ 21 годъ — въ 2,5 коп.

Всѣ эти предложения были переданы въ особую комиссию подъ предсѣдательствомъ г. Главноначальствующаго гражданскю частью на Кавказъ, съ участіемъ Управляющаго Горною частью на Кавказъ Меллера, Кутаинскаго военнаго губернатора, Управляющаго Закавказской жел. дор. и другихъ лицъ. Комиссія подвергла заявленныя предложения всестороннему и тщательному разсмотрѣнію, въ результатѣ котораго рѣшительное предпочтеніе было отдано передачѣ постройки вѣтви Обществу Закавказской желѣзной дороги.

При обсужденіи мнѣнія членовъ комиссіи раздѣлились: одни стояли за постройку шоссейной дороги, другіе — желѣзной, третьи — и той и другой вмѣстѣ. Управляющій Горною частью, находившійся въ числѣ первыхъ, высказалъ, между прочимъ, слѣдующія соображенія, свидѣтельствующія еще разъ о томъ, какъ мало вѣрили въ развитіе производительныхъ силъ Закавказья даже лица, близко стоявшія къ нему.

«Марганцевый промыселъ въ Шорапанскомъ уѣздѣ, по мнѣнію г. Меллера, можно было бы считать прочно установленнымъ, еслибы главные потребители марганца находились въ Россіи, или даже за границей, но въ неособенно значи-

тельномъ отдаленіи отъ мѣста нахожденія марганцевыхъ рудъ. При настоящихъ же условіяхъ, когда вся марганцевая руда, добываемая въ означенномъ уѣздѣ, вывозится въ западную Европу, и преимущественно во Францію, не только война, но даже сколько нибудь серьезная осложненія, равно какъ вполнѣ возможная усиленная разработка той же руды въ другихъ мѣстностяхъ ея распространенія, какъ за границей, такъ и на Кавказѣ, можетъ сразу подорвать весь этотъ промыселъ». «При нормальныхъ условіяхъ всякой промыселъ долженъ самъ оплачивать всѣ расходы по удовлетворенію своихъ потребностей; шорапанскій же марганцевый промыселъ не великъ и врядъ ли приметъ когда-либо особенные размѣры».

Теперь, когда вывозъ марганца по Закавказской желѣзной дорогѣ достигъ 10 милл. пудовъ, дѣйствительность опровергла всѣ опасенія г. Меллера.

Зашитниками преимуществъ шоссейной дороги передъ желѣзной высказаны были кое-какія соображенія, не утратившія пѣкотораго значенія даже и въ настоящее время, послѣ открытія Чіатурской вѣтви.

Они указывали, что шоссейная дорога дастъ населенію средство въ заработку по перевозкѣ марганца въ то свободное отъ полевыхъ работъ время, въ которое оно и рабочій скотъ бездѣйствуютъ; что лишеніе этого заработка отразится неблагопріятно на благосостояніи населенія и общемъ экономическомъ положеніи уѣзда.

Сообразно съ представлѣніемъ г. Главноначальствующаго, производство изысканій желѣзной дороги отъ ст. Квирилы до мѣстечка Чіатуры возложено было на Общество Закавказской желѣзной дороги.

Въ соображеніяхъ, представленныхъ Правленіемъ Общества, капиталъ, необходимый на постройку этой вѣтви, былъ опредѣленъ по предварительной разцѣнкѣ въ 1,353 т. руб., ежегодныя затраты на эксплоатацію, при предполагавшейся

перевозкъ 4 милл. пудовъ—въ 170 т. руб.; ширина колеи назначена была въ 2'6", ширина полотна—1,5 с.

Несмотря на обиліе предложеній со стороны лицъ, изъявившихъ желаніе строить на свой счетъ Чіатурскую вѣтвь, дѣло затянулось на долгое время и разрѣшеніе на постройку дано было только много времени спустя, послѣ перехода всей линіи Закавказской дороги въ казенное управлениe, именно 15-го іюня 1891 года. Строилась вѣтвь средствами казны; отпущенno было на нее 1,513 т. р.; типъ дороги принять былъ узкоколейный; начальной станціей вѣтви назначены пунктъ у 123 версты дороги, возлѣ бывшей крѣпости Шорапань; протяженіе вѣтви—38,20 в. Станцій на вѣтви опредѣлено было 6: Шорапань, Мартотубань, Бослеви, Рѣвія, Саліэты и Чіатуры. Наибольшая длина перегона—между Мартотубанью и Бослеви—9,38 в., наименьшая—между ст. Шорапань и Мартотубань—5,13 в.

14-го мая 1894 г. было произведено освидѣтельствованіе вѣтви; временное движеніе было открыто еще задолго до этого, а именно: со ст. Рѣвія—22 іюля 1893 г., со ст. Саліэты—въ августѣ и со ст. Чіатуры—въ декабрѣ того же года.

Чіатурская вѣтвь принята отъ Управления по постройкѣ ея въ вѣдѣніе Управления Закавказской желѣзной дороги 1-го мая 1894 года, къ какому времени Начальникомъ дороги были утверждены и временные правила объ эксплоатациіи вѣтви.

Правила эти, вносившія нѣкоторыя измѣненія въ порядокъ, установленный до этого администрацией по постройкѣ вѣтви, въ существенныхъ своихъ частяхъ заключались въ слѣдующемъ. Пассажиры въ поѣзда допускаться не должны были, за самовольный же проѣздъ безъ билетовъ положено было взыскивать по 60 коп. штрафа, независимо отъ разстоянія.

Тарифъ на перевозку марганца оставленъ прежній, т. е.

по 10 коп. съ пуда подъемной силы вагона за все разстояніе отъ Чатуръ до Шорапани; охрана клади, перевозившейся по вѣти, возложена на отправителей, которые сами, или черезъ своихъ агентовъ, обязательно должны были сопровождать свой грузъ, уплачивая за проѣздъ по $\frac{3}{4}$ коп. съ verstы, или 30 коп. за все протяженіе. Подъемная сила вагоновъ опредѣлена въ 250 пуд. Впредь до организаціи особаго Комитета по распредѣленію вагоновъ, положено было распределить ихъ пропорціонально количеству дѣйствительно имѣющагося и ввезенного на ст. Чатуры марганца *). Средняя скорость поѣздовъ установлена въ 10 в. въ часъ, составъ поѣздовъ—въ 20 - 25 груженыхъ и 30 - 35 порожнихъ вагоновъ. Несмотря на то, что пассажирское движение временными правилами допущено не было, таковое все-же производилось по вѣти, при чмъ пассажиры перевозились или въ качествѣ проводниковъ, или какъ «самовольно проѣзывающіе»; въ послѣднемъ случаѣ съ нихъ взималась проѣздная плата въ видѣ штрафа, вдвойнѣ противъ того, что платили проводники. До конца 1894 г. вѣть была подчинена особому Завѣдывающему. Съ 1-го января 1895 г. она окончательно вошла въ составъ Закавказской дороги на общихъ административныхъ основаніяхъ. 1-го мая того-же года Чатурская вѣть официально открыта, хотя производимое по ней движеніе и по настоящее время носить еще характеръ временнаго, такъ какъ представленія Управленія Закавказской желѣзной дороги объ установленіи тарифа на перевозку грузовъ и пассажировъ до сихъ поръ утвержденія не получили.

*) Положеніе о Комитетѣ введено въ дѣйствіе въ томъ-же 1894 году.

10.

Сурамскій тоннель.

Съ открытиемъ Бакинскаго участка Закавказской ж. д., товарное движение по линіи усилилось въ такой мѣрѣ, что явилась крайняя необходимость увеличить провозную способность дороги; десятки миллионовъ пудовъ нефтяного груза, предъявленного къ отправкѣ въ Батумъ вскорѣ же по открытіи сквозного сообщенія между Каспійскимъ и Чернымъ моремъ, совсѣмъ не имѣлись въ виду, да и не могли быть предвидѣны строителями Поти-Тифлісской дороги, которая вначалѣ была даже проектирована съ тѣмъ расчетомъ, чтобы движение въ средней ея части производилось лошадиной тягой.

Первымъ и главнѣйшимъ препятствіемъ къ болѣе интенсивной работе дороги явилось положеніе горнаго участка—отъ ст. Квирилы и до ст. Михайлово, на протяженіи около 60 верстъ. Западная часть этого участка, отъ ст. Квирилы до ст. Бежатубань, длиною 40 верстъ, устроена была съ кривыми, минимальный радиусъ которыхъ на значительномъ протяженіи не превышалъ 80 с., при уклонахъ 0,022; восточная—отъ Бежатубани до Михайлово, собственно самыи Сурамскій перевалъ, кривая имѣла болѣе пологія, радиусъ не менѣе 150 с., но уклоны достигали 0,04625. Такія трудныя техническія условія не существовали ни на одной изъ европейскихъ дорогъ съ коммерческимъ движеніемъ и поэтому вскорѣ же по открытіи Поти-Тифлісского участка возникли предположенія о необходимости изысканія обходнаго направленія съ устройствомъ тоннеля. Впервые изысканія были произведены англійскимъ инженеромъ Габбомъ, а затѣмъ въ 1874 г. инженеромъ Мышенковымъ, подъ наблюденіемъ Инспектора дороги инженера Статковскаго.

Для обхода Сурамскаго перевала предположены были четыре направленія: Ципа - Чумателеты, Ципа - Монасты-

ри, Ципа-Бульбулисъ-Цихе и Хорагули-Бульбулисъ-Цихе. Изъ числа этихъ варіантовъ 2-й и 4-й, въ виду ихъ неудобствъ и дороговизны тоннельныхъ сооруженій, были оставлены, а изъ двухъ другихъ предпочтеніе отдавалось первому. Производство правительственныхъ изысканій осуществленія обходной линіи не придвинуло; только спустя десять лѣтъ вопросъ этотъ былъ вновь поднятъ: въ 1883 г. Правлениe Закавказской ж. д. представило въ Министерство Путей Сообщенія полный проектъ переустройства Сурамского перевала. Въ проектѣ этомъ, находя, что направлениe инженера Мишенкова, сравнительно съ трудностью осуществленія обхода и стоимостью его, не дадутъ тѣхъ результатовъ, которые были необходимы для улучшения условий эксплоатации Сурамского перевала, Правлениe предложило новое направление обходной линіи—Малита-Ципа-Беглѣты-Тезери-Михайлово.

Будучи по стоимости среднимъ между двумя варіантами Мишенкова, это направлениe, по мнѣнию Правления, устраивало необходимость производства наиболѣе трудныхъ участковъ и уменьшало расходы будущей эксплоатации, вслѣдствіе замѣны предѣльныхъ подъемовъ по направлению главнаго движения грузовъ, т. е. къ Черному морю, проектированныхъ на Бульбулисъ-Цихскомъ и Чумателетскомъ обходахъ въ 0,015 и 0,018, болѣе пологими подъемами не свыше 0,010.

Начиная отъ ст. Малита, до проектированной на обходахъ станціи Ципа, линія должна была быть совершенно одинаковой для всѣхъ трехъ варіантовъ (Мишенкова и Управления дороги) и на этомъ участкѣ предѣльные уклоны къ Черному морю, а слѣдовательно, подъемы къ Тифлису, допущены были въ 0,025 (при кривыхъ радиусомъ 130 с.), въ 0,02675 (при кривыхъ радиусомъ 300 с.) и въ 0,028 — исключительно на прямыхъ частяхъ пути, и то на протяженіи не свыше 180 с.

Недостатки первыхъ двухъ варіантовъ въ мѣстѣ перехода черезъ Сурамскій перевалъ, заключавшіеся въ Бульбу-

лисъ-Цихскомъ—въ обиліи подпорныхъ стѣнокъ и тоннелей, большомъ количествѣ дренажныхъ работъ близъ выхода изъ главнаго тоннеля, у Беглестской насыпи, и заѣздномъ положеніи ст. Циша, а въ Чумателетскомъ—въ очень удлиненномъ тоннель въ 4,92 в., который долженъ былъ направляться параллельно поперечному углубленію Месхійскаго хребта, гдѣ онъ встрѣтилъ бы слабыя породы грунта и обиліе воды, въ допущенномъ здѣсь предѣльномъ уклонѣ въ 0,020—всѣ эти недостатки въ проектѣ Правленія Общества были устраниены понижениемъ оси тоннеля, которое дозволяло сохранить ст. Циша сквозною и обойти затруднительныя мѣста возлѣ Гудатубани и Беглеты.

Хотя понижение оси тоннеля и вызывало увеличение длины его и варіантъ Общества былъ дороже другихъ, но въ общемъ, въ виду удобства для эксплоатациі предъльныхъ подъемовъ не свыше 0,010 въ сторону главнаго движенія грузовъ, ему было отдано рѣшительное предпочтеніе.

Постройку тоннеля предполагалось производить усовершенствованными способами и приемами работъ, примѣнявшимися въ Монъ-Сенисскомъ, Сенъ-Готардскомъ и Арльбергскомъ тоннеляхъ. Длина главнаго тоннеля проектирована была въ 2073 с.; срокъ на постройку—до 4 лѣтъ.

а именно:

1) отчужденіе имуществъ . . .	9.691	,,	50	,,
2) полотно дороги.	1.520.691	,,	43	,,
3) искусственныя сооруженія .	304.102	,,	40	,,
4) верхнее строеніе	152.189	,,	16	,,
5) принадлежности цути . . .	326	,,	18	,,
6) телеграфъ	2.357	,,	36	,,
7) сторожевые дома, казармы, переѣзды	27.930	,,	—	,,
8) станціонныя постройки . .	95.220	,,	—	,,

9) водоснабжение станций . . .	30.000	р. — к.
10) принадлежности станций . . .	8.726	, — ,
11) тоннели	1.968.525	, — ,
12) общие расходы	139.940	, — ,
13) непредвиденные расходы . . .	315.300	, 97 ,

Протяжение всей обходной линии исчислено было отъ ст. Малиты до Михайлово въ 21,7454 в.

Проектъ Общества 9 іюля 1886 г. былъ утвержденъ, при чмъ рѣшено было восточную часть обходной линіи отъ ст. Михайлово до ст. Ципа, протяженіемъ 16 верстъ, съ главнымъ тоннелемъ, построить непосредственнымъ распоряженіемъ правительства, а западную—отъ Ципы до Малиты—распоряженіемъ Общества Закавказской ж. д., но подъ надзоромъ начальника работъ на казенномъ участкѣ.

Работы, начавшіяся по осуществленію проекта Правлѣнія Общества Закавказской дороги, велись настолько быстро, что въ концѣ августа 1890 г. уже приступлено было къ освидѣтельствованію обходной линіи, а 16 сентября того-же года, въ присутствіи г. Министра Путей Сообщенія, состоялось и открытие движенія чрезъ Сурамскій тоннель, сперва производившагося по нижнему пути на Бежатубань, а затѣмъ уже перенесенного на верхній путь—на Малиту.

Обходная линія, во время освидѣтельствованія заключавшая 22,09 в., начинается отъ ст. Михайлово и, проходя тоннелемъ Грузино-Имеретинскій хребеть, соединяется съ прежнимъ направленіемъ перевальной линіи у ст. Малита.

Состоитъ она изъ двухъ участковъ: первый—длиною 6,57 в.—отъ ст. Малита до вновь устроенной ст. Ципа, и второй—отъ Ципы до Михайлово. Второй, въ свою очередь, дѣлится на три части: 1) тоннель черезъ Грузино-Имеретинскій хребеть, длиною 3 в. 374 с., или 3,748 в.; 2 и 3) двѣ подходныя вѣтви къ тоннелю: восточная—отъ восточного портала до оси пассажирскаго зданія

ст. Михайлово, протяженіемъ 9,632 в., и западная—отъ западнаго портала до оси пассажирскаго зданія ст. Ципа—2,1433 в. На второмъ участкѣ обходной линіи, кромъ ст. Ципа, имѣется еще остановочный пунктъ Варварино, находящійся на восточной вѣтви въ разстояніи 1,932 в. отъ портала тоннеля. Искусственныя сооруженія на этомъ участкѣ трехъ родовъ: а) каменные трубы въ числѣ 15, отверстіемъ 0,50, 1,00 и 1,50 с.; б) открытые мостики въ числѣ 12, отверстіемъ 1,00 с.; в) желѣзные мости на каменныхъ устояхъ, всего 8, изъ нихъ два моста косыхъ на западной вѣтви, отверстіемъ въ 5,00 с., при чмъ одинъ съ Ѵздою по верху, а другой—по низу.

Трубы и устои мостовъ исполнены изъ восточной вѣтви изъ горійскаго туфа, на западной—изъ ципскихъ известняковъ.

Направленіе тоннеля представляетъ прямую на протяженіи 3 в. 301 с. и кривую радиусомъ 130 с. на протяженіи 73 с. у западнаго входа. Въ продольномъ профилѣ съ западнаго входа тоннель имѣть подъемъ въ 0,025 на длину 6,71 с., далѣе 0,018 на 1426,33 с., затѣмъ слѣдуетъ площадка длиною 208,35 с. и наконецъ, спускъ въ 0,002 къ восточному входу на протяженіи 232,61 с. Такимъ образомъ, возвышение восточного входа надъ западнымъ—25,37 с., уровень же тоннельной площадки ниже высшей точки бывшаго перевального участка на 73,70 с.

Тоннель устроенъ подъ два пути, при чмъ внутренняя высота отъ поверхности головки рельса до ключевого камня—3,30 с., а ширина—слѣдя очертанію габарита—4,20 с. Тоннель на всемъ протяженіи обѣланъ каменною кладкою по одному изъ 4 типовъ, взаимно отличающихся толщиною стѣнъ и свода, въ зависимости отъ болѣе или менѣе значительнаго давленія породъ, а сверхъ того, въ двухъ болѣе сильныхъ типахъ добавленъ въ пѣкоторыхъ кольцахъ обратный сводъ.

Въ означеныхъ 4 типахъ стѣны и своды имѣютъ слѣдующую толщину:

Своды въ замкѣ	0,25	0,35	0,45	0,55
,, , пятахъ	0,30	0,40	0,50	0,60
Стѣны у пять	0,30	0,40	0,50	0,60

Обратный сводъ во всѣхъ случаяхъ имѣетъ толщину 0,50 с.

Матеріаломъ для каменной обдѣлки тоннеля служили: на восточной части тоннеля, протяженіемъ 856,31 с., Горійскій туфъ, Дзавинскій песчаникъ, Бѣлогорскій известнякъ, Боржомскій базальтъ, Сурамскій известнякъ, Гелатскій гранитъ и Дзегвинскій песчаникъ; на западной, протяженіемъ 1017,69 с., камень изъ мѣстныхъ ципскихъ гранитныхъ и известковыхъ ломокъ и Гелатскій гранитъ.

Постройка тоннеля произведена частью австрійскимъ и частью бельгійскимъ способомъ, съ прибавкою нижняго направляющаго хода, сверлильными машинами системы Бранта; выломка-же остальной части поперечной профиля производилась ручнымъ буреніемъ. Въ средней части тоннеля, на протяженіи около 200 с., встрѣтился грунтъ, который подъ вліяніемъ воздуха и сырости пучился, т. е. значительно увеличивался въ объемѣ, съ возвышеніемъ при томъ температуры самого грунта. Эти качества грунта на указанныхъ 200 саж. были причиною значительного затрудненія работъ какъ по выломкѣ, такъ и обдѣлкѣ тоннеля каменною кладкою, вслѣдствіе сильнаго давленія на временные деревянныя крѣпи.

Трудность работы значительно увеличивалась по временамъ сильнымъ притокомъ грунтовыхъ водъ, доходившихъ до 900 т. ведеръ въ сутки и заливавшихъ галлерею такъ, что всякое сообщеніе внутри тоннеля дѣжалось невозможнымъ. Кромѣ того, частое появленіе изъ буровыхъ скважинъ горючихъ газовъ, воспламенявшихся при прикосновеніи съ лампами, не мало затрудняло производство работъ. По мѣрѣ выломки грунта и увеличенія поверхности, подверженной

атмосфернымъ вліяніямъ, пученіе постепенно увеличивалось, пока не окончена была каменная обдѣлка, закрывшая до-ступъ воздуха къ грунту. Съ того времени пученіе стало понемногу уменьшаться. Изъ всего протяженія вышеозначен-ной части тоннеля, проходящей въ пучистомъ грунѣ, ка-менная обдѣлка на 20 саж. западной стороны была до того повреждена давленіемъ грунта, что необходимо было сдѣлать полную ея перестройку. Въ другихъ мѣстахъ боковыя стѣны обдѣлки во время работы сдвинуты были во внутрь тоннеля отъ 0,03 до 0,20 саж. и дальнѣйшее дви-женіе прекратилось только послѣ укладки верхняго и обрат-наго сводовъ.

Для производства каменной обдѣлки тоннеля, а также для мостовыхъ и иныхъ работъ, потребовалось огромное ко-личество строительныхъ материаловъ: камня—около 15 т. куб. саж., цементу—до 80 т. бочекъ, песку—до 4 т. куб. саж., динамита—10 т. п., лѣсу для крѣпей внутри тонне-ля—700 т. куб. ф.; вывезено изъ тоннеля грунта до 4 т. куб. саж.

Рабочихъ въ среднемъ работало на тоннель около 2 т. человѣкъ. Въ виду отсутствія въ Закавказіи опытныхъ ра-бочихъ по буровымъ и минеральнымъ работамъ, таковые были выписаны изъ Германіи и Италии, остальные-же мастера (сле-саря, плотники, каменщики и проч.) приглашены были изъ Персіи, Турціи, Греціи и внутреннихъ губерній Россіи.

На всѣ каменные работы употребленъ былъ цементъ Ново-россійскаго завода. Песокъ для каменныхъ работъ на восточ-номъ отдѣленіи употребленъ съ отмелей р. Куры, на запад-номъ же отдѣленіи, за отсутствіемъ на мѣстѣ естественныхъ залежей песка достаточно чистаго, Управлѣніе работъ напало на мысль добывать песокъ изъ разрушенной гранитной поро-ды, путемъ промывки ея водянымъ потокомъ.

Что касается каменныхъ материаловъ, то при построй-кѣ обходной линіи Сурамскаго перевала Начальникомъ ра-

ботъ инженеромъ Рыдзевскимъ въ широкомъ видѣ примѣнено было всестороннее изученіе этихъ материаловъ, для чего воспользовались какъ мѣстными средствами, такъ и механическою лабораторіею Института Путей Сообщенія. Эти изслѣдованія, заключавшіяся какъ въ изученіи геологическихъ условій горныхъ породъ въ раскрытыхъ мѣсторожденіяхъ, такъ и въ механическихъ и другихъ испытаніяхъ, продолжались втечение всего времени производства каменныхъ работъ, что дало возможность выбирать мостовой камень для обдѣлки тоннеля въ зависимости отъ его механическаго сопротивленія и стойкости противъ атмосферныхъ вліяній, мороза и пр. Здѣсь, на Сурамъ, впервые примѣнена была на мѣстѣ проба на морозъ, по программѣ, предложенной Завѣдавающимъ лабораторіей Института профессоромъ Бѣлелюбскимъ. Испытанія материаловъ на мѣстѣ производились главнымъ образомъ при участіи горнаго инженера Страшевскаго.

Въ приказѣ Управленія Закавказской дороги отъ 10-го сентября 1890 г., коимъ объявлялось обѣ открытий 16-го числа того же мѣсяца движенія черезъ Сурамскій тоннель, въ числѣ разнаго рода предосторожностей во время проѣзда тоннеля, указаны, между прочимъ, и слѣдующія: «11) для огражденія поѣздной прислуги отъ выдѣляемыхъ паровозомъ газовъ допускается измѣненіе скорости хода черезъ тоннель въ предѣлахъ отъ 12 до 20 в. въ часъ для товарныхъ и отъ 15 до 30 для пассажирскихъ поѣздовъ, чтобы въ случаѣ, когда скорость движенія попутнаго вѣтра въ тоннель совпадаетъ со скоростью хода поѣзда, имѣть возможность уйти, или отстать отъ выбрасываемыхъ изъ трубъ газовъ. Сверхъ сего, станціи Варварино и Циша будутъ снабжены гуттаперчевыми трубками и резервуарами съ воздухомъ (бурдюками), которые будутъ выдаваемы по особо установленнымъ правиламъ поѣздной прислугѣ въ случаяхъ, когда состояніе естественной вентиляціи тоннеля потребуетъ особыхъ мѣръ для огражденія прислуги отъ скопляющихся газовъ».

Ближайший же опытъ показалъ, что опасенія относительно скопленія газовъ были сильно преувеличены, поэтому не встрѣтилось необходимости ни въ трубахъ, ни въ резервуарахъ съ воздухомъ.

Комиссія, свидѣтельствовавшая обходную линію, въ концѣ своего обширнаго доклада о результатахъ осмотра, даетъ такую, вполнѣ справедливую, общую оцѣнку произведенныхъ работъ.

«Совершенно исключительныя по трудности и разнообразію мѣстныхъ препятствій условія производства работъ въ наибольшемъ тоннелѣ въ Россіи побѣждены благодаря неусыпной энергіи, находчивости и основательному знанію дѣла прежде всего Начальника работъ инженера Рыдзевскаго, а затѣмъ его сотрудниковъ. Особенно вредныя гигіеническія условія мѣстности и трудность пріисканія подготовленныхъ рабочихъ силь увеличиваютъ заслугу исполнителей гигантскаго сооруженія тоннеля».

11.

Уставъ Закавказской желѣзной дороги.

ВЫСОЧАЙШИМЪ повелѣніемъ отъ 16 ноября 1873 г. акціонерное общество, образовавшееся на основаніи концессіи 20 іюня 1867 г., было переименовано въ Общество Поти-Тифлісской желѣзной дороги, при чмъ по взаимному соглашенію правительства и компаніи былъ утвержденъ отъ того-же числа Уставъ, подробно регламентировавшій всѣ права и обязанности Общества, а также отношенія между нимъ и правительствомъ.

Уставъ этотъ впослѣдствіи въ нѣкоторыхъ второстепенныхъ подробностяхъ измѣнялся и дополнялся.

22 октября 1879 г. былъ изданъ новый Уставъ, по и Поти-Тифлісской дороги, а Закавказской. Въ Уставъ этотъ вошли существеннѣйшія условія какъ концессіи, такъ и

Устава 1873 г.; на основаніи его произведенъ быль и выкупъ дороги въ казну. Поэтому мы считаемъ необходимымъ привести здѣсь наиболѣе существенные §§ Устава 1879 г., за иѣ-которыми сокращеніями подробностей второстепенного характера.

I) Общество Поти-Тифлисской желѣзной дороги, образовавшееся для окончательного сооруженія и эксплоатациіи желѣзной дороги отъ Поти до Тифлиса и дѣйствующее на основаніи ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 16-го ноября 1873 г. Устава, принимаетъ на свою обязанность:

а) На основаніяхъ, опредѣленныхъ упомянутымъ Уставомъ и ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 23-го августа 1875 года положеніемъ Комитета Министровъ, окончить Поти-Тифлисскую желѣзную дорогу съ вѣтвью къ г. Кутаису и снабдить ихъ всѣми принадлежностями эксплоатациіи, а Поти-Тифлисскую дорогу и подвижнымъ составомъ, и произвести дополнительныя устройства и улучшенія Поти-Тифлисской дороги, какія Правительствомъ признаны будутъ нужными, на счетъ указанной для сего по § 33 п. *a*, *b*. и *c*. настоящаго Устава суммы облигационнаго капитала, а также вообще исполнить обязательства, принятые по Уставу 16 ноября 1873 года.

б) На условіяхъ и въ теченіе сроковъ, опредѣленныхъ симъ Уставомъ и техническими условіями, утвержденными Министромъ Путей Сообщенія, и на точномъ основаніи также подлежащихъ утвержденію Министра Путей Сообщенія техническихъ проектовъ и исполнительныхъ разцѣночныхъ вѣдомостей (§ 4), построить Бакинскій участокъ и окончить постройку Нефтяного участка съ вѣтвями (п.п. 2 и 4 § 2) на свой счетъ и страхъ, снабдивъ опые всѣми принадлежностями эксплоатациіи и подвижнымъ составомъ, равно произвести дополнительныя устройства и улучшенія Потійскаго и Кутаисскаго участковъ. Линіи отъ Поти чрезъ Тифлисъ до Баку съ вѣтвями присваивается наименование Закавказской желѣзной дороги, а Обществу — «Общество Поти-Тифлис-Бакинской желѣзной дороги».

§ 3. Общество обязано, не позже восьми мѣсяцевъ со дnia утвержденія сего Устава, представить на утвержденіе Министра Путей Сообщенія, въ трехъ экземплярахъ, исполнительный техническій проектъ общаго устройства Бакинскаго участка и продольную профиль онаго.

§ 8. Общество Закавказской желѣзной дороги обязывается во всякое время безотлагательно исполнять требованія Правительства по укладкѣ второго пути на всей дорогѣ или части оной, по устройству разъездныхъ и станціонныхъ путей, по увеличенію количества подвижного состава и по устройствамъ для усиленнаго пассажирскаго и грузового движения и для приема и храненія грузовъ, а равно по устройству питательныхъ вѣтвей и подвозныхъ путей, шоссейныхъ или водяныхъ, съ увеличеніемъ для сего основнаго капитала Общества на основаніяхъ, кои Правительствомъ указаны будутъ.

§ 9. Всѣ означенныя въ § 8 работы и вообще всѣ устройства, вызываемыя потребностями развивающагося движенія, должны быть производимы Обществомъ по утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія проектамъ и сметамъ или расценочнымъ вѣдомостямъ, подъ наблюденіемъ Правительственной Инспекціи.

§ 11. Общество обязано постоянно содержать всю Закавказскую дорогу съ вѣтвями и движение по онымъ въ исправности, для удовлетворенія всѣхъ потребностей эксплоатации относительно безопасности, удобства и непрерывности передвиженія пассажировъ и грузовъ.

Общество обязано употреблять для отопленія паровозовъ и вообще паровыхъ машинъ исключительно минеральное топливо, съ того времени, когда Министерство Путей Сообщенія сего потребуетъ.

§ 12. Плата за перевозку пассажировъ и клади опредѣляется сообразно классамъ пассажировъ, разрядамъ клади и скорости движенія.

§ 13. Проекты: предѣльного поверстнаго тарифа, классификаціи грузовъ, а также условій измѣненій тарифа, приема, перевозки и сдачи грузовъ, перевозки пассажировъ и условій (конвенцій) съ примыкающими желѣзными дорогами, относительно непрерывнаго слѣдованія пассажировъ и грузовъ, должны быть представлены Правленіемъ Общества на разсмотрѣніе и утвержденіе Министра Путей Сообщенія.

Общество не имѣть права требовать установлениія для Закавказской дороги тарифа выше предѣльныхъ платъ, принятыхъ въ Уставѣ Главнаго Общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ; впрочемъ, Министру Путей Сообщенія представляется право временно назначить и большій тарифъ, съ тѣмъ, однако, чтобы онъ не превышалъ болѣе чѣмъ на 50% принятаго въ Уставѣ Главнаго Общества, по высшая плата за перевозку пассажировъ по Кутаисскому участку назначается для I-го класса—40 к., II-го—30 к. и III-го класса—20 к.; во всемъ остальномъ тарифъ по этому участку долженъ быть согласованъ съ тарифомъ главной линіи.

§ 14. Когда дивидентъ по акціямъ будетъ не менѣе 3% сверхъ гарантированныхъ 5%, т. е. составить не менѣе 8% съ парицательнаго акціонернаго капитала, то Общество обязано произвести, по требованію Правительства, соответствующее пониженіе провозной платы, преимущественно на предметы народнаго продовольствія и сельскаго хозяйства.

§ 15. Мѣстный тарифъ съ пуда твердаго минеральнаго топлива, желѣзной руды и удобрительныхъ туковъ, при разстояніяхъ перевозки свыше двухсотъ верстъ, не долженъ превышать одной шестьдесятъ пятой коп. за версту; при перевозкахъ-же на меньшія разстоянія устанавливается специальный тарифъ, утвержденный Министромъ Путей Сообщенія. Предѣльный тарифъ съ пуда жидкаго минеральнаго топлива (нефть въ разныхъ видахъ) и соли не долженъ превышать одной сорокъ пятой коп. съ пуда и версты.

§ 18. Накладные расходы при перевозкѣ грузовъ, какъ-то: комиссионерскіе, расходы за подвозку, нагрузку, выгрузку и складъ въ станціонныхъ пакгаузахъ, устроенныхъ при желѣзныхъ дорогахъ, взимаются въ размѣрѣ, утвержденномъ Министромъ Путей Сообщенія.

§ 22. По перевозкѣ пассажировъ и грузовъ Общество обязано вступить въ прямое сообщеніе со всѣми желѣзными дорогами, которые, примыкая къ дорогѣ или вѣтвямъ Общества, будутъ обязаны или изъявлять желаніе вступить въ прямое сообщеніе, съ обязательствомъ подчиниться рѣшенію Министра Путей Сообщенія по сему предмету.

§ 26. Общество владѣеть всѣми участками Закавказской ж. д. съ вѣтвями оной по 7-е іюля 1953 г.

§ 27. Общество пользуется всѣми правами, государственнымъ работамъ присвоенными и, въ томъ числѣ, правомъ законнаго отчужденія и занятія частныхъ недвижимыхъ имуществъ, необходимыхъ для дороги и ея принадлежностей.

Находящіяся на линіи дороги казенные земли—невоздѣланныя, не составляющія оброчныхъ статей и не покрытыя лѣсомъ—передаются Обществу безвозмездно.

§ 28. Потребные для дороги и вѣтвей: подвижной составъ, рельсы, скрѣпленія и вообще всѣ части и принадлежности желѣзнодорожныхъ сооруженій и телеграфа должны быть русского производства.

§ 30. Для покрытия издержекъ Правительственной Инспекціи и содержанія члена Правленія отъ Правительства, а также жандармскаго полицейскаго управления дороги, Общество уплачиваетъ Правительству ежегодно: 1) по Бакинскому и Нефтяному участкамъ, во время ихъ сооруженія, сумму, назначенную по разцѣночнымъ вѣдомостямъ; 2) по Потийскому и Кутаисскому участкамъ, во время сооруженія Бакинскаго и Нефтяного, и по всей дорогѣ, съ окончаніемъ сзначеныхъ участковъ: а) сумму, слѣдующую на содержаніе члена отъ Правительства и жандармскаго полицейскаго

управлениі дороги и б) $\frac{1}{2}\%$ съ валового дохода для покрытия издержекъ Правительственной Инспекціи.

Кромъ сего, во время эксплоатациі дороги, Общество уплачиваетъ ежегодно на содержаніе желѣзнодорожныхъ училищъ по пятиадцати руб. кредитныхъ съ версты протяженія дороги.

§ 33. Основной капиталъ Общества состоитъ:

б) изъ нарицательной стоимости Нефтяного участка и дополнительныхъ устройствъ и улучшений Потійского участка 7.290,000 р.

Всего 28.240,000 р. м.

Капиталъ этотъ увеличивается на сумму облигаций, которая, согласно § 34, будетъ опредѣлена Министромъ Финансовъ для реализаціи 34.000,000 руб. кред., потребныхъ для сооруженія Бакинскаго участка, и образуется:

1) изъ выпущенныхъ уже Обществомъ, на основаніи Высочайше утвержденной 20-го іюня 1867 г. концессіи для сооруженія Потійскаго участка, гарантированныхъ акцій на 7.060,000 р., гарантированныхъ облигаций на 10.590,000 р.;

3) изъ облигаций на 34.000,000 р. кр. дѣйствительного капитала, которая Правительство равнымъ образомъ оставляетъ за собою и парицательная сумма коихъ будетъ опредѣлена согласно § 34.

§ 34. Акціи и облигации, выпущенные уже Обществомъ,

остаются безъ измѣненія. Изъ остальныхъ облигаций Правительство оставило за собою: а) 3.000,000 р. мет. на основаніи ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныхъ 7-го апрѣля 1870 г. дополнительныхъ условій и б) 7 590,000 р. мет. по цѣнѣ 84 за 100 па дополнительныя устройства и улучшенія на Потійскомъ участкѣ и на сооруженіе Кутаисскаго и Нефтяного участковъ; а облигациіи Бакинскаго участка Правительство оставляетъ за собою по цѣнѣ, какая Министромъ Финансовъ назначена будетъ.

§ 35. На акціонерный капиталъ Общества въ 7.060,000 руб. мет. Правительство гарантируетъ наименьшій чистый доходъ въ пять процентовъ и, сверхъ того, $\frac{1}{10}$ % съ означенаго капитала на погашеніе онаго, всего же триста шестьдесятъ тысячъ шестьдесятъ рублей металлическихъ въ годъ. Гарантія эта примѣняется въ теченіе всего срока владѣнія Обществомъ дорогою, т. е. по 7 іюля 1953 г.

§ 36. На капиталъ въ облигацияхъ, какъ выпущенныхъ Обществомъ на 10.590,000 р. мет. (§ 33, п. 1), такъ и оставленныхъ Правительствомъ за собою на 10.590.000 руб. мет. и на сумму, какая потребуется для реализаціи 34.000.000 руб. кред. (§ 33, п. п. 2 и 3), Правительство также гарантируетъ наименьшій чистый доходъ въ пять процентовъ и, сверхъ того, погашеніе: по облигациямъ, выпущеннымъ Обществомъ, а также, по облигациямъ на 10.590,000 р. мет., оставленнымъ Правительствомъ, въ размѣрѣ $\frac{1}{10}$ % въ годъ, а по облигациямъ Бакинскаго участка въ размѣрѣ, исчисленномъ по распоряженію Министра Финансовъ, сособрано сроку владѣнія Обществомъ дорогою.

§ 39. Для обезпеченія исправнаго содержанія дороги и своевременнаго удовлетворенія потребностямъ эксплоатациі, Общество обязывается образовать вспомогательные капиталы: запасной и оборотный.

Запасной капиталъ предназначается: а) на капитальный ремонтъ дороги, сооруженій и принадлежностей оной и б) на

покрытие непредвидѣнныхъ и чрезвычайныхъ расходовъ Общества по исправленію дороги и ея принадлежностей.

Оборотный капиталъ предназначается на заготовленіе потребностей эксплоатации.

§ 40. Запасной капиталъ Общества образуется ежегоднымъ отчисленіемъ изъ чистаго дохода Общества (§ 42): 1) въ продолженіе первыхъ десяти лѣтъ, считая со дня открытія движения на Бакинскомъ участкѣ—по пяти процентовъ; 2) въ послѣдующіе годы по $\frac{1}{3}$ процента съ основного капитала, если это возможно, безъ приплаты Правительствомъ чистаго дохода въ сплут дарованной Обществу гарантіи, въ противномъ-же случаѣ—по два процента съ чистаго дохода; 3) упомянутыя отчисленія въ запасный капиталъ не производятся въ тѣ годы, въ которые требуется приплата гарантіи, а запасной капиталъ будетъ составлять не менѣе пятисотъ тысячъ рублей. Когда запасной капиталъ достигнетъ размѣра, равнаго суммѣ 15% съ основного капитала, то дальнѣйшія отчисленія вовсе прекращаются, но сдѣланные затѣмъ расходы вновь возмѣщаются до сказанной нормы отчисленіями на вышеизложенномъ основаніи.

Когда послѣдуетъ увеличеніе основного капитала (§ 8), то вышеуказанный наибольшій размѣръ запасного капитала соответственно увеличивается и самое отчисленіе производится въ размѣрѣ $\frac{1}{3}\%$ со всей суммы, какъ первоначальнаго, такъ и дополнительнаго основного капитала.

По истеченіи срока владѣнія Обществомъ дорогою, или по иномъ прекращеніи дѣйствія настоящаго Устава, запасной капиталъ прежде всего обращается на покрытие долговъ Общества.

§ 41. Оборотный капиталъ образуется: а) изъ суммы 150.000 р. мет., дѣйствительно выданныхъ Обществу для означенной цѣли изъ числа суммъ облигационнаго выпуска на 7.290.000 руб. мет. париц., назначенныхъ для улучшенія Потійскаго участка, и б) изъ опредѣленныхъ для этой на-

дности по расцѣночнымъ вѣдомостямъ суммъ облигационнаго капитала Бакинскаго и Нефтяного участковъ.

§ 42. Чистымъ доходомъ Общества признается сумма, остающаяся изъ валового дохода отъ эксплоатации дороги Общества, за покрытиемъ всѣхъ расходовъ по управлению, содержанию, дѣйствію и ремонту дороги.

§ 66. По прошествіи пятнадцати лѣтъ со дня утверждения настоящаго Устава, Правительство имѣть право выкупить всю Закавказскую желѣзнную дорогу изъ распоряженія Общества во всякое время, со всѣми ея принадлежностями, материалами и запасами.

Для опредѣленія цѣны выкупа принимается въ основаніе совокупность суммъ чистаго дохода за семь предшествовавшихъ выкупу лѣтъ; изъ полученнаго итога вычитается сумма чистаго дохода за два, наименѣе доходные года, и затѣмъ, изъ суммы доходовъ за остальныя пять лѣтъ выводится средняя цифра, которая принимается за норму чистаго годового дохода Общества. Эта норма, однако, не можетъ быть ни менѣе цифры чистаго дохода Общества за послѣдній изъ означенныхъ семи годовъ, ни менѣе суммы, равняющейся $5\frac{1}{10}\%$ со всего парицательнаго капитала Общества. Сумма, полученная чрезъ капитализацію сего чистаго дохода при учетѣ изъ 5% , за время, не истекшее до опредѣленнаго въ § 26 срока владѣнія Обществомъ Закавказскою дорогою, и за вычетомъ изъ нея парицательной стоимости не погашенныхъ облигаций Общества, подлежитъ уплатѣ Правительствомъ Обществу Государственными 5% -ными бумагами, такимъ погашеніемъ, какое будетъ опредѣлено Правительствомъ.

§ 67. По истеченіи указаннаго въ § 26 срока владѣнія Обществомъ Потійскимъ, Бакинскимъ, Кутаисскимъ и Нефтянымъ участками, Правительство вступаетъ бесплатно во владѣніе оными, равно какъ всѣми при нихъ постройками, подвижнымъ составомъ, прочими принадлежностями участ-

ковъ, относящимся къ нимъ имуществомъ движимымъ и недвижимымъ и частью оборотнаго капитала.

На основаниі настоящаго Устава Общество дѣйствовало въ теченіе 10 лѣтъ.

12.

Переходъ дороги въ казну.

20-го апрѣля 1889 г. ВЫСОЧАЙШЕ было утверждено мнѣніе Государственнаго Совѣта о переходѣ Закавказской желѣзной дороги въ казенное управление.

Въ виду громадной важности рѣшенія Государственнаго Совѣта, приводимъ цѣликомъ выписку изъ составленнаго по этому предмету журнала.

МНѢНИЕ ГОСУДАРСТВЕННАГО СОВѢТА.

«Государственный Совѣтъ, въ Департаментѣ Государственной Экономіи, разсмотрѣвъ представленіе Министра Финансовъ по вопросу о переходѣ Закавказской желѣзной дороги въ распоряженіе Правительства, мнѣніемъ положилъ:

I. Предоставить Министру Путей Сообщенія, по ближайшему соглашенію съ Министромъ Финансовъ, принять мѣры для возможно полнаго обезпеченія своевременности и исправности исполненія работъ по Батумскому порту и подходу къ Сурамскому тоннелю и, съ этой цѣлью, ввести въ дѣйствующіе по симъ работамъ контракты Общества Закавказской желѣзной дороги подлежащія измѣненія, съ тѣмъ, при томъ, чтобы на будущее время авансовыя выдачи производились контрагентамъ не иначе, какъ подъ соотвѣтствующіе залоги въ наличныхъ деньгахъ или процентныхъ бумагахъ,

принимаемыхъ по цѣнамъ, утвержденнымъ Министромъ Финансовъ.

II. Принаадлежащія инженеру Палашковскому и состоящія въ залогѣ въ Государственномъ банкѣ 13.400 акцій Общества Закавказской желѣзной дороги принять, вмѣстѣ съ купонами, начиная съ текущаго мартовскаго купона, въ собственность Государственного банка, въ уплату выданной подъ сіи акціи изъ банка ссуды.

III. Отпущенные съ ВЫСОЧАЙШАГО разрѣшенія изъ средствъ Государственного казначейства въ ссуду подъ означенныя акціи пятьсотъ пятьдесятъ четыре тысячи двѣсти девяносто семь рублей двадцать двѣ копейки показать расходомъ, по смѣтѣ расходовъ Особенной Канцеляріи по кредитной части на 1888 годъ, какъ пособіе Государственному банку на приобрѣтеніе 13.400 акцій Общества Закавказской желѣзной дороги, съ закрытиемъ на равную сумму (554,297 р. 22 к.) кредита § 7 ст. 1 той-же смѣты.

IV. Предоставить Министру Финансовъ, по изысканіи имъ источника для приобрѣтенія означенныхъ акцій въ казну отъ Государственного банка за ту же цѣну, за которую онъя поступятъ въ собственность банка, войти о томъ съ представлениемъ въ установленномъ порядке.

V. Произведенные Правленіемъ Общества Закавказской желѣзной дороги изъ кассовыхъ средствъ дороги расходы: а) сто семьдесятъ четыре тысячи двѣсти рублей по погашенію части ссуды, выданной Палашковскому подъ упомянутыя 13.400 акцій, и б) пятьдесятъ девять тысячъ триста семь рублей сорокъ пять копѣекъ, по уплатѣ процентовъ по залогу означенныхъ акцій, отнести окончательно на имѣющійся у Общества запасной капиталъ.

VI. Отпустить Обществу Закавказской желѣзной дороги изъ ассигнованного для сей цѣли по дѣйствующей смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія кредита правительственное воспособленіе въ одинъ миллионъ

пятьсотъ шестьдесятъ двѣ тысячи рублей кред., для выдачи сей суммы контрагенту Общества инженеру Палашковскому, но съ тѣмъ, чтобы изъ нея былидержаны какъ всѣ выданные, по еще не погашенные контрагентами Общества авансы, въ окончательное погашеніе сихъ авансовъ, такъ равно и прочія суммы долговъ контрагентовъ Обществу, за исключениемъ означенныхъ въ п. V долговъ (174.200 р. и 59.307 р. 45 к.), подлежащихъ окончательному покрытию изъ запасного капитала Общества, и чтобы лишь осталная за симъ сумма пособія подлежала выдачѣ Палашковскому на руки. Вышепомянутая выдача можетъ послѣдовать не прежде, какъ по отобраніи отъ означенныхъ контрагентовъ подписки въ томъ, что они не будутъ возбуждать ни къ Обществу Закавказской желѣзной дороги, ни къ правительству никакихъ претензій, какъ по оконченнымъ уже ими, такъ равно и по всѣмъ вообще произведеннымъ на Закавказской желѣзной дорогѣ работамъ. Кромѣ того, инженеръ Палашковскій, а равнымъ образомъ и бывшій компаньонъ его тайный совѣтникъ Новосельскій должны дать подписки, обеспечивающія отъ какихъ-либо ихъ претензій, какъ правительство вообще, такъ въ частности и Министерство Императорскаго Двора.

VII. Уплату долговъ: а) по непокрытому дефициту отъ эксплоатациіи Закавказской желѣзной дороги за минувшее время; б) по суммѣ въ шестьдесятъ тысячъ семьсотъ девяносто два рубля, потребныхъ для производства окончательного расчета по сооруженію Бакинского и Батумского участковъ; в) по непокрытому расходу въ двадцать четыре тысячи четыреста тридцать рублей семьдесятъ четыре копѣйки по производству дополнительныхъ изысканий для Тквибульской вѣтви и г) по суммѣ въ семьсотъ сорокъ рублей, перерасходованной изъ запасного капитала Общества Закавказской желѣзной дороги на изысканіе Чіатурской вѣтви—принять на счетъ казны.

VIII. Постановленія, заключающіяся въ пп. II, V, VI и VII, привести въ исполненіе только по подписаніи контра-

гентами Общества Закавказской дороги новыхъ контрактовъ на работы по Батумскому порту и подходу къ Сурамскому тоннелю, составленныхъ согласно п. 1 настоящаго заключенія, а равно по представлениі подписанъ, о которыхъ упоминается въ п. VI заключенія; и

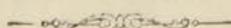
IX. Предоставить: а) Министру Путей Сообщенія принять въ казну Закавказскую желѣзную дорогу со всѣмъ значущимся по балансу, по день передачи, имуществомъ дороги и всѣми капиталами, въ томъ числѣ запаснымъ и оборотнымъ, и всѣмиющими оказаться кодио пріобрѣтенія дороги остатками отъ основного и дополнительныхъ капиталовъ Общества и б) Министру Финансовъ произвести, въ возможно скорѣйшемъ времени, обмѣнъ всѣхъ еще не погашенныхъ, находящихся во владѣніи какъ частныхъ лицъ, такъ равно и Государственнаго банка, акцій общества на 5% гарантированныя облигациіи равной нарицательной стоимости».

Подлинное мнѣніе подписано въ журналѣ Предсѣдателемъ и Членами.

Во исполненіе этого рѣшенія Временнымъ Управлениемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ была составлена инструкція особой комиссіи для приема въ казенное управление Закавказской ж. д.

На обязанность комиссіи было возложено освидѣтельствованіе состоянія имущества дороги и приемъ какъ самой дороги, такъ и всѣхъ денежныхъ суммъ, материальнаго имущества, дѣлъ и документовъ.

Днемъ передачи дороги въ вѣдѣніе Временнаго Управления казенныхъ желѣзныхъ дорогъ назначено было 1-е июля 1889 г., въ действительности передача состоялась только 1-го августа.



II.

РАЙОНЪ ЗАКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

I.

Размѣщеніе линіи дороги по областямъ Закавказья.

Закавказская желѣзная дорога пролегаетъ по губерніямъ:	
Кутаисской—на протяженіи	355,499 верстъ
Тифлисской „	208,407 „
Елисаветпольской „	224,934 „
Бакинской „	261,806 „
	Итого .
	1.050,648 верстъ.

Распределеніе станцій по губерніямъ и уѣздамъ слѣдующее:

Линія Поти-Баку.

Кутаисская губерния.

- 1) Сенакскій уѣздъ. Станціи: Поти, Челадиды, Ново-Сенаки, Абаша.
- 2) Кутаисскій уѣздъ: Самтреди, Конитпари, Мухіанъ, Ріонъ, Аджаметы, Свири.
- 3) Шорапанскій уѣздъ: Квирилы, Шорапань, Дзерулы, Бѣлогоры, Марелисы, Малита, Ципа.

Тифлисская губерния.

- 1) Горийский уездъ: Варварино, Михайлово, Гоми, Карели, Скра, Гори, Гракали, Каспи, Ксанка.
- 2) Душетский уездъ: Мцхетъ.
- 3) Тифлисский уездъ: Авчалы, Тифлисъ, Навтлугъ, Агъ-Тагля, Кара-Тапа, Кааязы, Беюкъ-Кясикъ.

Елисаветпольская губерния.

- 1) Казахский уездъ: Согутъ-Булахъ, Салоглы, Пойли, Шакарлы, Акстафа, Татлу, Таузъ, Ковляръ.
- 2) Елисаветпольский уездъ: Дзегамъ, Долляръ, Шамхоръ, Алабашлы, Елисаветполь, Зазалы, Даль-Маметлы, Кюрокъ-Чай, Геранъ, Мингечауръ.
- 3) Джеванширский уездъ: Евлахъ.
- 4) Арепской уездъ: Малай, Ляки.

Бакинская губерния.

- 1) Геокчайский уездъ: Аликентъ, Уджары, Бартушеты, Мюсюсли.
- 2) Шемахинский уездъ: Кара-Буджахъ, Кюрдамиръ, Керарь, Сагиры, Падаръ, Атъ-Булахъ.
- 3) Джеватский уездъ: Кара-Су, Муганъ, Аджи-Кабулъ, Нагорный, Наваги.
- 4) Бакинский уездъ: Алять, Дуванный, Сангачаль, Хвалынская, Пута, Волчьи-Ворота, Баладжары, Кишли, Баку.

Участокъ Поти-Самтреди.

- 1) Сенакский уездъ: Самтреди, Саджевахо.
- 2) Кутаисский уездъ—
- 3) Сенакский уездъ—
- 4) Озургетский уездъ: Нигоити, Ланчхуты, Супса, Нотанеби.

5) Батумскій округъ: Кобулеты, Чаква, Батумъ.

Кутаисская вѣтвь.

Кутаисскій уѣздъ, Кутаисской губ.: Ріонъ, Кутаисъ.

Тквибульская вѣтвь.

Кутаисскій уѣздъ, Кутаисской губ.: Кутаисъ, Гелаты, Сѣрныя-Воды, Сациры, Тквибулы.

Чіатурская вѣтвь.

Шорапанскій уѣздъ, Кутаисской губ.: Шорапанъ, Мартутубанъ, Бослеви, Рквія, Саліэты, Чіатуры.

Боржомская вѣтвь.

Горійскій уѣздъ, Тифлисской губ.: Михайлово, Сумбатово, Боржомъ.

Нефтяной участокъ.

Бакинскій уѣздъ, Бакинской губ.: Баку, Сабунчи, Сурханы.

Дорога соединяетъ два моря—Черное и Каспійское.

Географическое положеніе конечныхъ пунктовъ ея опредѣляется $40^{\circ} 22'$ с. шир. и $49^{\circ} 50'$ в. дол. (Баку) и $42^{\circ} 08'$ с. шир. и $41^{\circ} 40'$ в. долг. (Поти).

Проходитъ дорога черезъ города: Батумъ, Поти, Кутаисъ, Гори, Тифлисъ, Елисаветполь, Баку и мѣстечки: Самтреди, Тквибулы, Чіатуры, Боржомъ, Сурамъ.

Потійскій участокъ дороги, начинаясь въ гор. Поти, дальше, почти параллельно рѣкѣ Ріону, идеть на востокъ, по Ново-Сенакскому уѣзду, перейдя который, уже въ предѣлахъ Кутаисского уѣзда, соединяется съ Батумскимъ участкомъ на станціи Самтреди.

Батумскій участокъ начинается много южнѣе, въ гор. Батумъ, откуда, проходя по Батумскому округу на сѣверо-

востокъ, входить въ Озургетскій уѣздъ, у ст. Супса поворачиваеть на востокъ, перерѣзываеть самую южную оконечность Сенакскаго уѣзда, почти тамъ, гдѣ онъ сходится съ Озургетскимъ и Кутаисскимъ уѣздами, входить въ этотъ послѣдній и, вновь поворачивая на сѣверъ, направляется къ Самтреди.

Соединенная линія двухъ участковъ пролегаетъ далѣе по Кутаисскому уѣзду, слегка отклоняясь къ юго-востоку, проходить Сурамскимъ тоннелемъ Грузино-Имеретинской хребтъ и около ст. Варварино вступаетъ въ Тифлисскую губернію.

Такимъ образомъ, Потійскій участокъ почти весь проходитъ въ предѣлахъ бывшаго княжества Мингрельскаго, только концомъ своимъ захватывая и Имеретію.

Батумскій участокъ идетъ сперва по Аджаріи, а затѣмъ Гуріи и только незначительвою своею частью пролегаетъ по Мингреліи и Имеретіи.

Изъ числа 7 уѣздовъ и 3 округовъ губерніи районъ полезной дѣятельности дороги распространяется только на часть Батумскаго округа и на уѣзды: Озургетскій, Сенакскій, часть Зугдидскаго, Кутаисскій и Шорапанскій, съ населеніемъ приблизительно около 610 т. душъ обоего пола (во всей Кутаисской губерніи 923 т.).

Въ границахъ Кутаисской губерніи дорога даетъ начало Тквибульской каменноугольной и Чіатурской марганцевой вѣтвямъ, имѣющимъ специальное промышленное значеніе: первая—перевозить изъ копей каменный уголь, вторая—марганецъ; кроме того, имѣется и третья вѣтвь, соединяющая магистральную линію, отъ ст. Ріонъ, съ г. Кутаисомъ.

Жители въ названныхъ уѣздахъ района дороги—аджарцы, гурійцы, мингрельцы, имеретины и въ небольшомъ числѣ грузины, армяне, русские, евреи, греки и иностранцы.

Въ Тифлисскую губернію линія дороги входитъ въ 3 в. отъ ст. Варварино, откуда, направляясь къ востоку, до

самой конечной точки губерніи пролегаетъ вдоль теченія р. Куры. Пройдя мимо г. Гори, линія съ уклономъ на юго-востокъ идетъ на Тифлисъ, пересѣкаетъ у ст. Мцхетъ Военно-Грузинскую дорогу, соединяющую Закавказье съ внутренней Россіей при посредствѣ Владикавказской жел. дороги, болѣе круто поворачиваетъ на юго-востокъ, проходить по Кааязской степи и врѣзывается въ Елисаветпольскую губернію.

Изъ 9 уѣздовъ губерніи тяготѣніе къ главной линіи дороги имѣютъ только три: Горійскій, часть Душетскаго и Тифлисскаго.

Изъ остальныхъ уѣздовъ Ахалцихскій и Ахалкалакскій ближе всего подходятъ къ Боржомской вѣтви, съ которой они связаны шоссейными дорогами; хотя уѣзды эти и даютъ дорогѣ кое-какія свои произведенія, но значительнѣйшая часть послѣднихъ, поступающая на рынки, направляется по колеснымъ дорогамъ въ Эриванскую губернію и Карсскую область, не пользуясь передвиженіемъ по желѣзной дорогѣ; ввозъ въ эти уѣзды фабрично-заводскихъ издѣлій производится черезъ посредство Боржомской вѣтви.

Душетскій уѣздъ только южною своею частью подходитъ къ линіи дороги, сѣверная же, болѣе гористая, тяготѣніе скорѣе къ Военно-Грузинскому тракту. Тіонетскій уѣздъ прямого отношенія къ дорогѣ не имѣть, хотя грузы его—шерсть, молочные продукты и скотъ, направляемые въ Тифлисъ по грунтовымъ и шоссейнымъ путямъ, уже отсюда попадаютъ на желѣзподорожную линію. Телавскій и Сигнахскій уѣзды своими центральными частями отстоять отъ ближайшей станціи дороги въ 100-150 в., потому непосредственно услугами ея не пользуются; почти всѣ свои продукты—вино, инженицу, фрукты, скотъ, шерсть, лѣсные материалы—уѣзды эти направляютъ для сбыта въ Тифлисъ, откуда эти продукты уже расходятся какъ по Закавказью, такъ и въ прямомъ сообщеніи.

Борчалинский уездъ тоже сообщается съ главнымъ своимъ рынкомъ—Тифлисомъ—не по желѣзной дорогѣ. Съ открытиемъ Карской дороги уездъ этотъ будетъ непосредственно связанъ рельсовой сѣтью съ тѣми пунктами, которые снабжаются его произведеніями.

Жителей въ непосредственно тяготѣющемъ къ дорогѣ районѣ Тифлисской губерніи всего около 430 т. душъ. Преобладающее населеніе—грузины, затѣмъ идутъ осетины, армяне, русскіе, пѣмцы, греки, татары, персіане и др.

Какъ уже сказано выше, отъ станціи Михайловъ главная линія даетъ Боржомскую вѣтвь, служащую сообщеніемъ съ мѣстечкомъ Боржомъ, славящимся минеральными водами и богатѣйшими лѣсами, а также съ уѣздами Ахалцихскимъ и Ахалкалакскимъ.

Со станціей Гори соединяется лѣсовозная узкоколейная желѣзная дорога, идущая въ Атенское ущелье и принадлежащая г. Зеземану.

Въ Елисаветпольской губ. дорога все время идетъ въ юго-восточномъ направленіи, переходяющемъ въ восточное около ст. Ляки, гдѣ начинается уже губернія Бакинская. По первой изъ этихъ губерній линія пересѣкаетъ Казахскій, Елисаветпольскій и южную часть Арешскаго уѣзда, захватывая еще самую сѣверную оконечность Джеванширскаго уѣзда. Изъ остальныхъ уѣзовъ, Зангезурскій отстоитъ отъ линіи довольно далеко, Шушинскій и Джебраильскій подходятъ нѣсколько ближе, и то лишь восточными своими частями.

Жителей въ районѣ дѣятельности дороги около 700 т. душъ обоего пола, въ числѣ коихъ преобладаютъ татары; нѣсколько въ сторонѣ мы встрѣчаемъ и армянъ.

Въ Бакинской губерніи линія дороги прорѣзываетъ уѣзды Геокчайскій, Шемахинскій, Джеватскій и Бакинскій. Кубинскій и Ленкоранскій же уѣзды остаются въ сторонѣ, хотя тѣмъ не менѣе входять въ районъ дѣятельности дороги. Вся губернія (713 т. душъ обоего пола), кромѣ болѣе западныхъ уѣз-

довъ, прилегая къ Каспійскому морю, пользуется для передвиженія грузовъ за свои административныя границы не только Закавказскою желѣзною дорогою, но и Каспійско-Волжскимъ сообщеніемъ.

Населеніе губерніи—татары, талыши, таты, армяне, русские.

Эриванская губернія (670 т. душъ) осталась совсѣмъ въ сторонѣ отъ линіи дороги, хотя географическое положеніе вынуждаетъ ее пользоваться желѣзной дорогой въ широкихъ размѣрахъ. Нѣть сомнѣнія, что губернія эта, отрѣзанная отъ рынковъ, въ настоящее время лишена возможности развить всѣ свои производительныя силы, тѣмъ не менѣе, даже вынужденная оплачивать провозъ своихъ издѣлій сперва по шоссейнымъ дорогамъ, потомъ по желѣзной, Эриванская губ. даетъ Закавказской дорогѣ, черезъ станцію Акстафа, не малое количество своихъ грузовъ.

Съ открытиемъ Карской дороги и устройствомъ вѣтви на г. Эривань можно ожидать болѣе дѣятельныхъ коммерческихъ сношеній губерніи съ остальными мѣстностями Закавказья и центральной Россіи.

2.

Краткое топографическое описание района дороги.

Вдоль всей линіи Закавказской ж. д., почти параллельно направлению ея, Закавказье отдѣлено отъ Сѣвернаго Кавказа Большими Кавказскими хребтами. Протягиваясь съ С.-З. на Ю.-В., хребетъ этотъ, вообще высокій по всему протяженію, мѣстами поднимается на значительную высоту 15-18 тыс. футовъ надъ уровнемъ моря, имѣя по длини своей всего лишь нѣсколько узкихъ поперечныхъ проходовъ.

Проходы эти даютъ возможность пересѣкать хребетъ, который въ остальныхъ мѣстахъ, по высотѣ и крутизѣ склоновъ, недоступенъ для устройства путей сообщенія.

Рѣзко отграничивая Закавказье отъ остальной части Имперіи, Кавказскій хребетъ своими развѣтвленіями и отрогами въ то же время раздѣляетъ Закавказье на полосы и участки, значительно разнищіяся какъ по топографическимъ, такъ и по климатическимъ своимъ особенностямъ, а въ связи съ этимъ и характеромъ экономической дѣятельности населенія.

Самая длинная вѣтвь, отходящая отъ Главнаго Кавказскаго хребта—Грузино-Имеретинскія горы или Месхійскій хребетъ, отдѣляющій Кутаисскую губ. отъ Тифлисской. Хребетъ этотъ, начинаясь почти у середины всего протяженія Большого Кавказа, направляется сперва на югъ, затѣмъ поворачиваетъ на западъ къ Черному морю, получая здѣсь название Ваханскаго хребта или Аджаро-Ахалцихскихъ горъ. Пространство, заключенное между Главнымъ Кавказомъ, Месхійскимъ и Ваханскимъ хребтомъ, т. е. съ трехъ сторонъ ограниченное горами, а съ четвертой—моремъ, представляеть территорію нынѣшней Кутаисской губ. Губернія эта, мѣстами взволнованная предгорьями и горными развѣтвленіями, въ большинствѣ представляетъ низменный край съ теплымъ и влажнымъ климатомъ и богатою растительностью. Морскія испаренія, приносимыя вѣтрами, охлаждаясь на высотахъ хребтовъ, окружающихъ губернію, сгущаются и выпадаютъ въ видѣ обильныхъ дождей. Обилие влаги создаетъ условія, при которыхъ большая часть Кутаисской губ. не только не нуждается въ искусственномъ орошеніи, но, напротивъ, требуетъ дренажныхъ работъ, которыя высушивали бы обширныя пространства болотъ и мочежинъ.

Восточнѣе Месхійскаго хребта Большой Кавказъ даетъ множество болѣе или менѣе высокихъ отвѣтвленій, заполняющихъ всю Тифлисскую губернію и дѣлающихъ ея рельефъ волнистымъ. Горы эти, вирочемъ, не достигающія значительной высоты, образуютъ то разнообразіе топографическихъ условій, которое встрѣчаются во многихъ мѣстностяхъ Тифлисской губерніи.

Кромъ Большого Кавказа и его отроговъ, на пересѣченность Закавказскихъ губерній значительное вліяніе имѣть и Малый Кавказъ, тяпущійся параллельно Большому Кавказу.

Малый Кавказъ, тоже достигающій значительной высоты, служить водораздѣломъ рѣкъ Куры и Аракса. Пространство, заключенное между Большимъ и Малымъ Кавказомъ, служить бассейномъ Куры, представляющимъ обширную полосу, отъ Месхійского хребта постепенно пониждающуюся до самаго Каспійскаго моря. Долина Куры, самая культурная въ сельско-хозяйственномъ отношеніи часть этой полосы, широкая въ своемъ началѣ, по мѣрѣ приближенія къ Тифлису все суживается, мѣстами переходя въ узкую разщелину. За Тифлисомъ долина эта вновь расширяется, протягиваясь до самаго Елисаветполя гладкою, почти горизонтальною равниною.

Районъ дѣятельности дороги сосредоточенъ главнымъ образомъ на этомъ пространствѣ.

Далѣе за Елисаветполемъ мѣстность сохраняетъ свой равнинный характеръ, давая по направлению къ Каспійскому морю сильное пониженіе.

Поверхность здѣсь гладкая, не пересѣченная. На высокихъ горахъ, окаймляющихъ бассейнъ Куры, зима холодная, лѣто короткое и прохладное; наоборотъ, низменность сильно страдаетъ отъ лѣтнихъ зноевъ и засухъ, требуя примѣненія искусственного орошенія.

Такимъ образомъ, районъ дороги въ Кутаисской губерніи представляетъ четырехугольникъ, съ трехъ сторонъ окруженій горами, съ четвертой-же ограниченный моремъ, а въ трехъ остальныхъ губерніяхъ—полосу, заключенную между Большимъ и Малымъ Кавказомъ,—бассейнъ р. Куры.

Конечно, это только схема топографического устройства интересующаго насъ района, памѣчающая главныя очертанія; въ дѣйствительности, мѣстности эти представляютъ болѣе сложное очертаніе, вмѣщающая цѣлую массу бассейновъ рѣкъ,

поперечныхъ долинъ, горныхъ плато и цѣней горъ, создавая тѣмъ самымъ значительное разнообразіе условій климатическихъ и хозяйственныхъ.

Обиліе горъ и отсутствіе въ краѣ сносныхъ путей сообщенія, кромѣ желѣзной и немногихъ шоссейныхъ дорогъ, раздѣляютъ Закавказье на большое число отдѣльныхъ провинцій, рѣзко отличающихся своими мѣстными особенностями, какъ въ области физической, такъ и промышленной, и имѣющихъ мало сходства съ сосѣдними мѣстами.

Это исключительное положеніе Закавказья создаетъ цѣлый калейдоскопъ мѣстныхъ условій, значительно измѣняющихся на небольшомъ даже протяженіи.

3.

Климатъ района дороги.*)

Для цѣлей настоящаго изслѣдованія климатъ района дороги, или, вѣриje, особенности его представляютъ тройкій интересъ: 1) по вліянію на здоровье служащихъ, особенно линейныхъ, 2) по вліянію на характеръ и размѣры мѣстныхъ производствъ, следовательно на грузовое движеніе дороги, 3) по вліянію на путь и подвижной составъ, т. е. на расходы по эксплоатации.

Въ первомъ отношеніи, вопросъ подробнѣ разсмотрѣть въ главѣ III, въ отдѣлѣ «Врачебная часть»; во второмъ— если климатъ и не имѣть замѣтнаго вліянія на ростъ тѣхъ отраслей промышленности Закавказья, которые даютъ дорогѣ наибольшее количество грузовъ, какъ нефтяная, марганцевая и каменноугольная, хотя и тутъ можно было бы намѣтить иѣкоторое соотношеніе, то непосредственное и прямое воздействиe климата на другія отрасли

*) Приводимыя ниже цифровыя данные извлечены изъ статьи А. Вознесенскаго „Объ осадкахъ на Кавказѣ“ и изъ Кавказскаго Календаря за 1891 и 1893 г.г.

дѣятельности населения и на доходность дороги сказывается со многихъ сторонъ.

Начать съ того, что только при известной нормѣ годового количества тепла и распределеніи его по временамъ года Закавказье могло предъявить къ перевозкѣ такие высокоцѣпные, слѣдовательно таксируемые по одному изъ высшихъ классовъ, продукты, какъ орѣховый палычъ, пальмовое и красное дерево, шелкъ и проч.

Затѣмъ, одинъ изъ крупныхъ предметовъ вывоза — кукуруза, дающая громадные урожаи, превосходящіе количественно урожаи всѣхъ другихъ родовъ хлѣба съ единицы площа-ди, могла получить широкое и повсемѣстное распространеніе въ Кутаисской губ. только при наличности известной годовой температуры и обилии атмосферныхъ осадковъ. При нѣсколько-ко иныхъ условіяхъ та-же губернія высыпала бы поля пшеницей или ячменемъ, а это въ общемъ результатѣ давало бы меньшее вѣсовое количество продуктовъ, слѣдовательно и дорогѣ предъявлено было-бы къ перевозкѣ меньшее число пудовъ хлѣбного груза.

Климатъ восточнаго Закавказья даетъ въ суммѣ условія, допускающія примѣненіе высшихъ культуръ — воздѣлываніе хлопка, риса, рицинуса и пр. Отвлечение земель подъ эти культуры уменьшаетъ посѣвную площадь подъ хлѣбами, вызываю-ая еще большую необходимость и безъ того существующей въ Закавказии потребности въ привозномъ хлѣбѣ. А это отражается на дѣятельности дороги такимъ образомъ, что она, съ одной стороны, получаетъ новые грузы отъ примѣненія высшихъ культуръ, съ другой, имѣть лишнія перевозки хлѣба, вызываемыя занятіемъ пахатной площади этими культурами.

Если бы дѣло было въ такомъ же положеніи, въ какомъ оно обстояло нѣсколько десятковъ лѣтъ тому назадъ, т. е. если бы восточное Закавказье ничего въ большихъ размѣрахъ, кромѣ хлѣба, не культивировало на своихъ поляхъ,

желѣзная дорога потеряла бы и на перевозкѣ хлопка, риса и др., и на хлѣбныхъ грузахъ, которыхъ и ввозить въ Закавказье, и перевозить въ его предѣлахъ пришлось бы значительно меньше.

Въ этомъ направленіи можно привести много убѣдительныхъ примѣровъ, ясно свидѣтельствующихъ, что между климатомъ района и ростомъ движенія и доходности дороги имѣется извѣстное соотношеніе, которое въ будущемъ, съ примененіемъ болѣе усовершенствованныхъ приемовъ производства, съ введеніемъ всѣхъ тѣхъ отраслей промышленности, которая допускаются особенностями мѣстныхъ климатическихъ условій, должно сказаться еще замѣтнѣе.

Во второмъ отношеніи, тѣ или иные климатическія условія имѣютъ непосредственное вліяніе на расходы дороги по эксплоатации.

Распределеніемъ влаги по временамъ года, интенсивностью дождей, быстротой таянія снѣговъ, что въ свою очередь зависитъ отъ распределенія теплоты по періодамъ года, обусловливается содержаніе пути въ должной исправности. Обиліе атмосферической влаги въ Кутаисской губерніи вызываетъ размывы пути и искусственныхъ сооруженій и отражается даже на зданіяхъ и ремонтѣ подвижного состава*). Этимъ же, равно какъ и другими метеорологическими явленіями, вызывается необходимость въ некоторыхъ мѣстахъ дороги болѣе частой замѣны шпалъ; въ зависимости отъ вѣтровъ, влаги и тепла находится вывѣтривание каменныхъ сооруженій дороги.

Словомъ, особенности климата района дороги вызываютъ усиленные расходы по ремонту пути, зданій и подвижного состава, слѣдовательно вліяютъ на расходную статью бюджета.

*) Во время снѣжныхъ заносовъ настоящаго года крыши товарныхъ вагоновъ подламывались подъ тяжестью лежавшаго на нихъ снѣга.

Такимъ образомъ, особенности климата Закавказья играютъ въ эксплоатациі дороги видную роль; поэтому для болѣе яснаго представлениія о значеніи этого фактора, мы считаемъ необходимымъ привести данныя объ осадкахъ, температурѣ и вѣтрахъ въ томъ районѣ, который обслуживаетъся дорогой.

Сѣть метеорологическихъ станцій въ Закавказье не особенно обширна, хотя въ нѣкоторыхъ пунктахъ наблюденія и записи явленій ведутся около пятидесяти лѣтъ. Изъ числа имѣющихся наблюденій станцій для характеристики района дороги не всѣ одинаково пригодны, такъ какъ нѣкоторыя станціи расположены отъ линіи слишкомъ далеко или оказываются въ особенныхъ условіяхъ, отличныхъ отъ тѣхъ, въ которыхъ находится дорога и ея районъ.

Поэтому, даже изъ небольшого числа Закавказскихъ метеорологическихъ станцій выборъ необходимо ограничить только тѣми, наблюденія которыхъ характеризуютъ климатъ района.

Въ ряду метеорологическихъ явленій въ интересахъ намѣченной цѣли наиболѣе важную роль играютъ атмосферные осадки, съ которыхъ мы и начнемъ.

Осадки. Въ Кутаисской губ. мы воспользуемся записями 9 станцій, а именно: 1) Батумъ (городъ, высота 3 м., широта $41^{\circ} 40'$, долгота $41^{\circ} 38'$; наблюденія производились въ 1881 - 1892 г.); 2) Поти (городъ, высота 8 м., широта $42^{\circ} 08'$, долгота $41^{\circ} 40'$; наблюденія производились въ 1869 - 1892 г.); 3) Редутъ-Кале (заштатный городъ Зугдидскаго у., при устьи р. Хопи; абсолютная высота 5 - 6 м, широта $42^{\circ} 17'$, долгота $41^{\circ} 38'$; наблюденія производились въ 1848 - 1854 г. г.); 4) Абедати (селеніе Сенакскаго у., на абсолютной высотѣ 137 м., въ бассейнѣ р. Абаша; широта $42^{\circ} 25'$, долгота $42^{\circ} 17'$; наблюденія производились въ 1891 - 1892 г.г.) 5); Кутаисъ (городъ, лежитъ у выхода р. Рionъ на низменность; абсолютная высота 152

т., широта $42^{\circ} 16'$, долгота $42^{\circ} 42'$; наблюдения производились въ 1848-1853 г.г. и 1870—1892 г.г.); 6) Лайллаши (селеніе Лечгумскаго у.; абсолютная высота 868 м.; широта $42^{\circ} 36'$, долгота $42^{\circ} 51'$; наблюдения производились въ 1892 г.); 7) Сакарскій питомникъ (въ 2 в. отъ ст. Квирилы; высота 143 м.; широта $42^{\circ} 08'$, долгота $43^{\circ} 01'$; наблюдения производились въ 1891-1892 г.г.); 8) Они (селеніе Рачинскаго у.; абсолютная высота 838 м., широта $42^{\circ} 35'$, долгота $43^{\circ} 26'$; наблюдения производились въ 1891-1892 г.г.); 9) Пони (станція Закавказской ж. д. на Сурамскомъ перевалѣ, нынѣ закрытая; абсолютная высота 932 м.; широта $42^{\circ} 00'$, долгота $43^{\circ} 20'$; наблюдения производились въ 1882-1890 г.г.; хотя въ административномъ отношеніи пунктъ этотъ причисленъ къ Тифлисской губ., но для полноты картины выпаденія осадковъ, его удобнѣе помѣстить въ одинъ рядъ со станціями Кутаисской губ.)

Сравнивая среднія годовыя количества осадковъ всѣхъ этихъ станцій, выведенныя для каждой дѣленіемъ всего количества осадковъ во всѣ годы наблюденій на число лѣтъ наблюденій, мы имѣемъ такой рядъ годового количества осадковъ:

1) Батумъ	2370,2	мм.
2) Поти	1614,9	„
3) Редутъ-Кале	1605,8	„
4) Абедати	1813,5	„
5) Кутаисъ.	1348,5	„
6) Лайллаши	1229	„
7) Сакарскій питомникъ . .	1136,5	„
8) Они	957,9	„
9) Пони	691,8	„

Разсматривая этотъ рядъ, мы видимъ, что станціи расположены здѣсь по нисходящему количеству годичныхъ осадковъ; по сравненію же мѣстоположеній станцій на географ-

фической картѣ, мы въ то же время замѣчаемъ, что каждая изъ нихъ по отношенію къ выше стоящей занимаетъ болѣе восточное положеніе *).

Слѣдовательно, изъ данныхъ этихъ можно сдѣлать тотъ выводъ, что западныя части Кутаисской губерніи значительно обильнѣе, въ 3 - 4 раза, снабжаются влагой, чѣмъ восточныя и что по мѣрѣ приближенія отъ Батума и Поти къ Сурамскому перевалу годовое количество выпадающей атмосферной влаги уменьшается въ весьма чувствительной степени.

Если сравнивать по количеству выпадающей влаги Кутаисскую губернію, напримѣръ, съ г. Тифлисомъ, который даетъ въ среднемъ менѣе 500 мм. то оказывается, что даже наиболѣе обдѣленная влагой восточная часть губерніи все-же получаетъ осадковъ значительно больше, чѣмъ Тифлисъ, а западная такъ почти въ пять разъ больше.

Обиліе влаги въ западной части губерніи не только относительное, но и абсолютное, сказывающееся въ большомъ количествѣ никогда не просыхающихъ болотъ.

Приведенныя выше данныя являются средними изъ наблюденій для нѣкоторыхъ станцій за большое число лѣтъ; за отдельные годы отклоненія отъ этихъ среднихъ величинъ оказываются довольно замѣтныя. Такъ, въ Батумѣ, при среднемъ годовомъ количествѣ осадковъ въ 2370,2 мм., въ 1888 г. выпало влаги 3077,81 мм., а въ 1883 г.—1681,4 мм.; въ Поти, при средней величинѣ 1614,9 мм., въ 1892 г. вышло 2251 мм., а въ 1886 г.—всего 1235; въ Редутъ-Кале—въ среднемъ 1605,8, а въ 1850 г.—1970,8 мм., въ 1853 г.—1410,1 мм.; въ Кутаисѣ—въ среднемъ 1348,4 мм., въ 1852 г.—1785 мм., въ

*) Уклоненіе ст. Абедати отъ этого положенія значенія не имѣть, такъ какъ наблюденія производились здѣсь всего лишь два неполныхъ года и выводы изъ нихъ болѣе или менѣе гадательного характера.

1866 г.—735 мм.; Пони—среднее 691,8 мм., отклонение—785,7 мм. (1886 г.) и 484 мм. (1883 г.).

Обращаясь къ распределению средняго годового количества осадковъ по временамъ года, мы получимъ такія дашныя:

Название станцій.	Среднее количество осадковъ за зиму.	Среднее количество осадковъ за весну.	Среднее количество осадковъ за лето.	Среднее количество осадковъ за осень.
Батумъ	663	356	512	838
Поти	364	223	563	465
Редутъ-Кале *).	364	223	563	465
Абедати	483	392	524	415
Кутаись	403	270	357	317
Лайлази	521	320	231	157
Сакарскій питомникъ . .	441	261	202	232
Они.	325	179	255	199
Пони	141	154	160	237

Изъ таблицы этой мы видимъ, что: 1) самимъ сухимъ временемъ года въ западной части Кутаисской губерніи является весна; по мѣрѣ же приближенія къ Сурамскому перевалу дождливость весны все увеличивается, хотя веетаки въ это время года повсемѣстно выпадаетъ влаги меньше, чѣмъ зимой, лѣтомъ и осенью; 2) наибольшее количество осадковъ въ первой части губерніи приходится на лѣто и въ особенности осень, а второй—на зиму; на самомъ пере-

*) Въ таблицахъ Тифлисской обсерваторіи показано одинаковое количество съ Поти.

валъ за осень выпадаетъ болѣе трети всего годового количества влаги.

Среднія мѣсячныя количества осадковъ приводятся въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Название станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
Батумъ	258	153	157	127	72	151	153	208	303	224	311	254
Поти	129	94	84	79	55	138	161	252	204	147	137	136
Редутъ-Кале	116	123	130	51	56	227	192	192	185	94	96	143
Абедати	129	130	107	183	102	77	177	270	118	79	218	224
Кутаисъ	120	118	122	76	72	151	105	101	99	108	110	165
Лайлази	196	76	102	137	81	32	144	55	3	121	33	249
Сакарскій питомникъ .	110	130	86	100	75	78	47	77	77	68	88	202
Они	128	79	63	71	45	43	121	91	59	47	94	118
Пони	53	37	48	51	55	74	46	40	51	102	84	51

Изъ сопоставленія среднихъ мѣсячныхъ количествъ осадковъ усматривается, что по отдельнымъ станціямъ наибольшее количество влаги выдадаетъ:

- Въ Батумѣ: въ сентябрѣ, ноябрѣ, декабрѣ, январѣ.
,, Поти: ,, августѣ, сентябрѣ, іюлѣ, октябрѣ.
,, Редутъ-Кале: ,, іюнѣ, іюлѣ, августѣ, сентябрѣ.
,, Абедати: ,, августѣ, декабрѣ, ноябрѣ, іюлѣ.
,, Кутаисъ: ,, декабрѣ, іюнѣ, мартъ, январѣ.
,, Лайлази: ,, декабрѣ, январѣ, іюлѣ, апрѣль.
,, Сакарскомъ питомникѣ: ,, декабрѣ, февралѣ, январѣ.
,, Они: ,, декабрѣ, январѣ, іюлѣ, ноябрѣ.
,, Пони: ,, октябрѣ, ноябрѣ, іюнѣ, январѣ.

Если отклоненія количествъ осадковъ отъ средней го-

дичной нормы довольно замѣтны, то еще чувствительнѣе эти отклоненія отъ среднихъ мѣсячныхъ количествъ.

Среднее мѣсячное и годовое количество дней съ осадками для каждой станціи въ отдѣльности усматривается изъ слѣдующей таблицы.

Названіе станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	За годъ.
Батумъ	13	11	12	11	10	10	11	11	12	9	12	12	132
Поти	15	12	12	13	10	9	11	11	10	10	11	13	139
Редутъ-Кале . .	12	12	14	10	8	13	11	9	10	7	9	13	127
Абедати	13	11	8	14	12	9	15	12	14	7	16	14	142
Кутаись	12	10	12	10	9	12	12	10	9	8	9	12	123
Лайлаши	20	8	9	13	10	9	12	7	2	12	9	19	130
Сакарскій питом- никъ	15	10	10	13	9	8	10	11	6	7	11	16	126
Они	18	8	11	13	16	11	12	8	11	8	10	13	137
Пони	14	9	12	14	14	13	10	10	12	11	13	11	142

Изъ этихъ данныхъ усматривается, что: 1) число дней съ осадками въ той части губерніи, которая ближе къ Сурамскому перевалу, немного больше, чѣмъ въ другихъ мѣстностяхъ; а такъ какъ среднее годовое количество осадковъ здѣсь въ нѣсколько разъ меньше, чѣмъ въ западной половинѣ губерніи, т. е. почти въ одно и то же число дней въ первомъ случаѣ выпадаетъ 700-1000 милл., а во второмъ—1500-2400 мил., слѣдуетъ заключить, что въ мѣстностяхъ близкихъ къ морю за каждый дождливый день выпадаетъ

влаги въ 2-3 раза больше, чѣмъ въ тѣхъ, которыя приближаются къ перевалу, иными словами интенсивность дождей тамъ значительнѣе; 2) такъ какъ число дней съ осадками по мѣсяцамъ и временамъ года распредѣляется довольно равномѣрно, а между тѣмъ въ западной части губерніи за лѣто и осень выпадаетъ наибольшее количество влаги, осенне и лѣтніе дожди въ этой части даютъ больше влаги, чѣмъ зимніе и весенніе; для восточной части губерніи, наоборотъ, въ зимніе дожди выпадаетъ осадковъ больше (въ формѣ дождя и снѣга), чѣмъ въ другія времена года.

Интересно, хотя бы только для нѣкоторыхъ станцій, отмѣтить еще двѣ категоріи явлений: число дней съ грозами и со снѣгомъ.

Число дней, въ которые наблюдались грозы, видно изъ слѣдующей таблицы:

Название станцій.													
	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	За годъ.
Батумъ	—	1	—	—	—	1	1	1	1	1	—	1	7
Поти	—	—	—	—	1	3	3	4	3	1	1	1	16
Кутаисъ	—	—	—	—	4	1	1	1	1	—	—	—	8
Пони	—	—	—	1	5	5	3	2	2	—	—	—	18

Такимъ образомъ, наибольшее число грозъ приходится на Пони, слѣдовательно, и на мѣстности ближайшія къ Сурамскому перевалу; второе мѣсто занимаетъ Поти. Самыми грозовыми мѣсяцами являются май, іюнь, іюль, августъ и сентябрь.

Дней, въ которые наблюдался снѣгъ, приходится по отдельнымъ станціямъ:

Названіе станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	За годъ.
Батумъ	4	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	11
Поти	5	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	12
Кутаисъ	4	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	4	13
Пони	12	8	9	5	—	—	—	—	—	—	3	6	43

Мы видимъ, что наибольшее число дней со снѣгомъ приходится тоже на Пони, наименьшее—Батумъ; мѣсяцевъ, въ которые выпадаетъ снѣгъ, шесть: январь, февраль, мартъ, апрѣль, ноябрь, декабрь (для Поти и Батума четыре).

Наконецъ, укажемъ еще, какое максимальное количество осадковъ выпадало по отдельнымъ станціямъ и мѣсяцамъ за одинъ дождь (или снѣгъ) во все годы наблюденія (въ миллиметрахъ).

Названіе станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	За годъ.
Батумъ .	92	73	50	48	40	141	95	261	136	105	78	80	261
Поти . .	39	38	34	29	33	167	102	144	101	77	60	48	167
Кутаисъ	55	29	146	97	66	127	74	99	86	89	128	196	196
Пони . .	20	24	17	17	17	32	27	23	37	49	32	49	49

Такимъ образомъ, за одинъ дождь, т. е. въ промежутокъ между двумя наблюденіями (въ день таковыхъ три),

больше всего оказывается выпавшей влаги въ Батумѣ—въ августѣ—261 мм. Если принять во вниманіе, что во внутреннихъ губерніяхъ самые сильные дожди не даютъ болѣе 100 мм., подобный дождь въ Батумѣ слѣдуетъ признать очень интенсивнымъ и не имѣющимъ въ Россіи аналогичныхъ явлений. Сильные дожди наблюдаются въ губерніи, во всѣхъ трехъ первыхъ пунктахъ: въ Батумѣ, Поти и Кутаисѣ. Пони, по сравненію съ ними, за одинъ дождь получаетъ довольно незначительное количество влаги.

Проливные дожди съ наибольшимъ количествомъ выпавшей влаги въ трехъ первыхъ пунктахъ наблюдались въ іюнѣ, іюлѣ и августѣ (въ Кутаисѣ и въ декабрѣ).

Въ Тифлисской губерніи отмѣтимъ показанія слѣдующихъ 4 станцій: 1) Боржомъ (мѣстечко Горійскаго у.; абсолютная высота 780 м., широта $41^{\circ}51'$, долгота $43^{\circ}24'$; наблюденія производились въ 1877-1880 г. г. и въ 1888-1892 г. г.); 2) Сурамъ (селеніе Горійскаго у; абсолютная высота 734 м., широта $42^{\circ}01'$, долгота $43^{\circ}34'$; наблюденія производились въ 1873-1877 г.г.); 3) Гори (городъ; высота 594 м., широта $41^{\circ}59'$, долгота $44^{\circ}07'$; наблюденія производились въ 1885-1892 г.г.); 4) Тифлисъ (городъ; высота 468 м.; широта $41^{\circ}43'$, долгота $44^{\circ}47'$; наблюденія производились въ 1844-1892 г.г.).

Среднимъ числомъ въ этихъ пунктахъ выпадаетъ осадковъ въ годъ:

Въ Боржомѣ	575,1	мм.
,, Сурамѣ	620,7	,
,, Гори	523,3	,
,, Тифлисъ	485,8	,

Слѣдовательно, и въ этой губерніи, какъ и въ предыдущей, годовое количество выпадающей влаги уменьшается по направлению отъ запада къ востоку, только разница въ количествахъ осадковъ для крайнихъ пунктовъ здѣсь значительно меньшая, чѣмъ въ Кутаисской губ.

Отклоненія отъ среднихъ годовыхъ величинъ въ Тифлисской губ. тоже довольно рѣзкія. Такъ, при средней годовой нормѣ въ 575,1 мм., Боржомъ въ 1878 г. получилъ 701,7 мм. влаги, въ 1892 г.—всего 425,7; Сурамъ—при среднемъ количествѣ 620,7, въ 1876 г. имѣлъ 778,7 мм., а въ 1874—485,6; Тифлисъ—при среднемъ въ 485,8, въ 1850 г.—779 мм., а въ 1851—340,8.

Станціи эти даютъ слѣдующія среднія мѣсячныя количества осадковъ:

Название станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрель.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
Боржомъ	25	35	41	48	103	70	40	39	44	40	47	41
Сурамъ	53	54	38	41	49	43	48	30	49	59	47	109
Гори	24	29	43	52	76	70	40	21	30	51	42	46
Тифлисъ	15	20	29	53	73	69	52	40	51	34	29	21

Сравнивая-же количества выпадающей влаги по временнымъ года, мы имѣемъ:

Название станцій.	Количество выпавшей влаги за зиму.	Количество выпавшей влаги за весну.	Количество выпавшей влаги за лето.	Количество выпавшей влаги за осень.
Боржомъ.	101	192	149	131
Сурамъ	216	128	121	154
Гори	99	171	130	123
Тифлисъ	56	154	161	114

Изъ всѣхъ этихъ пунктовъ Сурамъ ближе всего подходитъ къ восточной части Кутаисской губ., давая, какъ и тамъ, наибольшее количество осадковъ зимою; въ остальныхъ мѣстахъ самыми дождливыми оказываются весна и лѣто, самымъ сухимъ временемъ—зима.

Среднее число дней съ осадками слѣдующее:

Название станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	За годъ.
Боржомъ	10	10	10	12	17	14	14	9	11	7	9	11	130
Сурамъ	9	12	9	10	11	11	11	4	5	8	9	12	111
Гори	9	7	8	11	12	11	7	5	7	7	10	8	103
Тифлисъ	6	7	9	11	13	11	8	8	9	8	7	6	104

Мы видимъ, что вообще число дождливыхъ дней въ году въ Тифлисской губ. значительно меньше, чѣмъ въ Кутаисской; сравнивая же данные этой таблицы съ годовыми количествами осадковъ, мы можемъ сдѣлать выводъ, что среднее количество влаги, выпадающей за одинъ дождливый день по всей губерніи, замѣтныхъ колебаній не представляетъ.

Число дней съ грозами приходится по отдельнымъ станціямъ:

Название станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	За годъ.
Боржомъ	—	—	—	—	2	4	10	4	5	3	—	—	28
Сурамъ	—	—	—	—	2	3	5	5	2	1	1	—	19
Гори	—	—	—	—	—	5	5	2	1	4	—	—	17
Тифлисъ	—	—	—	—	2	7	7	5	5	3	1	—	30

Наибольшее годовое число грозъ, такимъ образомъ, приходится на Тифлисъ и Боржомъ. Наиболѣе грозовыми являются мѣсяцы: май, июнь, июль, августъ.

Количество дней со снѣгомъ слѣдующее:

Название станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрель.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	За годъ.
Боржомъ . . .	12	10	7	—	—	—	—	—	—	—	7	36	
Сурамъ . . .	12	12	8	3	—	—	—	—	—	—	1	10	46
Гори	3	2	4	1	—	—	—	—	—	—	—	1	11
Тифлисъ . . .	6	5	3	1	—	—	—	—	—	—	—	4	19

т. е. наибольшее число снѣжныхъ дней бываетъ въ Сурамъ и Боржомъ, самыми снѣжными являются мѣсяцы декабрь, январь, февраль.

Наибольшее количество осадковъ, выпадающихъ за одинъ дождь (или снѣгъ), видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

Название станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрель.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Годъ.
Боржомъ . . .	8	15	9	16	67	17	16	22	23	27	22	12	67
Сурамъ . . .	16	21	16	13	20	18	21	16	9	34	14	70	70
Гори	12	20	16	16	27	35	17	25	19	20	15	28	35
Тифлисъ . . .	29	16	17	40	36	49	72	33	45	33	28	39	72

Мы видимъ, что проливныхъ дождей, такихъ, какіе, напр., бывають въ Кутаисской губ., въ Тифлисской не наблюдалось. Самые большие дожди въ губерніи приходятся на

май, июнь, июль и декабрь. Самые слабые дожди бывают въ Сурамѣ.

Въ Елисаветпольской губерніи наблюденія производились только въ 4 пунктахъ: 1) Еленендорфъ (колонія Елисаветпольск. у.; высота 773 м., широта $40^{\circ} 35'$; долгота $46^{\circ} 19'$; наблюденія за 1886 г.); 2) Елисаветполь (городъ, абсолютная высота 445 м.; широта $40^{\circ} 4'$, долгота $46^{\circ} 21'$; наблюденія производились въ 1871 - 1892 г.); 3) Шуша (городъ; высота 1310 - 1368 м., широта $39^{\circ} 46'$, долгота $46^{\circ} 45'$); наблюденія за 1849 г., 1872 - 1874 гг., 1884 - 1892 гг.); 4) Нуха (городъ; высота 749 м., широта $41^{\circ} 12'$, долгота $47^{\circ} 12'$; наблюденія за 1872 - 1879 и 1890 - 1892 г.г.).

Собственно для характеристики климата района не всѣ эти станціи удобно расположены. Такъ, по значительному удаленію Шуши и Нухи, количества осадковъ въ этихъ пунктахъ не являются типическими для болѣе близкой къ линіи равнинной части Елисаветпольской губ.; показанія станціи Еленендорфъ тоже мало пригодны, въ виду ихъ случайного характера, такъ какъ наблюденія на ней производились всего лишь одинъ годъ. Тѣмъ не менѣе, за отсутствиемъ другихъ данныхъ, мы все же воспользуемся записями всѣхъ существующихъ въ губерніи станцій.

Среднія годовыя количества осадковъ для этихъ пунктовъ слѣдующія:

Еленендорфъ	553,5	мм.
Елисаветполь	254,6	„
Шуша	639,4	„
Нуха	710,8	„

Колебанія для Елисаветполя: 362 (1877 г.) и 150,9 (1876 г.), для Шуши—724 (въ 1873 г.) и 484 (1887 г.), для Нухи—941 (1878 г.) и 548 (1876 г.)

Несмотря на сравнительно высокое количество выпадающихъ за годъ осадковъ на первой и двухъ послѣднихъ станціяхъ, почти вся равнинная полоса Елисаветпольской

губ., примыкающая къ линіи желѣзной дороги, расположена въ предѣлахъ кривыхъ, соединяющихъ мѣстности съ годовыми средними количествами осадковъ въ 500 и 250 mm.

Такимъ образомъ, прогрессивное уменьшеніе годового количества влаги, начинающееся отъ западной оконечности Закавказской ж. д. и переходящее въ предѣлы Тифлисской губ., продолжается и въ Елисаветпольской.

По мѣсяцамъ это годовое количество осадковъ распредѣляется такъ:

Названіе станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
Еленендорфъ . . .	27	38	58	37	57	50	35	49	77	80	38	8
Елисаветполь . . .	10	12	19	24	37	29	18	17	30	23	17	18
Шуша	22	29	47	85	126	109	45	32	57	40	28	21
Нуха	32	30	48	86	75	72	43	54	112	66	59	34

Или, группируя по временамъ года:

Названіе станцій.	Среднее количества осадковъ за зиму	Среднее количество осадковъ за весну	Среднее количество осадковъ за лето.	Среднее количество осадковъ за осень.
Еленендорфъ	72	152	134	195
Елисаветполь	40	80	63	70
Шуша	72	257	185	125
Нуха	96	209	169	237

Слѣдовательно, подобно Тифлисской губ., здѣсь меньше всего осадковъ приходится на зиму; весна и осень оказываются наиболѣе дождливыми временами года.

По мѣсяцамъ приходится число дней съ осадками:

Название станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	За годъ.
Еленендорфъ . . .	6	10	9	8	9	9	5	5	12	7	6	2	88
Елисаветполь . . .	5	5	6	7	10	7	5	4	6	5	5	5	68
Шуша.	7	9	9	15	16	14	7	5	10	8	8	6	113
Нуха	5	5	7	8	8	6	4	5	7	7	6	5	74

Мы видимъ, что Елисаветполь стоитъ ниже всѣхъ пунктовъ губерніи не только по годовому количеству осадковъ, но и по числу дней въ году, въ которые выпадаютъ осадки.

Число дней съ грозами для нѣкоторыхъ пунктовъ губерніи слѣдующее:

Название станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Годъ.
Елисаветполь . . .	—	—	—	1	6	5	2	3	2	1	—	—	20
Шуша	—	—	1	3	12	12	2	2	4	1	—	—	37

Мы видимъ, что по количеству дней съ грозами Шуша значительно превосходить Елисаветполь.

Грозовыми оказываются мѣсяцы май и юнь.

Дней со снѣгомъ наблюдалось:

Названіе станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	За годъ.
Елисаветполь . . .	5	4	2	—	—	—	—	—	—	—	1	12	
Шуша	8	10	7	8	—	—	—	—	—	1	4	2	40

т. е. и въ числѣ дней со снѣгомъ Шуша занимаетъ первое мѣсто. Самыми снѣжными являются мѣсяцы январь и февраль (въ Шушѣ еще мартъ и апрѣль).

Максимальное количество осадковъ, выпадающихъ за одинъ дождь (или снѣгъ) приходится на эти двѣ станціи:

Названіе станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	За годъ.
Елисаветполь . . .	10	20	14	12	23	20	16	31	29	17	14	12	31
Шуша	13	14	19	31	31	20	13	26	23	65	19	24	65

Слѣдовательно, по интенсивности самыхъ сильныхъ дождей Елисаветпольская губ. уступаетъ Тифлисской и въ особенности Кутаисской. Сильные дожди наблюдаются здѣсь осенью.

Въ Бакинской губерніи мы беремъ показанія трехъ станцій: 1) Геокчай (сел. Геокчайскаго у.; высота около 60 м.; широта $40^{\circ}39'$; долгота $47^{\circ}35'$; наблюденія производились въ 1891 - 1892 г.); 2) (Джеватъ, село Джеватскаго у., лежить

въ низовьяхъ р. Куры, на высотѣ ниже уровня океана на 15 м.; широта $40^{\circ}02'$, долгота $48^{\circ}29'$; наблюденія въ 1891 - 1892 г.г.); 3) Баку (городъ; высота 17 м., широта $40^{\circ}22'$, долгота $49^{\circ}50'$; наблюденія въ 1848 - 1892 г.г.).

Среднее годовое количество осадковъ этихъ пунктовъ слѣдующее:

Геокчай	410,6	мм.
Джеватъ	273	„
Баку	240,6	„

Большія отступленія отъ среднихъ нормъ имѣли мѣсто въ Баку въ 1853 г.—489 мм. и въ 1871 г.—142 мм.

Сопоставляя эти данныя съ тѣми, которые были указаны для Кутаисской, Тифлисской и Елисаветпольской губерній, мы видимъ, что по всей линіи дороги, начиная отъ западной ея оконечности и кончая восточной, почти съ полной правильностью, безъ особено замѣтныхъ перерывовъ, идетъ прогрессивное уменьшеніе среднихъ годичныхъ количествъ осадковъ.

Благодаря этому, въ то время какъ часть дороги, направляющаяся къ Черному морю, получаетъ избытокъ влаги, другая часть, идущая къ Каспійскому, имѣеть, осадковъ въ годъ почти въ десять разъ меньше, чѣмъ напр. Батумъ, и настолько страдаетъ отъ безводья, что нуждается въ искусственномъ орошеніи.

Собственно говоря, то количество осадковъ, которое выпадаетъ въ среднемъ въ Батумѣ и которое мы назвали избыткомъ влаги, далеко не представляеть еще предѣла, выше которого не выпадало бы влаги въ другихъ мѣстностяхъ земного шара. Такъ, въ Индіи и Индо-Китаѣ въ некоторыхъ пунктахъ количество осадковъ въ годъ доходитъ до 12 тыс. миллиметровъ.

Слѣдуетъ оговориться, что бѣдность осадками въ Бакинской губерніи наблюдается не повсемѣстно и что, напр. въ Ленкорани, лежащемъ южнѣ Баку, годовое количество осадковъ доходитъ почти до 1200 мм.

По отдельнымъ мѣсяцамъ станціи Бакинской губ. даютъ такія среднія показанія:

Название станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
Геокчай	18	36	51	31	56	21	46	22	11	52	40	27
Джеватъ	33	12	16	40	19	6	10	11	36	33	44	14
Баку	32	22	21	21	15	7	8	6	20	30	31	30

Или, группируя эти данные по временамъ года, получимъ:

Название станцій.	Среднее количество осадковъ за зиму.	Среднее количество осадковъ за весну.	Среднее количество осадковъ за лѣто.	Среднее количество осадковъ за осень.
Геокчай	81	138	89	103
Джеватъ	58	75	27	113
Баку	84	57	19	81

Мы видимъ, что самымъ сухимъ временемъ является здѣсь лѣто, а дождливымъ—осень и зима.

Число дней съ осадками по мѣсяцамъ распредѣляется такъ:

Название станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	За годъ.
Геокчай	7	8	16	10	9	4	4	1	1	9	13	6	88
Джеватъ	8	8	6	9	5	2	4	3	6	6	10	10	77
Баку	9	8	6	6	4	3	2	2	5	6	8	9	67

т. е. Бакинская губернія значительно бѣднѣе Кутаисской губерніи не только среднимъ годовымъ количествомъ осадковъ, но и числомъ дождливыхъ дней.

Въ Батумѣ за 132 дня съ осадками выпадаетъ 2370 мм. влаги, т. е. въ одинъ дождливый день по 17,9 мм., въ Баку же за 67 дней съ осадками—241 мм., или въ день по 3,6, т. е. каждый дождливый день даетъ Батуму въ пять разъ болѣе влаги, чѣмъ Баку.

Число дней съ грозами въ Баку слѣдующее: въ маѣ—1, августѣ—1, сентябрѣ—1, а всего среднимъ числомъ въ годъ три—меньше чѣмъ во всѣхъ остальныхъ пунктахъ Закавказья, гдѣ производились наблюденія.

Сиѣжныхъ дней въ году среднимъ числомъ приходится здѣсь 13 (5 въ январѣ, 3 въ февралѣ, 2 въ мартѣ и 3 въ декабрѣ).

По интенсивности наблюдавшихся сильныхъ дождей Баку стоитъ за нѣкоторые годы и мѣсяцы выше чѣмъ Елисаветпольская и даже Тифлисская губерніи.

Такъ, въ январѣ въ Баку наблюдался дождь, давшій осадковъ 101 мм., въ февралѣ—14, мартѣ—45, апрѣлѣ—19, маѣ—43, іюнѣ—12, іюлѣ—3, августѣ—12, сентябрѣ—28, октябрѣ—31, ноябрѣ—38, декабрѣ—33.

Весьма интересно прослѣдить по отдельнымъ областямъ Закавказья, не измѣняется ли по мѣрѣ теченія времени количество осадковъ, выпадающихъ за годъ, иными словами, если разсматривать большой промежутокъ времени, опредѣлить: сухе или влажнѣе становится климатъ съ годами. Къ сожалѣнію, наблюденія производятся въ Закавказье большое число лѣтъ на очень немногихъ станціяхъ, показаніями которыхъ только и можно воспользоваться. Что же касается остальныхъ, то метеорологическія явленія регистрируются на нихъ такъ недавно, а на нѣкоторыхъ съ такими перерывами, что не представляется возможности сдѣлать сколько нибудь безошибочные выводы, не опасаясь оперировать надъ явленіями случайными.

Оговариваемся, что и на тѣхъ станціяхъ, записями которыхъ мы воспользуемся, все же для заключенія о постепенномъ измѣненіи хода годовыхъ количествъ осадковъ наблюдений не вполнѣ достаточно, тѣмъ не менѣе правильность измѣненій указываетъ все же, если не па размѣръ этихъ измѣненій, то па ихъ направлениe.

Беремъ показанія станцій Кутаисъ (полныя наблюденія производились 14 лѣтъ, съ довольно большими промежутками), Поти (20 лѣтъ, съ небольшими перерывами), Батумъ (11 лѣтъ), Тифлісъ (48 лѣтъ), Елисаветполь (9 лѣтъ), Баку (36 лѣтъ)

Кутаисъ за четырехлѣтіе 1849-1852 гг. получалъ осадковъ въ среднемъ въ годъ	1545	мм.
За 1872-1875	1314	„
За 1879, 1885, 1886, 1889 (за промежуточные годы итоговъ годовыхъ количествъ несть).	1037	„
За двухлѣтіе 1891-1892	1301	„

Даже если считать и послѣдній выводъ всего лишь за два года, слѣдовательно, менѣе точный и заключающій больше случайностей, въ общемъ, среднее количество осадковъ, выпадающее въ Кутаисъ, за послѣдніе почти пятьдесятъ лѣтъ, уменьшилось въ довольно ощутительной степени. Это будетъ еще замѣтнѣе, если взять средніе выводы за болѣе значительное число лѣтъ. Такъ, за семь первыхъ лѣтъ, за которыхъ производились записи, именно за 1849-1852 г.г., 1872, 1873 и 1874 гг. въ среднемъ въ годъ выпадало влаги по 1413 мм., а за семь послѣднихъ—1875, 1879, 1885, 1886, 1889, 1891 и 1892 г.г.—1178 мм.

Эти данныя еще убѣдительнѣе свидѣтельствуютъ, что осадковъ въ Кутаисъ въ ближайшее къ намъ время выпадетъ менѣше, чѣмъ 30-50 лѣтъ тому назадъ, что до известной степени объясняется систематической вырубкой лѣсовъ, начавшейся въ губерніи съ открытиемъ Поти-Тифлісской доро-

ги, которая требовала для нуждъ эксплоатаціи большое количество лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ и, кромѣ того, открыла легкій сбыть этимъ матеріаламъ на обширномъ тифлисскомъ рынке.

Поти въ 1870, 1871, 1874, 1875 гг. въ среднемъ получалъ въ годъ осадковъ . . . 1905 mm.

1876-1879 1544 ,,

1880-1883 1579 ,,

1884-1887 1427 ,,

1888-1892 1628 ,,

или, группируя по десятилѣтіямъ,

въ 1870-1881 1779 ,,

,, 1882-1892 1535 ,,

Слѣдовательно, и здѣсь среднее годовое количество осадковъ по мѣрѣ времени все уменьшается.

Батумъ опредѣленаго вывода не даетъ. Наблюденія по этой станціи имѣются за 11 лѣтъ, изъ которыхъ 1888 г. даетъ очень сильное отклоненіе отъ средней величины; поэтому, если сгруппировать данные за шесть первыхъ лѣтъ и пять послѣднихъ, получается одинъ результатъ, если же за пять первыхъ и шесть послѣднихъ—нѣсколько иной.

Такъ, въ 1882-1887 г. въ среднемъ выпадало 2280 mm.

,, , 1888-1892 , , , , 2512 ,

Если же годы расположить иначе, то

въ 1882-1886 2289 ,

,, 1887-1892 2466 ,

Мы видимъ, что несмотря на меньшую разницу въ среднихъ данныхъ, все же и въ томъ и въ другомъ случаѣ количество выпадающей влаги за послѣднее время увеличилось.

Легко возможно, что это увеличеніе есть результатъ только недостаточнаго числа наблюденій.

Если замѣчаемое въ Поти и Кутаисѣ уменьшеніе средняго годового количества осадковъ въ известной мѣрѣ должно быть отнесено на счетъ вырубки лѣсовъ, а priori уже мож-

но сказать, что около Тифлиса, гдѣ значительное вырубаніе лѣсовъ имѣло мѣсто много раньше, чѣмъ начали регистрироваться метеорологическія явленія, среднее годовое количество осадковъ должно было оставаться болѣе или менѣе неизмѣннымъ.

Въ дѣйствительности такъ и оказывается.

Такъ, въ Тифлисѣ въ среднемъ выпадало въ годъ:

въ 1845-1854 гг. 499 мм.

, 1855-1864 „ 442 „

, 1865-1874 „ 459 „

, 1875-1884 „ 477 „

, 1884-1892 „ 444 „

Или за первые 24 года 482 мм.

за послѣдніе 24 „ 479, т. е. приблизительно одно и тоже количество осадковъ, хотя и здѣсь наблюдается нѣкоторое уменьшеніе.

Елисаветполь получалъ въ среднемъ

въ 1874-1877, 1882 г.г. 247 мм.

, 1883, 1889, 1891 и 1892 г.г. 229 „

Баку:

въ 1848-1857 283 „

, 1858-1867 204 „

, 1868-1877 252 „

, 1878-1884 242 „,

или за первые двадцать лѣтъ по 243 мм., а за послѣдніе 16 лѣтъ—по 247.

Такимъ образомъ, въ Тифлисѣ, Елисаветполѣ и Баку среднее годовое количество осадковъ за многое число лѣтъ остается почти неизмѣннымъ.

Наблюдаемое же въ Кутаисской губ. уменьшеніе количества осадковъ за послѣднее время, если и не свидѣтельствуетъ о какомъ-либо постоянномъ и неизмѣнномъ явленіи, то указываетъ, что, по крайней мѣрѣ для нашего времени, климатъ губерніи становится все болѣе сухимъ, что, конечно-

но, не исключаетъ возможности смены сухого периода болѣе влажнымъ въ будущемъ.

Температура. Средняя годичная температура (въ градусахъ С) выражается такъ:

для Кутаисской губ.:		Сурамъ	10,2
Батумъ	15,0	Пони	8,0
Кутаись	14,6	Тифлисъ	12,7
Поти	14,7	для Елисаветпольской губ.:	
Редутъ-Кале	14,6	Елисаветполь	13,1
для Тифлисской губ.:		Шуша	8,8
Боржомъ	10,0	для Бакинской губ.:	
Гори	11,0	Баку	15,0

Такимъ образомъ, колебанія среднихъ годичныхъ температуръ во всѣхъ этихъ мѣстностяхъ, не считая Пони, Боржома, Сурама, Гори и Шуши, лежащихъ высоко надъ уровнемъ моря, не особенно значительны. Разнообразіе топографического устройства Закавказья въ тоже время служить причиной, что не только въ предѣлахъ одной губерніи, но и уѣзда, смотря по высотѣ мѣста, близости лѣсовъ и рѣкъ и другимъ условіямъ, климатъ представляеть рѣзкія измѣненія, варьирующія въ предѣлахъ между жаркимъ и теплымъ, умѣреннымъ и холоднымъ. Поэтому приведенные данные относятся только къ указаннымъ пунктамъ и тѣмъ, которые находятся въ приблизительно одинаковыхъ съ ними условіяхъ, не захватывая значительныхъ по радиусу районовъ.

Если средняя годовая температура имѣть важное значение для края, то еще важнѣе въ этомъ отношеніи распределеніе тепла по мѣсяцамъ и максимальныя и минимальныя температуры. И тѣ и другія данные приводятся въ нижеслѣдующей таблицѣ.

1) Среднія мѣсячныя температуры (счетъ мѣсяцамъ по новому стилю).

Название станций.

	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
Кутаисская губ.												
Батумъ	5,9	6,7	8,7	11,9	17,1	20,9	24,0	23,9	20,9	17,2	12,6	9,9
Кутаисъ	4,6	5,9	8,9	13,8	18,7	20,8	22,8	24,4	20,0	16,7	12,7	6,6
Поти	4,9	6,3	9,2	12,7	17,4	20,7	23,5	23,6	20,9	17,1	12,3	8,6
Редутъ-Кале	5,2	7,0	8,3	12,8	16,9	20,5	23,1	24,4	20,5	17,0	12,4	6,9
Тифлисская губ.												
Боржомъ	-3,2	8,7	4,7	10,3	14,7	18,0	21,2	20,9	16,6	11,3	4,7	0,2
Гори	-2,4	0,5	5,7	10,7	16,5	29,1	21,8	22,5	18,0	12,4	5,6	1,2
Сурамъ	-1,6	-0,5	3,2	10,1	14,5	18,3	19,7	22,2	17,0	11,3	6,0	1,9
Пони	-4,0	-2,0	2,8	6,6	12,5	15,0	17,6	19,0	14,4	10,7	3,7	-0,1
Тифлисъ	0,2	2,0	6,7	12,0	17,7	28,9	24,5	24,3	19,4	11,7	7,7	2,8
Елисаветпольская губ.												
Елисаветполь	0,1	2,0	6,6	12,2	18,5	22,6	24,9	24,8	19,6	14,0	8,3	3,9
Шуша	-3,3	-1,3	4,0	7,7	13,7	16,9	19,2	19,0	15,0	10,9	4,7	-0,2
Бакинская губ.												
Баку	3,4	3,6	6,5	11,3	18,1	23,0	26,0	25,9	21,9	16,8	11,5	6,4

Изъ этой таблицы видно, что въ районѣ дороги:

а) только въ Тифлисской и Елисаветпольской губерніяхъ, расположенныхъ въ среднихъ частяхъ всей линіи, мѣсячная температура спускается ниже нуля; въ Кутаисской губерніи таковая ниже $4,6^{\circ}$, а въ Бакинской ниже $3,4^{\circ}$ не бываетъ; самыми холодными мѣсяцами повсемѣстно оказываются январь и февраль, въ декабрѣ среднюю мѣсячную температуру ниже нуля даютъ только Попи и Шуша;

б) самая высокая средняя мѣсячная температура наблюдается, кромѣ г. Гори, въ Бакинской губ., затѣмъ пойдутъ Елисаветпольская, Тифлисская и Кутаисская. Самыми жаркими мѣсяцами повсемѣстно являются юль и августъ;

в) наиболѣе равномѣрное распределеніе тепла по мѣсяцамъ оказывается въ Кутаисской губ., затѣмъ въ Бакинской; Тифлисская и Елисаветпольская губерніи въ этомъ, какъ и во многихъ другихъ отношеніяхъ, занимаютъ среднеее мѣсто;

г) ниже 20°C средняя мѣсячная температура не спускается въ Кутаисской губ. втеченіи юня, юля, августа и сентября; въ Тифлисской, если брать показанія всѣхъ станцій, нѣть ни одного мѣсяца, въ который температура повсемѣстно была выше 20° ; для Тифлиса и Гори такихъ мѣсяцевъ оказывается три—юнь, юль и августъ; въ Елисаветпольской губ. только г. Елисаветполь имѣетъ мѣсяцы, средняя температура которыхъ выше 20° —юнь, юль и августъ; въ Баку тѣ-же мѣсяцы, но съ добавленіемъ еще сентября, въ среднемъ даютъ не ниже 20° . Такимъ образомъ, въ отношеніи средней мѣсячной температуры какъ зимней, такъ и лѣтней, въ губерніяхъ, расположенныхъ у концовъ Закавказской ж. дороги, наблюдаются аналогичныя явленія, только зима въ Кутаисской губ. оказывается болѣе теплой, чѣмъ въ Бакинской, лѣто-же—наоборотъ.

2) Максимальная и минималь

Название станций.	Январь.		Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.		Май.		Июнь.	
	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.
Кутаисская губ.												
Батумъ	17,9	— 3,7	14,9	— 4,3	23,7	— 1,1	25,1	1,0	28,1	6,1	28,9	10,7
Кутаисъ	16,7	— 8,7	24,9	— 2,9	27,0	— 4,3	30,4	0,9	34,1	7,8	36,0	12,6
Поти	18,2	— 7,7	21,9	— 7,1	28,1	— 3,9	32,9	1,7	36,5	5,4	34,1	10,6
Тифлисская губ.												
Боржомъ	8,6	— 18,2	14,6	— 13,6	18,6	— 16,4	28,6	— 0,8	30,0	— 4,0	32,4	8,7
Гори	12,3	— 19,2	9,1	— 15,3	24,7	— 16,8	26,3	— 7,1	30,7	3,2	32,7	11,0
Сурамъ	9,1	— 17,8	14,5	— 17,6	22,2	— 12,4	25,3	— 1,4	28,0	2,7	30,8	9,2
Пони	7,2	— 17,3	8,6	— 13,3	19,3	— 8,7	21,8	— 5,3	25,8	— 0,4	26,7	5,6
Тифлисъ	16,5	— 22,2	16,9	— 13,4	25,8	— 9,7	30,6	— 0,5	30,6	5,8	35,4	9,3
Елисаветп. губ.												
Елисаветполь . .	15,1	— 16,5	16,7	— 11,8	24,5	— 6,5	30,3	2,6	32,3	5,9	34,5	11,7
Шуша	13,6	— 12,6	8,6	— 12,9	16,2	— 7,9	21,4	— 4,0	24,2	1,9	25,6	8,8
Бакинская губ.												
Баку	12,6	— 10,0	19,4	— 10,1	21,2	— 5,9	26,6	0,4	27,4	7,0	31,0	15,0

Изъ таблицы этой мы видимъ, что: 1) самая высшая наблюдавшаяся температура (38,2) приходится на Тифлисъ (37,3—Поти, 37,4—Боржомъ, 37,2—Елисаветполь); самая низшая (—22,2)—тоже на Тифлисъ (—19,2—Боржомъ, —17,8—Сурамъ, —17,3—Пони, —16,8—Гори); 2) по всей линіи нѣтъ ни одного пункта, въ которомъ температура круглый годъ стояла выше нуля; 3) мѣсяцевъ, въ которые температура спускается ниже нуля, хотя бы только въ нѣкоторые годы и на непродолжительное время, въ Кутаисской губ. пять: январь, февраль, мартъ, ноябрь и декабрь, въ Тифлисской губ. семь

ныя температуры по мѣсяцамъ.

Июль.		Августъ.		Сентябрь.		Октябрь.		Ноябрь.		Декабрь.		Годъ.	
max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.
32,2	14,7	32,7	15,5	28,9	12,5	29,7	5,7	28,2	4,3	21,7	0,7	32,7	— 4,3
35,0	16,7	34,9	14,4	35,5	7,8	29,7	4,1	24,4	— 4,5	21,9	— 8,5	36,0	— 8,7
37,3	13,2	33,5	13,6	31,9	8,0	31,9	3,6	26,7	1,7	22,7	— 5,3	37,3	— 7,7
37,4	13,1	35,6	11,2	30,7	5,7	24,0	0,0	19,4	— 7,0	13,6	— 13,2	37,4	— 19,2
35,7	11,8	32,5	12,1	31,1	7,4	25,1	— 1,4	16,8	— 6,6	14,0	— 8,8	35,7	— 16,8
34,4	12,8	32,3	13,0	30,2	2,0	23,6	— 3,0	18,8	— 4,4	11,3	— 17,6	34,4	— 17,8
30,6	8,4	31,4	7,6	28,1	4,4	25,4	— 1,2	15,2	— 4,9	13,4	— 10,1	31,4	— 17,3
38,2	13,7	36,4	13,2	33,3	6,0	30,5	— 2,0	23,1	— 3,8	16,5	— 16,8	38,2	— 22,2
37,1	14,7	37,2	13,2	33,5	7,0	30,0	— 1,2	22,5	— 0,7	17,9	— 10,9	37,2	— 16,5
28,0	11,2	29,2	10,0	26,7	4,5	24,0	— 2,9	18,0	— 3,3	13,7	— 9,9	29,2	— 12,9
33,4	18,5	32,6	18,2	30,1	12,6	26,2	5,1	20,7	2,9	21,2	— 4,6	33,4	— 10,1

—тѣ-же, что и для предшествовавшей губерніи, и еще апрель и октябрь (для Пони и май); въ Елисаветпольской губ.—тѣ-же семь мѣсяцевъ, въ Бакинской четыре: январь, февраль, мартъ и декабрь; 4) наивысшія колебанія температуры наблюдаются въ Тифлісѣ (60°), наинизшія—въ Батумѣ (37°).

Отмѣтимъ еще одну подробность о температурѣ, именно укажемъ по мѣсяцамъ число дней съ морозомъ, т. е. такихъ, въ которые термометръ показывалъ ниже нуля хотя бы въ одинъ изъ трехъ часовъ, въ которые производятся наблюденія (7 ч. утра, 1 ч. дня и 9 веч.).

Число дней съ морозомъ.

Название станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрель.	Май.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	За годъ.
Кутаисская губ.									
Батумъ	2	2	—	—	—	—	—	—	4
Кутаисъ	5	1	2	—	—	—	—	3	11
Поти	5	3	2	—	—	—	—	2	12
Тифлисская губ.									
Боржомъ	25	23	16	—	—	—	13	20	97
Гори	28	23	11	1	—	2	7	19	91
Сурамъ	25	23	12	2	1	3	8	13	86
Пони	29	23	19	5	1	1	5	19	102
Тифлисъ	24	16	7	—	—	—	4	15	66
Елисаветп. губ.									
Елисаветполь . . .	23	19	5	—	—	—	2	10	59
Шуша	29	27	18	6	—	1	4	15	100
Бакинская губ.									
Баку	7	5	1	—	—	—	—	3	16

Изъ этихъ данныхъ усматривается, что болѣе всего дней съ морозомъ приходится на Пони (102), Шушу (100), Боржомъ (97) и Гори (91); количество дней съ морозомъ въ Кутаисской губ. довольно ничтожно. Число же дней, въ кото-

рые температура цѣлые сутки держалась ниже нуля, видно изъ слѣдующей таблицы.

Названіе станцій-	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	За годъ.
Кутаисская губ.									
Батумъ	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Кутаисъ	1	—	—	—	—	—	—	1	2
Поти	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Тифлисская губ.									
Боржомъ	6	3	—	—	—	—	—	4	13
Гори	12	5	1	—	—	—	—	1	19
Сурамъ	12	4	3	—	—	—	—	3	22
Пони	20	12	4	1	—	—	1	6	44
Тифлисъ	5	2	—	—	—	—	—	2	9
Елисаветп. губ.									
Елисаветполь	5	3	—	—	—	—	—	1	9
Шуша	19	12	5	—	—	—	—	2	39
Бакинская губ.									
Баку	2	1	—	—	—	—	—	1	4

Слѣдовательно, въ Пони температура не подымается втечениіи сутокъ выше нуля почти полтора мѣсяца; иѣсколько менѣе такихъ дней наблюдается въ Шушѣ; Батумъ и

Поти имѣютъ въ году всего по одному дню, когда термометръ 24 часа показываетъ холодъ (ниже 0).

Давленіе атмосферы. Среднее годичное барометрическое давленіе для разныхъ мѣстностей выражается (при 0°) такъ:

Кутаисская губ.

Батумъ	761,9	мм.
Кутаисъ	648,1	„
Поти	761,5	„

Тифлисская губ.

Боржомъ	694,6	„
Гори	711,8	„
Сурамъ	698,9	„
Пони	682,8	„
Тифлисъ	727,4	„

Елисаветпольская губ.

Елисаветполь	724,2	„
Шуша	650,3	„

Бакинская губ.

Баку	762,2	„
----------------	-------	---

Слѣдовательно, въ общемъ, наиболѣе высокое среднее давленіе имѣютъ оконечности главной линіи, Тифлисская-же губернія является центромъ барометрическаго минимума; принимая же въ соображеніе расположеніе по странамъ свѣта концовъ дороги, необходимо заключить, что воздушныя теченія, направляясь изъ мѣстъ максимальнаго давленія, должны слѣдовать какъ отъ Батума и Поти, такъ и отъ Баку, т. е. что въ Тифлисской губерніи должны преобладать сѣверо-западные и юго-восточные вѣтры, какъ это и оказывается въ дѣйствительности. Кромѣ того, изъ этихъ же данныхъ усматривается, что среднее годичное давленіе атмосферы въ Кутаисской и Бакинской губ. довольно близко къ нормальному.

Среднія мѣсячныя атмосферныя давленія видны изъ слѣдующей таблицы:

Название станций.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрель.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
Кутаисская губ.												
Батумъ	765,5	765,4	762,2	760,4	760,7	758,6	757,8	758,6	761,4	763,4	764,2	764,2
Кутаисъ	751,7	750,3	747,8	747,8	747,4	745,8	743,9	775,0	747,6	749,7	749,8	750,7
Поти	764,9	763,9	761,8	760,3	760,6	759,0	757,8	658,4	760,8	762,9	763,9	763,7
Тифлисская губ.												
Боржомъ	696,0	695,2	692,5	693,2	693,9	693,2	692,4	693,1	694,6	697,0	697,8	696,1
Гори	713,8	713,8	710,4	710,8	710,8	708,4	708,0	708,7	716,4	713,2	713,7	713,8
Сурамъ	701,7	698,9	697,7	698,0	699,2	698,2	696,7	698,0	699,8	701,6	698,8	698,1
Пони	683,2	684,4	681,3	680,6	682,5	680,8	680,8	681,4	683,7	685,9	685,1	684,4
Тифлисъ	730,2	729,9	726,8	725,6	726,1	724,4	723,5	724,7	727,4	730,0	730,7	730,2
Елисаветпольск. губ.												
Елисаветполь	727,1	727,9	724,2	721,9	722,9	720,9	719,9	721,2	724,2	726,6	726,9	726,9
Шуша	649,7	651,8	648,2	648,2	651,0	649,9	648,8	649,6	651,3	652,7	651,6	650,8
Бакинская губ.												
Баку	766,9	765,8	762,9	761,4	760,9	758,9	757,5	758,7	762,1	765,4	766,6	766,0

Изъ этихъ данихъ усматривается, что по всему району дороги мѣсяцемъ наибольшаго средняго давленія является январь, послѣ котораго давленіе постепенно уменьшается до августа, затѣмъ вновь также неуклонно увеличивается до конца января.

Вѣтры. Наблюденія надъ силою и направленіемъ вѣтровъ на станціяхъ производятся ежедневно три раза и если вѣтеръ въ данный день дулъ во всѣ три часа наблюденія, то въ метеорологические журналы онъ заносится въ числѣ трехъ вѣтровъ; поэтому данные о числѣ, напримѣръ, годового количества вѣтровъ указываютъ не на число вѣтренныхъ дней, а на то, сколько разъ зарегистрированъ былъ вѣтеръ во всѣ часы наблюденій втечениіи года.

Среднее годичное число вѣтровъ для отдельныхъ станцій слѣдующее:

Батумъ	1084
Кутаисъ	522
Поти.	897
Боржомъ	451
Гори.	772
Сурамъ.	970
Пони.	887
Тифлисъ	639
Елисаветполь	649
Шуша	515
Баку.	1016

Слѣдовательно, по числу вѣтровъ первое мѣсто занимаютъ Батумъ и Баку, а послѣднєе—Боржомъ, Шуша и Кутаисъ. Такъ какъ наблюденій на станціяхъ производится въ годъ $365 \times 3 = 1095$, то очевидно, что въ Батумѣ и Баку вѣтеръ дуетъ почти ежедневно и при томъ довольно продолжительное время каждый разъ.

По отдельнымъ мѣсяцамъ среднее годичное число вѣтровъ распредѣляется такъ:

Название станций.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
Кутаисская губ.												
Батумъ	92	85	91	89	93	89	89	92	89	92	90	93
Кутаисъ	53	49	38	45	43	37	34	42	45	51	41	44
Поти	81	74	80	78	69	67	71	74	71	75	72	85
Тифлисская губ.												
Боржомъ	35	40	36	41	47	41	44	43	35	27	27	35
Гори	68	61	69	74	73	86	82	71	65	48	40	35
Сурамъ	85	80	84	84	84	79	85	83	79	76	77	64
Пони	70	59	55	69	81	78	81	82	78	76	75	73
Тифлисъ	47	47	57	57	60	62	67	59	53	47	41	42
Елисаветпольск. губ.												
Елисаветполь	57	56	59	60	61	54	55	48	46	48	48	57
Шуша	30	35	30	42	42	58	56	42	35	49	45	51
Бакинская губ.												
Баку	87	78	86	84	86	85	85	86	84	88	83	84

Какие именно вѣтры господствуютъ въ данной мѣстности и сколько разъ былъ наблюданъ каждый изъ нихъ видно изъ слѣдующаго.

Направленіе и число господствующихъ вѣтровъ въ теченіе года:

Въ Батумъ SW (374), S (159), SE (132), E (122), NW (110)
 „ Кутаисъ E (253), NE (113).
 „ Поти E (343), SW (188), W (119).
 „ Боржомъ NE (86), S (87), SW (67).

- Въ Гори SE (220), W (173), NW (158).
,, Сурамъ W (348), E (182), NW (105).
,, Пони E (316), W (226), SW (181).
,, Тифлисъ NW (225), SE (126).
,, Елисаветполъ NW (176), W (167).
,, Шушъ SE (119), S (79).
,, Баку N (260), NW (224), SW (186)

Изъ данныхъ этихъ усматривается, что въ Кутаисской губерніи господствуютъ юго-западные, восточные, съверо-западные и съверо-восточные вѣтры (въ Поти еще западные); въ Тифлисской губ.: съверо-западные, юго-восточные, западные, съверо-западные, восточные, съверо-восточные; въ Елисаветпольской губ.: въ Елисаветполъ—съверо-западные и западные, въ Шушъ—юго-восточные и южные; въ Бакинской губ.—съверные, съверо-западные и юго-западные.

Средняя скорость (число метровъ въ секунду) для каждого изъ главнѣйшихъ вѣтровъ по отдельнымъ мѣстностямъ слѣдующая.

- Въ Батумъ SW—2,6, S—1,4, SE—1,5, E—1,2, NW—1,7
,, Кутаисъ E—4,0, NE—
,, Поти E—4,5, SW—3,9, W—4,0
,, Боржомъ NE—, S—, SW—
,, Гори SE—7,0, W—6,6, NW—7,4
,, Сурамъ W—, E—, NW—
,, Пони S— 6,8, W—6,1, SW—5,0
,, Тифлисъ NW—5,5, SE—2,4
,, Елисаветполъ NW—, W—
,, Шушъ SE—2,2, S—2,1
,, Баку N—8,2, NW—5,7, SW—5,5

Слѣдовательно, наибольшаго напряженія достигаютъ вѣтры N (Баку), NW (Гори), SE (Гори) и E (Пони). Особенную силу вѣтры имѣютъ въ Пони, Гори и Баку; въ Кутаисской же губерніи интенсивность вѣтровъ наименьшая.

Средняя годовая скорость всѣхъ вѣтровъ выразится такъ:

Для Батума	1,9	Для Пони	6,1
„ Кутаиса	—	„ Тифлиса	3,6
„ Поти	4,1	„ Елисаветполя	—
„ Боржома	—	„ Шуши	2,1
„ Гори	—	„ Баку	6,2
„ Сурама	—		

т.е. изъ тѣхъ пунктовъ, для которыхъ здѣсь приведены данныя, первое мѣсто по интенсивности вѣтровъ принадлежитъ Баку и Пони; затѣмъ ужъ идутъ Поти, Тифлисъ, Шуша и Батумъ.

Когда скорость вѣтра превышаетъ 15 метровъ въ секунду, такой вѣтеръ отмѣчается въ метеорологическихъ журналахъ въ графѣ „буря“. Такихъ отмѣтокъ, т. е. дней, въ которые наблюдалась буря, среднимъ числомъ приходится по мѣсяцамъ и отдельнымъ пунктамъ:

Название станцій.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Годъ.
Кутаисская губ.													
Батумъ	—	1	2	1	1	1	—	—	—	1	—	1	8
Кутаисъ	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Поти	3	2	3	1	1	1	—	1	2	2	2	3	21
Тифлисская губ.													
Боржомъ	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Гори	3	2	3	3	2	4	6	13	3	2	2	2	45
Сурамъ	2	1	1	2	3	—	1	—	1	1	1	1	18
Пони	4	2	2	2	2	2	3	3	3	2	3	—	28
Тифлисъ	2	2	5	3	2	1	1	1	2	1	1	2	23
Елисаветп. губ.													
Елисаветполь	1	1	3	2	3	3	2	1	1	1	1	1	22
Шуша	—	—	1	—	—	—	1	—	1	2	2	2	7
Бакинская губ													
Баку	2	1	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2	21

Такимъ образомъ, днѣй съ бурею больше всего оказывается въ Гори, затѣмъ въ Пони, Тифлисъ, Елисаветполь и Баку. Менѣе всего бурь приходится на Боржомъ, Кутаисъ, Шушу и Батумъ. Въ Кутаисской губ. больше всего бурь бываетъ осенью и зимою, въ Тифлисской—лѣтомъ и весною, въ Елисаветпольской—въ концѣ весны и въ серединѣ лѣта; въ Бакинской губ. наименьшее количество бурь приходится на осень.

4.

Общій экономической очеркъ.

Въ главѣ IV съ достаточной подробностью изложены условія развитія пѣкоторыхъ, наиболѣе важныхъ отраслей промышленности, въ связи съ дѣятельностью желѣзной дороги.

Здѣсь же мы полагаемъ умѣстнымъ дать общій очеркъ экономической дѣятельности населенія, указать для каждой изъ четырехъ губерній, входящихъ въ районъ дороги, отрасли хозяйства, на которыхъ зиждется благосостояніе жителей, и выдѣлить тѣ изъ нихъ, которыя имѣютъ первенствующее значеніе.

Кутаисская губернія представляетъ область преимущественно мелкаго земельнаго владѣнія, съ крайнимъ развитіемъ чрезполосицы и индивидуализациіи земли.

Общинное землевладѣніе, сохранившееся во всей своей чистотѣ въ восточныхъ провинціяхъ Закавказья съ магометанскимъ населеніемъ, а также и во многихъ частяхъ Тифлисской губерніи, въ Кутаисской не оставило по себѣ никакихъ слѣдовъ.

Въ настоящее время земельная собственность въ губерніи индивидуализировалась въ такой мѣрѣ, что только кое-

гдѣ еще можно встрѣтить небольшіе клочки пастбищныхъ земель, до сихъ поръ не обращенныхъ въ частную собственность, и то по поводу ихъ идутъ споры о полномъ раздѣлѣ ихъ въ подворное владѣніе.

Выдѣлиться отъ другихъ, жить своимъ самостоятельнымъ хозяйствомъ, отдельно отъ сосѣдей, настолько въ характерѣ большей части мѣстного населенія, что оно даже огораживаетъ каменными и деревянными стѣнами свои подворные участки. Правда, это вызывается главнымъ образомъ малоземельемъ и опасеніемъ всякаго рода потравъ, но даже и при обиліи земли каждый хозяинъ предпочитаетъ наглухо отдѣлиться отъ своихъ односельчанъ.

Эта характерная особенность, подмѣчаемая во многихъ мѣстностяхъ губерніи, особенно замѣтна по мѣрѣ удаленія отъ Сурамскаго перевала; въ пунктахъ-же близкихъ къ этому послѣднему, сосѣдство Тифлисской губ. сказывается замѣтно въ ослабленіи подобнаго отношенія къ землѣ.

Преобладаніе въ губерніи мелкой земельной собственности усматривается изъ слѣдующихъ данныхъ.

Всей земли во владѣніи крестьянъ въ уѣздахъ гражданского управления 157.027 дес. или на дымъ (дворъ): у казенныхъ крестьянъ по 4,23 дес., у временно-обязанныхъ —4,4 и у крестьянъ-собственниковъ—2,5 дес.; изъ общаго количества земель, находящихся въ распоряженіи крестьянъ всѣхъ наименованій, подъ садами до 15%, полевыми угодьями—54%, лѣсныхъ и пастбищныхъ земель—31%. Дворянское землевладѣніе въ тѣхъ же уѣздахъ составляетъ 815.376 д., при чмъ 75% всѣхъ дворянскихъ владѣній заключаютъ въ себѣ каждое не свыше 19 десятинъ. По угодьямъ дворянскія земли распредѣляются такъ: садовой земли 3%, полевой—около 16%, лѣсной и пастбищной—81%.

Почти половина всей Кутаисской губерніи находится подъ лѣсомъ. По даннымъ Я. С. Медвѣдева*) на отдѣльные

*) „Очерки закавказскихъ лѣсовъ“.

уезды губерніи, входящіе въ районъ дороги, приходится слѣдующее количество десятинъ лѣсной площиади:

въ Кутаисскомъ уѣздѣ	159	т. д.	или 52%	общей площиади у.
„ Шорапанскомъ	154	„ „ „	55 „ „	„ „
„ Озургетскомъ	81	„ „ „	40 „ „	„ „
„ Сенакскомъ	61	„ „ „	40 „ „	„ „
„ Зугдидскомъ	94	„ „ „	35 „ „	„ „
„ Батумскомъ округѣ	172	„ „ „	42 „ „	„ „

Во всей губерніи подъ лѣсомъ находится 45% общей площиади. Такой процентъ лѣсистости нельзя не признать довольно высокимъ, особенно по сравненію со многими европейскими странами. Такъ, лѣсная площаадь занимаетъ въ Норвегіи 66% всей территоріи, въ Швеціи—60%, Германіи—26%, Италии—20%, Европейской Россіи—41%, Швейцаріи—15%, Великобританіи—5%. Слѣдовательно, за исключениемъ Норвегіи и Швеціи, ни одно изъ европейскихъ государствъ не даетъ такого процента лѣсистости, какъ Кутаисская губ., но при этомъ слѣдуется отмѣтить и то обстоятельство, что сравнительно большое количество земель, находящихся въ губерніи подъ лѣсомъ, еще далеко не свидѣтельствуетъ о томъ, чтобы болѣе лѣсная Кутаисская губ. лучше обеспечивала населеніе строительными материалами и топливомъ.

Крайняя пересѣченность поверхности, отсутствіе дорогъ, сосредоточеніе лѣсовъ въ рукахъ казны и лицъ привилегированныхъ сословій создаютъ условія, при которыхъ жители одной изъ наиболѣе лѣсныхъ губерній встрѣчаютъ значительные затрудненія въ пользованіи лѣсомъ.

Приведенные выше данныя относятся къ 1871-1872 гг. О современномъ положеніи лѣсовъ въ Кутаисской губ., къ сожалѣнію, данныхъ не имѣется, тѣмъ не менѣе, можно отмѣтить фактъ безпощадного истребленія здѣсь лѣсовъ за все послѣднее двадцатипятилѣтие.

Вырубаніе лѣсовъ особенно замѣчается въ мѣстахъ, близкихъ къ линіи дороги, представляющихъ удобства для выво-

за. Непосредственно на желѣзной дорогѣ вырубаніе сказалось оголеніемъ поверхности горъ, примыкающихъ къ линіи, что, въ свою очередь, способствовало увеличенію овражныхъ выносовъ и сильныхъ разлитій рѣчекъ, пересѣкаемыхъ дорогою.

Существуетъ мнѣніе, по которому грандіозныя поврежденія дороги, вызванныя ливнями осени 1895 г., есть результатъ главнымъ образомъ оголенія прилегающихъ къ дорогѣ горъ.

Большая часть населенія Кутаисской губ. живетъ главнымъ образомъ земледѣлемъ и промыслами, связанными съ землей. Малоземелье пріучило мѣстного крестьянина съ небольшой площади извлекать возможно большее количество продуктовъ, притомъ самого разнообразнаго характера. На одномъ и томъ же участкѣ здѣсь мы встрѣчаемъ фруктовыя деревья, по которымъ пущены виноградныя лозы, тутъ же, въ промежуткахъ между деревьями, посѣяна кукуруза, а между отдѣльными экземплярами ея вьются стебли фасоли и тыквы.

При этомъ способѣ веденія хозяйства поселянинъ съ небольшого участка имѣть: фрукты, вино, кукурузу для пече-
нія хлѣба, фасоль^и для изгото-
влѣнія горячей пищи, тыкву,
какъ пищевое подспорье, и стебли кукурузы, какъ кормовое
средство для скота.

Главными источниками благосостоянія населенія Кутаисской губ. издавна служили кукуруза и вино. Изъ другихъ предметовъ воздѣлыванія—ишеница, ячмень, гоми, хлопокъ и табакъ замѣтнаго значенія не имѣютъ (въ 1893 г. на 3.375 т. четв. полученнаго всякаго рода хлѣба 3.054 т. ч. приходилось на долю кукурузы).

Хлѣбъ въ Кутаисской губ. печется почти исключительно изъ кукурузной муки, изъ ишеничной же—только какъ лакомство, въ праздничные дни.

Кукуруза, немного фасоли и вина—главныя и даже исключительныя пищевые средства мѣстного крестьянина. Кукурузой и виномъ онъ питается цѣлый годъ, ими же упла-

чиваетъ долги, продажей почти ихъ однихъ удовлетворяетъ свои потребности въ одеждѣ, освѣщеніи, этимъ же уплачиваетъ свои подати.

Филоксера, свирѣпствующая уже многіе годы въ виноградникахъ Кутаисской губ., въ значительной мѣрѣ подорвала благосостояніе мѣстнаго населенія.

Существенную статью въ экономіи губерніи занимаетъ вывозъ дровъ и лѣсныхъ материаловъ.

Скотоводство стоитъ на довольно низкомъ уровнѣ, служа лишь подспорьемъ земледѣлію; обусловливается это крайнимъ недостаткомъ пастбищъ, сказывающимся такъ сильно, что скотъ приходится, изъ опасенія потравъ сосѣднихъ владѣній, пасти на привязи.

Всего скота въ губерніи 866 т. головъ, въ томъ числѣ лошадей 60 т., быковъ и коровъ 288 т., овецъ 143 т., свиней 82 т., или на 100 дес. приходится рогатаго скота 8,7 головъ, свиней—8,0, овецъ—4,3, лошадей—1,8, а на 100 жителей: рогатаго скота—30,8 головъ, свиней—28, овецъ—15, лошадей—6,41.

Къ числу второстепенныхъ отраслей хозяйства губерніи относятся шелководство и кустарные промыслы.

Въ нѣкоторыхъ частяхъ губерніи развиты отхожие промыслы (для найма въ прислуги и чернорабочіе).

Крестьянское населеніе здѣсь относительно болѣе культурное, чѣмъ въ другихъ губерніяхъ Закавказья; наоборотъ, привилегированое сословіе въ громадномъ большинствѣ случаевъ мало чѣмъ отличается отъ крестьянства.

Фабрикъ и заводовъ числилось въ 1893 г. въ губерніи 1.297 съ 7.130 рабочими. Большая часть ихъ—Батумскіе жестяные заводы, выдѣлывающіе ящики для транспортировки керосина. Садовладѣльческихъ винокуренныхъ заводовъ всего 793.

Въ Кутаисской губерніи почти совсѣмъ отсутствуетъ обрабатывающая промышленность, поэтому почти всѣ фабрично-

заводскія произведенія она вынуждена получать извѣтъ, выписывая ихъ изъ внутреннихъ губерній.

Кутаисская губернія славится своими горными промыслами. Изъ значительного числа мѣсторожденій всякаго рода полезныхъ ископаемыхъ эксплоатируются только слѣдующія: 1) залежи битумознаго песку въ Озургетскомъ уѣздѣ, употребляемаго для извлеченія гудрона и смазочныхъ маслъ. Производство организовано здѣсь на вполнѣ рациональныхъ началахъ. Въ 1893 г. добыто песку 27 т. п. 2) Тквибульская каменно-угольная копи и 3) Чіатурскія марганцевыя залежи. О послѣднихъ двухъ мѣсторожденіяхъ подробно говорится въ главѣ IV.

Климатъ Кутаисской губерніи вполнѣ благопріятенъ для воздѣлыванія всякаго рода субтропическихъ растеній, изъ числа которыхъ уже получили здѣсь нѣкоторое распространение масличное и чайное дерево.

Нѣть сомнѣнія, что постепенное уничтоженіе виноградниковъ филоксерою рано или поздно вызоветъ необходимость обращенія къ воздѣлыванію высшихъ культуръ, къ процвѣтанію которыхъ на лицо имѣется много благопріятныхъ условій.

Промышленными центрами губерніи являются города Батумъ, Поти, Кутаись, Озургеты, Зугдиды и др.

Тифлисская губ. въ отношеніи формъ владѣнія землею хотя и представляетъ большое разнообразіе, тѣмъ не менѣе такой дифференціаціи собственности, какая наблюдается въ Кутаисской губ., здѣсь нѣть.

Полныя общины, съ правильными, периодическими коренными передѣлами, общины, въ которыхъ передѣлъ распространяется не на всю пахатную землю, такъ какъ часть ея болѣе сильными крестьянами захвачена въ частную собственность, наконецъ селенія, въ которыхъ никакихъ передѣловъ не производится, но которыя, подобно двумъ предыдущимъ категоріямъ, имѣютъ общественные пастбища, находящіяся

въ общемъ пользованіи—вотъ тѣ рамки, далѣе которыхъ форма владѣнія землею не идетъ въ Тифлисской губ. Есть здѣсь только нѣсколько категорій крестьянъ, получившихъ подворные надѣлы, не поступающіе въ общее пользованіе и неизмѣнно переходящіе отъ поколѣнія къ поколѣнію, въ предѣлахъ одной и той-же семьи. Малочисленность этихъ категорій по отношенію ко всему населенію не нарушаетъ общей картины замлевладѣнія, на фонѣ которой вырисовываются всѣ градации отъ чистой общинѣ до подвергшейся уже разрушенію, хотя и не прошедшей всего цикла до конца.

Тифлисская губернія значительно менѣе густо населена (26 душъ на кв. в.), чѣмъ Кутаисская (43 души на кв. в.), что объясняется главнымъ образомъ обиліемъ въ первой нагорныхъ лѣтнихъ пастбищъ, недоступныхъ для обитанія, но представляющихъ прекрасныя условія для широкаго развитія скотоводства. Помимо этого, и на пригодныхъ для земледѣлія полосахъ въ Тифлисской губерніи селенія размѣщены далеко не такъ тѣсно, какъ въ Кутаисской.

По приблизительнымъ исчисленіямъ пахатная площадь губерніи составляетъ около 20% всей ея территории, лѣсная—30%; остальное пространство подъ садами, огородами, усадьбами и въ особенности подъ пастбищами. Болѣе половины поверхности губерніи составляютъ земли, лежащиа на высотѣ отъ 2 до 6 т. ф.

Почти 82% всѣхъ земель губерніи состоять изъ горъ, остальное приходится на равнины.

Общая территорія губерніи между категоріями собственниковъ распредѣляется такъ: казнѣ принадлежитъ 48%, привилегированнымъ сословіямъ—34%, крестьянамъ—4%, прочимъ собственникамъ—14% всей земли. Въ уѣздахъ Горійскомъ и Борчалинскомъ лицамъ привилегированныхъ сословій принадлежитъ 60% всей поверхности уѣздовъ.

Всѣхъ владѣній лицъ этой послѣдней категоріи въ губерніи 3,327, изъ коихъ 10% заключаютъ до 2 десят.,

29%—отъ 2 до 19,39%—отъ 20 до 190, 9%—отъ 191 до 380 и 13%—свыше 380 дес.; въ послѣднемъ разрядѣ 14 владѣній заключаютъ отъ 5 до 10 т. дес., а 16—свыше 10 тыс. дес.

Крестьяне имѣютъ на дымъ въ среднемъ: нѣмцы-колонисты—26 дес., казенные—17 дес., временно-обязанные—3,9 (до освободительной реформы—5,9), собственники—12,0, водворенные по положенію 1870 г.—7,0, хизаны—5 дес.

Въ виду того, что значительнейшую часть крестьянскаго населенія составляютъ казенные крестьяне, слѣдуетъ признать, что земледѣльческое населеніе въ Тифлисской губ. обеспечено землею значительно лучше, чѣмъ въ Кутаисской. Лѣсная площадь, какъ сказано выше, занимаетъ 30% всей территоріи губерніи, а въ частности:

въ Тифлискомъ у.	260	т. дес.	или 26,8%	общ. площ. у.
, Горійскомъ	267	,	,	42,8
, Душетскомъ	141	,	,	36
, Сигнахскомъ	118	,	,	24,9
, Телавскомъ	205	,	,	27,9

О большинствѣ изъ этихъ лѣсовъ слѣдуетъ замѣтить, что расположены они преимущественно на горахъ, подчасъ мало доступныхъ. Данная о количествѣ лѣсовъ также, какъ и для Кутаисской губ., относится къ 1871-1872 гг. Въ протекшее за періодъ съ этихъ лѣтъ время лѣсная площадь, благодаря хищнической вырубкѣ, должна была ощутительно сократиться, хотя и не въ такой мѣрѣ, какъ въ Кутаисской губ.. Дѣло въ томъ, что еще до открытия Поти-Тифлисской ж. д. Тифлисская губ., имѣвшая обширный рынокъ въ лицѣ г. Тифлиса, обезлѣсена была въ достаточной степени; Кутаисская губернія такого рынка не имѣла и съ открытиемъ желѣзнодорожного сообщенія для нея явились возможность сбыта лѣсныхъ матеріаловъ за предѣлы губерніи, чѣмъ она и воспользовалась съ большою энергией.

Слѣдуетъ также отмѣтить, что ни въ одной изъ провинцій Закавказья лѣса не представляютъ такого разнообразія по составу породъ, какъ въ Тифлисской губерніи.

Главными занятіями жителей являются земледѣліе и скотоводство. Изъ продуктовъ земледѣлія губернія болѣе всего получаетъ пшеницы (болѣе 1 мил. четвертей) и ячменя (болѣе 600 т. четв.), затѣмъ идутъ картофель, полба, гречиха, рисъ, пшено, просо, кукуруза и овесъ. Въ общемъ, всякаго рода хлѣбовъ снимается въ годъ съ полей болѣе 2 мил. четв. И здѣсь, какъ и въ Кутаисской губ., помѣщики земледѣлемъ сами мало занимаются, предпочитая сдавать свои земли крестьянамъ въ аренду.

Земледѣліе въ губерніи стоитъ на очень невысокой ступени развитія. Отсутствіе удобрений, примитивные пріемы и орудія обработки ставятъ земледѣліе далеко не на ту высоту, на которой оно могло бы стоять по условіямъ климатическимъ и почвеннымъ.

Весьма видное мѣсто въ экономіи губерніи, особенно въ уѣздахъ Телавскомъ, Сигнахскомъ, Душетскомъ и Тифлисскомъ, занимаютъ виноградарство и винодѣліе, а также и фруктовое садоводство. Два первыхъ уѣзда, извѣстныхъ подъ именемъ Кахетіи, стяжали себѣ въ этихъ отрасляхъ хозяйства заслуженную извѣстность.

Рядомъ съ винодѣлемъ садоводство даетъ начало также и фруктово-водочному производству.

Табакъ разводится въ нѣсколькихъ уѣздахъ губерніи, особенно въ Сигнахскомъ.

Скотоводство въ жизни мѣстного населенія играетъ почти такую же роль, что и земледѣліе. Уступая послѣднему въ низменныхъ частяхъ, въ болѣе высокихъ оно, если не преобладаетъ надъ земледѣлемъ, то во всякомъ случаѣ и не уступаетъ ему, какъ источникъ благосостоянія населенія. Скотоводство, также какъ и земледѣліе, находится на очень низкомъ уровнѣ развитія. Правильная утилизациія молочныхъ

продуктовъ только еще начинаеть примѣняться, вообще-же, благодаря невысокимъ качествамъ получаемыхъ продуктовъ, цѣна на нихъ стоить очень низкая. Этому еще болѣе способствуетъ организація сбыта, благодаря которой львиная доля барышей попадаетъ не производителю, а посреднику и скупщику.

На каждыя 100 десятииъ земли въ губерніи приходится скота: рогатаго—14 гол., овецъ—42, свиней—3; на 100 жителей (не считая населенія г. Тифлиса): рогатаго скота—70, овецъ—215, свиней—16.

Изъ другихъ занятій жителей отмѣтимъ кустарные промыслы, шелководство, пчеловодство, лѣсной промыселъ и извозъ. Въ ряду первыхъ довольно распространено тканье шалей и ковровъ.

Всѣхъ фабрикъ и заводовъ въ губерніи около 1500, съ производительностью въ $4\frac{1}{2}$ м. р. и $12\frac{1}{2}$ т. рабочихъ. Фабричная дѣятельность сосредоточена преимущественно въ городахъ, главнымъ образомъ въ Тифлисѣ, на долю котораго выпадаетъ $\frac{3}{4}$ общей суммы всей фабрично-заводской производительности.

Изъ общаго числа фабрикъ и заводовъ 51 маслобойныхъ, 12 кожевенныхъ, 132 винокуренныхъ, 8 пивоваренныхъ, 1406 мельницъ, 47 лѣсопильныхъ, 2 мѣдиплавильныхъ завода, 1 изготавляющій бязь, 7 табачныхъ фабрикъ, 3 чугунно-литейныхъ, 299 кирпичныхъ завода, 1 спичечная фабрика и т. д.

Изъ этого перечня видно, какъ слабо развита фабрично-заводская дѣятельность губерніи. Производя очень небольшое количество продуктовъ обрабатывающей промышленности, она вынуждена большую часть ихъ выписывать изъ внутреннихъ губерній.

Торговыми центрами губерніи являются города Тифлисъ и Гори. Г. Тифлисъ не только въ губерніи, но и во всемъ Закавказье имѣть большое значеніе, какъ торговый центръ.

Вотъ нѣкоторыя даннія, иллюстрирующія его положеніе. Въ 1890 г. годовой оборотъ торговли Тифлиса выразился цифрою $37\frac{1}{2}$ мил. р., при чмъ въ городѣ дѣйствовало 2866 торговыхъ заведеній. Наиболѣе крупные обороты дали галантейные товары (около 8 мил. р.), мануфактурные товары ($6\frac{1}{2}$ м.), чайная торговля (1 м.), питейная торговля (около 3 мил.). Помимо того, что Тифлисъ, съ его 150 т. населеніемъ, и самъ является крупнымъ потребителемъ, онъ въ то же время служить складочнымъ мѣстомъ многихъ привозимыхъ въ Закавказье товаровъ, откуда послѣдніе расходятся по всему краю.

Служа центральнымъ пунктомъ Закавказской ж. д., Тифлисъ является и конечнымъ пунктомъ Военно-Грузинской дороги, соединяющей Закавказье съ внутренними губерніями.

Въ общемъ, можно сказать, что, представляя большое разнообразіе въ топографическомъ, климатическомъ и экономическомъ отношеніи, Тифлисская губернія въ то же время является памъ примѣръ области, въ которой можно наблюдать всѣ ступени культуры, начиная отъnomadnаго состоянія, до высшихъ формъ общежитія, отъ примитивной обработки земли грубыми деревянными орудіями, до примѣненія самыхъ усовершенствованныхъ машинъ, отъ полнаго отсутствія удобствъ жизни въ деревняхъ, до европейской утонченности въ городахъ,

Елисаветпольскою губерніею начинается восточное Закавказье, съ преобладающимъ магометанскимъ населеніемъ, которое живетъ па ряду съ армянами, мѣстами, какъ напр. въ Эриванской губ., превосходящими численно татаръ, талышей и др. нехристіанскія народности.

По преданіямъ своего вѣроученія, магометане смотрятъ на землю, какъ на собственность Падишаха, или, иными словами, какъ на государственное достояніе, находящееся у жителей только въ пользованіи, а не въ собственности. Согласно съ этимъ, во всѣхъ провинціяхъ съ магометанскимъ на-

селеніемъ, даже и тамъ, гдѣ послѣдователи ученія Магомета живутъ на ряду съ другими христіанскими народностями, преобладаетъ общиная форма владѣнія землею.

По густотѣ населенія Елисаветпольская губ. (19 душъ на кв. версту) значительно уступаетъ какъ Кутаисской, такъ и Тифлисской губерніямъ.

Вся территорія губерніи по угодьямъ распредѣляется такъ: лѣсная площадь—21%, шахатная—15-20%, остальное приходится на пастбища, садовья и усадебныя мѣста.

Слѣдовательно, по относительнымъ размѣрамъ пространства, находящагося подъ лѣсомъ, Елисаветпольская губ. занимаетъ третье мѣсто. Слѣдуетъ отмѣтить, что вообще по мѣрѣ удаленія отъ Тифлиса къ Баку лѣсистость губерніи постепенно и правильно все уменьшается.

Занимая въ губерніи 855 т. дес., или 21% всей террито-
ріи, лѣсная площадь по уѣзdamъ района дороги распредѣляет-
ся такъ:

въ Елисаветп.	у.	218	т. дес.	или 18,1%	всей террітор.	у.
,, Нухинскомъ	,,	122	,, ,	, 18,9	,, ,	,
,, Шушинскомъ	,,	155	,, ,	, 22,5	,, ,	,
,, Казахскомъ	,,	206	,, ,	, 27,6	,, ,	,

Главнымъ занятіемъ жителей Елисаветпольской губ. тоже являются земледѣліе и скотоводство.

Изъ хлѣбныхъ растеній воздѣлываются здѣсь главнымъ образомъ пшеница, ячмень, рисъ и просо. Ленъ сѣютъ только русские поселяне, и то въ довольно ограниченныхъ размѣрахъ. Табакомъ засѣвается въ губерніи не болѣе 200 дес. Замѣтный ростъ за послѣднее время наблюдается въ посѣвахъ хлопка, котораго добывается въ губерніи свыше 60 т п.* (главнымъ образомъ въ Арешскомъ уѣздѣ).

Въ виду жаркости лѣта и незначительного количества выпадающихъ осадковъ, орошеніе въ губерніи играетъ весь-

*) Не считая Елисаветпольского и Казахского уѣзовъ.

ма важную роль; въ низкихъ мѣстахъ безъ него невозможна никакая культура. Вода здѣсь необходимая принадлежность каждого пахатнаго поля, она такое же богатство, какъ земля или скотъ.

Важное значеніе въ ряду источниковъ благосостоянія имѣть добыча солодковаго корня, вывозимаго въ количествѣ свыше 1 мил. п. за границу, гдѣ онъ идетъ на изгото-
леніе лакрицы и сдабриваніе разнаго рода продуктовъ.

Садоводство и виноградарство развиты почти во всѣхъ низменныхъ частяхъ губерніи, обеспеченныхъ поливными средствами. Продажей свѣжихъ и сухихъ фруктовъ въ бюджетъ мѣстнаго крестьянина пополняются многіе пробѣлы.

Въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, гдѣ особенно развито садоводство, фрукты не продаются, а обмѣниваются на хлѣбъ, шерсть и молочные продукты. Въ ряду садовъ первое мѣсто отводится не фруктовымъ, а винограднымъ насажденіямъ. При этомъ, въ мѣстностяхъ съ нехристіанскимъ населеніемъ виноградарство существуетъ вполнѣ самостоятельно, въ армянскихъ же селеніяхъ оно соединяется съ винодѣліемъ. Винодѣліе Елисаветпольской губ. запяло за послѣднее время довольно видное мѣсто; виноградъ и вино вывозятся отсюда въ большомъ количествѣ, особенно на тифлисскій рынокъ.

Шелководство въ значительномъ упадкѣ, благодаря свирѣпствующей за послѣднее время болѣзни червя.

Скотоводство развито довольно сильно: среднимъ числомъ на каждыя 100 дес. территоріи приходится по 10 головъ рогатаго скота, 29 овецъ и 1,4 свиней; на 100 жителей—52 гол. рогатаго скота, 157 овецъ и 7 свиней.

Значительное развитіе скотоводства налагаетъ свою печать на весь складъ жизни мѣстнаго населенія. Постоянныя передвиженія скота—весною съ зимнихъ пастбищъ на лѣтнія, осенью—въ обратномъ направлениі, издавна внесли и въ населеніе привычку къ кочевкамъ. Поэтому, какъ только на горахъ снѣгъ стаиваетъ, жители, вмѣстѣ со своими стадами

и семьями, перекочевывают въ горы, оставляя на плоскости только необходимый для уборки хлѣба комплектъ рабочихъ. Передвиженія массы лицъ, съ ихъ многочисленными стадами, сопряжены съ потравами, а это служить источникомъ крупныхъ столкновеній между жителями, нерѣдко кончающихся кровопролитіемъ.

Всѣхъ фабрикъ и заводовъ въ губерніи около 2600 съ 13 тыс. рабочихъ; цѣнность вырабатываемыхъ ими издѣлій около 3 мил. р. Большинство фабрикъ и заводовъ сосредоточено не въ городахъ, а въ селеніяхъ. Въ ряду ихъ пользуются извѣстностью и за предѣлами губерніи Кедабекскій и Калакентскій мѣдиплавильные заводы, производительность которыхъ около 1 мил. р.; кромѣ этихъ двухъ, въ губерніи имѣется еще 6 мѣдиплавильныхъ заводовъ.

На всѣхъ горныхъ промыслахъ губерніи добыто въ 1894 г. мѣдной руды 3,220 т. пуд., желѣзной—333 т. пуд. и кобальтовой—567 пуд. При электролизѣ мѣди на Калакентскомъ заводѣ получено 70 пуд. порошка, содержащаго серебро и золото.

Второе мѣсто въ ряду фабрикъ и заводовъ занимаютъ шелкомотальныя фабрики, числомъ 425 и съ производительностью около 600 т. руб. Затѣмъ идутъ винокуренные заводы (1700), съ производительностью въ 584 т. р. Большинство ихъ, именно 1045, сосредоточено въ Шушинскомъ уѣздѣ.

Въ губерніи существуетъ два завода для сушки и пресованія солодковаго корня и одна лакричная фабрика.

Бакинская губернія является губерніей преимущественно магометанскаго населенія и какъ таковая—преобладающаго общиннаго землевладѣнія. Число душъ христіанскаго населенія, правда, составляетъ здѣсь около ста тысячъ, но они теряются среди остальныхъ шестисотъ тысячъ душъ магометанъ. Плотность населенія—около 23 душъ на 1 кв. в., т. е. нѣсколько большая, чѣмъ въ Елисаветпольской губ.,

но значительно уступающая таковой же въ Кутаисской и Тифлисской губ.

Кромъ общаго пространства всей губерніи, исчисленнаго по картамъ Генеральнаго штаба, въ литературѣ нѣть хоть сколько нибудь приблизительныхъ данныхъ о размѣрахъ угодий и распределеніи земель по категоріямъ населенія. Есть указанія только, что лѣсная площадь въ 1871 - 1872 гг. составляла въ губерніи 430 т. дес., или 12% всей территоріи. Кромъ того известно, что въ среднемъ у владѣльческихъ крестьянъ имѣется на дворъ по 8 дес., а у казенныхъ—по 16.

По нѣкоторымъ соображеніямъ, основаннымъ на количествѣ собираемыхъ хлѣбовъ, пахатная площадь губерніи вѣроятно составляетъ около 25% всего пространства, слѣдовательно, за вычетомъ площади, занятой лѣсомъ, все остальное, или 63% всей территоріи, приходится на усадебныя и садовыя земли, а также на пастбища.

Лѣсная площадь, по относительнымъ размѣрамъ которой Бакинская губернія занимаетъ послѣднее мѣсто въ ряду четырехъ интересующихъ насъ губерній, по отдельнымъ уѣзdamъ распредѣляется такъ:

въ Бакинскомъ уѣздѣ—4 т. д. или 1,3%	территоріи уѣзда.
„ Шемахинскомъ „ 84 „ „ „	14% „ „
„ Кубинскомъ „ 114 „ „ „	17,4 „ „
„ Ленкоранскомъ „ 207 „ „ „	42,3 „ „
„ Джеватскомъ „ 13 „ „ „	1,2 „ „
„ Геокчайскомъ „ 6 „ „ „	1,5 „ „

На величину процента лѣсистости всей губерніи замѣтное вліяніе имѣеть цифра Ленкоранскаго у., отстоящаго отъ линіи Закавказской ж. д. довольно далеко, а то Бакинская губ., или вѣрнѣ та часть ея, которая прилегаетъ къ дорогѣ, считается безлѣсной, также какъ и соответствующая часть Елисаветпольской губ.

Главнымъ занятіемъ жителей, какъ и въ первыхъ трехъ

губерніяхъ, являются земледѣліе и скотоводство. Послѣднее хотя и менѣе развито, чѣмъ въ Тифлисской и Елисаветпольской губ., но все же играетъ весьма важную роль.

Изъ продуктовъ земледѣлія воздѣлываются главнымъ образомъ пшеница (въ 1893 г. получено 2.400 т. четв.), ячмень (1 мил.), рисъ (327 т.), просо (81 т.); всякаго рода хлѣбовъ получается въ годъ около 3.800 т. четвертей.

Садоводство, какъ фруктовое, такъ и виноградарство, занимаетъ въ хозяйствѣ важное мѣсто. Слѣдуетъ отмѣтить, что благодаря безлѣсности губерніи, въ садахъ ея встрѣчаются и лѣсныя насажденія, какъ въ видѣ отдѣльныхъ экземпляровъ, такъ и цѣлыми рощами. Въ садахъ отдѣльныхъ уѣздовъ, кромѣ лѣсныхъ породъ, преобладаютъ: въ Бакинскомъ уѣздѣ—виноградъ и фрукты, въ Геокчайскомъ—виноградъ и шелковица, въ Джеватскомъ—шелковица, въ Кубинскомъ—фрукты, въ Ленкоранскомъ—фрукты и отчасти виноградъ, въ Шемахинскомъ—виноградъ и шелковица.

Виноградные сады въ губерніи поставлены на гораздо болѣе высокую ногу, чѣмъ фруктовые.

Татары винодѣліемъ, не говоря объ исключеніяхъ, не занимаются.

Въ тѣспой связи съ винодѣліемъ находится винокуреніе изъ выжимокъ.

Хлопководство, развитое въ губерніи еще издавна, получило за послѣднее время особенное значеніе. Къ сожалѣнію, постановка сбыта и обиліе посредниковъ лишаютъ населеніе тѣхъ выгодъ, которыя оно могло бы имѣть отъ этой важной отрасли хозяйства.

Табаководство въ губерніи роли не играетъ, такъ какъ общая площадь подъ табакомъ не превышаетъ нѣсколькихъ десятковъ десятинъ.

Солодковый корень, какъ и въ Елисаветпольской губ., служить для населенія тоже довольно важнымъ источникомъ благосостоянія. По причинамъ, которыя изложены въ по-

слѣдней главѣ, значеніе его за послѣдніе годы сильно упало.

Мареноводство—одна изъ отраслей хозяйства, когда то дававшая заработокъ значительнымъ массамъ населенія, теперь пришло въ большой упадокъ и совершенно оставлено.

Культура красильного растенія марены, распространившася въ Кубинскомъ уѣздѣ въ сороковыхъ годахъ, сразу же получила широкое развитіе, такъ какъ удачи первыхъ годовъ превзошли всякия ожиданія.

Наша марена, которая знатоками предпочиталась авиньонской, нашла себѣ широкій сбытъ по довольно высокимъ цѣнамъ—8-9 руб. за пудъ.

Тогдашній Намѣстникъ Кавказскій Кн. Воронцовъ оцѣнилъ тѣ выгоды, которыя могло получить населеніе отъ развитія этой новой отрасли хозяйства, и всѣми зависѣвшими отъ него средствами поддерживалъ ее.

Мареноводство съ каждымъ годомъ развивалось, требуя все новое и новое число рукъ. Въ серединѣ шестидесятыхъ годовъ на плантациіи марены съ горъ спускалось ежегодно отъ 85 до 95 т. душъ бѣднѣйшаго населенія, которое находило себѣ здѣсь вѣрный заработокъ, получая съ десятины болѣе 100 пуд. урожая.

Такъ обстояло дѣло до 1869 года, когда Gräbe и Liebermann доставили промышленности новый продуктъ—ализаринъ, въ началѣ понемногу, а затѣмъ и совсѣмъ вытѣснившій марену изъ красильного дѣла.

Съ самаго открытия ализарина цѣны на марену упали до 4 р. за пудъ, а въ 1875 году—и до 2 руб 75 коп.

Такимъ образомъ, занятіе, дававшее хорошие заработки значительному числу лицъ, утратило свое значеніе и вовсе прекратилось.

Скотоводство, при обиліи пастбищныхъ земель, получило широкое развитіе: на 100 дес. земли приходится здѣсь по 6 головъ рогатаго скота и 22 овцы; на 100 душъ на-

селенія по 31 гол. рогатаго скота и по 120 овецъ. Свиней, благодаря преобладанію магометанскаго населенія, очень мало, всего 2 т. головъ на всю губернію.

Изъ отраслей промышленной дѣятельности первое мѣсто должно быть отведено обработкѣ нефти, принявшей очень широкіе размѣры. Ниже этому вопросу посвящена цѣлая статья, поэтому въ настоящемъ краткомъ очеркѣ касаться его мы не будемъ.

Замѣтную роль въ ряду занятій населенія занимаетъ рыболовство. Достаточно указать, что въ 1894 году съ рѣчныхъ и озерныхъ участковъ, принадлежащихъ казнѣ, выручено арендной платы около 1 мил. руб.

Главнымъ рынкомъ губерніи служить г. Баку, съ населеніемъ около 150 т. жителей.

Фабричныя и заводскія издѣлія губернія ввозить изъ внутренней Россіи, пользуясь дешевымъ водянымъ путемъ по Волгѣ и Каспійскому морю.

Изъ сопоставленія всего того, что сказано объ отдѣльныхъ губерніяхъ, мы можемъ сдѣлать слѣдующіе общіе выводы.

Основу благосостоянія большинства населенія всѣхъ четырехъ губерній составляетъ земледѣліе въ широкомъ смыслѣ, т. е. какъ полеводство, такъ и садоводство. Въ ряду разводимыхъ растеній преобладаютъ пшеница и ячмень, которые въ Кутаисской губерніи замѣняются кукурузой. Въ восточныхъ губерніяхъ къ этимъ растеніямъ присоединяются еще рисъ и хлопокъ, а къ промысламъ, связаннымъ съ землею—добыча солодковаго корня. Хлѣбопашество не во всѣхъ губерніяхъ развито однаково: по официальнымъ даннымъ Кутаисская и Тифлисская губерніи производятъ на каждую душу населенія всякаго рода хлѣба по 3 четверти, а Елисаветпольская и Бакинская—по 5 четвертей.

Большее количество продуктовъ въ двухъ послѣднихъ губерніяхъ зависитъ отъ относительного обилія земель и сравнительно меньшей густоты населенія.

Густота эта, начиная съ Чернаго моря и вплоть до Каспійскаго, уменьшается прогрессивно, что видно изъ того, что въ Кутаисской губ. на 1 кв. в. приходится 43 души обоего пола, въ Тифлисской—26, Елисаветпольской—19 и Бакинской—23. Хотя въ послѣдней плотность и выше, чѣмъ въ Елисаветпольской, тѣмъ не менѣе, это мало нарушаетъ общее положеніе, что отъ западной оконечности дороги къ восточной на квадратную версту приходится все меньшее и меньшее число жителей.

Важность хлѣбопашства въ ряду источниковъ благосостоянія населенія для той или иной губерніи опредѣляется не такъ количествомъ добываемаго хлѣба, причитающагося на душу, какъ процентомъ общей территории, приходящимся на долю посѣвной площади, а таковая для Кутаисской губ. составляетъ около 40%, для Тифлисской—20%, Елисаветпольской—15 - 20%, Бакинской—около 25%.

Слѣдовательно, наибольшее значеніе хлѣбопашество имѣть для Кутаисской и Бакинской губ., особенно для первой. Тифлисская и Елисаветпольская губ. занимаютъ среднее положеніе.

Лѣсистость губерній правильно понижается, начиная съ Кутаисской и кончая Бакинской; для первой она выражается 45%, для Тифлисской губ.—30%, Елисаветпольской—21% и Бакинской—12%.

Если изъ общихъ иллюстраций губерній исключить поверхности подъ хлѣбами и лѣсомъ, а также и подъ другими не хлѣбными культурами, остатки покажутъ памъ размѣры земель, находящихся подъ усадьбами, садами и пастбищами. Этихъ земель приблизительно приходится въ Кутаисской губ. 10%, Тифлисской—45%, въ Елисаветпольской—50 - 55%, Бакинской—тоже 50-55%.

А такъ какъ подъ усадьбами и садами сравнительно ничтожный процентъ всѣхъ земель, слѣдуетъ заключить, что пастбищная площадь, довольно незначительная въ Кутаисской губ., замѣтно возрастаетъ по направленію къ Каспійскому морю.

Эти данныя уже à priori указываютъ, что скотоводство въ Кутаисской губерніи развито слабо, по мѣрѣ же удаленія отъ Чернаго моря усиливается. На самомъ дѣлѣ такъ и оказывается, что видно изъ слѣдующихъ данныхъ: рогатаго скота въ Кутаисской губ. приходится на 100 дес. территоріи по 8,7 головъ, въ Тифлисской губ.—14, Елисаветпольской—10, Бакинской—6; на 100 душъ населенія: въ Кутаисской губ.—30,8, въ Тифлисской—70, Елисаветпольской—52, Бакинской—31; овецъ на 100 дес.: въ Кутаисской губ.—4,3, въ Тифлисской—42, Елисаветпольской—29, Бакинской—22; на 100 душъ населенія: въ Кутаисской губ.—15, Тифлисской—215, Елисаветпольской—157, Бакинской—120.

Слѣдовательно, въ распространеніи скотоводства по линіи замѣчается такой порядокъ, что слабое въ Кутаисской губ., оно достигаетъ своего максимума въ Тифлисской, затѣмъ далѣе къ востоку уменьшается, хотя далеко не спускаясь до размѣровъ этой отрасли въ Кутаисской губ.

Общимъ для всѣхъ губерній является слабое развитіе фабрично-заводской дѣятельности (не считая нефтяной промышленности), благодаря чему Закавказье вынуждено большую часть фабричныхъ и заводскихъ издѣлій ввозить изъ внутреннихъ губерній и изъ-за границы, вывозя, въ свою очередь, сырые продукты: кукурузу, солодковый корень, хлопокъ, рисъ, фрукты, лѣсъ, шерсть, кожи, руды, нефть и пр., а изъ фабрикатовъ—шелкъ, металлы, керосинъ, нефтяные остатки, вино.

Наибольшимъ развитіемъ промышленнаго духа отличается населеніе Кутаисской губ., за которой губерніи рас-

полагаются въ порядкѣ размѣщенія ихъ по линіи дороги.

Говоря преимущественно о сельскомъ населеніи, можно отмѣтить, что и уровень общей культурности отъ Кутаисской губ. понижается въ направленіи къ Бакинской.

III

ЭКСПЛОАТАЦІЯ ЗАКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ ЗА ДВАДЦАТЬ ПЯТЬ ЛѢТЪ.

Для выясненія вопроса о состояніи Закавказской желѣзной дороги за двадцать пять лѣтъ ея существованія, представляется болѣе удобнымъ весь имѣющійся материалъ разбить по тѣмъ службамъ и отдѣльнымъ частямъ, изъ которыхъ составляется Управленіе жел. дороги.

Такая группировка материала даетъ возможность болѣе полнаго освѣщенія наиболѣе важныхъ сторонъ желѣзнодорожнаго хозяйства и экономического значенія дороги.

При этомъ, въ виду обширности материала, вопросъ объ отношеніи дороги къ развитію главнѣйшихъ отраслей промышленности края выдѣленъ въ особую, четвертую главу.

Говоря вообще о приводимыхъ въ настоящей главѣ цифровыхъ данныхъ за двадцатипятилѣтие 1871-1896 г.г., слѣдуетъ отмѣтить, что по иѣкоторымъ отдѣламъ они представляются отрывочными, захватывая всего лишь періодъ за нѣсколько лѣтъ, по всемъ же остальнымъ—за 3-4 года пять никакихъ указаний.

Объясняется это слѣдующими обстоятельствами.

Во первыхъ, недостаточной полнотой отчетовъ желѣзной дороги, откуда и извлечена большая часть приводимыхъ выше данныхъ. Отчеты дороги до перехода ея въ казну составлялись довольно кратко, отмѣчая только общія групповыя явленія, безъ подраздѣленія ихъ на составные элементы; съ

1889 года объемъ и содержаніе ихъ измѣнились сильно, въ нихъ появились отдѣлы, которые до этого отсутствовали, прежнія рубрики замѣнены болѣе подробными, сырой матеріалъ сталъ снабжаться таблицами, представляющими группировку его. Поэтому отчеты до перехода дороги въ казну и послѣ этого представляютъ значительное отличіе, благодаря которому данныя, имѣющіяся за послѣднія шесть лѣтъ, вовсе не фигурируютъ въ отчетахъ первыхъ девятнадцати лѣтъ. Кромѣ того, не только за первый и послѣдній періоды, но и въ предѣлахъ одного и того-же періода группировка явлений оказывается не одинаковой: въ отчетѣ одного года какой-либо признакъ показанъ въ отдѣльности, другого года—въ соединеніи съ другимъ факторомъ; въ одномъ случаѣ подъ однимъ и тѣмъ же названіемъ подразумѣвается одно, въ другомъ—другое.

Тамъ, гдѣ это было возможно, путемъ многочисленныхъ и сложныхъ вычислений, чтобы получить одинаковую группировку, мы или соединяли данные, или раздѣляли ихъ; во многихъ-же случаяхъ это оказывалось вовсе невозможнымъ и тогда, предпочитая дать хоть какія-либо указанія о явленіи, мы приводили въ таблицахъ цифры, даже если ихъ можно было привести всего лишь за пѣсколько лѣтъ. Многія изъ приводимыхъ таблицъ потребовали разработки сырого матеріала, такъ какъ аналогичныхъ рубрикъ въ отчетахъ вовсе нѣть.

Второю причиною неполноты свѣдѣній, или вѣриѣ отсутствія ихъ за пѣкоторые годы, является утрата отчетовъ: во всѣхъ отдѣленіяхъ Управленія дороги нѣть ни одного экземпляра отчетовъ за 1871, 1872, 1873 и 1880 г.г.

Слѣдуетъ указать еще, что ко времени составленія настоящаго труда отчеты за 1894 и 1895 г.г. еще не были готовы, что во многихъ случаяхъ исключало возможность пользоваться данными этихъ лѣтъ.

О нѣкоторыхъ явленіяхъ сдѣланы указанія только за

одинъ годъ въ виду того, что ссылки и на предшествующіе годы особеннаго значенія не имѣли.

Несмотря на отсутствіе, вслѣдствіе этихъ причинъ, данныхъ за пѣкоторые годы, таблицы все-же даютъ полное представление о томъ, какъ то или иное явленіе измѣнялось втечіи всего періода эксплоатациіи дороги.

Мѣстное Управлениe Закавказской жел. дороги находится подъ непосредственнымъ вѣдѣniемъ Начальника дороги, при которомъ состоятъ слѣдующіе отдѣлы и службы: Канцелярія его, повѣренные по судебнѣмъ дѣламъ, Главная бухгалтерія съ кассой, Врачебная часть, Учебная часть, Службы Матеріальная, Движенія съ Телеграфомъ, Ремонта Пути и Зданій, Подвижного состава и Тяги и Коммерческая, съ отдѣломъ Технической Статистики. По этимъ отдѣламъ и службамъ раздѣляется и настоящая глава.

Статьи: Стоимость дороги, Результаты эксплоатациіи и Происшествія на дорогѣ, какъ не относящіяся прямо ни къ одной изъ службъ, выдѣлены въ самостоятельный подглавы.

A.

Стоимость дороги.

Къ 1 января 1896 г. Закавказская ж. д. представляла стоимость въ 110.089.402 р. (83.393.331 мет. и 26.696.071 кред. р.). Сумма эта слагается изъ слѣдующихъ частныхъ суммъ:

1) Работы, произведенныя за счетъ первоначального и облигациошаго капитала по сооруженію Поти-Тифлісск. дороги	17.650.000	р. м.
2) „, за счетъ дополнительного облигациошаго капитала, оставленшаго Правительствомъ за собою.	10.309.301	„ „
3) Изъ 3% облигациошаго капитала на сооруженіе Бакинскаго и Батумскаго участковъ	55.434.030	„ „
4) Отнесенныхъ на ссуды, разрѣшенныя согласно § 4 дополнит. статей къ Уставу Общества	12.397.665	р. кр.
5) Отнесенныхъ на счетъ расходовъ эксплоатациі	377.485	„ „
6) За счетъ кредита въ 1.295.309 р., назначенаго на усиленіе провозо-пропускной способности дороги	245.383	„ „
7) За счетъ запаснаго капитала . . .	559.678	„ „
8) „, кредита въ 1.700.000 р., ВЫСОЧАЙШЕ утвержденаго 15 июля 1885 г. по разцѣпочной вѣдомости въ 1.508.127 руб. 42 коп. 847.522 р. кр.		

Стоимость таксировки служебныхъ перево-

зокъ, отнесеныхъ на		
счетъ этихъ работъ . . .	27.577 , , ,	875.099 , , ,
9) За счетъ кредита по постройкѣ		
пассажирскаго зданія на ст. Батумъ . . .		152.448 , , ,
10) За счетъ кредита по устройству		
14 открытыхъ паровозныхъ стойлъ на ст.		
Тифлисъ и Батумъ		8.485 , , ,
11) За счетъ кредита по доставкѣ,		
сборкѣ и приспособленію къ нефтяному		
отопленію 14 восьмиколесныхъ паровозовъ		56.535 , , ,
12) За счетъ кредита по устройству		
навѣсовъ на станціяхъ Тквибульскаго		
участка		2.651 , , ,
13) Покупка частныхъ вагоновъ-		
цистериъ		4.290.747 , , ,
14) Работы за счетъ разцѣночной		
вѣдомости въ 7.186.496 р. (улучшеніе		
профиля пути, устройство 13 дополнит.		
разъездовъ и путей, 3-го телеграфнаго		
проводя между Баку и Батумомъ, усиленіе		
водоснабженія, работы въ Потійскомъ и		
Батумскомъ портахъ, постройки, соору-		
женія и пр.)		6.875.395 , , ,
15) Работы по Боржомской вѣтви .		854.500 , , ,
		Итого 110.089.402 р.

Къ 1 января 1895 г. счетъ стоимости дороги составлялъ 102.323 495 р.

Если перевести металлические рубли на кредитные, принятая установленный нынѣ курсъ полуимперіала въ 7 р. 50 к. кредитныхъ, то стоимость дороги въ 1894 г. опредѣлялась въ 140.376.568 р. с., а въ 1895 г.—148.142.475 р. с.

Въ эти суммы не включены: стоимость Сурамскаго тоннеля, обходной линіи и Чіатурской вѣтви, а также сорока восьмиколесныхъ паровозовъ, приобрѣтенныхъ за послѣднее время.

Б.

Общіе результаты эксплоатациі дороги.

a) Валовой доходъ.

Валовой доходъ дороги въ подробныхъ рубрикахъ за 1894 г. выражался такъ:

Выручка по движенію и операциамъ, непосредственно съ нимъ связаннымъ.

1) съ экстренныхъ поездовъ	9.992 р.
2) съ пассажировъ всякаго рода	1 333.786 ,,
3) сборъ съ багажа	68.360 ,,
4) съ посылокъ и товаровъ большой скорости	82.603 ,,
5) поштучныхъ перевозокъ большой скорости	2.354 ,,
6) съ животныхъ большой скорости	1.519 ,,
7) особые сборы съ пассажировъ и перевозокъ по тарифамъ большой скорости	15.436 ,,

Итого съ пассажировъ и перевозокъ по тарифамъ большой скорости 1.514.053 ,,

8) съ грузовъ, перевозимыхъ по пудно и повагонно 12.079.874 ,,

9) съ поштучныхъ перевозокъ малой скорости 25.695 ,,

10) съ животныхъ 6.308 ,,

11) Особые сборы съ перевозокъ по тарифамъ малой скорости 252.828 ,,

Итого сбора съ перевозокъ малой скорости 12.376.879 ,,

12) за страхование багажа и това-	
ровъ	451 ,,
13) за нагрузку, выгрузку, от-	
грузку	90.643 ,,
14) прочие сборы, кроме поимено-	
ванныхъ	634.845 ,,
Итого прочихъ сборовъ . . .	725.939 ,,
Всего	14.616.872 ,,

Разные поступления.

15) пользование станциями, водо-	
спабженіемъ, платформами, дворами, пу-	
тями и т. п.	40.281 ,,
16) пользование кранами для съема	
мачты	1.660 ,,
17) отдача въ наемъ жилыхъ помѣ-	
щений	36 ,,
18) отдача въ наемъ земель . .	19.542 ,,
19) отдача въ наемъ помѣщений для	
складовъ	680 ,,
Итого дохода, получасаго за предо-	
ставленіе пользованія сооруженіями и за	
отдачу въ наемъ помѣщений и земель .	62.201 ,,
20) отдача въ наемъ паровозовъ и	
вагоновъ	816 ,,
Итого съ отдачи въ наемъ подвиж-	
ного состава	816 ,,
21) сборъ съ телеграфа . . .	15.601 ,,
Итого сбора съ телеграфа	15.601 ,,
22) отъ продажи рельсовъ и скрѣп-	
лений	4.092 ,,
23) отъ продажи шпалъ . . .	110 ,,
24) отъ продажи прочаго имущества	1.656 ,,
Итого отъ продажи стараго имущества	5.858 ,,

25) сборъ съ буфетовъ	6.467 ,,
26) доходъ отъ продажи изданій .	268 ,,
27) прочие сборы, не указанные выше	1.503 ,,
	<hr/>
	Итого
	8.239 ,,
Всего разныхъ поступлений	92.717 ,,

Доходы по финансовымъ и дополнительнымъ оборотамъ и предпріятіямъ.

28) прибыль по финансовымъ оборо- тамъ	4.419 ,,
	<hr/>
Всего	4.419 ,,

Доходъ отъ таксировки служебныхъ перевозокъ.

Доходъ отъ таксировки служеб- ныхъ перевозокъ	605.813 ,,
	<hr/>
Всего	605.813 ,,

Весь доходъ за 1894 годъ 15.319.823 р.

Сумма эта слагается изъ слѣдующихъ крупныхъ цифръ:

1) Выручка по движению и опера- ціямъ, непосредственно съ нимъ связаннымъ	14.616.872 р.
2) Разные статьи дохода	92.717 ,,
3) Доходы по финансовымъ и допол- нительнымъ оборотамъ и предпріятіямъ .	4.419 ,,
4) Доходъ отъ таксировки служеб- ныхъ перевозокъ	605.813 ,,
	<hr/>
Всего	15.319.823 р.

Валовой доходъ за весь периодъ эксплоатациі по годамъ выражается такъ:

Годъ.	ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ		ВЪРУБЛЯХЪ.	
	Всего.	На версту дороги.	На версту пробѣга.	
			Всякаго ро- да вагоновъ.	Всякаго ро- да поѣздовъ.
1871	92.304	782	—	5,60
1872	—	—	—	—
1873	—	—	—	—
1874	1.397.658	4.836	0,19	—
1875	1.347.294	4.661	0,17	2,42
1876	1.534.355	5.309	0,19	2,41
1877	1.771.437	6.025	0,18	2,44
1878	2.528.146	8.512	0,21	3,28
1879	2.039.276	6.866	0,16	2,44
1880	2.549.364	8.583	—	—
1881	2.437.960	7.547	0,17	2,40
1882	2.225.775	6.890	0,16	2,32
1883	3.458.383	4.776	—	—
1884	4.506.262	4.788	0,11	1,96
1885	5.875.300	6.243	0,10	2,05
1886	8.523.810	9.058	0,09	2,30
1887	9.032.771	9.578	0,09	2,23
1888	10.871.169	11.081	0,08	2,18
1889	13.097.214	13.350	0,08	2,33

Годы.	ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ		ВЪ РУБЛЯХЪ.	
	Вообще.	На версту дороги.	на версту пробѣга. Всякаго ро- да вагоновъ.	Всякаго ро- да поѣздовъ.
1890	14.885.642	15.173	0,07	2,44
1891	16.275.675	16.590	0,07	2,64
1892	17.120.050	17.451	0,07	2,26
1893	19.341.946	19.716	0,07	2,78
1894	15.319.823	14.632	0,06	2,32

Мы видимъ, что валовой доходъ изъ году въ годъ возрасталъ въ значительной мѣрѣ и что за двадцатилѣтіе 1874 - 1894 г.г. онъ увеличился болѣе чѣмъ въ 13 разъ.

Особенно сильный толчекъ росту доходовъ дали 1883-1886 годы, ближайшіе къ открытию Бакинскаго участка; въ послѣдующій періодъ съ каждымъ новымъ годомъ доходъ увеличивался на 1-2 и даже на 3 мил. рублей.

Въ увеличеніи валового дохода играли роль два факто-
ра: удлиненіе сѣти дороги и развитіе промышленности, которое, въ свою очередь, усилило перевозки по линіи. Съ удлинені-
емъ дороги, она захватывала болѣе большое число мѣстностей, слѣдовательно, товарное и пассажирское движеніе по ней аб-
солютно должно было возрасти. Если-же исключить этотъ одинъ факторъ, т. е. взять не весь сборъ дороги, а только причитающійся на версту пути, то полученные такимъ обра-
зомъ данные яснѣе указываютъ на ходъ развитія мѣстной производительности, а вмѣстѣ съ тѣмъ и дѣятельности желѣз-
ной дороги. На версту пути сборъ за тотъ-же періодъ уве-
личился почти въ 3 раза.

Доходъ на версту пробѣга всякаго рода вагоновъ вте-
ченіи этого времени значительно уменьшился. Уменьшеніе

становится правильнымъ и особенно замѣтнымъ съ открытиемъ Бакинскаго участка. Какъ будетъ указано ниже, доходъ отъ пассажирскаго движенія въ общемъ доходѣ занимаетъ второстепенное мѣсто, поэтому причины указаннаго понижения слѣдуетъ искать въ условіяхъ товарнаго движенія. Въ 1883 г., съ котораго доходъ на версту пробѣга начинаетъ неуклонно падать, дорога получила новый грузъ—керосинъ. Доходъ, получавшійся отъ перевозки его, съ годами пріобрѣталъ все болѣе крупное значеніе и въ настоящее время составляетъ почти $\frac{2}{3}$ всего дохода дороги, но каждая вѣсовая единица керосина давала доходу меньше, чѣмъ многіе другіе товары. Громадное большинство этихъ послѣднихъ таксirуется въ предѣлахъ отъ $\frac{1}{8}$ до $\frac{1}{30}$ к. съ пуда, между тѣмъ какъ керосинъ—по 19 к. за 839 в. отъ Баку до Батума, или по $\frac{1}{44}$ съ пуда и версты.

Попятно, что при такихъ условіяхъ, появленіе значительной массы болѣе дешево оплачиваемыхъ перевозокъ должно было понизить средній доходъ на версту съ каждого перевезенного пуда, слѣдовательно, и съ опредѣленнаго числа ихъ, помѣщающихся въ вагонѣ, или иначе, съ каждой вагоно-версты. И чѣмъ болѣе количество керосинныхъ грузовъ увеличивалось, тѣмъ сильнѣе сказывалось ихъ вліяніе на средній доходъ на вагоно-версту, въ результаѣ чего доходъ этотъ сталъ правильно падать. Этому благопріятствовало и пониженіе тарифовъ на другіе роды грузовъ.

Съ уменьшеніемъ дохода на вагоно-версту, или иначе, сбора за перевозку одного вагона на протяженіи версты, долженъ бытъ понизиться и доходъ съ каждой поѣздо-версты, по составъ поѣздовъ, т. е. среднее количество вагоновъ въ немъ, за тотъ-же періодъ значительно возросъ и въ результатаѣ вліянія этихъ двухъ факторовъ, дѣйствовавшихъ въ противоположныхъ направленіяхъ, доходъ съ поѣздо-версты остался почти что неизмѣннымъ.

Валовой доходъ дороги по крупнейшимъ статьямъ сбо-
ровъ распредѣлялся слѣдующимъ образомъ*)

Годы.	Сборъ съ пасса- жировъ и перевоз- окъ по тарифамъ большой скорости.	Сборъ съ перевозокъ по тарифамъ малой скорости (съ особы- ми сборами).	Прочие сбо- ры.
1871	53.113	36.930**)	2.260
1872	—	—	—
1873	—	—	—
1874	561.375	780.690	55.592
1875	564.041	728.508	54.745
1876	708.936	772.272	53.146
1877	1.186.013	534.189	63.179
1878	1.276.228	1.345.810	136.433
1879	880.672	1.153.372	133.324
1880	904.814	1.523.109	239.485
1881	874.709	1.339.737	244.220
1882	761.680	1.259.303	205.471
1883	966.956	2.205.401	286.024
1884	1.069.045	3.209.290	250.650

*) Оговариваемся, что общіе итоги этихъ сборовъ за 1877-1884 г.г. не сколько выше, чѣмъ дѣйствительный валовой доходъ за эти годы, указанный на страницѣ 173 й. Объясняется это тѣмъ, что въ общей суммѣ доходовъ сдѣланы поправки на скидки по счетамъ Правленія за перевозку войскъ и воинскихъ тяжестей; соотвѣтственныхъ исправлений въ рубрикахъ, приводимыхъ въ настоящей таблицѣ, въ отчетахъ дороги не имѣется.

**) Входять и перевозки большой скорости.

Годы.	Сборъ съ пассажи- ровъ и перевозокъ по тарифамъ боль- шой скорости.	Сборъ съ перевозокъ по тарифамъ малой скорости (съ особы- ми сборами).	Прочие сбо- ры.
1885	1.178.700	4.353.465	343.134
1886	1.249.207	6.816.369	458.229
1887	1.309.193	7.285.539	438.039
1888	1.378.499	8.912.228	580.442
1889	1 455.911	10.939.081	702.222
1890	1.463.082	12.869.093	553.467
1891	1.489.780	14.081.294	704.601
1892	1.410.437	14.937.337	772.276
1893	1.386.846	17.091.624	863.473
1894	1.514.053	12.982.692	823.076

Изъ таблицы этой усматривается, что сборъ съ пассажировъ и перевозокъ большой скорости съ 1874 г. увеличился менѣе чѣмъ въ три раза, съ перевозокъ малой скорости—болѣе чѣмъ въ 16 разъ, прочие сборы—въ 14 разъ; слѣдовательно, сборы двухъ послѣднихъ категорій увеличились значительно быстрѣе, чѣмъ первой, въ резултатѣ чего роль ихъ въ общемъ приходѣ измѣнилась существеннымъ образомъ. Сборъ съ пассажировъ и перевозокъ большой скорости въ 1874 г. составлялъ 40,1%, съ перевозокъ малой скорости—55,8%, прочие сборы—4,1%; въ 1894-же году—9,8%, 85,3% и 4,9%. Такимъ образомъ, въ общемъ приходѣ пассажиры и товары большой скорости играютъ теперь въ четыре раза менѣшую роль, чѣмъ въ 1874 г.; наоборотъ, товары малой скорости за то же время пріобрѣли громадное значеніе, пополняя болѣе чѣмъ $\frac{8}{10}$ всего прихода дороги; прочие сборы, хотя и не въ такой мѣрѣ, но тоже увеличились.

По отдельнымъ статьямъ пассажирскаго и товарнаго движенія сборы по годамъ распредѣлялись такъ (въ рубляхъ).

Годы.	Пассажиры.	Войско.	Товары и багажъ.	Воинская кладь.	Перевозки для Потійск. порта.	Кладь до- роги.	Разные сборы.	ИТОГО.
1874	440.992	121.992	696.623	15.078	68.989	—	54.046	1.397.660
1875,	430.255	83.455	696.753	10.775	48.194	23.115	54.745	1.347.294
1876	437.319	137.820	736.893	92.157	34.356	42.664	53.146	1.534.355
1877	503.381	290.025	522.705	342.218	33.503	28.369	67.452	1.787.665
1878	736.699	460.587	1.020.584	370.497	—	33.670	136.434	2.758.872*
1879	675.353	128.642	1.159.302	16 741	10.491	43.513	133.323	2.165.367*
1880	652.495	192.749	1.508.814	28.860	8.954	36.050	239.487	2.667.410*
1881	660.398	164.697	1.312.877	24.362	—	52.112	244.222	2.458.671*
1882	627.491	88.698	1.246.778	6.279	—	51.736	205.472	2.226.455*
1883	826.844	77.721	2.169.338	8.572	—	89.881	286.025	3.458.383*
1884	943.390	60.715	3.097.651	13.502	—	163.076	250.650	4.258.986*

*) Цифры 1877-1884 гг. нѣсколько выше дѣйствительныхъ доходовъ, такъ какъ не исключены скидки по перевозкамъ войскъ.

ГОДЫ.	Пассажиры.	Войско.	Товары и багажъ.	Воинская кладь.	Перевозки для Потийск. порта.	Кладь до- роги.	Разные сборы.	ИТОГО.
1885	987.739	103.091	4.150.328	25.766	—	250.527	357.848	5.875.300
1886	1.059.789	91.897	6.538.049	11.114	—	297.832	526.128	8.523.810
1887	1.116.962	80.382	6.944.265	12.038	—	327.793	551.330	9.032.771
1888	1.150.982	100.039	8.626.346	20.267	—	364.013	609.521	10.871.169
1889	1.210.002	111.328	10.584.892	10.722	—	451.523	728.746	13.097.214
1890	1.260.701	62.641	12.418.240	40.383	—	382.263	721.403	14.885.642
1891	1.217.393	108.742	13.569.341	38.783	—	472.354	869.047	16.275.675
1892	1.195.895	89.631	14.631.128	64.002	—	366.419	772.896	17.120.050
1893	1.104.663	109.066	16.691.944	10.9642	—	423.405	903.226	19.341.946
1894	1.246.285	97.493	12.147.871	13.1016	—	605.813	1.091.345	15.319.823

Изъ таблицы этой видно, что: 1) сборъ съ пассажировъ, достигавшій въ 1874 г. болѣе 40% валового дохода, абсолютно увеличиваясь съ каждымъ годомъ, въ то-же время составлялъ все меньшую и меньшую часть всего дохода, пока въ 1893 г. не дошелъ до 5,71%. Въ то время какъ въ первые годы онъ составлялъ существеннѣйшую часть общаго дохода, послѣдніе годы роль его свелась къ очень скромнымъ размѣрамъ. 1894 г. представляетъ исключение изъ общаго порядка постепенного пониженія относительного сбора съ пассажировъ; за этотъ годъ сборъ этотъ съ 5,71% общаго сбора возвысился до 8,76%. Мы видимъ, что въ то-же время понизился какъ валовой доходъ, такъ и относительный сборъ съ товаровъ. Объясняется это слѣдующими обстоятельствами. Доходъ отъ перевозки керосина составляетъ главнѣйшую часть валового дохода; между тѣмъ 2-го марта 1894 г. тарифъ на нефтяные грузы, вывозимые за границу, пониженъ за разстояніе Баку-Батумъ на 5 к., а съ 1-го июня того-же года еще на 5 к., слѣдовательно, вместо прежнихъ 19 к. съ пуда, дорога стала получать всего лишь по 9 к. Въ результатѣ этого валовой доходъ дороги понизился; а такъ какъ въ то-же время сборъ съ пассажировъ не только не уменьшился, но еще увеличился, то по отношенію къ уменьшившейся величинѣ дохода онъ уже составилъ болѣшій %, чѣмъ въ предшествовавшій годъ. Въ 1895 г. тарифъ на нефтяные грузы вновь былъ повышенъ до 19 к.; 2) сборъ съ товаровъ (считая и воинскую кладь), составлявшій въ 1874 г. 55%, въ 1893 г. достигъ 86% всего сбора; если къ этому прибавить еще сборы, связанные съ движеніемъ грузовъ, окажется, что $\frac{9}{10}$ всего дохода дорога получаетъ отъ перевозки товаровъ, пассажирское же движеніе, таксировка клади дороги и сборы, не связанные съ движеніемъ, даютъ всего лишь $\frac{1}{10}$ годового дохода дороги.

Сборъ съ пассажировъ, указанный выше, слагается изъ сборовъ по общему и льготному тарифамъ.

Приведемъ иѣкоторыя подробности о первомъ изъ нихъ.
Сборъ съ пассажировъ по общему тарифу по классамъ
вагоновъ составлялъ:

ГОДЫ.	I КЛАССЪ.	II КЛАССЪ.	III КЛАССЪ.	ВСЕГО СБОРУ.
1874	27.787	80.126	330.740	438.653
1875	27.301	74.226	326.058	427.585
1876	23.413	68.176	343.094	434.683
1877	24.406	78.015	397.478	499.899
1878	42.807	134.002	555.987	732.796
1879	36.862	105.692	531.874	674.431
1880	—	—	—	—
1881	33.438	87.617	519.963	641.018
1882	29.428	72.250	502.381	604.059
1883	—	—	—	—
1884	35.414	117.051	787.018	939.483
1885	36.199	113.401	834.331	983.931
1886	36.353	114.168	907.786	1.058.307
1887	37.675	120.215	958.229	1.116.119
1888	43.102	125.387	964.825	1.133.314
1889	43.375	131.087	1.026.209	1.228.476
1890	—	—	—	1.286.653
1891	—	—	—	1.229.972
1892	—	—	—	1.147.801
1893	39.707	128.143	911.992	1.098.373

Приведенные ряды цифръ указываютъ, что доходы отъ пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ постепенно возрастили, хотя возрастаніе это шло для разныхъ классовъ не съ одинаковой быстротой. Такъ, по сравненію съ 1874 г., доходъ отъ пассажировъ I кл. въ 1893 г. возросъ на 42%, II кл. — 59, III кл.—175%, сборъ съ пассажировъ всѣхъ классовъ —на 150%, т. е. доходы отъ пассажировъ низшихъ классовъ росли значительно быстрѣе, чѣмъ отъ высшихъ.

Въ 1874 г. пассажиры I кл. дали дорогъ 6,3% всего дохода съ пассажировъ по общему тарифу, II кл.—18,2, III кл.—75,5%; въ 1893 г.: I кл.—3,6%, II кл.—11,6%, III кл.—84,8%.

Такимъ образомъ, въ общемъ доходѣ съ пассажирскаго движенія пассажиры I кл. въ 1874 г. играли ничтожную роль, которая въ 1893 г. еще болѣе уменьшилась; уменьшилось въ этомъ смыслѣ значеніе и пассажировъ II класса, хотя и не въ такой мѣрѣ, какъ I-го; наоборотъ, пассажиры III кл., давшіе въ 1874 г. 75% доходу отъ пассажирскаго движенія, въ 1893 г. пріобрѣли еще большее значеніе, такъ какъ почти $\frac{9}{10}$ всего дохода отъ пассажировъ по общему тарифу получено съ нихъ.

По воинскому тарифу перевозятся воинскіе чины и арестанты съ конвойными.

Общій сборъ съ воинскихъ чиновъ, средній сборъ съ одного лица и на пассажиро-версту видны изъ слѣдующихъ данныхъ:

Годы.	Общій сборъ (въ рубляхъ).	Сборъ съ одно- го пассажира (въ коп.).	Сборъ на пас- сажиро-версту (въ коп.).
1874	120.228	270	—
1875	81.211	225	—
1876	135.283	202	—

Годы.	Общий сборъ (въ рубляхъ).	Сборъ съ одно- го пассажира (въ коп.).	Сборъ на пас- сажиро-версту (въ коп.).
1877	286.720	152	—
1878	457.819	203	—
1879	126.070	227	—
1880	—	—	—
1881	163.937	249	—
1882	87.741	240	—
1883	—	—	—
1884	56.559	127	—
1885	98.766	155	—
1886	87.858	155	—
1887	75.563	127	0,487
1888	93.973	137	0,480
1889	103.955	134	0,474
1890	56.984	74	0,248
1891	103.485	107	0,331
1892	85.524	114	0,388
1893	104.151	106	0,248

Такимъ образомъ, общій сборъ съ воинскихъ чиновъ, достигшій своего максимума въ 1878 г. и державшійся на высокомъ уровнеъ два предшествовавшихъ и три послѣдующихъ года, колебался въ предѣлахъ 50-100 т. р., то уве-личиваясь, то уменьшаясь,

Сборъ съ одного пассажира по воинскому тарифу, несмотря на то, что каждый изъ нихъ въ ближайшее къ намъ время въ среднемъ проѣзжалъ большее число верстъ, чѣмъ въ первыи годы эксплоатациіи дороги, понизился съ 2 р. 70 к. въ 1874 г. до 1 р. 06 к. въ 1893 г., что явилось результатомъ пониженія тарифа; это послѣднее обстоятельство отразилось и на уменьшениіи сбора, причитающагося на пассажиро-версту—съ 0,487 к. въ 1887 г. до 0,248 въ 1893 г.

Если считать всякаго рода пассажировъ, т. е. по общему, льготному и воинскому тарифамъ, то средняя выручка съ одного платнаго пассажира и одной пассажиро-версты выражается такъ:

СРЕДНЯЯ ВЫРУЧКА.		
ГОДЫ.	Съ одного платнаго пассажира (въ рубляхъ).	Съ одной платной пассажиро-версты (въ коп.).
1874	1,52	—
1875	1,44	—
1876	1,38	—
1877	1,26	—
1878	1,39	—
1879	1,27	—
1880	1,31	—
1881	1,26	—
1882	1,22	—
1883	1,30	—
1884	1,32	—
1885	1,29	—
1886	1,30	—

СРЕДНЯЯ ВЫРУЧКА.

ГОДЫ	Съ одного платного пассажира (въ рубляхъ).	Съ одной платной пассажиро-версты (въ коп.).
1887	1,30	—
1888	1,33	1,56
1889	1,28	1,54
1890	1,17	1,47
1891	1,11	1,31
1892	1,16	1,35
1893	1,16	1,19

Изъ данныхъ этихъ видно, что средняя выручка съ одного платного пассажира изъ году въ годъ уменьшалась. Объясняется это болѣе быстрымъ ростомъ числа пассажировъ III кл., сравнительно съ пассажирами I и II кл., т. е. увеличеніемъ проѣзда лицъ, дешевле оплачивающихъ услуги желѣзной дороги, а также уменьшеніемъ средняго пробѣга одного пассажира, явившагося результатомъ развитія мѣстнаго передвиженія. Съ другой стороны, вліяніе на уменьшеніе средней выручки имѣло и общее пониженіе пассажирскаго тарифа, имѣвшее мѣсто въ 1893 году. Первая причина повлияла и на размѣръ выручки съ одной платной пассажиро-версты, въ смыслѣ уменьшенія ея.

Чтобы закончить отдѣль дохода, укажемъ еще отдѣльно размѣръ выручки (въ рубляхъ) отъ пассажирскихъ и то-

варныхъ вагоновъ (данныя въ отчетахъ дороги имѣются только за послѣдніе годы).

Год.	Выручка отъ пассажирск. вагоновъ.				Выручка отъ товар. вагоновъ.			
	Въ мѣсяцъ.	Въ день на версту доро- ги.	На одинъ вагонъ въ мѣсяцъ.	На пройден. вагономъ версту.	Въ мѣсяцъ.	Въ день на версту доро- ги.	На одинъ вагонъ въ мѣсяцъ.	На пройден. вагономъ версту.
1888	112.946	3,77	600	0,19	787.640	26,33	127	0,07
1889	118.700	3,97	621	0,18	965.194	32,35	127	0,07
1890	118.990	3,98	583	0,17	1.113.753	37,32	138	0,07
1891	119.514	4,01	574	0,17	1.224.326	41,03	152	0,07
1892	117.538	3,99	576	0,17	1.299.742	44,16	164	0,07
1893	115.690	3,90	550	0,16	1.485.393	50,47	190	0,07
1894	126.042	4,28	597	0,17	1.012.026	34,38	128	0,06

Приведенные ряды цифръ указываютъ, что выручка отъ всѣхъ пассажирскихъ вагоновъ въ мѣсяцъ въ теченіе послѣдніхъ семи лѣтъ, хотя и не правильно, но все-же увеличивалась; вслѣдствіе-же увеличенія числа вагоновъ (за шесть первыхъ лѣтъ съ 188 до 210), выручка съ одного вагона въ мѣсяцъ уменьшилась.

Благодаря же болѣе быстрому росту проѣзда пассажировъ III класса, по сравненію съ пассажирами высшихъ классовъ, сборъ съ каждой версты, пройденной вагономъ, уменьшился.

Вслѣдствіе быстраго роста товарного движенія выручка отъ товарныхъ вагоновъ въ мѣсяцъ, а также и на версту пути, за это-же время возрасла въ гораздо большей мѣрѣ, чѣмъ отъ пассажирскихъ. Исключение составляеть только 1894 г., который, благодаря уменьшенію тарифа на нефтяные гру-

зы, даетъ сильное пониженіе противъ предшествовавшихъ лѣтъ.

Несмотря на значительное увеличеніе числа товарныхъ вагоновъ (съ 6194 до 7807), выручка съ одного вагона въ мѣсяцъ за послѣдніе годы много выше, чѣмъ за первые; произошло это благодаря тому, что усиленіе движенія шло быстрѣе, чѣмъ увеличеніе числа вагоновъ. Выручка на каждую пройденную вагономъ версту за все время (кромѣ 1894 г.) не измѣнялась; явилось это результатомъ того, что тарифъ на крупнѣйшіе грузы за разматриваемые семь лѣтъ измѣнялся медленно.

Средній тарифъ на версту пробѣга составлялъ (въ кон.):

Г О Д Ы.	Пассажиры.	Товары.	Сборъ за патрузку и выгрузку на пудъ.
1889	1,95	1/42	0,69
1890	1,94	1/43	0,63
1891	1,79	1/43	0,70
1892	1,67	1/43	0,59
1893	1,57	1/42	0,64

б) Расходъ.

Весь расходъ 1894 г. по отдельнымъ рубрикамъ выражался такъ:

- 1) содержаніе Управліенія казен. жел. дорогъ 73,070 р.
- 2) общіе расходы 391,134 ,

Въ томъ числѣ:

- a) пособія, пенсіи и награды служащимъ 212,096 р.
- б) расходы по желѣзнодорож-

нымъ съѣздамъ, комиссіямъ и кон- ференціямъ	5.625 р.
в) расходы по разработкѣ вопросовъ объ улучшениіи желѣзно- дорожнаго хозяйства	2.421 ,,
г) судебные расходы	18.109 ,,
д) расходы по вознагражденію за личный вредъ, ущербъ и убытки	141.964 ,,
е) расходы по обеспечепію отъ пожарныхъ убытковъ	3.166 ,,
ж) общіе и случайные рас- ходы	7.751 ,,
3) Содержаніе Начальника дороги и состоящихъ при немъ частей Управления	217.217 р.
4) содержаніе врачебной ча- сти	99.787 ,,
5) общіе расходы по мате- ріальной части	90.099 ,,
6) расходы, производимые для всѣхъ частей мѣстнаго Управ- ленія	30.974 ,,
7) надзоръ за путемъ и со- оруженіями и ремонтъ ихъ . . .	1.695.489 ,,
Въ томъ числѣ:	
а) содержаніе лицъ Управ- ленія Службой	118.353 ,,
б) надзоръ за путемъ и искусственными сооруженіями, со- держаніе и ремонтъ ихъ . . .	1.188.716 ,,
в) надзоръ за зданіями, со- держаніе и ремонтъ ихъ; содер- жаніе и ремонтъ водопроводовъ	388.418 ,,
8) Движеніе	1.691.352 ,,

Въ томъ числѣ:

a) содержаніе Управленія	
Службой Движенія	68.385 р.
б) станціонная служба . . .	823.039 ,,
в) служба поездовъ	590.063 ,,
9) Телеграфъ и телефоны .	209.863 р.
10) тяга поездовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава	2.379.747 ,,

Въ томъ числѣ:

a) содержаніе лицъ Управления Службой	118.219 ,,
б) тяга поездовъ	1.032.388 ,,
в) содержаніе вагоновъ	80.802 ,,
г) содержаніе мастерскихъ	181.346 ,,
д) возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ	489.782 ,,
е) возобновленіе и исправленіе вагоновъ	477.207 ,,
11) Особые обязательные расходы	66.680 ,,
12) расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами	339.449 ,,
13) расходы по финансовымъ и дополнительнымъ оборотамъ	13.211 ,,
14) расходы отъ таксировки службныхъ перевозокъ	558.813 ,,
15) содержаніе Коммерческаго Отдѣла	51.101 ,,
Всего	7.698.131 р.

Общий расходъ по эксплоатации, расходъ на версту

дороги и версту пробѣга поѣздовъ за 1874-1894 г.г.
указывается въ нижеслѣдующей таблицѣ.

ГОДЫ.	Общій расходъ.	Расходъ на версту дороги.	Расходъ на версту пробѣга поѣздовъ.
1874	1.322.975	—	—
1875	1.303.319	4.509	2,34
1876	1.446.570	5.005	2,27
1877	1.453.890	4.945	2,00
1878	1.927.060	6.488	2,50
1879	1.877.450	6.321	2,25
1880	2.315.341	7.795	2,42
1881	2.347.874	7.268	2,31
1882	2.190.917	6.783	2,29
1883	3.882.545	5.362	2,19
1884	4.368.566	4.642	1,90
1885	4.820.831	5.123	1,68
1886	5.653.548	6.008	1,53
1887	6.068.261*	6.435	1,49
1888	6.190.883	6.310	1,24
1889	6.532.952	6.659	1,16
1890	6.578.326	6.705	1,08
1891	6.481.614	6.607	1,05
1892	7.081.469	7.218	1,10
1893	7.421.955	7.565	1,06
1894	7.698.131	7.352	1,16

*) Не включены временные издержки по найму подвижного состава — 404.620 р.

Изъ данныхъ этихъ видно, что расходы по эксплоатации прогрессивно возрастали, увеличившись за 21 годъ почти въ шесть разъ. Увеличение расходовъ вызывалось какъ удлиненiemъ линіи, такъ и усиленiemъ движения.

По отношенію къ валовому доходу расходы по эксплоатации составляли: въ 1874 г. 94%, въ 1884 г.—96%, въ 1893 г.—38% (1894 годъ, какъ исключительный по уменьшению валового дохода, вслѣдствіе временнаго понижения тарифа на нефтяные продукты, для сравненія мы не беремъ). Такимъ образомъ, еще къ 1885 г., т. е. первые четырнадцать лѣтъ, расходы по эксплоатации поглощали почти весь доходъ. 1893-й годъ, наоборотъ, даетъ блестящіе результаты. Расходъ на каждую версту дороги за эти годы тоже увеличился, какъ и слѣдовало ожидать, вслѣдствіе значительнаго усиленія движения. Если же разматривать расходы независимо удлиненія пути и увеличенія движения, т. е. взять размѣръ ихъ на версту пробѣга поѣздовъ, то оказывается, что расходы по эксплоатации уменьшились вдвое—съ 2,34 р. они упали до 1,16 р.

в) Чистый доходъ.

Чистый доходъ, т. е. разница между валовыми доходами и общими расходами, и размѣръ его, причитающійся на версту дороги и поѣздо-версту, выражался по отдельнымъ годамъ такъ:

Годы.	Весь чистый доходъ.	Причитается чистаго дохода	
		На версту до- роги.	На версту про- бѣга поѣздовъ.
1874	74.683	258	—
1875	43.975	152	0,07
1876	87.785	303	0,13

Годы.	Весь чистый доходъ.	Причитается чистаго дохода.	
		На версту до- роги.	На версту про- бъга поездовъ.
1877	317.547	1.080	0,43
1878	601.085	2.023	0,78
1879	161.826	544	0,19
1880	234.023	787	—
1881	90 086	278	0,08
1882	34.857	107	0,03
1883	— *)	—	—
1884	137.696	146	0,06
1885	1.054.468	1 020	0,37
1886	2.870.262	3.050	0,38
1887	2.964.510	3.143	0,73
1888	4.680.286	4.770	0,94
1889	6.564.261	6.691	1,16
1890	8.307.316	8.468	1,36
1891	9.794.060	9.983	1,58
1892	10.038,580	10 233	1,55
1893	11.919.991	12.150	1,71
1894	7.621.692	7.279	1,12

Въ первые годы эксплоатациі правильности въ измѣненіи чистаго дохода замѣтить нельзя: онъ то поднимается до

*) Годъ этотъ далъ убытку 324.162 руб.

значительной высоты, то опять сильно уменьшается, въ одинъ изъ годовъ сводясь даже къ крупному убытку. Съ 1885 г. чистый доходъ сразу поднимается до небывалой высоты, быстро увеличиваясь въ послѣдующіе годы. Только одинъ 1894 г., по причинамъ, которыя уже были изложены выше, представляетъ въ этомъ отношеніи исключеніе.

По отношенію къ валовому доходу чистый доходъ составлялъ: въ 1874 г. 5,3%, 1879 г.—7,9%, 1884 г.—3,0%, 1889 г.—50,1%, 1893 г.—61,6%, т. е. прибыль за 21 годъ увеличилась въ 12 разъ.

На версту дороги, т. е. независимо отъ удлиненія пути, прибыль въ 1893 г. больше, чѣмъ въ 1874 г., въ 27 разъ, а безъ отношенія къ усиленію движения—на версту пробѣга поѣзда—въ 16 разъ.

Значительнейшая часть чистой прибыли получается отъ операций, связанныхъ съ движениемъ, а также и отъ тѣхъ, которыя непосредственно не зависятъ отъ движения, но все же относятся къ перевозкѣ либо пассажировъ, либо товаровъ. Если брать только эту часть прибыли, то составляется она изъ слѣдующихъ подраздѣленій:

ГОДЫ.	Прибыль отъ поѣздовъ большой и средней скорости.	Прибыль отъ товарнаго движения и дополнi- тельныхъ сборовъ.
1888	340.020	4.276.143
1889	400.531	6.073.254
1890	402.437	7.812.163
1891	415.581	8.689.324
1892	580.324	9.347.527
1893	601.021	11.391.029

Въ 1889 г. каждый пассажирскій вагонъ далъ на версту пробѣга прибыли 7,6 коп., въ 1890 г.—8,4, въ 1891 г.—5,2, въ 1892 г.—6,9, въ 1893 г.—6,7; товарный-же вагонъ за первый изъ этихъ годовъ—3,8, второй—4,15, третій—4,3, четвертый—4,3 и послѣдній—4,8 к.

В.

Происшествія на дорогѣ.

Отчеты дороги весьма бѣдны свѣдѣніями о происшествіяхъ; не только за первые годы эксплоатациі, но и за средніе они или вовсе не даютъ никакихъ указаний о происшествіяхъ, или же сообщаютъ въ такой общей формѣ, что определенныхъ выводовъ изъ нихъ сдѣлать нельзя. Только за послѣдніе годы относящіяся сюда данные публикуются съ достаточной полнотой.

Число происшествій на дорогѣ за нѣкоторые годы видно изъ нижеслѣдующей таблицы.

Г о д ы .	Общее число происшествій.	ВЪ ТОМЪ ЧИСЛЪ								
		Число сходовъ съ рельсовъ позадовъ и подвижного состава.	Число столкновеній позадовъ и подвижного состава.	Число прочихъ происшествій съ позадами и подвижнымъ составомъ.	Въ позадахъ и въ подвижномъ составѣ въ движении.	Число пожаровъ.	Въ зданіяхъ и складахъ и т. п. въ подъождѣнія.	Число происшествій въ желѣзодорожнаго движенія.	Число несчастныхъ случаевъ съ людьми *).	Число пострадавшихъ.
1875	—	—	—	—	—	—	—	—	11	11
1876	100	14	2	52	20	—	—	—	12	12
1877	88	34	2	36	—	5	—	—	11	11
1878	149	34	3	83	3	4	—	—	22	22

*) До 1890 г. цифры этого ряда представляютъ не число несчастныхъ случаевъ, а число пострадавшихъ; числа тѣхъ и другихъ, судя по даннымъ послѣднихъ лѣтъ, разнятся не особенно сильно. Такъ, въ 1890 г. число случаевъ было 127, пострадавшихъ 148, въ 1891 г.—136 и 148, въ 1892 г.—167 и 188, въ 1893 г.—317 и 324, т. е. случаевъ нѣсколько меньше, чѣмъ пострадавшихъ.

ВЪ ТОМЪ ЧИСЛЪ

Г о д ы.	Общее число происшествий.					Число пожаровъ.	Число зданий и складахъ и т. п. въ подъождении.	Число несчастныхъ случаевъ съ людьми.	Число пострадавшихъ.
	Число сходовъ съ рельсовъ поездовъ и подвижного состава.	Число столкновений поездовъ и подвижного состава.	Число прочихъ происшествий съ поездами и подвижнымъ составомъ.	Въ поездахъ и подвижномъ составѣ въ движении.					
1879	132	32	—	—	—	—	—	—	13
1880	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1881	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1882	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1883	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1884	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1885	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1886	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1887	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1888	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1889	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1890	153	7	9	6	—	1	—	—	13
1891	213	11	4	24	—	1	1	—	24
1892	213	8	5	6	1	—	—	—	18
1893	428	31	17	28	7	2	28	—	25
								—	—
								75	75
								51	51
								51	51
								75	75
								121	121
								—	—
								127	148
								136	148
								167	188
								317	324

Увеличеніе числа пострадавшихъ за послѣдніе годы слѣдуетъ разсматривать какъ результатъ дѣйствія трехъ причинъ:

1) значительного увеличения движения по линии, что, конечно, должно было дать и большее число происшествий;

2) до перехода дороги в казну в счетъ происшествий попадали только наиболѣе крупныя изъ нихъ, между тѣмъ какъ съ 1890 г. и въ особенности въ 1893 г. регистрировались не только значительныя, но и всѣ незначительныя происшествія, въ число которыхъ заносились всякие мелкіе сходы вагоновъ съ рельсовъ, легкіе ушибы, порѣзы и проч.;

3) до 1890 г. происшествія виѣ желѣзнодорожнаго движения совсѣмъ не входили въ общий счетъ ихъ.

Благодаря всему этому, приведенные данные для семидесятыхъ годовъ значительно ниже дѣйствительныхъ, захватывая меньшій кругъ явлений, чѣмъ записи девяностыхъ годовъ.

Изъ тѣхъ подраздѣлений происшествій, которыя указаны въ таблицѣ, число сходовъ съ рельсовъ поѣздовъ и подвижного состава за послѣдніе годы, несмотря на увеличеніе длины линии и движения вообще, значительно уменьшилось, хотя 1893 г. даетъ опять такую же цифру ихъ, какъ и конецъ семидесятыхъ годовъ. Наоборотъ, число столкновеній поѣздовъ и подвижного состава за ближайшее въ наਮъ время значительно больше, чѣмъ въ болѣе отдаленное, при чемъ 1893 г. выдѣляется и большимъ числомъ столкновеній.

Увеличеніе это только абсолютное. Если-же принять во вниманіе, что густота движения съ 1876 г. увеличилась къ 1894 г. приблизительно въ одиннадцать разъ (552 тыс. поѣздовъ-версты въ первомъ и около 7 милл. въ послѣднемъ), слѣдуетъ заключить, что число столкновеній поѣздовъ и подвижного состава относительно уменьшилось въ замѣтной мѣрѣ.

Число прочихъ происшествій съ поѣздами и подвижнымъ составомъ значительно сократилось.

Пожаровъ, какъ въ поѣздахъ и подвижномъ составѣ, такъ и вообще въ зданіяхъ дороги, теперь наблюдается мень-

ше, что, конечно, должно быть отнесено главнымъ образомъ на счетъ введенія на дорогѣ различнаго рода противопожарныхъ мѣръ.

Происшествіямъ виѣ желѣзнодорожнаго движенія, какъ указано, ведется счетъ только послѣдніе пять лѣтъ и сказать что либо о характерѣ и теченіи ихъ пока еще нельзя.

Число несчастныхъ случаевъ съ людьми, а равно и число пострадавшихъ втечение 19 лѣтъ все возрастало; происходило это и отъ усиленія движенія и отъ включенія въ счетъ мелкихъ случаевъ, прежде не регистрировавшихся. Чтобы вполнѣ выяснить характеръ увеличенія данныхъ двухъ послѣднихъ рядовъ приведенной выше таблицы, необходимо числа эти отнести къ единицѣ движенія.

Для краткости сдѣлаемъ разсчетъ только для числа пострадавшихъ лицъ.

На каждые 10.000 вагоно-верстъ приходилось пострадавшихъ:

въ 1875 г.	0,014	1885	0,009
1876	0,015	1886	0,005
1877	0,011	1887	0,007
1878	0,018	1888	0,008
1879	0,010	1889	—
1880	—	1890	0,007
1881	0,012	1891	0,007
1882	0,020	1892	0,007
1883	—	1893	0,012
1884	0,018		

Изъ данныхъ этихъ усматривается значительное пониженіе числа пострадавшихъ, причитающихся на каждые

10.000 вагоно-верстъ, начиная съ 1885 г.; причины повышенія, которое даетъ 1893 г., уже были указаны.

Такимъ образомъ, несмотря на ростъ абсолютной величины пострадавшихъ, объясняемый болѣе интенсивнымъ движениемъ, безопасность для здоровья и жизни лицъ, такъ или иначе соприкасающихся съ желѣзной дорогой, за послѣднее время относительно увеличилась.

Убитыхъ и раненыхъ въ числѣ пострадавшихъ было:

Годы.	Убито.	Ранено.	По отношенію къ числу всѣхъ пострадавшихъ убито (въ %).
1875	8	3	72
1876	5	7	41
1877	4	7	36
1878	6	16	27
1879	5	8	33
1880	5	19	20
1881	7	11	38
1882	15	10	60
1883	—	—	—
1884	—	—	—
1885	30	21	58
1886	21	30	42
1887	35	40	46
1888	36	85	29
1889	—	—	—

Годы.	Убито.	Ранено.	По отношению къ числу всѣхъ пострадавшихъ убито (въ %).
1890	37	121	23
1891	60	88	40
1892	61	127	36
1893	66	219	20

Мы видимъ, что % убитыхъ по отношению ко всему числу пострадавшихъ въ общемъ за послѣдніе годы понизился.

Данныя 1890 - 1893 гг. указываютъ, что каждый годъ эксплоатациіи желѣзной дороги даетъ въ среднемъ 49 убитыхъ и 140 человѣкъ раненныхъ, или 189 пострадавшихъ.

Всѣхъ пострадавшихъ можно подраздѣлить на слѣдующія категоріи.

Годы.	Число пострадавшихъ при желѣзно-дорожномъ движеніи.			Число пострадавшихъ виѣ желѣзно-дор. движенія (при нагрузкѣ и выгрузкѣ, въ мастерскихъ, при строительныхъ работахъ и т. п.).			Число пострадавшихъ при случаяхъ, не имѣющихъ прямого отношенія къ желѣзодор. дѣлу (скоропостижн. смерть, покушенія злумышленниковъ, пораженіе молніей и т. п.).		
	Убито.	Ранен.	Итого.	Убито.	Ранен.	Итого.	Убито.	Ранено.	Итого.
1875	8	3	11	—	—	—	—	—	—
1876	7	5	12	—	—	—	—	—	—
1877	4	7	11	—	—	—	—	—	—
1878	6	16	22	—	—	—	—	—	—
1879	5	8	13	—	—	—	—	—	—
1880	5	19	24	—	—	—	—	—	—

Годы	Число пострадавшихъ при желѣзно-дорожномъ движении.			Число пострадавшихъ виѣ желѣзно-дор. движенія (при нагрузкѣ и выгрузкѣ, въ мастерскихъ, при строительныхъ работахъ и т. д.).			Число пострадавшихъ при случаихъ, не имѣющихъ прямого отношенія къ желѣзно-дор. дѣлу (скоропостижн. смерть, покушенія злоумышленниковъ, пораженіе молнией и т. п.).		
	Убито.	Ранен.	Итого.	Убито.	Ранен.	Итого.	Убито.	Ранен.	Итого.
1881	7	11	18	—	—	—	—	—	—
1882	15	10	25	—	—	—	—	—	—
1883	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1884	—	—	75	—	—	—	—	—	—
1885	30	21	51	—	—	—	—	—	—
1886	21	30	51	—	—	—	—	—	—
1887	35	40	75	—	—	—	—	—	—
1888	36	85	121	—	—	—	—	—	—
1889	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1890	36	77	113	—	23	23	1	11	12
1891	48	54	102	3	19	22	9	15	24
1892	43	70	113	4	40	44	14	17	31
1893	43	55	98	3	164	167	20	39	59

Разсматривая ряды лицъ, пострадавшихъ при движениі, мы видимъ, что число ихъ абсолютно увеличивалось; если же принять во вниманіе усиленіе движенія, то за послѣдніе четыре года оно относительно не увеличивалось, а уменьшалось, какъ это и показано въ слѣдующей таблицѣ.

Убитыхъ виѣ желѣзнодорожнаго движенія довольно ма-

ло; сравнительно небольшое число и раненыхъ, за исключениемъ 1893 г.

На 1 милл. общаго числа поѣздо-верстъ, совершенныхъ въ поѣздахъ большой, средней и малой скорости и на маневрахъ приходится пострадавшихъ при движеніи:

Годы.	Убито.	Ранено.	Итого.
1890	4,62	9,89	14,51
1891	6,03	6,77	12,80
1892	5,16	8,41	13,58
1893	5,18	6,62	11,81

Слѣдовательно, если брать число пострадавшихъ независимо отъ увеличенія длины дороги и движенія, т. е. на 1 милл. общаго числа поѣздо-верстъ, то въ среднемъ за послѣдніе четыре года это уменьшилось.

Пострадавшіе при движеніи могутъ быть подраздѣлены на слѣдующія категоріи.

Годы.	Пассажиры.			Служащ. и раб.			Посторонніе.		
	Убито.	Ранен.	Итого.	Убито.	Ранен.	Итого.	Убито.	Ранен.	Итого.
1890	1	5	6	18	45	63	17	27	44
1891	1	3	4	22	27	49	25	24	49
1892	2	12	14	24	42	66	17	16	33
1893	1	4	5	17	32	49	25	19	44

Такимъ образомъ, изъ числа всѣхъ пострадавшихъ при

движениі на долю пассажировъ приходится наименьшій %.
Больѣ же всего пострадавшихъ оказывается среди служащихъ
и рабочихъ дороги и лицъ постороннихъ. Иначе говоря,
опасности, сопряженныя съ быстротой и удобствомъ желѣзно-
дорожнаго сообщенія, отражаются главнымъ образомъ не на
пассажирахъ, а на служащихъ, рабочихъ и постороннихъ
лицахъ, появляющихся въ полосѣ отчужденія (задавленныхъ
и изувѣченныхъ на пути).

Распределеніе пострадавшихъ пассажировъ по роду слу-
чаевъ слѣдующее.

Годы.	При сходахъ поѣздовъ съ рельсовъ.	При столкновеніяхъ поѣздовъ.	При прочихъ случаяхъ по движению.
1890	—	—	6
1891	—	—	4
1892	1	—	13
1893	1	—	4

т. е. за всѣ четыре послѣднихъ года отъ столкновенія поѣздовъ не пострадалъ ни одинъ пассажиръ; всего по одному пассажиру лишь, и то два раза за четырехлѣтіе, пострадало отъ сходовъ поѣздовъ съ рельсовъ. Наоборотъ, самое большее число даютъ пострадавшіе отъ прочихъ случаевъ по движению, въ ряду которыхъ главное мѣсто занимаютъ упавшие съ площадокъ и вскаивающіе и соскаивающіе на ходу поѣздовъ.

Служащіе и рабочіе желѣзной дороги, съ подраздѣленіемъ ихъ по роду службы, оказывались пострадавшими отъ слѣдующихъ случаевъ.

Годы.	По роду железнодорожныхъ занятій.										
	При сходахъ поездовъ съ рельсовъ.	При столкновеніи поездовъ.	При маневрахъ подвижного состава.	При прочихъ случаяхъ по движению.	Машинисты и ихъ помощники.	Кондуктора.	Стрѣлочники.	Составители поездовъ и ссыпщики.	Путевые сторожа.	Остальныхъ занятій.	
1890	7	11	14	31	10	20	9	3	8	13	
1891	2	4	12	35	3	25	1	1	4	15	
1892	12	—	3	54	3	24	7	2	7	23	
1893	3	—	8	44	2	20	6	2	8	9	

Слѣдовательно, здоровью и жизни служащихъ и рабочихъ дороги менѣе всего угрожаютъ опасностью столкновенія поѣздовъ и сходы ихъ съ рельсовъ; наибольшее число лицъ изъ пострадавшихъ получаютъувѣчья и находятъ смерть при манёврахъ подвижного состава и въ особенности при прочихъ случаяхъ по движению (сскакиванія на ходу, паденія съ тормазныхъ площадокъ и пр.).

По роду занятій болѣе всего пострадавшихъ приходится на долю кондукторовъ, за которыми идутъ путевые сторожа, стрѣлочники, машинисты и ихъ помощники; послѣднее мѣсто занимаютъ составители поѣздовъ и ссыпщики. Лица всѣхъ прочихъ занятій въ общей сложности занимаютъ среднее положеніе между кондукторами и путевыми сторожами.

Если же взять процентное отношеніе числа пострадавшихъ служащихъ каждой категоріи къ числу ихъ, состоявшихъ на дорогѣ, то выводы получаются нѣсколько иные. Такъ, изъ всего числа машинистовъ и ихъ помощниковъ въ 1890 г. пострадало $1,4\%$, въ 1891 г.— $0,4\%$, въ 1892 г.— $0,4\%$, въ 1893 г.— $0,2\%$; кондукторовъ въ 1890 г.— $1,7\%$, въ 1891 г.— $2,2\%$, въ 1892 г.— $1,8\%$, въ 1893 г.— $1,3\%$; стрѣлочниковъ въ 1890 г.— $1,6\%$, въ 1891 г.— $0,7\%$, въ 1892 г.— $1,0\%$, въ 1893 г.— $0,9\%$; составителей поѣздовъ и ссыпщи-

ковъ въ 1890 г.—2,9%, въ 1891 г.—0,9%, въ 1892 г.—2,0%, въ 1893 г.—0,9%; путевой стражи въ 1890 г.—0,7%, въ 1891 г.—0,3%, въ 1892 г.—0,5%, въ 1893 г.—0,6%, изъ чего видно, что наибольшую опасность представляютъ должности кондукторовъ, стрѣлочниковъ и составителей поѣздовъ и сѣрпчиковъ.

Г.

Канцелярія Начальника дороги.

1.

Составъ Канцеляріи и ея дѣятельность.

Дѣятельность Канцеляріи заключается въ веденіи общаго дѣлопроизводства, составленіи журналовъ Общаго Присутствія, въ направленіи всей переписки между частями Управления и другими учрежденіями, а также отдѣлами Министерства Путей Сообщенія, въ наблюденіи за своевременнымъ исполненіемъ службами какъ распоряженій Начальника дороги, такъ и требованій разныхъ учрежденій, выдачѣ удостовѣреній на получение билетовъ по россійскимъ желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ, въ веденіи дѣль о пенсіяхъ, пособіяхъ при несчастныхъ случаяхъ, и другихъ обязанностяхъ, не относящихся до специальностей службъ и отдѣловъ.

Кромѣ того, на обязанности Канцеляріи лежитъ и часть дѣлопроизводства по личному составу служащихъ Управления, централизація представляемыхъ въ Управление казенныхъ желѣзныхъ дорогъ послужныхъ списковъ о служащихъ, переписка по взысканіямъ со служащихъ по исполнительнымъ листамъ и другимъ требованіямъ подлежащихъ властей и различныхъ учрежденій, переписка отъ имени Управления съ правительственныеими мѣстами и общественными учрежденіями, а также и съ частными лицами, обращающимися письменно въ Управление дороги и проч.

Данныя о личномъ составѣ служащихъ въ Канцеляріи и получаемомъ ими содержаніи (за 1893 г.) можно видѣть изъ нижеслѣдующей таблицы.

Наименованіе служащихъ.	Число.	Окладъ.
Правитель дѣлъ и дѣлопроизводители	3	6.900
Помощники дѣлопроизводителей, архиваріусь, журналисты, конторщики и переписчики	14	8.295
Швейцары, сторожа и разсыльные .	6	1.524

Всего Начальникъ дороги, его помощникъ и служащіе въ Канцеляріи получаютъ въ годъ 40.719 р.; кромѣ того, швейцарамъ, сторожамъ и разсыльнымъ выдается въ годъ 276 руб. квартирнаго довольствія.

Всѣхъ дѣлъ велось при канцеляріи въ 1890 г. 1283, въ 1891 г.—1156, въ 1892—1235, въ 1893 г.—1324. По разрядамъ дѣла эти группируются такъ:

Годы.	Общихъ.	По лично-му соста-ву.	О несчаст-ныхъ слу-чаяхъ.	О пенсі-яхъ.	О пособі-яхъ.
1890	138	78	487	16	564
1891	96	37	689	15	319
1892	148	43	743	12	280
1893	135	59	859	10	261

2.

Личный составъ служащихъ дороги.

Въ виду того, что окладное содержаніе служащихъ подробнѣ указано по каждой службѣ въ отдѣльности, здѣсь мы приведемъ только данныя объ образовательномъ цензѣ служебнаго персонала и выдѣлимъ изъ общаго числа служащихъ лицъ, прослужившихъ больше сроки.

Кромѣ того, здѣсь же сдѣлаемъ выводы изъ данныхъ объ окладномъ содержаніи.

На 1-е іюля 1895 г. составъ служащихъ былъ слѣдующій:

Название службъ и должностей.	Число служащихъ.	Въ томъ числѣ про- служило на Закавк. жел. дорогѣ.			Образовательный цензъ служащихъ.			
		Отъ 15 до 20 лѣтъ.	Отъ 20 до 25 лѣтъ.	Свыше 25 лѣтъ.	Высшее об- разование.	Среднее об- разование.	Низшее и до- машнее об- разование.	Неграмот- ные.
<i>Начальникъ дороги и его канцелярія.</i>								
Начальникъ дороги и его помощникъ .	2	1	—	—	2	—	—	—
Правитель дѣлъ .	1	—	—	—	—	1	—	—
Дѣлопроизводители, помощники ихъ, жур- налисты, архиварі- усъ, конторщики и переписчики . . .	19	—	—	1	1	11	7	—

Название службъ и должностей.	Число служащихъ.	Въ томъ числѣ про- служило на Закавк. жел. дорогѣ.			Образовательный центр служащихъ.			
		Отъ 15 до 20 лѣтъ.	Отъ 20 до 25 лѣтъ.	Свыше 25 лѣтъ.	Высшее об- разование.	Среднее об- разование.	Низшее и домашнее об- разование.	Неграмот- ные.
Швейцарь, курьеръ, сторожа	7	—	—	—	—	—	6	1
<i>Судебный отпль.</i>								
Повѣренный по су- дебнымъ дѣламъ и его помощники . . .	3	—	1	—	3	—	—	—
Дѣлопроизводитель и конторщикъ . . .	2	—	—	—	—	1	1	—
Сторожъ	1	—	—	—	—	—	—	1
<i>Церковный отпль.</i>								
Священникъ	1	—	—	—	—	1	—	—
Псаломщикъ	1	—	—	—	—	1	—	—
Сторожъ	1	—	—	—	—	—	1	—
<i>Пенсионный отпль.</i>								
Дѣлопроизводитель.	1	—	—	—	—	1	—	—
Счетоводы	3	—	—	—	—	2	1	—
Сторожа	3	—	—	—	—	—	1	2
<i>Главная Бухгалте- рія и главная касса.</i>								
Главный Бухгалтеръ и его помощникъ .	2	—	—	—	—	1	1	—
Счетоводы, контор- щики и переписчики.	24	—	1	—	—	2	22	—

Название службъ и должностей.	Число служащихъ.	Въ томъ числѣ про- служило на Закавк. жел. дорогѣ.			Образовательный цензъ служащихъ.		
		Отъ 15 до 20 лѣтъ.	Отъ 20 до 25 лѣтъ.	Свыше 25 лѣтъ.	Высшее об- разование.	Среднее об- разование.	Низшее и домашнее об- разование.
Кассовые артель- щики	17	—	—	—	—	—	17
Сторожа, разсыль- ные и стражники .	15	—	—	—	—	—	15
<i>Служба Врачебная.</i>							
Старший врачъ . .	1	—	—	—	1	—	—
Врачи больничные и участковые . . .	12	—	—	—	12	—	—
Провизоръ. . . .	1	—	—	—	1	—	—
Фельдшера и аку- шерки	35	—	—	—	—	—	35
Экономъ, письмо- водитель, кастелянша	3	—	—	—	1	—	2
Лазаретная прислуга	42	—	14	—	—	—	38
<i>Матеріальная служба.</i>							
Начальникъ службы и его помощникъ .	2	—	—	—	1	1	—
Завѣдывающій сче- тстводствомъ службы, дѣлопроизводители, ревизоръ и агенты по заготовкѣ матеріа- ловъ	6	2	—	—	1	—	5
Смотрителя скла-							—

Название службъ и должностей.	Число служащихъ.	Въ томъ числѣ про- служило на Закавк. жел. дорогѣ.			Образовательный цензъ служащихъ.			
		Отъ 15 до 20 лѣтъ.	Отъ 20 до 25 лѣтъ.	Свыше 25 лѣтъ.	Выше об- разование.	Среднее об- разование.	Низшее и домашнее об- разование.	Неграмот- ные.
довъ, ихъ помощни- ки и агентъ по прием- къ нефти	8	—	1	—	—	—	8	—
Счетоводы, контор- щики и журналистъ .	51	2	2	—	3	17	31	—
Артельщики	12	—	—	—	—	—	12	—
Прикащики въ скла- дахъ, десятники и развощики	7	—	—	—	—	—	7	—
Машинисты нефте- качекъ и ихъ по- мощники, раздатчи- ки топлива, наливаль- щики нефти	27	—	—	—	—	—	27	—
Сторожа и рабочіе.	79	—	—	—	—	—	53	26
<i>Коммерческая служба.</i>								
Начальникъ службы и его помощникъ .	2	1	—	—	—	—	2	—
Коммерческій агентъ и дѣлопроизводители.	4	—	—	—	—	4	—	—
Помощники дѣлопроизводителей, счето- воды, конторщики и переписчики	53	1	—	—	—	30	23	—
Завѣд. складомъ не-								

Название службъ и должностей.	Число служащихъ.	Въ томъ числѣ про- служило на Закавк. жел. дорогѣ.			Образовательный центръ служащихъ.		
		Отъ 15 до 20 лѣтъ.	Отъ 20 до 25 лѣтъ.	Свыше 25 лѣтъ.	Высшее об- разование.	Среднее об- разование.	Низшее и домашнее об- разование.
востребованныхъ гру- зовъ и вѣсовщикъ .	2	|	|	|			2
Сторожа	2	|	|	|			2
<i>Отделъ технич. статистики.</i>							
Завѣдывающій от- дѣломъ	1	|	|	|		1	
Счетоводы и контор- щики	34	|	|	|	8	26	
Сторожъ	1	|	|	|			1
<i>Служба Пути.</i>							
Начальникъ служ- бы и его помощники .	3	|	|	|	3		
Нач. техническаго отдѣла , инженеръ- техники и архитек- торъ	4	|	|	|	4		
Завѣдывающій сче- товодствомъ и дѣло- производитель . . .	2	|	|	|	1	—	1
Счетоводы и контор- щики	43	|	|	|	5	38	
Чертежники . . .	6	|	|	|	1	5	
Начальники участ- ковъ и ихъ помощники	19	1	3	—	10	5	4

Название службъ и должностей.	Число служащихъ.	Въ томъ числѣ про- служило на Закавк. жел. дорогѣ.			Образовательный центръ служащихъ.			
		Отъ 15 до 20 лѣтъ.	Отъ 20 до 25 лѣтъ.	Свыше 25 лѣтъ.	Высшее об- разование.	Среднее об- разование.	Низшее и домашнее об- разование.	Неграмот- ные.
Дорожные мастера.	90	23	9	—	—	—	90	—
Старшие и ремонт- ные рабочие . . .	1389	14	4	—	—	—	207	1182
Путев., мостов. и тоннельная стража .	1293	8	5	—	—	—	97	1196
Мастеровые . . .	60	6	2	—	—	—	23	37
Смотрители зданій.	8	—	—	—	—	—	8	—
Кладовищ. и агентъ по приемкѣ шталъ .	11	—	—	—	—	—	11	—
Сторожа конторъ .	12	1	—	—	—	—	12	—
Шпалопропитный за- водъ	5	—	—	—	—	—	3	2
<i>Служба Движенія</i>								
<i>[къ 1 января 1896 года].</i>								
Начальникъ служ- бы и помощники его.	3	—	—	—	3	—	—	—
Начальникъ и дѣ- лопроизводитель кон- торы движенія, за- вѣдывающій счето- водствомъ	3	2	—	—	—	1	2	—
Счетоводы, журна- листы, архиваріусь, конторщики	35	1	2	—	1	10	24	—
Сторожа	4	—	—	—	—	—	4	—

Название службъ и должностей.	Число служащихъ.	Въ томъ числѣ про- служило на Закавк. жел. дорогѣ.			Образовательный цензъ служащихъ.			
		Отъ 15 до 20 лѣтъ.	Отъ 20 до 25 лѣтъ.	Свыше 25 лѣтъ.	Высшее об- разование.	Среднее об- разование.	Низшее и домашнее об- разование.	Неграмот- ные.
ки при ламповой ма- стерской	19	2	—	—	—	—	14	5
Составители поѣз- довъ и сцѣпщики .	109	5	—	—	—	—	109	—
Стрѣлочники и сигналисты	676	2	—	—	—	—	392	284
Ламповщики, швей- царъ, привратникъ, сторожа	178	1	—	—	—	—	116	62
Нарядчики кондук- торскихъ бригадъ .	6	—	—	—	—	1	5	—
Главные кондукторы пассажирскихъ, тов.- пассаж. и товарныхъ поѣздовъ	208	23	6	3	—	—	208	—
Багажные кондук- торы и кондукторы- фельдшера пассажир- скихъ поѣздовъ . .	179	3	2	—	—	—	179	—
Тормазные кондук- торы	1178	13	1	—	—	—	1007	171
<i>Отдѣлъ телеграфа.</i>								
Старшій линейный контролеръ, дѣло- производитель, меха- ники, контролеры, надсмотрщики . . .	19	4	—	—	1	5	13	—

Название службъ и должностей.	Число служащихъ.	Въ томъ числѣ про- служило на Закавк. жел. дорогѣ.			Образовательный центръ служащихъ.			
		Отъ 15 до 20 лѣтъ.	Отъ 20 до 25 лѣтъ.	Свыше 25 лѣтъ.	Высшее об- разование.	Среднее об- разование.	Низшее и домашнее об- разование.	Неграмот- ные.
бюро	4	—	—	—	3	—	1	—
Чертежники . . .	4	—	—	—	—	1	3	—
Письмоводитель . .	1	—	—	—	—	—	1	—
Конторщики и нереп- исчики	5	—	—	—	1	4	—	—
Сторожа и разсыль- ные.	13	—	—	—	—	13	—	—
Начальники глав- ныхъ и оборотныхъ депо, ихъ помощни- ки и запасный на- чальникъ депо, тех- никъ Чатурской вѣтви.	18	2	1	1	9	2	7	—
Ревизоры парово- зовъ, старшие сле- саря, монтеры . . .	21	—	1	1	—	1	20	—
Конторщики депо .	11	—	—	—	—	—	11	—
Машинисты парово- зовъ.	274	33	14	—	1	52	221	—
Помощники ихъ . .	381	15	3	—	—	42	339	—
Поѣздные кочегары	53	—	—	—	—	—	51	2
Кочегары депо, про- мывальщики парово- зовъ и ламповщики.	27	—	1	—	—	—	27	—
Сторожа депо и де- жури, комнать . . .	32	—	—	—	—	—	30	2

Название службъ и должностей.	Число служащихъ.	Въ томъ числѣ про- служило на Закавк. жел. дорогѣ.			Образовательный цензъ служащихъ.		
		Отъ 15 до 20 лѣтъ.	Отъ 20 до 25 лѣтъ.	Свыше 25 лѣтъ.	Высшее об- разование.	Среднее об- разование.	Низшее и домашнее об- разование.
Машинисты водока- чекъ, ихъ помощни- ки, завѣд. наливкой и отправкой воды, бочегары водокачекъ и нефтекачекъ . . .	59	4	—	—	—	1	58
Резервуарщики . . .	44	—	—	—	—	—	39
Ревизіонные слеса- ря и осмотрщики ва- гоновъ	58	4	2	—	—	—	58
Сторожа вагоновъ .	25	1	—	—	—	—	21
Смазчики и провод- ники вагоновъ . . .	29	—	—	—	—	—	29
Начальникъ глав- ныхъ мастерскихъ .	1	—	—	—	1	—	—
Техникъ	1	—	—	—	1	—	—
Письмоводитель . .	1	—	—	—	—	1	—
Конторщики и пе- реписчики	5	—	—	—	—	—	5
Чертежники	2	—	—	—	—	1	1
Бухгалтеръ	1	—	—	—	—	—	1
Счетоводы	8	1	—	—	—	—	8
Сторожъ главныхъ мастерскихъ	1	—	—	—	—	—	1

Название службъ и должностей.	Число служащихъ.	Въ томъ числѣ про- служило на Закавк. жел. дорогѣ.			Образовательный цеплъ служащихъ.		
		Отъ 15 до 20 лѣтъ.	Отъ 20 до 25 лѣтъ.	Свыше 25 лѣтъ.	Высшее об- разованіе.	Среднее об- разованіе.	Низшее и домашнее об- разованіе.
Мастера цеховъ въ депо вагоновъ, ихъ помощники и ин- струментальщики . . .	17	1	1	—	1	3	13
Ревизоры осей . . .	2	—	—	—	2	—	—
Отмѣтчики и ихъ помощники	25	—	—	—	—	—	25
Кладовщики . . .	4	—	—	—	—	—	4
Машинисты и ко- чегары постоянн. ма- шинъ	19	1	—	—	—	—	19
Старшие рабочие . .	4	—	—	—	—	—	4
Сторожа	39	—	—	—	—	—	34
Не штатные служащіе							5
Слесаря, ихъ по- мощники и ученики.	631	9	1	—	—	584	47
Токари, ихъ помо- щики и модельщики	75	1	—	—	—	62	13
Сверлильщики, стро- гальщики, болторѣзы, долбежники	66	—	—	—	—	42	24
Котельщики и ихъ помощники	183	—	—	—	—	109	74
Мѣдники и ихъ по-							

Название службъ и должностей.	Число служащихъ.	Въ томъ числѣ про- служило на Закавк. жел. дорогѣ.			Образовательный цензъ служащихъ.		
		Отъ 15 до 20 лѣтъ.	Отъ 20 до 25 лѣтъ.	Свыше 25 лѣтъ.	Высшее об- разование.	Среднее об- разование.	Низшее и доначшее об- разование.
мощики, жестяники, кровельщики . . .	42	—	—	—	—	—	30 12
Кузнецы и рессор- щики	82	2	—	—	—	—	58 24
Молотобойцы . . .	157	—	—	—	—	—	72 85
Вальцовщики, свар- щики и ихъ по- мощники	18	—	—	—	—	—	12 6
Литейщики и ихъ помощники	38	—	—	—	—	—	37 1
Столяры и плотники	211	5	1	—	—	—	145 66
Пильщики	24	—	—	—	—	—	14 10
Маляры и ихъ по- мощники	115	—	—	1	—	—	93 22
Обойщики	13	—	—	—	—	—	10 3
Печники	3	—	—	—	—	—	3 —
Кочегары паровыхъ молотовъ	9	—	—	—	—	—	5 4
Прачки	3	—	—	—	—	—	— 3
Чернорабочіе . . .	582	—	—	—	—	—	138 444
<i>Или, подводя итоги по отдельнымъ службамъ и час- тямъ:</i>							
1) Канцелярія На-							

Название службъ и должностей.	Число служащихъ.	Въ томъ числѣ прослужило на За- кавк. жел. дорогѣ.			Образовательный центръ служащихъ.				
		Отъ 15 до 20 лѣтъ.	Отъ 20 до 25 лѣтъ.	Свыше 25 лѣтъ.	Высшее об- разование.	Среднее об- разование.	Низшее и до- машнее об- разование.	Неграмот- ные.	
чальника дороги . . .	29	1	—	1	3	12	13	1	
2) Судебный отдѣль	6	—	1	—	3	1	1	1	
3) Церковный от- дѣль	3	—	—	—	—	2	1	—	
4) Пенсіонный от- дѣль	7	—	—	—	—	3	2	2	
5) Главная Бухгал- терія и касса. . .	58	—	1	—	—	3	55	—	
6) Служба Врачеб- ная	94	—	—	14	14	1	75	4	
7) Матеріал. служ- ба	192	4	3	—	5	18	143	26	
8) Коммерч. служ- ба съ отдѣломъ тех- нической статистики.	99	2	—	—	—	43	55	1	
9) Служба Путн.	2945	53	23	—	18	11	499	2417	
10) Служба Движе- нія	3133	91	38	11	6	42	2563	522	
11) Отдѣль Теле- графа	413	25	10	—	2	12	399	—	
12) Служба Тяги и Подвижного состава .	3573	81	25	3	19	106	2491	957	
Итого .	10552	257	101	29	70	255	6296	3931	

За предшествующие годы тѣ-же итоги выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годы.	Число служащихъ.	въ томъ числѣ про- служило на Закавк. жел. дорогѣ.			Образовательный цензъ слу- жащихъ.			
		Отъ 15 до 20 лѣтъ.	Отъ 20 до 25 лѣтъ.	Свыше 25 лѣтъ.	Высшее об- разование.	Среднее об- разование.	Низшее и домашнее об- разование.	Неграмот- ные.
1894 . .	10094	225	83	2	70	237	6172	3615
1893 . .	9587	140	90	1	72	229	5799	3489
1892 . .	8910	151	53	—	73	182	5072	3583
1891 . .	8619	125	33	—	70	168	5050	3331
1890 . .	8506	73	16	1	70	178	4922	3336

Изъ этихъ данныхъ мы видимъ, что:

1) число служащихъ, составлявшее въ 1890 г. 8506 чел., въ 1895 г. возрасло до 10.555, что составляетъ на версту дороги въ 1890 г. 8,6 чел., 1891 г.—8,6, 1892 г.—9,0, 1893 г.—9,7, 1894—9,5, 1895—10,0, т. е. число служащихъ на версту дороги за послѣдніе шесть лѣтъ постепенно увеличивалось.

Если считаться съ однимъ этимъ фактомъ, слѣдовало бы признать, что работа служащихъ постепенно облегчалась, такъ какъ на каждую версту пути теперь ихъ приходится больше. На самомъ дѣлѣ, хотя число служащихъ и увеличилось, но, вмѣсть съ ростомъ длины дороги, увеличивалось и число перевозокъ, причитающихся на версту пути, слѣдовательно, въ 1895 г. эта верста необходимо должна была у служащихъ поглащать больше времени, чѣмъ въ 1890 г. Если все количество перевезенныхъ грузовъ раздѣлить на

число служащихъ, то въ 1890 г. на 1 служащаго приходилось 13.972 п., въ 1891 г.—15.272, 1892 г.—15.960, 1893 г.—15.796, 1894 г.—14.770. Мы видимъ, что хотя за послѣдніе два года отношеніе между числомъ перевезенныхъ пудовъ и служащихъ уменьшилось, благодаря неравномѣрности движения, но тѣмъ не менѣе, если сравнивать 1890 и 1894 г. г., это отношеніе возрасло въ замѣтной мѣрѣ, что объясняется измѣненіемъ техническихъ устройствъ дороги.

Раздѣляя валовой доходъ дороги на число служащихъ, мы получаемъ, что въ 1890 г. приходилось на 1 служащаго 1,7 т. р. дохода, въ 1891 г.—1,8 т. р., въ 1892 г.—1,9 т. р., 1893 г.—2,0 т. р., 1894—1,5 т. р. Если не считать 1894 г., когда было произведено исключительное пониженіе провозной платы за керосинъ,— главный грузъ дороги, то средній доходъ, приходящійся на 1 служащаго, постепенно поднимался.

2) Число служащихъ съ высшимъ и среднимъ образованіемъ составляло по отношенію ко всему контингенту ихъ: въ 1890 г.—2,9%, въ 1891 г.—2,7%, въ 1892 г.—2,8%, въ 1893—3,1%, въ 1894—3,0%, въ 1895 г.—3,0%.

Слѣдовательно, число лицъ съ высшимъ и среднимъ образовательнымъ цензомъ среди служащихъ дороги довольно ничтожно, всего лишь около 3%, и остается таковымъ за весь періодъ 1890 г.-1895 г., давая, впрочемъ, за послѣдніе годы слабое увеличеніе.

Въ % лица съ низшимъ и домашнимъ образованіемъ составляли: въ 1890 г.—57%, 1891 г.—58%, 1892—56%, 1893 г.—60%, 1894 г.—61%, 1895 г.—60%, а такъ какъ число лицъ съ высшимъ и среднимъ образованіемъ почти не измѣнялось за это время, слѣдуетъ признать, что въ общемъ персональ служащихъ по образовательному цензу въ 1895 г., сравнительно съ 1890 г., стоить выше, хотя достигнуто это исключительно увеличеніемъ числа лицъ съ низшимъ и домашнимъ образованіемъ, на счетъ лицъ безграмот-

ныхъ. Этихъ послѣднихъ приходилось въ 1890 г. 40%, въ 1891 г.—39%, въ 1892 г.—41%, 1893 г.—37% 1894 г.—36%, 1895 г.—37%.

3) Въ %, по отношенію ко всѣмъ служащимъ, лицъ, прослужившихъ на Закавказской дорогѣ отъ 15 до 20 лѣтъ, состояло: въ 1890 г.—0,8%, въ 1891 г.—1,4%, 1892 г.—1,6%, 1893 г.—1,4%, 1894 г.—2,2%, 1895 г.—2,4%.

Такимъ образомъ, какъ это и слѣдовало ожидать, по мѣрѣ течеія времени, % служащихъ, состоящихъ на службѣ дороги отъ 15 до 20 лѣтъ, все увеличивался.

Лицъ, прослужившихъ на дорогѣ отъ 20 до 25 лѣтъ, въ 1895 г. состояло 101, свыше 25 л., т. е. поступившихъ на дорогу ранѣе открытия движенія по ней,—29.

Распредѣляя данные вышеприведенной таблицы по службамъ и отдѣламъ, мы имѣемъ:

1) Число всѣхъ служащихъ.

Наименование службъ и отдѣловъ.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.
Въ Канцеляріи Нач. дор.	26	23	26	27	28	29
„ Судебномъ отдѣлѣ. .	6	6	6	6	6	6
„ Церковномъ „ .	3	3	3	3	3	3
„ Пенсіонномъ „ .	—	—	—	—	—	7
„ Главной Бухгалтеріи и главной кассѣ . . .	41	41	42	48	54	58
„ Службѣ Врачебной .	77	78	82	83	81	94
„ Матеріальной службѣ.	153	173	172	173	181	192

Наименование службъ и от- дѣловъ.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.
Въ Коммерческой службѣ.	1	—	—	59	65	63
„ отдѣлъ технической статистики . . .	32	27	29	32	33	36
„ службѣ Пути . . .	2781	2788	2791	2795	2946	2945
“ “ Тяги . . .	2194	2278	2615	2993	3122	3573
“ “ Движенія . .	2909	2902	2826	3024	3190	3133
„ отдѣлъ телеграфа . .	284	300	318	344	385	413

Изъ этого видно, что Канцелярія Начальника дороги, отдѣлы Судебный, Церковный, технической статистики и Коммерческая служба или вовсе не даютъ увеличенія персонала, или даютъ весьма слабое.

Самое большое увеличеніе оказывается по службамъ Тяги и Движенія, отдѣлу телеграфа и Бухгалтеріи, что конечно, вызывалось усиленіемъ работы дороги.

2) Число лицъ съ высшимъ и среднимъ образованіемъ.

Наименование службъ и от- дѣловъ.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.
Въ Канцел. Нач. дороги.	7	7	10	10	12	15
„ Судебномъ отдѣлѣ . .	4	4	4	4	4	4
„ Церковномъ отдѣлѣ . .	1	1	2	2	2	2

Наименование службъ и от- дѣловъ.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.
Въ Пенсіонномъ отдѣлѣ .	—	—	—	—	—	3
„ Главной Бухгалтеріи и Главной кассѣ . . .	2	2	2	2	4	3
„ службѣ Врачебной . .	11	14	14	12	14	15
„ Матеріальной службѣ	20	19	16	18	17	23
„ Коммерческой „	—	—	—	36	36	34
„ отдѣлѣ технической статистики	8	6	6	9	11	9
„ службѣ Пути . . .	31	29	33	32	30	29
„ „ Тяги . . .	122	116	125	125	126	125
„ „ Движенія . .	33	31	35	40	42	48
„ отдѣлѣ телеграфа . .	8	8	8	8	8	14

Болѣе замѣтное увеличеніе даютъ Канцелярія Начальника дороги, Церковный отдѣлъ и телеграфъ, затѣмъ идутъ Матеріальная служба, техническая статистика, служба Тяги, Главная Бухгалтерія и служба Врачебная. Безъ измѣненія остается Судебный отдѣлъ; уменьшеніе даютъ Коммерческая служба и служба Пути.

Въ общій составѣ служащихъ, сгруппированныхъ въ приведенныхъ выше таблицахъ, не входитъ учебный персоналъ желѣзодорожныхъ школъ, о которомъ будетъ сказано отдельно.

Въ печатаемыхъ ежегодно отчетахъ Управлінія Закавказской жел. дор. данные о размѣрахъ вознаграждениія служебнаго персонала сгруппированы только по отношенію штатныхъ служащихъ, не касаясь поденныхъ, поэтому указываемое ниже число служащихъ менѣе дѣйствительнаго и не соотвѣтствуетъ тѣмъ даннымъ, которыя приведены были выше, когда рѣчь шла о всѣхъ безъ исключенія служащихъ.

Сколько за послѣднее время состояло штатныхъ служащихъ на дорогѣ и какое они получали вознагражденіе видно изъ нижеслѣдующей таблицы.

Годъ.	У П Л А Ч Е Н О.						Средній заработка одного лица въ годъ.	
	Жалованья по штатному расписанію.		Поверстной платы и прочей преміи.		В С Е Г О.			
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.		
1890	6761	2.310.056	86	499.782	07	2.809.838	93	415 65
1891	7056	2.377.522	06	463.480	03	2.841.002	09	403 20
1892	7382	2.453.271	52	549.780	43	3.003.051	95	406 81
1893	7672	2.521.562	06	611.845	06	3.133.407	12	408 42
1894	7937	2.638.777	60	569.170	84	3.207.948	44	404 18

Уменьшениe средняго заработка явилось результатомъ увеличенія числа служащихъ низшаго оклада. Слѣдуетъ указать, что за время съ 1890 г. на линіи построено значительное количество жилыхъ помѣщеній для служащихъ; поэтому, если принимать во вниманіе и квартирное довольствіе, предоставляемое натурой, средній заработка одного лица въ дѣйствительности выше указанного.

3.

Мѣропріятія по улучшенію быта служащихъ и ихъ семействъ.

Къ числу мѣропріятій, направленныхъ къ улучшенію материальнаго быта служащихъ, должны быть отнесены: 1) введеніе пенсионнаго устава, 2) устройство ссудо-сберегательной кассы служащихъ, 3) выдача служащимъ, не пользующимся казенной квартирой, дровъ по заготовительнымъ цѣнамъ самой дороги, 4) организація Общества потребителей служащихъ Закавказской желѣзной дороги; 5) организація доставки на нѣкоторыя станціи дороги продуктовъ, при помощи особыхъ поѣздныхъ лавокъ.

Уставъ пенсионной кассы, одинаковый для всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, введенъ на Закавказской дорогѣ въ 1894 г..

Главныя основанія устава слѣдующія.

Всѣ штатные служащіе дороги и штатные рабочіе, за очень немногими исключеніями, состоять обязательными участниками кассы.

Средства кассы составляются изъ вычетовъ съ жалованья и наградныхъ участниковъ, изъ добровольныхъ взносовъ, пособія изъ средствъ казны, изъ штрафныхъ и спеціальныхъ капиталовъ и различныхъ поступленій.

Обязательные вычеты съ участниковъ кассы дѣлаются

въ слѣдующихъ размѣрахъ: а) при первоначальномъ вступлении въ кассу—въ размѣрѣ 6% годового содержанія, съ разсрочкой взноса на 12 мѣсяцевъ; б) ежемѣсячно—въ размѣрѣ 6% мѣсячнаго содержанія; в) при полученіи наградъ—въ размѣрѣ 10% таковыхъ, и при увеличеніи содержанія—въ размѣрѣ утроенной разности мѣсячнаго новаго и старого оклада.

Пособіе кассъ изъ средствъ казны производится ежегодно, въ размѣрѣ половины обязательныхъ ежемѣсячныхъ шестипроцентныхъ вычетовъ изъ содержанія участниковъ кассы.

Пенсіи изъ средствъ кассы назначаются обыкновенные и усиленные. Первые выдаются при оставленіи службы на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ—по выслугѣ, съ участіемъ въ кассѣ не менѣе 15 лѣтъ, а также во время нахожденія на службѣ, но по прекращеніи участія въ кассѣ и по выслугѣ не менѣе 10 лѣтъ. Прекращеніе участія въ кассѣ во время нахожденія на службѣ допущено только по выслугѣ участникомъ кассы 30 лѣтъ и по достижениіи вмѣстѣ съ тѣмъ возраста не менѣе 55 лѣтъ, а также и по достижениіи 60 лѣтъ, независимо отъ числа лѣтъ участія въ кассѣ.

Усиленные пенсіи назначаются по выслугѣ, съ участіемъ въ кассѣ не менѣе 10 лѣтъ, въ случаѣ полной утраты способности къ труду, по причинѣ тяжкой и неизлечимой болѣзни.

Обязательные вычеты съ участниковъ кассы распредѣляются полностью по личнымъ счетамъ каждого. Пособіе изъ средствъ казны, за покрытіемъ возможныхъ дефицитовъ кассы, поступаетъ въ извѣстной пропорціи въ особый сиротскій и дѣтскій фондъ, а изъ остатка отдѣляется сумма, равная половинѣ сдѣланныхъ втечение года обязательныхъ ежемѣсячныхъ шестипроцентныхъ вычетовъ съ женатыхъ участниковъ кассы и распредѣляется по счетамъ ихъ женъ, пропорционально вычетамъ; остающаяся сумма причисляется къ лич-

нымъ счетамъ участниковъ, пропорционально сдѣланнымъ съ нихъ втечение года обязательнымъ ежемѣсячнымъ вычетамъ.

Право на вдовью пенсию принадлежитъ вдовамъ участниковъ, прослужившихъ съ участиемъ въ кассѣ не менѣе пяти лѣтъ, и вдовамъ пенсионеровъ.

Размѣръ пенсіи вдовы опредѣляется по особымъ разсчетнымъ таблицамъ, но не можетъ превышать $\frac{2}{3}$ пенсіи ея мужа, если бы ему таковую пришлось назначить въ данное время.

Участнику кассы, уходящему со службы дороги ранѣе выслуги пенсіи, всѣ произведенныесъ него вычеты возвращаются обратно, при чёмъ, если онъ прослужилъ не менѣе 8 лѣтъ, то вмѣстѣ съ этими вычетами ему выдается и часть отчисленій изъ средствъ казны.

Въ случаѣ смерти участника кассы до выслуги имъ пенсіи, вдовѣ его выдаются всѣ вычеты, сдѣланные изъ жалованья ея мужа.

Особыми условіями опредѣленъ вкупъ въ кассу за періодъ, предшествовавшій ея открытію.

Всѣхъ вычетовъ въ пенсионную кассу со служащихъ Закавказской ж. д. въ 1894 г. сдѣлано:

вступныхъ взносовъ	163.460	р. 60	к.
6% ежемѣсячныхъ вычетовъ . .	163.989	„ 59	„
Вычетовъ при увеличеніи содержанія	11.271	„ 05	„
Вычетовъ изъ наградныхъ . . .	6.899	„ 18	„
Добровольныхъ взносовъ . . . :	216	„ 86	„
Итого			345.837 р. 28 к.

Въ томъ же году возвращено вычетовъ выбывшимъ участникамъ кассы 17.789 р. 38 к.

Сиротскій и дѣтскій фондъ къ 1-му января 1895 г. составлялъ 171.449 р. 60 к.

Пособія отъ казны касса получила въ 1894 г. 81.981 р. 61 коп.

Въ 1895 г. поступило удержаній:

6% вступныхъ 21.785 р. 65 к.

6% ежемѣсячныхъ вычетовъ . . .	166.302	„ 01 „
Вычетовъ при увеличеніи содержанія	16.744	„ 26 „
Вычетовъ изъ наградныхъ	6.312	„ 87 „
Добровольныхъ взносовъ	414	„ 45 „
	Итого 211.559	р. 24 к.

Возвращено взносовъ выбывшимъ участникамъ кассы	39.903	р. 30 к.
Всѣхъ участниковъ на 1-ое января 1895 г. состояло	5.987	„ — „
„ „ „ на 1-ое января		
1896 г.	6.459	„ — „

Пенсіонная касса, гарантирующая хотя бы скромное существование всѣмъ лицамъ, отвѣчающимъ условіямъ устава, а въ случаѣ ихъ смерти — ихъ женамъ и дѣтямъ, имѣть для служащихъ громадное значеніе.

Но значеніе это въ реальной формѣ скажется только въ будущемъ, по истеченіи 10-15 лѣтъ; въ настоящее же время участіе въ кассѣ ложится на лицъ, поступившихъ на службу до введенія пенсіоннаго устава, довольно тяжелымъ бременемъ, уменьшая ихъ жалованье.

Общество потребителей. Мысль объ учрежденіи среди служащихъ дороги Общества потребителей возникла въ 1887 г., но осуществленіе получила только въ концѣ 1894 года, по утвержденіи общаго для всѣхъ казенныхъ дорогъ устава.

Имѣя въ своемъ составѣ всего лишь 692 члена, сдѣлавшихъ 4701 р. 81 к. взноса, Общество 18-го января 1895 г. открыло при желѣзнодорожныхъ мастерскихъ свой первый магазинъ подъ названіемъ „Опытъ“. Вслѣдствіе выяснившейся затѣмъ потребности, Правленіе 13-го августа 1895 г. открыло для членовъ, живущихъ въ болѣе центральныхъ частяхъ города, еще второй магазинъ на Михайловской ул.

Уставъ, на основаніи котораго дѣйствуетъ Общество, утвержденъ 17-го декабря 1893 г.

Цѣль Общества опредѣляется доставленіемъ членамъ его

необходимыхъ предметовъ потребленія хорошаго качества и по возможно дешевымъ цѣнамъ. Для осуществленія этой цѣли Общество устраиваетъ собственныя заведенія для приготовленія и продажи необходимыхъ предметовъ потребленія и входитъ въ соглашенія съ торговцами о поставкѣ ими для Общества разныхъ товаровъ. Продажа изъ заведеній Общества производится на наличныя деньги или въ кредитъ, при чмъ предѣль послѣдняго опредѣляется для постоянныхъ служащихъ въ размѣрѣ не свыше полумѣсячнаго жалованья, а для поденныхъ рабочихъ—не свыше двѣнадцатидневнаго заработка.

Средства Общества состоятъ изъ оборотнаго и запаснаго капитала. Первый образуется изъ членскихъ паевъ и случайныхъ поступленій; второй—изъ отчисленій прибылей и нѣкоторыхъ мелкихъ поступленій. Оборотный капиталъ служить для торговыхъ операций, запасный-же—для пополненія могущихъ быть убытковъ, приобрѣтенія имущества и усиленія, въ видѣ займа, оборотнаго капитала.

Въ число членовъ Общества принимаются всѣ служащіе, за исключеніемъ несовершеннолѣтнихъ. Каждый членъ Общества обязанъ вносить ежемѣсячно 5% съ получаемаго жалованья, пока взносы не составятъ полумѣсячнаго оклада (общая сумма взносовъ одного лица не должна превышать 100 р.). Всѣ слѣдующіе съ члена Общества вычеты и платежи удерживаются ежемѣсячно Управленіемъ дороги при выдачѣ жалованья. Членамъ, выбывающимъ изъ Общества, всѣ сдѣланыя ими взносы, вмѣстѣ съ причитающимся дивидендомъ, возвращаются обратно.

Дѣлами Общества завѣдываютъ выборные органы: Собрание уполномоченныхъ, Правленіе, Наблюдательный Комитетъ ($\frac{1}{3}$ членовъ назначается Начальникомъ дороги) и Совѣтъ.

Собрание Уполномоченныхъ рассматриваетъ годовой отчетъ Общества, избираетъ членовъ Правленія и Наблюдательнаго Комитета, обсуждаетъ вопросы, касающіеся измѣненія и дополненія Устава и общихъ сторонъ дѣла.

Ближайшее завѣдываніе дѣлами Общества принадлежить Правленію, избираемому на три года, въ числѣ не менѣе 4 членовъ.

Наблюдательный Комитетъ производить ежемѣсячную провѣрку всѣхъ дѣлъ Общества.

Важнѣйшіе вопросы по текущимъ дѣламъ Общества разрѣшаются Совѣтомъ, который составляется изъ Наблюдательнаго Комитета и Правленія. Вѣдѣнію Совѣта подлежать опредѣленіе предметовъ и размѣра торговли Общества, составленіе инструкціи Правленію, разсмотрѣніе и утвержденіе прейскуранта, составленнаго Правлѣніемъ, и проч.

За покрытиемъ всѣхъ расходовъ Общества, чистая прибыль распредѣляется такъ: 10% въ запасный капиталъ, 55%—членамъ Общества, пропорціонально принадлежащимъ имъ взносамъ въ оборотный капиталъ, и 35%—тѣмъ же лицамъ, пропорціонально закупкамъ въ заведеніяхъ Общества.

На основаніи этого устава Общество функционируетъ уже второй годъ.

Несмотря на краткость существованія, несмотря на промахи и ошибки, неизбѣжные во всякомъ дѣлѣ, тѣмъ болѣе такомъ сложномъ, какъ коммерческое, требующемъ предварительного опыта и специальныхъ познаній, которыхъ у администраціи въ началѣ быть не могло, Общество быстро стало развиваться и число членовъ его, не превышавшее къ началу 1895 г. 692 лицъ, въ 1896 г. достигло 2391.

Участниками Общества являются служащіе какъ въ Тифлісѣ, такъ и на линіи. Главный контингентъ ихъ даютъ мастеровые и рабочіе.

Члены Общества, помимо участія въ прибыляхъ, при самой покупкѣ товаровъ пользуются на иѣкоторые предметы известной скидкой съ существующей рыночной цѣны.

Вліяніе Общества въ короткій срокъ его существованія на материальномъ бытѣ служащихъ, конечно, сказаться замѣтно не могло.

Первый годъ долженъ скорѣе считаться опытнымъ, пер-

одомъ ознакомленія съ условіями рынка и завязыванія связей съ торговымъ міромъ. Годичный опытъ выяснилъ нѣкоторыя неблагопріятныя условія, препятствующія дальнѣйшему развитію дѣла въ широтѣ, соотвѣтствующей существующей потребности.

Главнѣйшимъ изъ нихъ является недостатокъ денежныхъ средствъ. Обороты Общества, достигшие въ 1895 г. 170 т. р., производятся преимущественно на членскіе взносы, размѣръ которыхъ не превышаетъ 28 т. р., а также и на безпроцентную ссуду, отпущенную казною въ размѣрѣ 10 т. р. Конечно, торговецъ, прочно обосновавшійся въ известномъ мѣстѣ и имѣющій связи, съ такимъ капиталомъ могъ бы довести свои обороты до нѣсколькихъ сотенъ тысячъ руб., пользуясь кредитомъ, но молодое Общество потребителей не успѣло еще приобрѣсти себѣ достаточнаго довѣрія въ коммерческомъ мірѣ, заручиться необходимымъ кредитомъ.

Междѣ тѣмъ, лавки Общества нуждаются въ значительномъ расширеніи операций и увеличеніи ассортимента товаровъ. Кромѣ того, многочисленныя заявленія членовъ выяснили настоятельную потребность въ открытии новыхъ лавокъ на линіи, на первое время, по крайней мѣрѣ, въ Михайловѣ и Елисаветполѣ.

Значительнымъ тормазомъ къ расширенію оборотнаго капитала является § 12 устава, по которому взносъ каждого отдельнаго члена не можетъ превышать 100 р. Подобное ограниченіе всегда будетъ держать балансъ Общества въ известныхъ тѣсныхъ предѣлахъ, не соотвѣтствующихъ интересамъ дѣла. Правда, совершенное отсутствіе ограниченія размѣра взноса одного лица могло бы имѣть нежелательныя послѣдствія, но увеличеніе существующаго *maxимум'a* дало бы вполнѣ благопріятные результаты. Нѣкоторыя другія особенности устава отзываются также неблагопріятно на дѣлѣ.

Состояніе счетовъ Общества на 1-ое января 1896 года было слѣдующее.

Счетъ товаров:

Товаровъ пріобрѣтено въ	
1895 г. на . . .	149.769 р. 63 к.
Начислено разницы	
между покупной и	
прейсъ - курантной	
цѣнной	25.268 „ — „
Списано вслѣдствіе умень-	
шенія прейсъ - ку-	
рантныхъ цѣнъ .	895 „ 80 „
Всего состоить по прейсъ-ку-	
рантной цѣнѣ . . .	174.142 р. 44 к.
Продано товаровъ . . .	131.977 р. 65 к.
Провизія для продоволь-	
ствія служащихъ .	1.457 „ 66 „
Уничтожено товаровъ,	
пришедшихъ въ не-	
годность	638 „ 19 „
Похищено злоумышлен-	
никами товаровъ со	
взломомъ магазина	
„Опять“	370 „ 81 „
Наличный остатокъ на	
1-е января 1896 г.	36.190 „ 35 „
Утечка, усышка и про-	
вѣсь.	3.507 „ 78 „
Всего	174.142 р. 44 к.

Счетъ прибылей:

Начислено разницы	
между покупной и	
прейсъ - курантной	
цѣнной, за отчисле-	
ніемъ 5.065 р.,	
составляющихъ до-	

лю прибыли остатка на 1-е января 1896 года	19.307 р. 81 к.	
Комиссионныя и пр. . .	212 „ 90 „	
	<hr/>	
	Всего прибыли . . .	19.520 р. 71 к.

Расходы:

Торговыя права	1.470 „ — „
Наемъ помѣщеній, ото- пленіе и освѣщеніе.	1.669 „ 56 „
Страхованіе товаровъ въ магазинахъ	203 „ 86 „
Жалованье служащимъ, продовольствіе ихъ, разъѣздныя и су- точныя	8.472 „ 75 „
Содержаніе лошадей . .	202 „ 12 „
Канцелярскія принадлеж- ности, книги, блан- ки, инвентарь, раз- ные расходы . . .	1.460 „ 83 „
	<hr/>
Итого . .	12.785 р. 33 к.

Убытки:

Стоимость уничтожен- ныхъ и похищен- ныхъ товаровъ . .	1.009 „ — „
Стоимость товаровъ, со- ставляющихъ утеч- ку, усыпку и про- вѣсь	3.507 „ 78 „
Убытокъ отъ продажи за- борныхъ книжекъ.	366 „ 54 „
Безнадежные долги . .	66 „ 97 „
	<hr/>
Итого . .	4.950 „ 29 „

Погашеніе инвентаря . . . 137 р. 92 к

Всего расходовъ, убыт- ковъ и погашенія.	17.873	р. 54 к.
Чистая прибыль, подле- жащая распредел- нію.	1.647	„ 17 „
		ВСЕГО
		19.520 р. 71 к.

Членскихъ взносовъ къ 1-му января 1896 года состоя-
ло 27.471 р. 30 к.

Снабженіе станцій участка Баку-Тифлісъ провизіей
съ 1 января 1896 г. возложено, по особому соглашенію, на
Общество потребителей служащихъ Закавказской ж. д. По со-
глашенію этому Правленіе Общества взяло на себя обязатель-
ство снабжать съѣстными продуктами служащихъ дороги на
участкѣ отъ ст. Тифлісъ до ст. Баку. Для этой цѣли
Управлениемъ предоставлены Обществу крытые вагоны, въ ко-
личествѣ, необходимомъ для отправки еженедѣльно въ каж-
дую сторону трехъ вагонныхъ лавочекъ.

Приспособленые вагоны-лавки обращаются согласно
расписанію, установленному Управлениемъ дороги, для чего
вагоны прицѣпляются къ товарнымъ поѣздамъ. Время прода-
жи на станціяхъ припасовъ ограничивается продолжитель-
ностью стоянки поѣзда.

Во время слѣдованія лавки въ ней обязательно должны
находиться для продажи слѣдующіе предметы первой необхо-
димости: мясо говяжье и баранье, чай, кофе, сахаръ, соль,
масло коровье, хлѣбъ пшеничный всѣхъ трехъ сортовъ, му-
ка ржаная и пшеничная, пшено, крупа гречневая, перловая,
рисовая и манная, лобія, горохъ, масло постное, лукъ, вет-
чина или колбаса, огурцы свѣжіе или соленые, макароны,
картофель, капуста свѣжая или кислая, сельди, сыръ мѣст-
ныхъ сортовъ, вода сельтерская и боржомская, табакъ низ-

шихъ сортовъ, мыло простое, сода, бураки, вино виноградное, пиво, ледъ втечеіе времени отъ юля до сентября. Не воспрещается продажа и другихъ продуктовъ, требуемыхъ служащими.

Отпускъ продуктовъ производится покупателямъ по цѣнамъ прейс-куранта, утвержденного Совѣтомъ Общества потребителей.

Ссудо-сберегательная касса служащихъ существуетъ съ 1-го ноября 1884 г.

Нынѣ дѣйствующій уставъ кассы утвержденъ въ ноябрѣ 1886 г.

Главныя основанія его заключаются въ слѣдующемъ.

Цѣль кассы—доставить участникамъ ея возможность дѣлать сбереженія, а нуждающимся—пользоваться ссудами.

Члены кассы производятъ обязательные взносы, размѣръ которыхъ не долженъ быть менѣе 3% получаемаго жалованья. Добровольные вклады принимаются только отъ участниковъ кассы, въ размѣрѣ не свыше 1 т. р. на одно лицо.

Каждый членъ имѣть право взять безъ поручительства ссуду въ размѣрѣ своихъ добровольныхъ вкладовъ, обязательныхъ взносовъ и заслуженного свободнаго жалованья, но ссуда эта не должна превышать двухмѣсячнаго жалованья пользующагося ею участника кассы.

Штатный служащий участникъ можетъ взять ссуду въ размѣрѣ двухмѣсячнаго своего жалованья, не имѣя въ кассѣ такой суммы сбереженія и не внося залога, если представить 2-хъ и не болѣе 3-хъ поручителей, также изъ штатныхъ служащихъ. Поручители отвѣтствуютъ за ссуду круговой порукой.

Ссуды выдаются не болѣе какъ на десять мѣсяцевъ. Росту по нимъ уплачивается 5 со 100; проценты удерживаются впередъ при выдачѣ и соответствуютъ $10\frac{3}{4}\%$ годовыхъ, такъ какъ ссуды погашаются ежемѣсячными равными взносами.

Управление кассы состоить изъ Совѣта и Собранія dele-gatovъ, избираемыхъ участниками кассы.

Прибыли кассы распредѣляются между ея членами, со-
размѣрно ихъ сбереженіямъ.

Всѣ выдачи кассы и удержанія въ пользу ея производятся черезъ главную кассу дороги.

Чистая прибыль кассы на каждые 100 руб. сбережений
ея членовъ составляла: съ 1-го ноября 1884 г. по 1-е июля
1885 г.—14%, за вторую половину 1885 г.—9 $\frac{3}{4}$ %, за
 первую половину 1886 г.—14%. За этотъ послѣдній періодъ
ссудъ кассою было выдано 39.418 р. 70 к. Взносовъ къ
1-му июля 1886 г. было слѣдано 31.559 р. Во второй половинѣ
того-же года обязательныхъ взносовъ поступило 12.530 р.,
добровольныхъ вкладовъ 3.096 р., ссудъ выдано 45.600 р.,
поступило ихъ обратно на 44.414 р. Прибылей получено
1.748 р. Съ января 1887 г. касса подчинена была новому
уставу, дѣйствующему и въ настоящее время.

Состояние кассы на 1-ое января 1895 г. представлялось въ слѣдующемъ видѣ.

1) Обязательные членские взносы:

Состояло къ 1-му ян-

варя 1894 г. . 77.891 р. 97 к.

Поступило въ 1894 г. 66.081 „ 71 „

Причислено прибыли

за 1893 г. . . . 2,385 „ 14 „

Возвращено сбережений выбывшимъ участни-

Остатокъ на 1-е января

1895 г. 53.323 „ — „

2) Добровольные вклады:

Состояло на 1-ое января

1894 г. 2,812 „ 37 „

Поступило въ 1894 г. 3.313 „ 20 „

Остатокъ на 1-е января 1895 г.	2.106 „ 85 „
3) Ссуды:	
Состояло къ 1-му января	
1894 г.	70.731 „ 25 „
Выдано новыхъ ссудъ	
въ 1894 г.	203.942 „ 50 „
Возвращено обратно	217.995 „ 83 „
Остатокъ на 1-ое января	
1895 г.	56.677 „ — „
4) Переходящія суммы .	3.339 „ 82 „
5) Въ отдѣленіи Государ- ственного банка . . .	200 „ — „
6) Прибыль за 1893 г. .	3.707 „ 34 „
7) Фондъ для пособія слу- жащимъ въ счетовод- ствѣ ссудо-сберегатель- ной кассы	204 „ 79 „
8) Запасный капиталъ	361 „ 20 „
9) Фондъ для вознаграж- дения Предсѣдат. и чле- новъ Совѣта кассы	681 „ 46 „
10) Прибыль за 1894 г.	2.076 „ 92 „
Общая сумма оборотовъ:	
Приходъ	396.641 „ 52 „
Расходъ	389.594 „ 17 „
Состоитъ наличными и процентн. бума- гами	7.047 „ 35 „

Сравнивая суммы добровольныхъ и обязательныхъ взно-
совъ на 1-е января 1894 г. и 1895 г., а также суммы го-
довыхъ взносовъ, полученныхъ кассою и возвращенныхъ ею
обратно, слѣдуетъ заключить, что: а) все капиталы кассы
постоянно находятся въ ссудахъ и б) что служащіе, по мѣрѣ
накопленія нѣкоторыхъ суммъ вычетовъ, берутъ ихъ обрат-
но, выписываясь изъ числа членовъ кассы и затѣмъ посту-

пая вновь, почему касса служить лишь для образования небольшихъ временныхъ сбережений.

Отпускъ дровъ по заготовительной цѣнѣ производится всѣмъ служащимъ, не пользующимся казенной квартирой, по слѣдующей нормѣ: лицамъ, получающимъ содержанія до 500 р. въ годъ, выдается не болѣе одной кубической сажени, свыше этого оклада—еще по $\frac{1}{2}$ с. на каждые 500 руб. Дрова отпускаются только на наличныя деньги, при чёмъ взимается: за 1 куб. саж. твердыхъ породъ 22 р. 60 к. (въ г. Тифлисъ рыночная цѣна сажени колеблется въ предѣлахъ 30-35 р.), мягкихъ (ольховыхъ)—19 руб. 60 к. и обрѣзковъ—15 руб. Вместо дровъ, служащій можетъ брать каменный уголь, взамѣнъ сажени 180 п., по цѣнѣ 9 к. за пудъ.

Д.

Юрисконсультская часть.

Юрисконсультскую часть составляютъ повѣренный по судебнѣмъ дѣламъ, его помощники и служащіе по письмоводству. Обязанности повѣренныхъ заключаются въ веденіи дѣлъ по искамъ разныхъ лицъ къ Управлению дороги и обратно—Управлению къ разнымъ лицамъ и учрежденіямъ, а также въ представленіи заключеній по всѣмъ вопросамъ юридического характера.

Штатъ служащихъ въ 1894 году состоялъ изъ слѣдующихъ лицъ:

Название должностей.	Число лицъ.	Окладное содержаніе.
Повѣренный по судебнѣмъ дѣламъ	1	4800
Помощники его	2	4300
Письмоводитель	1	900
Конторщикъ	1	480
Сторожъ	1	216

Расходы, связанные съ веденіемъ судебныхъ дѣлъ и содержаніемъ юрисконсультской части, составляли:

Въ 1889 г.	15.464 р.
„ 1890 „	12.434 „
„ 1891 „	11.426 „
„ 1892 „	13.972 „
„ 1893 „	13.408 „
„ 1894 „	18.109 „

Кромѣ этихъ расходовъ, въ отчетахъ дороги въ расходныхъ отдѣлахъ фигурируютъ еще расходы „по вознагражденію изъ средствъ эксплоатациі за личный вредъ, ущербы и убытки“.

Такихъ расходовъ произведено:

Въ 1889 г.	25.336 р.
„ 1890 „	16.045 „
„ 1891 „	20.260 „
„ 1892 „	43.028 „
„ 1893 „	119.962 „
„ 1894 „	141.964 „

Высота размѣра ихъ зависитъ отъ довольно большого числа исковъ, предъявляемыхъ къ Управлению дороги въ разныхъ судебныхъ учрежденіяхъ, что видно изъ приводимыхъ ниже данныхъ. Большинство этихъ исковъ возбуждается по поводу увѣчій и по претензіямъ за перевозки.

	Осталось отъ преж- нихъ лѣтъ.		Поступило вновь.			О кончено.			Ежегодное поступление дѣлъ обѣ- увѣчныхъ.	Процентное от- ношеніе дѣлъ обѣ- увѣчныхъ къ об- щему числу по- ступившихъ дѣлъ.
	Число дѣлъ.	На сумму.	Число дѣлъ.	На сумму.	Число дѣлъ.	На сумму.				
Поискамъ, предъявлен- нымъ къ Управлению дороги.										
Въ 1890 году	96	300.709	61	146	513.842	10	49	28.188	80	28
„ 1891 „	193	586.362	91	62	181.147	59	54	159.434	32	21
„ 1892 „	201	608.076	18	61	304.568	84	53	214.698	16	41
„ 1893 „	209	697.946	86	124	408.580	91	46	160.594	61	68
„ 1894 „	287	945.933	16	140	316.146	72 $\frac{1}{2}$	104	385.860	47	74
„ 1895 „	323	876.219	41 $\frac{1}{2}$	130	410.779	66	113	213.498	96	76
Поискамъ, предъявлен- нымъ Управлениемъ до- роги.										
Въ 1890 году	14	9.572	58	26	1.258	94	4	1.418	1	—
„ 1891 „	36	9.413	51	22	375	63	11	545	65	—
„ 1892 „	47	9.243	49	19	2.593	84	16	2.362	17	—
„ 1893 „	50	9.475	16	10	213	28	27	784	40	—
„ 1894 „	33	8.904	4	47	13.930	64	33	1.281	53	—
„ 1895 „	47	21.553	12	280	5.468	13	75	7.538	81	—

E.

Главная Бухгалтерія и главная касса.

На обязанности Главной Бухгалтеріи лежить: провѣрка и проведеніе по книгамъ всѣхъ документовъ по приходу и расходу; веденіе журнала для учета всѣхъ денежныхъ суммъ по приходу и расходу; веденіе кассового журнала и бухгалтерскихъ книгъ, повѣрка ежемѣсячныхъ денежныхъ и материальныхъ отчетовъ службъ; учетъ кассовой артели; суммовой учетъ капиталовъ, инвентаря и материаловъ, имѣющихся на дорогѣ; группировка и составленіе годовыхъ сметъ и отчетовъ; расчеты со всѣми мѣстами и лицами, вытекающіе изъ операций по прямому и внутреннему сообщенію, наложеннымъ платежамъ, переборамъ и пр.

Система на дорогѣ двойная ордерная, введенная Компанией съ открытиемъ Поти-Тифлисской дороги.

На обязанности главной кассы лежитъ:

1) своевременная выдача жалованья служащимъ; 2) всѣ уплаты рядчикамъ, поставщикамъ дороги и другимъ лицамъ въ предѣлахъ линіи; 3) сборъ станціонной выручки и сдача таковой въ Тифлисское казначейство (сборы станцій Баку, Батумъ и Кутаись сдаются въ мѣстные казначейства).

Уплатой и сборомъ денегъ по всей линіи занято 14 артельщиковъ Ярославской биржевой артели; кромѣ нихъ, какъ для мѣстныхъ уплатъ, такъ и для сдачи и полученія денегъ

изъ казначейства, въ кассѣ Управлія постоянно находятся еще двое артельщиковъ.

Отчетность кассы заключается въ веденіи кассовой кни-
ги, въ которую ежедневно записываются на приходъ всѣ сбо-
ры дороги, суммы, получаемыя изъ казначейства по ассигнов-
камъ, и частныя поступленія, а въ расходъ—суммы, сданныя
въ казначейства и всѣ уплаты по ассигновкамъ, составлен-
нымъ на имя артели.

Уплаты изъ аванса составляютъ предметъ веденія осо-
бой книги.

Кромѣ внезапныхъ ревизій кассы, производимыхъ Начальникомъ дороги и мѣстнымъ Контролеромъ, ежемѣсячно дѣ-
лается самая тщательная проверка таковой Главной Бухгал-
теріей.

Служебный персоналъ Главной Бухгалтеріи и главной
кассы состоять изъ слѣдующихъ лицъ.

Названіе должностей	Число лицъ.	Окладное со- держание.
а) Главная Бухгалтерія.		
Главный Бухгалтеръ и его помощникъ	2	8.600
Счетоводы, конторщики и переписчики	25	19.969
Сторожъ	1	216
Содержаніе счетовод. по эксп- лоатац. Чіатурской вѣтви. .	—	1.178
Итого	28	29.963

Названіе должностей	Число лицъ.	Окладное содеряніе.
б) Касса.		
Кассиръ и его помощникъ .	2	2.700
Артельщики сборщики и пла- тельщики	14	14.000
Сторожа, разсыльные и поч- ные караульщики	5	876
Итого	21	17.576

Ж.

Врачебная часть.

Врачебная часть на дорогѣ находится подъ управлениемъ Старшаго Врача, которому подчинены 7 участковыхъ врачей, 6 больничныхъ, 1 провизоръ, 31 фельдшеръ и 4 акушерки.

Во врачебномъ отношеніи линія дороги дѣлится на слѣдующіе участки:

1) Баку-Мюсюсли, протяженіемъ	208	верстъ.
2) Мюсюсли-Елисаветполь	129	"
3) Елисаветполь-Тифлисъ	176	"
4) Тифлисъ-Марелисы	140	"
5) Марелисы-Поти-Тквибулы-Самтреди . .	196	"
6) Самтреди-Батумъ	96	"

Вслѣдствіе распоряженія Министерства Путей Сообщенія, число участковъ на дорогѣ будетъ увеличено до 12.

Дорога имѣеть 2 больницы—въ Тифлисѣ и Баку и санитарную стоянку въ Сурамѣ. При каждой изъ нихъ, а также и при всѣхъ приемныхъ покояхъ имѣются аптеки. Въ цѣляхъ немедленной подачи помощи пассажирамъ, каждый поѣздъ сопровождается фельдшеръ-кондукторъ съ небольшой аптечкой.

Для перевозки раненыхъ на дорогѣ заведены особые санитарные вагоны; всѣ станціи дороги снабжены ящиками первой помощи съ перевязочными средствами, небольшими аптечками и посылками для раненыхъ.

Больница въ Тифлисѣ устроена на 100 кроватей, въ Баку—на 40 кроватей; помѣщаются въ нихъ какъ всѣ пострадавшіе отъ несчастныхъ случаевъ, такъ и трудно больные служащіе и ихъ семейства; санитарная стоянка на 30 мѣсть, открытая въ 1892 г., служить главнымъ образомъ для больныхъ лихорадкой. Глазные больные, требующіе помощи специалиста, пользуются у особо приглашаемаго окулиста. Роженицы, нуждающіяся въ акушерской помощи, при недостаткѣ мѣсть въ больницахъ дороги, помѣщаются въ Тифлисскій Ольгинскій Повивальный Институтъ.

По годамъ число лицъ, пользовавшихся у желѣзнодорожныхъ врачей амбулаторно и на дому, усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы *).

Въ 1884 г. 29.132, изъ числа которыхъ умерло 0,11 %

„ 1885 „ 35.146	„	„	0,14 „
„ 1886 „ 36.243	„	„	0,17 „
„ 1887 „ 55.295	„	„	0,17 „
„ 1888 „ 66.965	„	„	0,15 „
„ 1889 „ 56.420	„	„	0,16 „
„ 1890 „ 49.212	„	„	0,34 „
„ 1891 „ 51.875	„	„	0,41 „
„ 1892 „ 57.326	„	„	0,62 „
„ 1893 „ 50.701	„	„	0,61 „
„ 1894 „ 48.895	„	„	0,37 „

*) Приводимыя данныя представляютъ число заболеваній, а не посѣщеній. Лицо, болѣющее въ году нѣсколько разъ, регистрируется каждый разъ особо.

Въ желѣзнодорожныхъ больницахъ за то-же время пользовалось:

Г о д ы .	Тифлисской.		Бакинской.		Санитарной стоянкѣ.		Пользовалось во всѣхъ больницахъ.
	Прибыло.	Умерл. (въ %)	Прибыло.	Умерло (въ %).	Приб.	Умерл. (въ %)	
Въ 1884	908	3,0	567	2,8	—	—	1.586**
„ 1885	889	3,4	397	2,5	—	—	1.292
„ 1886	892	2,5	310	2,6	—	—	1.202
„ 1887	1.267	4,0	610	2,1	—	—	1.817
„ 1888	1.668	2,9	939	2,2	—	—	2.607
„ 1889	1.857	3,6	885	2,2	—	—	2.742
„ 1890	1.706	4,1	1.036	2,6	—	—	2.742
„ 1891	1.984	4,9	1.264	3,1	—	—	3.248
„ 1892	2.128	3,9	1.241*	7,13*	—	—	3.369
„ 1893	2.302	4,6	1.438	2,0	473	1,0	4.213
„ 1894	2.071	3,0	980	3,1	217	2,7	3.268

Въ общемъ у желѣznодорожныхъ врачей пользовалось, какъ амбулаторно, такъ и въ больницахъ:

Въ 1878 г.	.. . . . .	5.297
„ 1879 „	.. . . . .	5.406
„ 1880 „	.. . . . .	—
„ 1881 „	.. . . . .	10.503

*) Въ Бакинскомъ лазаретѣ и санитарной стоянкѣ.

**) Въ томъ числѣ въ Елисаветпольскомъ, Акстафинскомъ и Батумскомъ приемныхъ покояхъ.

Въ 1882 г.	9.012
„ 1883 „	—
„ 1884 „	30.718
„ 1885 „	36.438
„ 1886 „	37.445
„ 1887 „	57.172
„ 1888 „	69.572
„ 1889 „	59.162
„ 1890 „	51.954
„ 1891 „	55.123
„ 1892 „	60.695
„ 1893 „	54.914
„ 1894 „	52.163

Чтобы вполнѣ оцѣнить значеніе приведенныхъ данныхъ, слѣдуетъ указать, въ дополненіе къ нимъ, на слѣдующія обстоятельства.

Правильная и точная регистрація больныхъ заведена главнымъ образомъ за время казеннаго управлениія; до этого-же времени извѣстная часть заболевавшихъ въ общій счетъ не попадала; затѣмъ, число заболевавшихъ до 1890 года въ дѣйствительности было выше, чѣмъ показано въ отчетахъ еще и потому, что при недостаточности врачебнаго персонала многіе изъ заболевавшихъ не серьезными болѣзнями помощью врачей не пользовались.

Кромѣ того, за періодъ частнаго управлениія дорогой право на бесплатную помощь врачей имѣли служащіе и самые близкіе ихъ родственники; за послѣднее время кругъ этихъ лицъ значительно расширенъ и къ помощи желѣзно-дорожныхъ врачей имѣютъ право обращаться почти всѣ члены семействъ служащихъ, за небольшими исключеніями, а также и ихъ прислуга.

Благодаря этимъ обстоятельствамъ, сравнивать данныя до 1890 года и послѣ него не представляется возможнымъ и, приводя первыя изъ нихъ лишь для полноты, мы отмѣ-

тимъ, тѣмъ не менѣе, что число заболѣваній среди служа-
щихъ и ихъ семействъ съ открытиемъ Бакинского участка,
во многихъ мѣстахъ представляющагося лихорадочнымъ,
должно было увеличиться.

За пять послѣднихъ лѣтъ, указанныхъ въ таблицѣ,
число лицъ, пользовавшихся у желѣзодорожныхъ врачей,
какъ амбулаторно и на дому, такъ и въ больницахъ,
колеблется между 50 и 60 тысячами.

1891, 1892 и 1893 г.г. даютъ въ этихъ предѣлахъ
наибольшее число заболѣваній. Первый изъ этихъ годовъ въ
лѣтописяхъ Закавказья отмѣченъ сильнымъ распространениемъ
инфлуэнзы и поносовъ, а послѣдніе два относятся къ числу
холерныхъ.

Въ годы холерной эпидеміи обычное число больныхъ
увеличилось не только одними лишь холерными заболѣванія-
ми; паника, охватившая все населеніе края, проникла, ко-
нечно, и въ среду большинства служащихъ, особенно низ-
шихъ, благодаря чему къ врачамъ стали обращаться и по
самымъ пустымъ поводамъ, которые въ другіе годы для вра-
чебной статистики остались бы совсѣмъ неизвѣстными. Отра-
женіе холерной эпидеміи ясно видно на числѣ умершихъ въ
больницахъ, особенно въ Бакинскомъ лазаретѣ.

Правильности въ движеніи больныхъ за послѣдніе годы
не замѣчается, хотя въ то же время число служащихъ, а
следовательно, въ общемъ и число лицъ, пользующихся
врачебными средствами дороги, увеличивалось.

Классифицировать больныхъ по родамъ болѣзней, къ
сожалѣнію, нельзя, такъ какъ въ годовыхъ отчетахъ болѣз-
ни сгруппированы въ различныя категоріи, чѣмъ исключает-
ся возможность сравненія. Поэтому приходится ограничиться
указаниемъ рода болѣзней только лишь за послѣдній годъ, за
который имѣется уже готовый отчетъ, именно за 1893 г.,
дающій болѣе подробныя данныя, чѣмъ отчеты предшествую-
щихъ лѣтъ. Правда, цифры за одинъ годъ не могутъ дать пол-

наго представлениі о положеніи дѣла, по все же въ извѣстныхъ предѣлахъ отражаютъ то, что имѣло мѣсто въ ближайшіе къ намъ годы. Оказывается, что общее число больныхъ, пользовавшихся у желѣзодорожныхъ врачей амбулаторно и на дому, а также и въ желѣзнодорожныхъ лазаретахъ, по родамъ распредѣляется такъ:

Острый инфекціонныя сыпныя болѣзни	750
Брюшной тифъ	55
Возвратный тифъ	7
Эпидемический менингитъ	23
Кровавый поносъ	445
Холера азіатская	27
„ nostras	6
Рожа	59
Гнойное воспаленіе глазъ	364
Сифилисъ и венерическія болѣзни	878
Бугорчатка	163
Крупозное воспаленіе легкихъ	283
Малярія	24.376
Чесотка и глисты	481
Болѣзни легкихъ и органовъ кровообращенія	4.120
„ органовъ пищеваренія	7.770
„ моче-половыхъ органовъ	1.522
Разстройство умственныхъ способностей	59
Болѣзни нервной системы	1.146
Мышечный и сочленовный ревматизмъ	2.980
Болѣзни кожи	2.019
Глазныя болѣзни	809
Ушные „	411
Переломы	112
Костоѣдъ и язвы	561
Вывихи и сведенія	111
Болѣзни беременныхъ и послѣродовья	183
Болѣзни обмѣна веществъ (цинга, ракитъ,	

золотуха, анемія, хлорозъ, діабетъ).	1.324
Опухоли.	200
Ушибы и раны.	2.442
Ожоги	376
Прочія болѣзни.	292

Въ ряду перечисленныхъ болѣзней по размѣрамъ первое мѣсто занимаетъ малярія, на долю которой приходится 44% всѣхъ заболеваній. Такой высокій процентъ объясняется тѣми неблагопріятными климатическими и почвенными условіями, въ которыхъ живеть большинство служащихъ на линіи. Лихорадка въ западной части Кутаисской губерніи, въ Елисаветпольской и Бакинской, имѣя въ виду мѣстности района желѣзной дороги, явленіе обычное и очень распространенное. Отъ нея никто не застрахованъ, даже продолжительнымъ пребываніемъ на одномъ и томъ же мѣстѣ: болѣютъ и мужчины, и женщины, и дѣти, хотя восприимчивостью къ ней особенно отличаются вновь прѣзжающіе.

Главнѣйшими причинами развитія лихорадочныхъ заболеваній являются особенные условия климата мѣстностей, прилегающихъ къ линіи желѣзной дороги.

Въ предшествовавшей главѣ указывалось на необыкновенное обиліе атмосферическихъ осадковъ въ Кутаисской губерніи, особенно въ той части ея, которая приближается къ Черному морю.

Обиліе влаги на Батумскомъ и Потійскомъ участкахъ, при плохо пропускающей подпочвѣ, создаетъ обширныя пространства никогда не просыхающихъ болотъ; та-же причина, вмѣстѣ съ благопріятными температурными условіями, вызываетъ могучій ростъ растительности. Всякаго рода травы, особенно напортники, еще раннею весною покрываютъ всю некультурную площадь, вторгаясь даже и въ предѣлы пахотныхъ полей.

Съ наступленіемъ лѣтнихъ жаровъ, особенно въ юль и августъ, вся растительная масса, подъ вліяніемъ тепла и

воды, начинаетъ разлагаться, давая благопріятную среду для развитія всякаго рода микроорганизмовъ, особенно вызывающихъ лихорадку.

Въ Елисаветпольской и Бакинской губ., страдающихъ отъ недостатка влаги, по тѣмъ не менѣе по почвеннымъ условіямъ заключающихъ значительныя пространства болотъ, необычайно жаркое лѣто, при системѣ искусственного орошенія, служить такимъ же постояннымъ источникомъ лихорадочныхъ заболеваній.

Какъ велико значеніе малярии въ ряду другихъ болѣзней, судить можно по числу больныхъ, умершихъ отъ нея въ 1893 г.; таковыхъ оказывается 57 душъ (всѣхъ умершихъ въ году 363, при чмъ значительную часть этихъ смертей надо приписать болѣзнямъ, развившимся вслѣдствіе лихорадокъ).

Болотистость мѣстностей дѣлаетъ помѣщенія на многихъ станціяхъ сырыми, а это, въ свою очередь, вмѣстѣ съ необходимостью часто бывать на открытомъ воздухѣ во всяющую погоду, даетъ довольно большое число заболеваній ревматизмомъ, а именно 2980, или около 5 %.

Послѣдняя изъ указанныхъ причинъ, т. е. продолжительное пребываніе на воздухѣ, даже въ дурную погоду, вызываетъ значительное число простудныхъ заболеваній, особенно болѣзней дыхательныхъ органовъ. Послѣднихъ въ 1893 г. всего зарегистрировано 4382 случая, или 8 %. Заболѣваніямъ этимъ особенно способствуютъ частые дожди въ Кутаисской губ. и вѣтры, упорно дующіе въ нѣкоторыхъ частяхъ линіи и достигающіе значительнаго напряженія.

Второе мѣсто въ ряду болѣзней занимаютъ желудочно-кишечные заболевания, дающія свыше 15 % всего числа заболеваній. Процентъ этотъ несомнѣнно долженъ быть признанъ высокимъ; на размѣры его, конечно, главное вліяніе имѣютъ сильныя жары въ восточномъ Закавказье, а также и лихорадки, ослабляющія организмъ и способствующія легкой вос-

пріимчивости ко всякаго рода заболѣваніямъ. Главный контингентъ больныхъ этого рода даютъ дѣти.

Видное мѣсто въ ряду болѣзней составляютъ ушибы, раны и глазныя болѣзни. Распространены также сифилисъ и венерическая болѣзни.

Какая именно часть служащихъ доставляетъ наибольшій контингентъ больныхъ можно усмотреть изъ нижеслѣдующихъ данныхъ, указывающихъ, сколько больныхъ было зарегистрировано изъ отдѣльныхъ частей въ 1893 г.

Управление	877
Служба Ремонта	7.729
,, Движенія станціонная .	6.560
,, поѣздная . . .	5.192
,, Тяги паровозная . . .	3.849
,, Тяги мастерскія . . .	8.254
,, Телеграфа	2.205
,, Врачебная	194
Жены и родствен. служ.	9.521
Дѣти служащихъ	7.986
Ученики техническаго училища .	190
Чины жандармскаго управлія .	643
Постороннія лица	1.290
Пассажиры	8

Такимъ образомъ, $\frac{1}{3}$ всѣхъ больныхъ составляютъ жены, родственники и дѣти служащихъ; затѣмъ самое большое число больныхъ даютъ мастерскія, служба Ремонта, станціонная, поѣздная и паровозная служба, что, конечно, зависитъ отъ значительной численности служащихъ этихъ родовъ.

Кубическое содержание и площадь всѣхъ больничныхъ учреждений дороги видны изъ нижеслѣдующей таблицы.

	Тифлисск. лазаретъ.		Бакинскій лазаретъ.		Санитарн. стоянка.	
	Кв. с.	Куб.с.	Кв. с.	Куб.с.	Кв. с.	Куб.с.
Помѣщенія для больныхъ, включая коридоръ	218	349	161	288	73	231
Служебныя помѣщенія .	56	92	22	40	6	12
Кухня, инвентарная и помѣщеніе для прислузы	33	56	22	39	23	43
Что составляеть на одного больного:						
По отношенію помѣщеній собственно для больныхъ	3,36	3,89	2,23	4,03	1,27	2,35
По отношенію ко всему помѣщенію	4,34	5,54	4,06	7,23	2,4	5,14

Врачебная статистика въ годовыхъ отчетахъ желѣзной дороги является недостаточно разработаннымъ отдѣломъ, между тѣмъ какъ болѣе подробныя данные и выводы изъ нихъ за большое число лѣтъ могли бы освѣтить многія стороны быта служащихъ и ихъ семействъ.

Расходы на Врачебную часть по годамъ составляли:

Въ 1874 г. 8.513 р.

, 1875 „ 10.505 „

Въ 1876 г.	11.474 р.
„ 1877 „	15.003 „
„ 1878 „	16.426 „
„ 1879 „	16.948 „
„ 1880 „	21.356 „
„ 1881 „	21.666 „
„ 1882 „	22.907 „
„ 1883 „	69.840 „
„ 1884 „	81.565 „
„ 1885 „	96.599 „
„ 1886 „	99.985 „
„ 1887 „	96.206 „
„ 1888 „	113.597 „
„ 1889 „	102.057 „
„ 1890 „	94.287 „
„ 1891 „	90.425 „
„ 1892 „	96.192 „
„ 1893 „	102.214 „
„ 1894 „	99.787 „

Въ 1894 г. расходъ этотъ слагался изъ слѣдующихъ рубрикъ:

1) Содержаніе врачей	22.867 р.
2) Содержаніе остального личнаго состава .	30.681 „
3) Квартирные расходы и обмунированіе .	7.687 „
4) Содержаніе больницъ, медикаменты и др.	
расходы	38.550 „

Содержание больницъ въ 1893 г. обошлось:

Название больницъ.	ИЗРАСХОДОВАНО НА:							Стоимость одного бол- ного въ сутки (коп.).	
	П Т О Г О.								
	Разные рас- ходы.		Инвентарь.		Освѣщеніе.		Отопленіе.		
Тифлисская . . .	7.800	1.020	3.992	1.209	254	4.147	1.101	19.526	65
Бакинская . . .	3.856	450	1.788	862	83	558	248	7.846	58
Санитарная стоянка	2.334	360	720	196	52	919	387	4.969	55

З.

Учебная часть,

Если не считать Михайловского Технического желѣзно-дорожного училища, нынѣ находящагося въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, то развитіе школьнаго дѣла дороги относится всецѣло ко времени казеннаго управлѣнія.

Всѣхъ школъ на линіи въ настоящее время пять*); по времени открытия онѣ слѣдуютъ такъ:

1) Елисаветпольское двухклассное начальное желѣзно-дорожное училище открыто 17-го сентября 1890 г.

2) Михайловское двухклассное начальное училище—1-го сентября 1891 г.

3) Тифлисское городское четырехклассное училище—6-го декабря 1891 г. Съ 4-го февраля 1892 г. при училищѣ открыто общежитіе на 10 человѣкъ, а съ сентября того-же года число учениковъ въ общежитіи увеличено до 60.

4) Тифлисское женское двухклассное училище—1-го ноября 1892 г.

5) Самтредское двухклассное начальное училище—въ 1894 г.

Тифлисское Михайловское Техническое училище открыто 8-го ноября 1878 г. Съ 21-го октября 1886 г. оно перешло въ непосредственное завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія.

Съ 1-го ноября 1894 г. при училищѣ устроено общежитіе на 30 учениковъ, а въ 1895 г. образовано Общество вспомоществованія недостаточнымъ ученикамъ. Общежитіе содержится главнымъ образомъ на пособіе отъ казны (5000 р. въ годъ).

Училище трехклассное и въ 1895 г. въ немъ состояло:

*) Аджи-Кабульское начальное училище, открытое 3-го февраля 1893 г., въ мартѣ слѣдующаго года закрыто, вслѣдствіе неблагопріятныхъ гигіеническихъ условій мѣстности, въ которой расположена станція.

Служебного персонала 11 человѣкъ

Учениковъ 62: въ 1 классъ . . . 27 "

" " 2 " . . . 18 "

" " 3 " . . . 17 "

Въ 1893-1894 г.г. окончило курсъ 11 воспитанниковъ.

Израсходовано Управлениемъ дороги на содержаніе училищъ:

Названіе училищъ.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.
Елисаветпольское .	120	440	2.586	2.524	2.715
Михайловское . . .	—	516	1.507	2.390	2.702
Тифлисское четырехклассное . . .	—	4.684	7.725	8.470	8.840
Общежитіе при немъ	—	—	7.641	10.769	8.626
Тифлисское женское	—	—	1.806	2.783	3.912
Аджи-Кабульское .	—	—	—	1.380	614
Самтредское . . .	—	—	—	—	2.435
Общежитіе Тифлисскаго желѣзнодорожн. училища (расходъ казны).	—	—	—	—	5.254
Школа для подготовленія нижнихъ чиновъ на должности сѣльщиковъ, стрѣлочниковъ и кондукторовъ.	—	—	—	—	1.851

Всего, слѣдовательно, въ 1894 г., считая и расходъ на жалованье Завѣдывающему дѣлами училищъ (900 р.), Управлениемъ истрачено 37.855 р.

Число лицъ служебного персонала по отдельнымъ заведеніямъ (для 1894 г.) видно изъ слѣдующей таблицы:

Название училищъ.	Почетн. смогр. и попечителей.	Занѣдающиихъ училищами.	Законоучителей.	Учителей.	Учительницъ.	Помощниковъ учи- телей.	Врачей.	Прочихъ должност- ныхъ лицъ.	В С Е Г О.
Тифлисское городское.	1	1	1	3	—	4	1	2	13
, , женское . .	—	1	1	2	2	1	—	2	9
Михайловское	1	1	1	2	1	—	—	1	7
Елисаветпольское . . .	1	1	1	1	1	1	—	2	8
Самтредское	—	1	1	—	2	—	—	—	4
Итого . . .	3	5	5	8	6	6	1	7	41

Учителя, ихъ помощники и учительницы (всего 29) по образовательному цензу распредѣлялись такъ:

Название училищъ.	О К О Н Ч И Л И К У Р С Ъ			
	Въ гимна- зіяхъ и ре- альн. учили- щахъ.	Въ учитель- скихъ инсти- тутахъ.	Въ учитель- скихъ семи- наріяхъ.	Въ низшихъ училищахъ или съ до- машн. образ.
Тифлисское го- родское	—	8	—	—
Тифлисское жен- ское	4	2	1	—
Михайловское .	1	1	1	2
Елисаветпольское	2	1	1	2
Самтредское . .	2	1	—	—

Учащихся въ этихъ школахъ состояло:

Название училищъ.	1891 г.		1892 г.		1893 г.		1894 г.		1895 г.	
	Мальчиковъ.	Дѣвочекъ.	Мальчиковъ.	Дѣвочекъ.	Мальчиковъ.	Дѣвочекъ.	Мальчиковъ.	Дѣвочекъ.	Мальчиковъ.	Дѣвочекъ.
Тифлисское го- родское	100	—	200	—	226	—	258	--	261	—
Тифлисское жен- ское	—	—	—	27	—	80	—	140	—	140
Михайловское . .	38	24	56	24	81	31	100	25	104	39
Елисаветпольское	31	19	47	23	54	23	76	40	70	39
Аджи-Кабульское	—	—	—	—	17	7	—	—	—	*)
Самтредское . .	—	—	—	—	—	—	44	32	46	29
Итого . .	169	43	303	74	378	141	478	237	481	234

Такимъ образомъ, число учащихся съ 212 душъ въ 1891 г. возрасло до 715, т. е. болѣе чѣмъ утроилось; особенно сильно увеличилось число учащихся дѣвочекъ.

Чтобы судить о томъ, какая именно часть служебнаго персонала пользуется для своихъ дѣтей услугами желѣзно-дорожныхъ школъ, приведемъ распределеніе учащихся по роду службы ихъ родителей на дорогѣ (для 1894 г.).

*) Училище закрыто.

РОДЪ СЛУЖБЫ.	Тифлисское город- ское училище.	Тифлисское жен- ское училище.	Михайловское учи- лище.	Елизаветпольское училище.	Самтредское учи- лище.	В С Е Г О.
Служащіе при Управле- ніи дороги	9	15	—	—	—	24
Начальники станцій и ихъ помощники	21	4	—	4	4	33
Машинисты и ихъ по- мощники	29	15	15	20	32	111
Конторщики, телегра- фисты, вѣсовщики . . .	32	4	7	5	4	52
Разные станц. служ. и сторожа	26	35	10	30	18	119
Мастеровые и рабочіе .	96	67	43	38	18	262
Поѣздная прислуга . .	24	—	45	15	—	84
Постороннія лица . . .	21	—	5	4	—	30

Слѣдовательно, въ желѣзнодорожныхъ школахъ обучаются преимущественно дѣти мастеровыхъ, рабочихъ, машинистовъ и ихъ помощниковъ и поѣздной прислуги.

Распределеніе учащихся по національностямъ и сосло-
віямъ слѣдующее:

а) по национальностямъ:

Название училищъ.	Русские.	Грузины.	Армяне.	Татары.	Горцы.	Евреи.	Другія националь.
Тифлисское городское	190	44	2	—	1	—	21
Тифлисское женское	106	23	6	—	—	—	5
Михайловское	33	83	5	—	—	2	2
Елисаветпольское	86	6	4	5	—	5	10
Самтредское	30	41	—	—	—	—	5
Итого	445	197	17	5	1	7	43

б) по сословіямъ:

Название училищъ.	Дворянъ.	Духовнаго званія.	Почетныхъ гражданъ.	Другихъ городскихъ сословій.	Крестьянъ.	Нижнихъ чиновъ и казаковъ.
Тифлисское городское	33	2	2	59	86	76
Тифлисское женское	15	—	—	55	36	34
Михайловское	21	1	—	10	80	13
Елисаветпольское	5	2	—	40	67	2
Самтредское	11	—	—	35	29	1
Итого	85	5	2	199	298	126

Мы видимъ, что въ числѣ учащихся преобладающую массу составляютъ русскіе, за ними идутъ грузины. По словіямъ болѣе всего учащихся даютъ крестьяне, городскія словія, нижніе чины и казаки; дворянскихъ дѣтей во всѣхъ школахъ 85 душъ.

И.

Матеріальна служба.

1.

Краткій историческій очеркъ.

На Поти-Тифлісской жел. дорогѣ функціи нынѣшней Матеріальной службы исполнялись службою Тяги; главный матеріальный складъ находился въ Михайлово; кромѣ него имѣлись еще склады при депо въ Поти, Квирилахъ и Тифлісѣ. Въ вѣдѣніи Начальника Тяги находилось и топливо, при чемъ начальники депо и станцій снабжались запасами дровъ только для текущихъ потребностей, главный же складъ топлива былъ въ Кутаисѣ. Почти все потребное для отопленія паровозовъ и жилыхъ домовъ количество дровъ поступало со ст. Аджаметы, съ частной аджаметской вѣтви.

Заготовка матеріаловъ производилась по личному приказанию Начальника Тяги; главныя пріобрѣтенія дѣлались въ Лондонѣ, черезъ фирму Карла Клеберкъ, для мелкихъ же покупокъ имѣлся особый агентъ.

Служащіе по храненію и завѣдыванію матеріалами и топливомъ были въ непосредственномъ подчиненіи Начальника Тяги.

Въ 1883 г., съ открытиемъ Бакинскаго участка, магазины и топливо были выдѣлены изъ службы Тяги и для управлениія ими была образована особая служба.

Съ этого времени сложное дѣло заготовки, храненія и расхода матеріаловъ принимаетъ болѣе правильное теченіе, вводятся разнаго рода улучшенія и усовершенствованія; вносится порядокъ и въ отчетность по операциямъ.

Съ открытиемъ участка Баку-Тифлисъ главный складъ переведенъ изъ Михайлова въ Тифлисъ.

Къ началу 1885 г., кромъ главнаго склада, состояло еще пять линейныхъ матеріальныхъ складовъ: въ Баку, Елисаветполѣ, Михайлово, Батумѣ и Поти.

Для заготовки матеріаловъ при службѣ существуетъ нынѣ отдѣленіе съ десяткомъ служащихъ. Въ 1886 г. для службы въ складахъ были приглашены артельщики съ залогомъ изъ Биржевой С.-Петербургской артели Шляпкина. Артель приняла на себя веденіе амбарныхъ книгъ, отпускъ и приемку матеріаловъ и ежегодно представляла вѣдомости остатковъ по запасамъ матеріаловъ, давая ежемѣсячно и выборки изъ амбарныхъ книгъ по расходу и приходу матеріаловъ.

Ростъ нѣкоторыхъ отраслей промышленности въ Закавказье, сказавшійся особенно съ открытиемъ сквозного движения между Чернымъ и Каспійскимъ моремъ, далъ возможность дѣлать многія экстренные покупки въ предѣлахъ Закавказья, именно въ Тифлисѣ, Баку и Батумѣ, а затѣмъ мало по малу и большая часть заготовительныхъ операций переносится съ заграничныхъ рынковъ въ промышленные районы центральной Россіи.

Матеріальная служба сосредоточиваетъ заготовки всѣхъ матеріаловъ, потребныхъ для дороги. Заготовка прочими службами производится въ незначительныхъ размѣрахъ, въ общемъ менѣе 1% годовой стоимости всѣхъ заготовокъ.

Согласно распоряженія бывшаго Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Матеріальная служба съ 1-го января 1892 г. перешла отъ системы номенклатурныхъ цѣнъ къ системѣ заготовочныхъ. Эта перемѣна въ системѣ счетоводства и отчетности вызвала необходимость общей реоргани-

зациі всей службы и выработку „Основныхъ правилъ порядка веденія дѣлъ Матеріальной службы.“ Благодаря вновь принятому порядку веденія матеріальныхъ книгъ, явились возможность строгаго учета артельщиковъ, что значительно увеличило прибыли по операциямъ складовъ и взысканія съ артельщиковъ за разныя потери. Независимо этого, тоже какъ результатъ перемѣны системы счетоводства, матеріальные книги въ настоящее время даютъ довольно точное опредѣление нуждъ дороги.

2.

Управлениe службою.

Управлениe службою, состоя въ непосредственномъ наблюденіи и завѣдываніи Начальника Матеріальной службы имѣеть слѣдующую организацію.

Помощникъ Начальника службы, въ числѣ прочихъ обязанностей, имѣеть наблюденіе за счетоводствомъ, выработкой нормъ запасовъ и за разсортировкою послѣднихъ, согласно пomenклатурѣ матеріаловъ.

Управлениe Матеріальной службы раздѣляется на 3 отдѣла: дѣлопроизводство по канцелярии, дѣлопроизводство по заказамъ и бухгалтерію службы; во главѣ этихъ отдѣловъ стоять 2 дѣлопроизводителя и одинъ завѣдывающій счетоводствомъ, съ утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія штатомъ при нихъ.

Бухгалтерія, въ свою очередь, раздѣляется на два отдѣла: денежной и матеріальной отчетности.

Матеріалы сосредоточены въ главномъ складѣ въ Тифлисъ, по отношенію къ которому склады на ст. Баку, Елисаветполь, Михайлово, Самтреди и Батумъ являются какъ бы отдѣленіями, пополняя свои запасы изъ него. Во главѣ складовъ стоять смотрителя, на обязанности койхъ

лежить общее наблюдение за складами, въ складахъ же на линіи — еще и счетоводство складовъ.

На обязанности материальныхъ складовъ лежать: приемъ, храненіе, разсылка и раздача материаловъ; составленіе расходныхъ фактуръ по бонамъ и требованіямъ службъ-потребительницъ; представленіе въ Управление службы ежемѣсячныхъ суммовыхъ отчетовъ, составляемыхъ согласно приходнаго журнала и фактурныхъ книгъ; составленіе требованій на пополненіе запасовъ неходовыхъ материаловъ и вѣдомостей остатковъ ходовыхъ материаловъ на каждое 1-е число мѣсяца.

Склады: въ Баку — въ отношеніи керосина и машинного масла, въ Елисаветполѣ — нафталина и въ Михайлово — цемента и черепицы для кровель — служатъ главными складами для всей линіи.

При приемѣ материаловъ въ склады, таковые, въ случаѣ надобности, подвергаются испытанію въ состоящей при главныхъ мастерскихъ химической лабораторіи, которая производить также и испытаніе образцовъ, присыпаемыхъ поставщиками при заявленіяхъ.

Топливо заготовляется тѣмъ же порядкомъ, какъ и прочіе материалы, но поступаетъ не въ главный складъ, а дрова — во временные склады, находящіеся въ вѣдѣніи агента службы въ Кутаисѣ, нефтяные остатки — въ складъ Баку, каменный уголь принимается Кутаискимъ агентомъ въ Тквибульскихъ копяхъ и оттуда разсыпается по станціямъ дороги.

Специальный складъ топлива имѣется на ст. Тифлісъ и состоитъ въ завѣдываніи особаго смотрителя. Сюда поступаетъ топливо по преимуществу для нуждъ ст. Тифлісъ и Управлія дороги, въ особенности для отпуска за личный счетъ.

Расходъ по содержанію Материальной службы за шестилѣтіе 1889-1894 г.г. выражался въ слѣдующихъ цифрахъ.

Наименование статей.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.
Жалованье служащимъ (съ поденными, суточн. и разъезд.) . . .	145.806	91.758	106.527	94.985	94.358	96.268
Обмундированіе служащихъ, наемъ помѣщеній, отопленіе и освѣщеніе.	13.354	7.484	7.533	5.576	5.848	6.172
Канцелярскіе расходы и печатаніе приказовъ и объявленій	7.078	5.443	6.516	5.545	5.494	7.394
Содержаніе и возобновленіе инвентаря.	4.153	2.643	1.986	2.465	3.271	2.118
Расходы по испытанию материаловъ.	748	3.903	2.510	2.354	2.792	2.309
Прочие расходы	10.270	100	99	71	245	625
Итого . . .	181.409	111.331	125.171	110.996	112.008	114.886

Окладное содержание служебного персонала службы составляло въ 1894 г. 89.050*) р. Сумма эта между отдельными служащими распредѣляется такъ:

Наименование должностей.	Число лицъ.	Окладъ въ годъ.
Начальникъ службы и его помощникъ	2	10.000
Ревизоръ	1	1.291
Дѣлопроизводители, журналистъ.	3	4.700
Бухгалтеръ.	1	2.232
Счетоводы, конторщики и переписчики	32	21.252
Завѣдывающій главнымъ складомъ	1	2.820
Помощникъ его, смотрителя участковыхъ складовъ, счетоводы, конторщики, приходо-расходчики складовъ	34	27.525
Агенты по приемкѣ и переотправкѣ материаловъ, развозчики и раздатчики	6	3.060
Сторожа, разсыльные и рабочіе.	50	11.231
Смотрителя и приказчики складовъ топлива	2	1.440
Добавочные агентамъ другихъ службъ	—	1.695
Химикъ	1	1.800
Итого	133	89.050

*) Не входять разѣздныя и суточныя, вознагражденіе за сдѣльныя работы и часть расходовъ на наемъ временныхъ сторожей.

3.

Заготовка и поставка материаловъ.

Заготовка каждого материала предпринимается по сообщению завѣдывающаго главнымъ складомъ, какъ только наличность материала сократится до $\frac{2}{3}$ нормы запасовъ (для предметовъ, изготавляемыхъ главными мастерскими дороги, это отношение уменьшается до $\frac{1}{3}$). Если данные службы показываютъ, что расходъ подлежащаго заготовки материала въ среднемъ, по сравненію за три предшествующихъ года, не имѣлъ большихъ колебаній противъ нормъ запаса, то заготовка производится нормальнымъ порядкомъ, путемъ вызова конкуренціи черезъ публикацію въ газетахъ или разсылку приглашеній на участіе въ поставкѣ известнымъ Управленію дороги фирмамъ и лицамъ. Въ случаяхъ большой разницы въ текущемъ расходѣ запасовъ, спрашивается согласіе службы-потребительницъ на измѣненіе нормы запаса данного материала.

Заявленія на поставку подаются или присылаются Начальнику службы и затѣмъ поступаютъ въ хозяйственную комиссию, съ непремѣннымъ участіемъ въ ней представителя мѣстнаго Контроля. Въ этой комиссіи вскрываются конверты и заявленіямъ ведется регистрація, данныя которой и служатъ для составленія докладовъ Начальникомъ службы въ Общее Присутствіе дороги о необходимости заготовки уменьшившагося въ запасѣ материала, съ подробнымъ указаніемъ сравнительныхъ цѣнъ конкурентовъ.

Проектъ заготовки предварительно посыпается на заключеніе службы-потребительницы и мѣстнаго Контроля. Заказъ выдается, если стоимость его не превышаетъ 10 т. р., распоряженіемъ Начальника дороги, въ предѣлахъ-же 10-25 т. р.—по постановленію Общаго Присутствія.

Свыше 25.000 р. рѣшающій голосъ въ заготовкѣ при-

надлежитъ Управлению казенныхъ ж. д., куда постановление Общаго Присутствія представляется на утверждение.

Лишь заготовки на сумму 500 р. и менѣе, и при томъ въ экстренныхъ случаяхъ, производятся распоряженіями Начальника Матеріальной службы, но о каждомъ такомъ случаѣ доводится до свѣдѣнія Общаго Присутствія или Начальника дороги по принадлежности.

Матеріалы отъ поставщиковъ поступаютъ въ главный складъ (въ рѣдкихъ случаяхъ въ другіе малые склады), подъ отвѣтственность артели. Въ главномъ складѣ два раза въ недѣлю собирается комиссія изъ представителей отъ всѣхъ службъ, съ участіемъ чиновника отъ мѣстнаго Контроля. Эта комиссія, руководствуясь данными заказовъ, производить освидѣтельствование поставленнаго матеріала. Затѣмъ, въ случаѣ одобренія комиссіи, матеріалъ поступаетъ подъ отчетъ склада, при забракованіи же—возвращается поставщику.

Запасныя части подвижного состава и постоянныхъ машинъ изготавливаются главными мастерскими, по цѣнамъ, утвержденнымъ Общимъ Присутствіемъ дороги. Прочіе матеріалы въ большей своей части заготовляются во внутреннихъ губерніяхъ Россіи и только въ экстренныхъ случаяхъ пріобрѣтаются въ Тифлисѣ или вообще въ Закавказіи.

Шпалы и лѣсной матеріалъ получаются изъ Аджаметъ, Боржома и Атенскаго ущелья (со ст. Гори), но по недостатку мѣстныхъ шпалъ довольно большое количество ихъ пріобрѣтается и на Волгѣ.

Въ послѣднее время рѣшено заготовлять хозяйственнымъ способомъ нефтяные остатки, для чего предполагается обзавестись собственными буровыми скважинами близъ Баку.

Въ послѣдніе годы изъ всѣхъ матеріаловъ и запасныхъ частей распоряженіемъ Управлія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ заготовлялись: рельсы, скрѣпленія, переводы стрѣлочные, предметы оборудованія мастерскихъ, часть водопроводныхъ

трубъ, нѣкоторыя запасныя части подвижного состава, какъ то: топочные паровозные листы, дымогарныя трубы, бандажи и пр.

Службами-потребительницами самими пріобрѣтались: канцелярскія принадлежности и нѣкоторые строительные материалы, какъ то: щебень, камень, песокъ, извѣсть.

Затѣмъ все остальное, т. е. значительнѣйшая часть материаловъ, заготовлялась уже Матеріальной службой. Заготовка ихъ, вслѣдствіе отдаленности внутреннихъ рынковъ Россіи и слабаго развитія фабрично-заводской дѣятельности въ Закавказье, соединена съ большими затрудненіями.

Въ главныхъ мастерскихъ изготавливается большая часть потребныхъ для дороги запасныхъ частей подвижного состава, значительная часть сортового желѣза, болтовая мѣдь, бабить, композиція вагонная, болты, контрь-гайки и нѣкоторые другие предметы и матеріалы.

Дѣйствительный расходъ матеріаловъ былъ:

въ 1892 г. . . .	на	2.068.956 р. 74 к.
„ 1893 „ . . .	„	2.705.283 „ 95 „
„ 1894 „ . . .	„	2.794.904 „ 65 „
„ 1895 „ . . .	„	3.121.122 „ 92 „

Постоянный минимальный запасъ назначенъ на сумму въ 1.300.050 р. 85 к. Цѣниость запасовъ на 1-ое января 1896 г. была 1.562.961 р. 24 к.

4.

Повѣрка магазиновъ и составленіе инвентарей.

Съ 1892 года установлена систематическая повѣрка наличныхъ запасовъ складовъ, съ участіемъ представителя мѣстнаго Контроля. Кромѣ того, въ тѣхъ случаяхъ, когда того требуетъ ходъ дѣла, ревизіи производятся еще либо черезъ ревизора, или самими смотрителями складовъ.

Материаламъ, бывшимъ на лицо къ 1-му января, ежегодно составляются инвентари (вѣдомости остатковъ). Эти инвентари и служать основаніями дальнѣйшаго учета материаловъ втечение года.

5.

Заготовка и снабженіе топливомъ.

Снабженіе топливомъ производится изъ складовъ топлива въ Тифлісѣ, Кутаисѣ и Аджаметахъ. Кроме того, при каждомъ депо (Аджи-Кабулъ, Уджары, Акстафа, Квирилы, Поти) имѣются еще свои склады топлива. На остальныхъ станціяхъ для отопленія жилыхъ и станціонныхъ зданій имѣются небольшіе склады (запасы) дровъ на двухмѣсячную потребность.

Нефтяные остатки хранятся въ желѣзныхъ резервуарахъ (въ Баку, Аджи-Кабулѣ, Елисаветполѣ, Уджарахъ, Акстафѣ, Тифлісѣ, Михайловѣ, Квирилахъ, Самтреди, Батумѣ и др. складахъ службы, отъ 30.000 до 120.000 пуд. въ каждомъ), откуда помощью паровыхъ насосовъ и черезъ нефтемѣрки снабжаются паровозы. На небольшихъ станціяхъ резервуары рѣдко превышаютъ 1000 пудовъ емкости и служить лишь для надобностей водокачекъ.

Управлениe топливомъ вполнѣ соединено съ управлениемъ Материальной службы, въ лицѣ ея центрального управления и Начальника службы. Отчеты по топливу входятъ въ общий отчетъ по службѣ.

Въ настоящее время на дорогѣ употребляется топливо: для паровозовъ и главныхъ мастерскихъ дороги—мазутъ, для жилыхъ зданій—каменный уголь (тквибульскій) и дрова, по преимуществу твердыхъ породъ, хотя употребляются частью и хвойныя; на Тквибульскомъ участкѣ паровозы снабжаются каменнымъ углемъ.

Стоимость расходуемаго топлива была:

въ 1892 г.	428.234 р. 05 к.
„ 1893 „	320.933 „ 25 „
„ 1894 „	377.807 „ 70 „

Минимальный запасъ — на 168.052 р.

Въ среднемъ, по трехлѣтней сложности за 1893, 1894 и 1895 гг., расходъ топлива въ годъ выражался въ слѣдующихъ цифрахъ:

древъ обыкновен. 3.247 куб. саж.

„ обрѣзковъ 249 „ „

„ ольховыхъ 529 „ „

Всего 4.025 куб. саж.

уголь ткачибульскій 517.965 пуд.

нефть и мазутъ 7.049.349 „

Цѣны на топливо на 1896 г. по стоимости заготовки и перевозки приняты:

древа обыкновен. 14 р. — к. за 1 куб. саж.

„ изъ обрѣзковъ 12 „ — „ „ „ „

„ ольховые. 11 „ 50 „ „ „ „

уголь ткачибульскій 9 коп. за пудъ,

нефть и нефтян. остатки . . . 8 „ „

I.

Служба Движенія.

1.

Управлѣніе и служебный персоналъ.

Завѣдываніе движеніемъ возложено на Начальника службы, при которомъ состоять двое помощниковъ, изъ нихъ одинъ по телеграфной части, и пять ревизоровъ.

Коммерческій отдѣль, входившій въ составъ службы Движенія, въ 1893 г. выдѣленъ въ особую Коммерческую службу.

Общее управлѣніе службой Движенія составляютъ:

1) столъ личнаго состава и общаго дѣлопроизводства, въ которомъ сосредоточены общее производство, переписка службы и даныя по личному составу ея;

2) столъ распорядительный, вѣдающій всѣ дѣла, относящіяся до движенія поѣздовъ, распределенія подвижного состава и завѣдыванія поѣздной прислугой;

3) счетоводство, въ которомъ производится учетъ всѣхъ расходовъ службы.

Главное назначеніе ревизоровъ—распоряженія по движенію поѣздовъ, а затѣмъ ревизія и передача кассъ, руководство и наблюденіе за дѣйствіями станціонныхъ агентовъ, за правильностью и безопасностью движения и производство разслѣдованій и дознаній по происшествіямъ и пр.

Съ августа 1895 г. при службѣ Движенія учреждены должности ревизоровъ поѣздовъ (4), назначеніе которыхъ—контроль пассажирскихъ поѣздовъ, наблюденіе за исполненіемъ агентами службы правилъ о пассажирскомъ движеніи и про-

изводство разслѣдованій по жалобамъ проѣзжающей публики.

Общій расходъ службы въ 1894 г., безъ включенія расходовъ по отд. телеграфа, выражался въ суммѣ 1 481.488 р., которая въ частности составлялась такъ:

1) Окладное содержаніе (и разѣздныя)	
Начальника службы, его помощника, личнаго состава управлениія службой и конторъ ся, обмундированіе служащихъ при конторахъ, квартирные расходы по управлению службой	46.853 р.
2) Содержаніе и возобновленіе инвентарнаго имущества конторъ управлениія службой.	562 „
3) Канцелярскія и чертежныя принадлежности, бланки, книги, инструкціи, положенія и пр.	20.968 „
4) Окладное содержаніе станціонныхъ служащихъ, обмундированіе ихъ, квартирные расходы.	599.931 „
5) Содержаніе и возобновленіе инвентаря станцій	26.958 „
6) Содержаніе въ чистотѣ, отопленіе и освѣщеніе станціонныхъ помѣщеній.	20.917 „
7) Освѣщеніе сигналовъ, фонарей, путей	6.971 „
8) Расходы по нагрузкѣ багажа и товаровъ	126.029 „
9) Снабженіе станцій принадлежностями для перевозки грузовъ, пассажирск. билетами и грузовыми документами	42.229 „
10) Содержаніе поѣздной прислуги, обмундированіе, квартирные расходы по службѣ поѣздовъ	584.156 „
11) Содержаніе инвентаря поѣздовъ. .	3.886 „
12) Освѣщеніе поѣздовъ и кондукторскихъ фонарей	2.018 „
Итого	1.481.488 р.,

или по болѣе общимъ рубрикамъ:

1) Содержаніе управлениія службой 68.385 р.

2) Станціонная служба 823.039 „

3) Служба поѣздовъ 590.063 „

За нѣсколько предшествовавшихъ лѣтъ расходы службы составляли:

въ 1887 г. 772.517 р., или на версту дороги 808 р., а на 1.000 вагоно-вер. 7,8 р.

„ 1888 „ 886.686 „ „ 903 „ 6,4 „

„ 1889 „ 1.038.557 „ „ 1.058 „ 6,2 „

„ 1890 „ 1.177.491 „ „ 1.200 „ 6,0 „

„ 1891 „ 1.258.725 „ „ 1.283 „ 5,9 „

„ 1892 „ 1.393.121 „ „ 1.420 „ 6,1 „

„ 1893 „ 1.459.903 „ „ 1.488 „ 5,8 „

„ 1894 „ 1.481.488 „ „ 1.314 „ 6,5 „

Такимъ образомъ, расходъ службы съ каждымъ годомъ, благодаря удлиненію линіи и усиленію движенія, все возрасталъ. Тоже самое оказывается и на версту пути. Увеличеніе расхода на единицу протяженія пути явилось результатомъ усиленія движенія. Вполнѣ понятно, что при болѣе интенсивномъ движеніи расходъ по передвиженію всѣхъ грузовъ и пассажировъ на версту пути долженъ быть возрасти. Если-же брать расходъ на единицу движенія, въ данномъ случаѣ на 1.000 вагоно-версты, то онъ постепенно все понижается, иначе говоря, расходъ службы по передвиженію одного вагона на 1.000 верстъ съ каждымъ годомъ сокращался. Нѣкоторое увеличеніе въ 1894 г. объясняется уменьшеніемъ за этотъ годъ какъ числа перевезенныхъ пудовъ, такъ и сдѣланныхъ вагоно-версты, при нормальномъ противъ 1893 г. увеличеніи расходовъ по службѣ Движенія.

Составъ служащихъ службы Движенія, получаемое ими содержаніе и нѣкоторыя другія подробности видны изъ слѣдующихъ данныхъ (за 1894 г.).

1) Управление службою.

Наименование должностей.	Число лицъ.	Содержание въ годъ.	
		Всѣмъ.	Одному въ среднемъ.
Начальникъ службы и его помощникъ	2	12.800	6.400
Ревизоры движенія	5	12.473	2.494
Завѣдывающій конторою движенія	1	2.100	2.100
Нарядчики кондукторскихъ бригадъ *)	5	3.900	780
Конторщики**), переписчики, журналистъ и архиваріусъ. .	17	8.550	503
Сторожа, дворникъ, разсыльные	4	864	216
Счетоводство:			
Завѣдывающій счетоводствомъ	1	2.100	2.100
Конторщики и переписчики.	8	6.360	795
Всего . . .	43	49.147	1.143

2) Поѣздиая прислуга.

Пассажирскія и товаро-пассажирскія бригады въ 1894 г. состояли каждая изъ 1 главнаго кондуктора, 1 старшаго, 3 младшихъ и 1 багажнаго; товарныя бригады—на участкахъ Батумъ-Самтреди, Аджи-Кабулъ-Евлахъ и Баку-Сурахань.

*) Состоять на службѣ при станціяхъ Батумъ, Михайлово, Тифлисъ, Елисаветполь, Баку.

**) Изъ нихъ трое при ревизорахъ движенія въ Батумъ, Тифлисъ и Баку.

ны—изъ 1 главнаго кондуктора, 2 младшихъ и одного багажнаго (раздатчика); на участкахъ Самтреди-Квирилы, Самтреди-Поти, Ріонъ-Кутаисъ, Евлахъ-Елисаветполь и Елисаветполь-Акстафа—изъ 1 главнаго кондуктора, 3 младшихъ и 1 багажнаго; на участкахъ Кутаисъ-Тквибулы, Акстафа-Тифлісъ, Тифлісъ-Михайловъ и Баку-Аджи-Кабулъ—изъ 1 главнаго кондуктора, 4 младшихъ и 1 багажнаго; на участкѣ Марелисы-Квирилы—изъ 1 главнаго, 8 младшихъ и 1 багажнаго; при слѣдованіи поѣздовъ въ составѣ 45 вагоновъ между станціями Михайловъ и Марелисы, бригада состоить изъ 1 главнаго кондуктора, 8 младшихъ, 1 багажнаго и 24 кондукторовъ добавочныхъ.

Составъ поѣздной прислуги и ея заработки приводятся въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Название должностей.	Число лицъ.	Расходъ въ рубляхъ.				Средний заработка 1 лица.
		Жалованье.	Квартирный.	Поверстная и премія.	Всего.	
Пассажирск. и тов.-пассажирск. бригады.						
Главные кондуктора . . .	13	4.680	—	3.747	8.427	648
Старшіе „ . . .	14	2.520	—	2.535	5.055	361
Багажные „ . . .	17	3.080	—	3.299	6.379	375
Младшіе „ . . .	41	7.645	—	7.425	15 070	367
Итого въ 1894 г.	85	17.925	—	17.008	34.933	410
,, 1893 ,,	70	15.780	—	18.369	32.149	459
,, 1892 ,,	65	14.520	—	15.267	29.787	458
,, 1891 ,,	65	16.180	—	12.662	28.822	413
,, 1890 ,,	70	15.990	—	11.360	27.350	396
,, 1889 ,,	70	15.990	1.610	10.177	27.777	392
,, 1888 ,,	40	9.120	—	7.959	17.079	427
,, 1887 ,,	45	10.360	—	8.171	28.531	411

НАЗВАНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ.	Число лицъ.	Расходъ въ рубляхъ.				Средний заработка 1 лица.
		Жало-ванье.	Квартир-ный.	Поверст-ная и премія.	Всего.	
<i>Товарные бригады.</i>						
Главные кондуктора . . .	185	65.154	—	30.728	95.882	518
Багажные , , .	155	43.505	—	18.252	61.757	398
Младшіе , , .	1.162	222.990	—	123.623	364.614	298
Итого въ 1894 г.	1.502	331.650	--	172.604	504.255	335
,, 1893 ,	1.403	321.964	—	163.522	485.487	346
,, 1892 ,	1.245	292.611	—	147.421	435.538	349
,, 1891 ,	1.043	243.924	—	126.865	370.789	355
,, 1890 ,	1.072	215.965	10.899	125.147	352.011	321
,, 1889 ,	684	143.588	7.401	122.532	273.241	399
,, 1888 ,	578	121.176	—	88.252	209.429	362
,, 1887 ,	444	95.376	—	74.441	169.817	382

Для правильности выводовъ изъ приведенныхъ данныхъ укажемъ еще средній проѣздъ въ годъ одной бригады.

Средній проѣздъ одной бригады.								
Въ поѣздахъ.	1887 г.	1888 г.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.
Пассажирскихъ и товаро-пассажир.	77.275	79.408	92.789	99.424	120.140	85.435	88.582	88.743
Товари., воинск. и др. . . .	27.829	35.640	39.969	43.325	46.674	32.588	29.546	26.453

Изъ таблицъ этихъ усматривается, что:

1) составъ *пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ бригадъ* съ 1887 г. почти удвоился;

2) поверстныя бригадъ составляютъ почти столько же, сколько и жалованье, при чёмъ въ то время какъ жалованье всѣмъ бригадамъ вмѣстѣ за послѣдніе восемь лѣтъ увеличилось на 80%, поверстныя — почти на 100%; болѣе быстрый ростъ послѣднихъ объясняется увеличеніемъ средняго годичнаго пробѣга одной бригады;

3) средній заработокъ одного лица въ общемъ за восьмилѣтіе, хотя и незначительно, но все же увеличился;

4) составъ *товарныхъ бригадъ* за то-же время увеличился въ 3,5 раза;

5) жалованье бригадъ за 8 лѣтъ увеличилось въ 3,5 раза, поверстныя же немногимъ больше, чѣмъ въ два раза, слѣдовательно, съ увеличеніемъ состава бригадъ въ 3,5 раза, и жалованье увеличилось во столько же разъ, т. е. приблизительно осталось для каждого лица въ среднемъ неизмѣннымъ, а такъ какъ поверстныя въ то-же время увеличились не въ 3,5, а въ 2 съ небольшимъ раза, необходимо заключить, что каждый кондукторъ получаетъ поверстныхъ теперь меньше, чѣмъ восемь лѣтъ тому назадъ, или въ общемъ заработокъ одного лица за этотъ періодъ понизился, что въ дѣйствительности и оказывается изъ раздѣленія общаго заработка всѣхъ бригадъ на составъ ихъ. Уменьшеніе это съ 382 р. въ 1887 г. дошло до 335 р. въ 1894 г. Объясненіе этого факта мы находимъ во второй изъ приведенныхъ таблицъ, изъ которой видно, что средній пробѣгъ товарныхъ бригадъ въ годъ съ 1891 г. все уменьшался, въ связи съ чѣмъ, конечно, должна была сокращаться и годичная сумма поверстнаго вознагражденія. На 100 поѣздо-верстъ содержаніе бригадъ, какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ, обходилось въ 1887 г. въ 4,44 р., а въ 1894 г.— 8,26, или иными словами, проходъ каждого поѣзда на разстояніи

100 верстъ вызывалъ расходъ на содержаніе кондукторскихъ бригадъ въ первомъ случаѣ въ 4,44 р., а во второмъ— 8,26, т. е. расходы по обслуживанію поѣзда увеличились почти вдвое. Произошло это отъ увеличенія расхода не на каждого изъ кондукторовъ, а на каждую бригаду, т. е. отъ увеличенія времени отдыха бригадъ и численнаго состава ихъ въ каждомъ поѣздѣ, что, въ свою очередь, явилось результатомъ увеличенія состава самихъ поѣздовъ.

Увеличеніе состава бригадъ усматривается и изъ слѣдующихъ цифръ: въ 1894 г. въ среднемъ на дорогѣ находилось на работѣ 14 пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ бригадъ и 200 товарныхъ, а всего 214, или въ среднемъ на бригаду приходилось по 7,0 чел.; въ 1890 г. бригадъ состояло 14 пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ и 159 товарныхъ, всего 173, или въ бригадѣ по 6,2 лица.

3) Станціонная служба.

Продажа пассажирскихъ билетовъ, пріемъ и выдача багажа и товаровъ большой и малой скорости производились въ 1895 г. на 95 станціяхъ.

Число станціонныхъ агентовъ по годамъ было слѣдующее:

Годы.	Число агентовъ.					
	По распо- ряд. части.	По ком- мерч. ча- сти.	По пере- движ. ва- гоновъ.	Стрѣло- никовъ.	Итого.	
Въ 1887	279	167	68	375	846	
, 1888	311	130	83	436	960	
1889	346	124	91	523	1.127	
1890	379	204	103	540	1.227	
1891	418	215	101	611	1.346	
1892	452	242	100	694	1.489	
1893	510	236	101	698	1.548	
1894	516	246	104	702	1.568	

Постепенное увеличение числа агентовъ вызывалось ростомъ по дорогѣ движенія и всякаго рода операций.

Агенты станціонной службы получаютъ слѣдующее содержаніе.

Названіе должностей.	Число лицъ.	Окладное содержан.	Квартирное довольствие.	Всего.
Начальники станцій и смотрителя разъѣздовъ	95	85.773	224	85.997
Помощн. нач. ст. и разъѣзовъ	169	83.077	468	83.545
Запасные агенты и конторщики	82	41.015	945	41.960
Сторожа, ламповщики и швейцары .	170	32.219	271	32.490
Артельщики	6	6.000	—	6.000
Кассиры и ихъ помощники	36	22.917	420	23.337
Агенты по приему и передачѣ грузовъ .	2	2.400	300	2.700
Конторщики при товарн. конторахъ .	80	30.970	—	30.970
Смотрителя погруз-ныхъ дворовъ и пакгаузовъ и ихъ помощники	7	5.635	300	5.935

Название должностей.	Число лицъ.	Окладное содержан	Квартри- ное до- вольствие.	Всего.
Кладовщики и вѣ- совщики	109	34.303	2 799	37.102
Сторожа, приврат- ники при товарныхъ дворахъ, кассахъ и магазинахъ	5	1.089	—	1.089
Смотритель кероси- новыхъ резервуаровъ	1	900	225	1.125
Составители поѣз- довъ	56	21.656	96	21.752
Сцѣпищики	48	12.345	—	12.345
Стрѣлочники . . .	702	141.262	434	141.796
Замѣна больныхъ	—	6.793	—	6.793
Всего . .	1.568	518.167	6.582	524.749*

Расходы по содержанию станцій по всемъ статьямъ вы-
ражаются такъ:

Годы.	Общій расходъ.	На 1000 пуд. всякаго рода грузовъ, перевезенныхъ дорогою.	На 1000 выданныхъ квитанцій.	На 100 прослѣдовав- шихъ поѣз- довъ.	На 1000 пуд. перевезенной частной и воинской кла- ди.
1888	897.049	8,2	1.546	—	12,6
1889	1.000.048	9,2	1.584	—	11,2

*.) Кромѣ того, на содержаніе агентовъ Чіатурской вѣтви 11.306 р.

Годы.	Общій расходъ.	На 1000 пуд. всякаго рода грузовъ, перевезенныхъ дорогою.	На 1000 выданныхъ квитанцій.	На 100 про слѣдовавшихъ поездовъ.	На 1000 пуд. перевезенной частной и воинской клади.
1890	756.475	6,3	1.165	—	7,8
1891	800.731	6,0	1.115	934	8,0
1892	842.893	5,9	1.183	1.016	7,6
1893	889.516	5,9	1.156	1.022	7,5
1894	804.102	5,3	1.063	942	7,1

Мы видимъ, что общій расходъ станцій по всемъ операціямъ за послѣдніе семь лѣтъ почти что не измѣнился, но такъ какъ движеніе по линіи усилилось, расходъ на каждые 1.000 п. сократился значительно, упавъ съ 8,2 въ 1888 г. до 5,3 р. въ 1894 г.; увеличеніе движенія произошло не столько отъ увеличенія числа отправленій, сколько отъ возрастанія вѣса каждой отправки (развитіе крупной вывозной торговли нефтяными продуктами); въ зависимости отъ этого, расходъ на каждые 1.000 выданныхъ квитанцій хотя и сократился съ 1.546 до 1.063, но не въ такой мѣрѣ, какъ по отношенію къ каждой тысяче пудовъ. А такъ какъ составъ поездовъ съ каждымъ годомъ все увеличивался, т. е. каждый поездъ перевозить теперь значительно большее число пудовъ, чѣмъ прежде, то и расходъ на каждые 100 отправленныхъ поездовъ, несмотря на уменьшеніе расхода по транспортировкѣ вѣсовой единицы, измѣнился очень мало.

2.

Росписаніе поѣздовъ.

Въ I-ой главѣ приведено первое росписаніе поѣздовъ Поти-Тифлісской дороги; циркулировало тогда на линіи всего лишь два поѣзда, число которыхъ съ открытиемъ всего участка Поти-Тифлісъ было увеличено до 8. Въ ближайшіе же годы число это пришлось все увеличивать, а съ открытиемъ Бакинскаго участка графикъ дороги сталъ такъ быстро заполняться, что для увеличенія пропускной способности дороги Управленіе вынуждено было открыть цѣлую сѣть полустанцій и разъѣздовъ и принять для той-же цѣли рядъ другихъ мѣръ.

Пассажирские поѣзда на линіи ходятъ сквозные, т. е. отъ Баку до Батума и обратно, и на участкѣ Кутаись-Батумъ (только въ лѣтнее время). Скорость движенія сквозныхъ поѣздовъ, если не считать остановокъ,—32 версты въ часъ, съ остановками-же—около 27 в.

Нормальный составъ пассажирскихъ поѣздовъ на дорогѣ установленъ въ 24-28 осей.

Товаро-пассажирские поѣзда ходятъ на участкахъ:

1) Баку-Сураханы—№№ 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 и 16, при чёмъ четные номера идутъ изъ Сурахановъ въ Баку, а нечетные—въ обратномъ направлениі; нѣкоторые изъ поѣздовъ ходятъ только до Сабунчей. Средняя скорость поѣздовъ—24-28 в. въ часъ.

2) Тифлісъ-Мцхеть (только съ 1-го мая по 30-е сентябрь)—№№ 28 и 29 наканунѣ праздничныхъ дней, №№ 26, 27, 28 и 29 въ дни праздниковъ и №№ 26 и 27—въ дни, слѣдующіе за праздниками; средняя скорость поѣздовъ—26 в. въ часъ.

3) Тифлісъ-Боржомъ (съ 1-го мая по 30-е сентября)—№№ 7 и 8, со скоростью 30 и 26 в. въ часъ.

4) Михайлово-Боржомъ—№№ 9, 10, 11 и 16 ходить въ періодъ съ 1-го мая по 30-е сентября, четыре же—№№ 12, 13, 14, 15—круглый годъ. Поѣзда эти приспособлены къ времени прихода и отхода сквозныхъ поѣздовъ Баку-Батумъ и обратно. Скорость поѣздовъ—26 в. въ часъ.

5) Михайлово-Сурамъ—№№ 65, 66, 67, 68 въ лѣтній сезонъ и 61, 62, 63, 64, 69 и 70—круглый годъ; средняя скорость—19 в.

6) Ріонъ-Кутаисъ—№№ 8, 9, 10, 11 и 12; поѣзда ходятъ круглый годъ и приспособлены къ времени отхода и прихода поѣздовъ главной линіи. Скорость—19 в.

7) Кутаисъ-Тквибулы—№№ 5, 6, 7, 8; скорость безъ остановокъ—12 в.

8) Батумъ-Кобулеты—№№ 7, 8, 9, 10, 11, 12 (въ ходу только въ лѣтнее время; скорость безъ остановокъ—26 в.

9) Самтреди-Поти—№№ 12, 13, 14 и 15. Скорость безъ остановокъ—30 вер. въ часъ.

Воинскіе поѣзда на линіи имѣются сквозные (№№ 21 и 22) и участка Михайлово-Боржомъ (№№ 23, 24, 25 и 26). Первые имѣютъ скорость 19-20 в. безъ остановокъ, вторые—26 в.

Товарные поѣзда: 1) сквозные—съ № 31 по № 48 включительно (четные въ сторону Баку, нечетные—Батума), всего 9 паръ. Въ часъ, считая и остановки, поѣзда пробѣгаютъ 9-11 в., а въ сутки—216-264 в., безъ остановокъ—въ часъ 19-20 в. Число отправляемыхъ поѣздовъ опредѣляется количествомъ предъявляемыхъ къ перевозкѣ грузовъ. Сквозные поѣзда почти исключительно нефтяные;

2) мѣстные участка Шорапань - Поти—для перевозки марганца—одна пара;

3) участка Аджи-Кабулъ-Кара-Су—для перевозки воды—2 пары;

- 4) дополнительные поѣзда участка Баку-Аджи-Кабулъ—3 къ западу и 2 къ востоку;
- 5) участка Евлахъ-Елисаветполь—4 къ западу;
- 6) „ Елисаветполь-Акстафа—3 къ западу и 1 къ востоку;
- 7) „ Акстафа-Тифлисъ—4 къ западу и 3 къ востоку;
- 8) „ Тифлисъ-Михайлово—3 къ западу и 1 къ востоку;
- 9) „ Михайлово-Квирилы—3 къ западу и 6 къ востоку;
- 10) „ Квирилы-Самтреди—3 къ востоку;
- 11) „ Самтреди-Батумъ—1 къ западу;
- 12) „ Самтреди-Поти—одна пара.

Служебные и рабочие поѣзда назначаются по мѣрѣ надобности.

По Чіатурской вѣтви ежедневно отправляется 6 поѣздовъ въ одну сторону и шесть въ обратную.

3.

Движеніе поѣздовъ.

Данныя о числѣ отправленныхъ поѣздовъ для какихъ-либо выводовъ значенія не имѣютъ, такъ какъ въ разные годы дорога дѣлилась на неодинаковое число участковъ.

Съ увеличеніемъ послѣднихъ, поѣздъ, считавшійся за одинъ, въ зависимости отъ большаго числа участковъ, регистрировался отправленнымъ столько разъ, сколько онъ проходилъ участковъ.

Укажемъ только, что по отношенію къ общему числу отправленныхъ поѣздовъ пассажирскіе поѣзда въ 1874 г. составляли 22%, товарные—78%; въ 1894 г. первые—24%, вторые—76%.

Размѣры состава поѣздовъ съ годами подвергались измѣненіямъ, т. е. поѣзда въ разные годы заключали въ среднемъ не одинаковое число вагоновъ, въ чемъ можно убѣдиться изъ слѣдующей таблицы.

Среднее число вагоновъ въ поѣздахъ:

Г О Д Ы.	Большой и средней скорости.	Товарныхъ.
1878	11	12
1879	11	12
1880	15*	17*
1881	14*	18*
1882	15*	18*
1883	11	19
1884	13	23
1885	13	23
1886	9	28
1887	8	29
1888	8	32
1889	9	34
1890	11	37
1891	10	41
1892	9	41
1893	9	42
1894	8	41

*) Не входятъ поѣзда Нефтяного участка.

Уменьшениe состава пассажирскихъ поѣздовъ, усматриваемое изъ приведенныхъ данныхъ, есть только кажущееся, такъ какъ обращавшиeся ранѣе исключительно двухъ-осные вагоны постепенно замѣнялись въ поѣздахъ четырехъ-осными вагонами, представляющими вдвое большую вмѣстимость

Средній составъ товарнаго поѣзда съ 1878 г. увеличил-
ся въ 3,5 раза; особенно значительное увеличеніе даютъ
1884, 1885 и 1886 г.г., когда Баку предъявило къ выво-
зу значительныя массы нефтяныхъ грузовъ, до открытия Ба-
кинскаго участка не имѣвшихъ выхода на Черное море.

Число верстъ, пройденныхъ всѣми поѣздами и отдѣль-
ными категоріями ихъ, по годамъ измѣнялось такъ:

Г О Д Ы .	Число верстъ, пройденныхъ		
	Всякаго рода поѣздами.	Пассажирскими, то- варо-пассажир., смѣшанными и воин- скими поѣздами.	Товарными и осталъ- ными поѣздами.
1874	552.218	—	—
1875	556.422	303.829	252.593
1876	634.890	312.076	322.814
1877	724.885	462.803	262.082
1878	769.862	498.925	270.943
1879	834.217	515.341	318.876
1880	1.011.676	544.411	467.265
1881	1.015.435	475.093	540.342
1882	956.031	399.921	556.110
1883	1.765.876	666.014	1.099.862

Г О Д Ы.	Число верстъ, пройденныхъ		
	Всякаго рода поѣздами.	Пассажирскими, товаро-пассажир., смѣшанными и воинскими поѣздами.	Товарными и остальными поѣздами.
1884	2.290.889	810.151	1.480.738
1885	2.870.740	825.170	2.045.570
1886	3.692.944	818.990	2.873.938
1887	4.050.465	870.860	3.179.605
1888	4.972.159	908.450	4.063.709
1889	5.617.167	1.045.339	4.571.828
1890	6.076.115	1.112.762	4.963.353
1891	6.163.974	1.139.260	5.024.714
1892	6.435.534	1.118.184	5.317.350
1893	6.942.666	1.190.399	5.752.267
1894	6.600.249	1.247.845	5.352.404

Такимъ образомъ, число верстъ, пройденныхъ всякаго рода поѣздами, за 21 годъ увеличилось на 1094%, въ частности же—пассажирскими на 310%, товарными—2008%.

Число верстъ, пройденныхъ товарными поѣздами въ 1874 г., было меньше, чѣмъ пассажирскими, но уже въ 1881 г. первое превысило послѣднее. Въ 1875 г. пробѣгъ пассажирскихъ поѣздовъ составлялъ 54% числа верстъ, пройденныхъ всѣми поѣздами, товарными—46%; въ 1894 г. первые дали всего 18%, вторые—82%, т. е. пробѣгъ пас-

сажирскихъ поѣздовъ въ общемъ пробѣгъ имѣть теперь въ три раза меньшее значеніе, чѣмъ двадцать лѣтъ тому назадъ.

Группируя поѣзда по торговому, воинскому и хозяйственному движению, мы имѣемъ такое процентное соотношеніе ихъ пробѣга.

ГОДЫ.	Пробѣгъ поѣздовъ (въ процентахъ)			
	Торгового дви- женія.	Воинского дви- женія.	Хозяйственного движения.	ВСЕГО.
1874	91,32	1,19	7,49	—
1875	89,43	0,99	9,58	100
1876	77,90	1,80	20,30	100
1877	75,60	4,80	19,60	100
1878	79,49	7,58	12,93	100
1879	83,59	1,27	15,14*	100
1880	85,42*	1,20	13,38*	100
1881	81,83*	1,53	16,64*	100
1882	82,97*	1,03	16,00*	100
1883	91,33*	1,08	7,59*	100
1884	91,53	0,97	7,49	100
1885	93,58	1,36	5,05	100
1886	95,67	0,62	3,71	100

*) Не считая пробѣга по Нефтяному участку,

Годы	Пробѣгъ поѣздовъ (въ процентахъ)			
	Торгового дви- женія.	Воинскаго дви- женія.	Хозяйственнаго движенія.	ВСЕГО.
1887	94,86	0,52	4,62	100
1888	95,50	0,70	3,80	100
1889	96,60	0,50	2,90	100
1890	96,69	0,31	3,00	100
1891	94,12	0,55	5,33	100
1892	95,66	0,51	3,83	100
1893	95,54	0,56	3,90	100
1894	95,36	0,63	4,01	100

Изъ данныхъ этихъ видно, что пробѣгъ поѣздовъ тор-
гового движенія, преобладавшій и въ началѣ эксплоатациіи
дороги, въ ближайшее къ намъ время получилъ еще боль-
шее значеніе. Пробѣгъ воинскихъ поѣздовъ составляетъ въ
общей суммѣ пробѣга ничтожный процентъ; только за время
русско-турецкой войны (1876-1878) онъ имѣлъ замѣтное
значеніе. Пробѣгъ поѣздовъ хозяйственнаго движенія оказы-
вается особенно высокимъ въ годы работъ по сооруженію
новыхъ участковъ дороги.

Средній мѣсячный пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ, а также
указанія мѣсяцевъ наибольшаго и наименьшаго пробѣга, вид-
ны изъ слѣдующей таблицы.

Годы.	Средний мѣсячный пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ.	Мѣсяцъ наибольшаго пробѣга всѣхъ поѣздовъ	Мѣсяцъ наименьшаго пробѣга всѣхъ поѣздовъ.
1874	46.018		
1875	46.368	Январь (55.043)	Декабрь (39.931)
1876	52.907	—	—
1877	60.407	Июнь (69.850)	Февраль (47.371)
1878	64.155	Октябрь (79.637)	Февраль (49.184)
1879	69.518	Октябрь (83.766)	Апрѣль (55.099)
1880	84.306	—	—
1881	84.619	Май (92.516)	Апрѣль (74.304)
1882	79.669	Июль (94.737)	Январь (65.260)
1883	147.156	—	—
1884	190.907	Декабрь (240.974)	Апрѣль (160.318)
1885	239.228	Ноябрь (307.695)	Мартъ (104.824)
1886	307.745	Декабрь (343.902)	Апрѣль (280.237)
1887	337.538	Декабрь (416.608)	Апрѣль (246.960)
1888	414.346	Августъ (456.313)	Сентябрь (378.044)
1889	468.097	Сентябрь (545.084)	Май (364.041)
1890	506.343	Май (582.891)	Июль (421.701)
1891	513.665	Мартъ (570.473)	Апрѣль (439.712)
1892	536.294	Мартъ (609.707)	Августъ (403.853)
1893	578.555	Июль (643.158)	Май (474.951)
1894	544.417	Октябрь (629.956)	Февраль (436.080)

Мы видимъ, что колебанія отъ среднаго мѣсячнаго пробѣга довольно значительны; въ такой же мѣрѣ, конечно, бываютъ уклоненія и въ числѣ отправляемыхъ поѣздовъ. Неравномѣрность движенія по мѣсяцамъ заставляетъ держать наготовѣ лишнихъ агентовъ, которые немедленно же могли бы быть приставлены къ поѣзdamъ, въ случаяхъ усиленнаго отправленія послѣднихъ. Сказывается это на порядкѣ движения въ тѣмъ большей мѣрѣ, что, какъ видно изъ приведеннаго выше списка, мѣсяцы наибольшаго и наименьшаго пробѣга постоянно меняются.

Несмотря на непостоянность этихъ мѣсяцевъ, все-же можно сказать, что мѣсяцами наибольшаго пробѣга чаше всего оказываются октябрь и декабрь, наименьшаго—апрѣль.

Средній суточный пробѣгъ поѣздовъ на версту дороги выражается такъ:

Годъ.	Средній суточный пробѣгъ на версту дороги				
	Поѣздовъ большой и средней скопости.	Воинскихъ поѣздовъ.	Поѣздовъ малой скопости.	Поѣздовъ хозяйств. движенія.	Всякаго рода поѣздовъ.
1878	4,06	0,54	1,58	0,92	7,10
1879	4,66	0,10	1,78	1,17	7,70
1880	4,69*	0,11	2,82*	1,18*	8,80*
1881	4,07*	0,13	3,14*	1,47*	8,81*
1882	3,40*	0,08	3,38*	1,29*	8,05*
1883	1,88	0,05	2,81	0,38	5,14
1884	2,28	0,06	3,30	0,49	6,65
1885	2,28	0,11	5,53	0,42	8,35

*) Данныя Нефтяного участка не входятъ.

Год.	Средний суточный пробѣгъ на версту дороги				
	Поѣздовъ большой и средней ско- ростіи.	Воинскихъ поѣздовъ.	Поѣздовъ малой ско- ростіи.	Поѣздовъ хозяйств. движенія.	Всякаго ро- да поѣздовъ
1886	2,32	0,06	7,97	0,39	10,75
1887	2,47	0,06	8,71	0,54	11,79
1888	2,43	0,10	10,80	0,52	13,85
1889	2,85	0,07	12,32	0,45	15,69
1890	3,09	0,05	13,51	0,51	17,16
1891	3,11	0,09	13,23	0,93	17,36
1892	3,06	0,09	14,28	0,70	18,13
1893	3,25	0,11	15,48	0,76	19,60
1894	3,37	0,12	14,05	0,73	18,27

Увеличеніе годового или суточнаго пробѣга поѣздовъ той или иной категоріи можетъ происходить отъ измѣненія: 1) числа поѣздовъ, 2) длины пробѣга каждого поѣзда.

За этотъ періодъ оба эти фактора увеличились, поэтому естественно, что увеличился и пробѣгъ разнаго рода поѣздовъ; но если пробѣгъ этотъ привести къ единицѣ длины, къ верстѣ пути, то оказывается, что, несмотря на абсолютное увеличеніе, средний суточный пробѣгъ поѣздовъ большей и средней скорости относительно, т. е. на версту дороги, уменьшился со времени открытия Бакинскаго и Батумскаго участковъ дороги съ 4,06 до 1,80 и затѣмъ вновь постепенно повысился до 3,37 верстъ; воинскихъ—уменьшился съ 0,54 до 0,12 в., поѣздовъ хозяйственнаго движенія—съ 0,92 до 0,73; малой скорости,

наоборотъ, съ 1,58 в. увеличился до 14,05; въ общемъ суточный пробѣгъ всякаго рода поѣздовъ на версту дороги увеличился почти въ 2,5 раза — съ 7,10 онъ возросъ до 18,27 в.

Движеніе всѣхъ поѣздовъ въ 1894 г. было относительно въ 2,5 раза больше, чѣмъ въ 1874 г., или каждая верста дороги теперь пропускаетъ въ сутки въ 2,5 раза больше поѣздовъ.

4.

Движеніе вагоновъ.

Увеличеніе пробѣга поѣздовъ само по себѣ еще не вполнѣ свидѣтельствуетъ объ увеличеніи количества перевозокъ, такъ какъ поѣзда могли ходить въ меньшемъ составѣ и такимъ образомъ, несмотря на численный ростъ, перевозить меньшее число грузовъ. Мы уже знаемъ, что въ дѣйствительности за двадцатипятилѣтній періодъ существованія дороги увеличилось въ замѣтной мѣрѣ не только число отправленныхъ поѣздовъ, но и составъ ихъ. Тѣмъ не менѣе данные о пробѣгахъ вагоновъ даютъ болѣе полное представление объ измѣненіяхъ въ условіяхъ эксплоатации дороги.

Число верстъ, пройденныхъ всѣми вагонами и отдельно пассажирскими и товарными, видно изъ слѣдующей таблицы.

Годы.	Число верстъ, пройденныхъ		
	Всякаго рода вагонами.	Пассажирскими вагонами.	Товарными вагонами.
1874	7.010.755	2.710.670	4.300.085
1875	7.615.046	2.685.611	4.929.434
1876	7.994.940	2.803.518	5.191.422
1877	9.734.542	3.593.255	6.141.337

Годы.	Число верстъ, пройденныхъ		
	Всякаго рода вагонами.	Пассажирскими вагонами.	Товарными вагонами.
1878	11.692.517	4.054.670	7.637.847
1879	12.489.473	4.227.865	8.261.619
1880	—	—	—
1881	14.446.000	4.080.786	10.336.214
1882	12.522.616	3.287.257	9.235.359
1883	—	—	—
1884	40.804.501	5.269.530	35.534.971
1885	56.310.357	6.033.030	50.277.127
1886	87.881.318	6.467.559	81.413.740
1887	98.747.007	6.578.601	92.168.506
1888	137.408.339	7.147.170	130.261.169
1889	165.161.932	7.808.322	157.353.610
1890	195.421.710	8.414.224	187.007.486
1891	211.624.075	8.329.315	203.294.760
1892	226.832.610	8.309.396	218.523.214
1893	249.908.596	8.867.838	241.040.758
1894	226.425.533	8.922.136	217.503.397

Изъ таблицы этой усматривается, что пробѣгъ всякаго рода вагоновъ за 21 годъ увеличился въ 32 раза. Съ известными оговорками можно принять, что въ такой-же мѣрѣ приблизительно увеличилось и вообще движение. По категоріямъ, пробѣгъ пассажирскихъ вагоновъ увеличился менѣе чѣмъ

въ четыре раза, товарныхъ же — почти въ 45 разъ, или иными словами, ростъ товарного движенія шелъ гораздо болѣе быстрыми шагами, чѣмъ пассажирскаго. Въ то время какъ пробѣгъ товарныхъ вагоновъ въ 1874 г. едва превышалъ пробѣгъ пассажирскихъ вдвое, въ 1894 году онъ уже былъ больше первого въ 25 разъ.

Въ общемъ пробѣгъ отдельные типы вагоновъ участвовали въ различной мѣрѣ; чтобы дать обѣ этомъ представлениѣ и указать тѣ перемѣны, которыя въ этомъ направлениѣ произошли втечение двадцатицѣтилѣтія, ниже приводятся данные за пѣсколько первыхъ лѣтъ и нѣсколько послѣднихъ.

Годы.	Процентное отношеніе пробѣга разныхъ родовъ вагоновъ къ пробѣгу всѣхъ вагоновъ.													
	Император- ские.	Служебные и салонные.	I класса.	II кн.	II класса.	III кн.	III класса.	Арестант- ские.	Почтовые.	Багажные.	Товарные крыты.	Товарные подукрыты.	Платформы.	Цистерны.
1875	0,05	0,19	3,97	0,17	5,83	—	16,95	0,27	2,76	5,03	64,73	—	—	—
1876	0,05	0,30	3,69	0,17	5,04	—	18,93	0,30	2,58	3,98	34,93	14,94	15,07	—
1891	0,00	0,14	0,23	0,37	0,26	0,35	1,76	0,03	0,33	0,45	17,07	1,23	3,64	74,14
1892	0,01	0,15	0,12	0,39	0,16	0,39	1,70	0,02	0,30	0,42	16,25	1,00	2,75	76,34
1893	0,01	0,14	0,12	0,40	0,16	0,39	1,63	0,02	0,27	0,41	15,45	0,96	2,83	77,21
1894	0,02	0,18	0,13	0,46	0,22	0,43	1,72	0,03	0,30	0,46	15,61	1,39	2,86	76,19

Мы видимъ, что пробѣгъ товарныхъ вагоновъ, составлявшій по отношенію ко всему пробѣгу въ 1874 г. около 65%, въ 1894 г. возросъ до 96%, что служитъ самымъ рельефнымъ доказательствомъ не только абсолютного увеличенія товарного движенія, но и того факта, что движеніе пассажировъ, арестантовъ, почты и багажа довольно ничтожно въ сравненіи съ товарнымъ движеніемъ.

Изъ 96% общаго пробѣга товарныхъ вагоновъ свыше 76% приходится на долю цистернъ, или иначе, пробѣгъ нефтяныхъ грузовъ по дорогѣ почти вчетверо больше, чѣмъ всѣхъ остальныхъ.

Пробѣгъ одного вагона въ сутки составлялъ:

Въ 1888 г.	104	в.
„ 1889 „	112	„
„ 1890 „	113	„
„ 1891 „	109	„
„ 1892 „	111	„
„ 1893 „	117	„
„ 1894 „	76	„

Пробѣгъ товарнаго вагона:

„ 1888 „	57	„
„ 1889 „	57	„
„ 1890 „	63	„
„ 1891 „	69	„
„ 1892 „	75	„
„ 1893 „	85	„
„ 1894 „	69	„

Такимъ образомъ, если даже считать и послѣдній неблагопріятный годъ, средній суточный пробѣгъ какъ вагоновъ вообще, такъ и въ особенности товарныхъ вагоновъ, увеличился въ значительной степени, что свидѣтельствуетъ о болѣе благопріятной утилизациѣ подвижного состава въ настоящее время.

Если утилизациѣ вагоновъ въ этомъ смыслѣ теперь болѣе благопріятная для дороги, нельзя того-же сказать объ утилизациї въ другомъ смыслѣ, именно объ увеличеніи пробѣга груженыхъ вагоновъ по сравненію съ пробѣгомъ порожнихъ. Оказывается, что втеченіе почти двадцатилѣтняго періода соотношеніе между пробѣгомъ груженыхъ и порожнихъ вагоновъ почти что не измѣнилось, что видно изъ нижеслѣдующихъ данныхъ.

Годы.	% пробѣга товарн. крытыхъ вагон.		% пробѣга полукрыт. вагоновъ.		% пробѣга платформъ.		% пробѣга цистернъ до-роги.		% пробѣга цистернъ част. владѣл.	
	Гружен- ныхъ.	Порожнихъ.	Гружен- ныхъ.	Порожнихъ.	Гружен- ныхъ.	Порожнихъ.	Гружен- ныхъ.	Порожнихъ.	Гружен- ныхъ.	Порожнихъ.
1876	82	18	56	44	53	47	—	—	—	—
1877	70	30	58	42	51	49	—	—	—	—
1878	83	17	62	38	62	38	—	—	—	—
1889	84	16	57	43	—	—	56	44	50	50
1890	85	15	57	43	—	—	53	47	50	49
1891	80	20	51	49	56	44	52	48	51	49
1892	80	20	52	48	56	44	51	49	49	51
1893	82	18	54	46	57	43	50	50	55	45
1894	83	17	51	49	56	44	50	50	47	53

Неизмѣнность пробѣга порожнихъ вагоновъ указываетъ на тотъ фактъ, что втеченіе этого периода сохранилась въ прежней мѣрѣ особенность передвиженія грузовъ по Закавказской ж. д., заключающаяся въ преимущественномъ направлении ихъ къ портамъ Чернаго моря.

Пробѣгъ осей особенного значенія не имѣть, такъ какъ для громаднаго большинства ихъ даниыя представляютъ только двойную цифру пробѣга вагоновъ, такъ какъ всѣ товарные вагоны, платформы и цистерны на дорогѣ двухъ-оснаго типа; болѣе двухъ осей, именно четыре, имѣютъ только пассажирскіе вагоны, и то не всѣ.

5.

Нагрузка и выгрузка.

Нагрузка, перегрузка и выгрузка товаровъ малой скорости на станціяхъ дороги производится подряднымъ или хозяйственнымъ способомъ. Въ первомъ случаѣ, съ подрядчикомъ заключается контрактъ и онъ обязанъ по требованію выставлять необходимое число рабочихъ, получая опредѣленную плату за каждый пудъ. Во второмъ, операциі эти производятся черезъ низшихъ станціонныхъ служащихъ. Подрядный способъ примѣняется на крупныхъ станціяхъ, хозяйственный—на мелкихъ.

Съ подряда нагрузка, перегрузка и выгрузка сдаются на слѣдующихъ станціяхъ: Батумъ—по 1 р. 30 к. за нагрузку и перегрузку каждой тысячи пудовъ и столько же за выгрузку, Нотанеби—1 р. 10 к. и 1 р. 10 к., Самтреди—1 р. 10 к. и 90 к., Ріонъ—90 к. и 90 к., Квирилы—1 р. и 80 к., Михайлово—70 к. и 60 к., Гоми—90 и 80 к., Тифлісъ—40 к. и 40 к., Навтлугъ—1 р. 10 и 1 р. 10 к., Пойли—90 к. и 80 к., Акстафа—80 и 80 к., Елисаветполь—80 и 70 к., Евлахъ—1 р. и 90 к., Уджары—1 р. и 80 к., Кюрдамиръ—50 и 50 к., Аджи-Кабулъ—90 и 70 к., Баку—60 и 60 к., Поти—1 р. 20 к. и 1 р. 10 к., Ново-Сенаки—1 р. 20 и 1 р. 10 к., Кутаисъ—60 и 50 к. Такимъ образомъ, плата эта колеблется за нагрузку и перегрузку въ предѣлахъ отъ 40 к. до 1 р. 30 к., за выгрузку—столько же, что составляетъ на пудъ отъ 0,04 до 0,13 к.

На остальныхъ станціяхъ нормы вознагражденія установлены почти такія-же, только на ст. Каспи и Таузъ плата поднимается до 1 р. 50 к. за нагрузку и перегрузку тысячи пудовъ.

За багажъ и товары большой скорости на ст. Самтреди

и Рионъ дорогою уплачивается за перегрузку пуда 0,11 к., Михайлово—0,07 к. за погрузку и выгрузку, Елисаветполь—за погрузку 0,08, за выгрузку—0,07 к., Тифлисъ—за погрузку—0,15, выгрузку—0,10 к.

Нагрузка, перегрузка и выгрузка обходились дорогъ на каждые 1.000 пудъ оборотной клади:

т. е. расходы на эту статью относительно все уменьшаются.

6.

Буфеты.

Всѣхъ буфетовъ на дорогѣ 33, изъ нихъ 15 съ горячими кушаньями, 13—съ холодными закусками и 5 палатокъ и буфетныхъ будокъ.

Къ первымъ относятся буфеты на станціяхъ: Батумъ, Самтреди, Ріонъ, Квирилы, Михайлово, Гори, Тифлісъ, Акстафа, Елісаветполь, Евлахъ, Уджары, Аджи-Кабулъ, Баку, Кутаисъ и Боржомъ.

Ко вторымъ: Кобулеты, Нотанеби, Супса, Мцхеть, Кааязы, Пойли, Дзегамъ, Кюрдамиръ, Алять, Сабуинчи, Ново-Сенаки, Поти, Чиатуры.

Къ третьимъ: Ланчхуты, Саджевахо, Бѣлогоры, Гоми, Абаша; изъ нихъ первыя три безъ крѣпкихъ напитковъ.

Бесплатно сдаются эти буфеты только на станцияхъ Нотанеби, Ланчхуты, Пойли, Абаша, Чіатуры и Боржомъ. Содержатели остальныхъ станцій платятъ дорогъ арендныя деньги въ суммѣ: на ст. Батумъ—200 р., Кобулеты—150 р.,

Сунса—210 р., Саджевахо—50 р., Самтреди—1200 р., Ріонъ—500 р., Квирилы—300 р., Бѣлогоры—100 р., Михайлово—1300 р., Гоми—100 р., Гори—800 р., Мцхеть—75 р., Тифлисъ—1300 р., Кааязы—200 р., Акстафа—400 р., Дзегамъ—300 р., Елисаветполь и Евлахъ—вмѣстъ 750 р., Уджары—300 р., Кюрдамиръ—100 р., Аджи-Кабуль—360 р., Алять—60 р., Баку—500 р., Сабунчи—120 р., Кутаисъ—260 р., Ново-Сенаки—150 р., Поти—150 р., всего 9.935 руб.

Буфеты сдаются преимущественно на малые сроки. По нормальному договору, отдаваемыя въ распоряженіе буфетчиковъ помѣщенія снабжаются мебелью за счетъ дороги, обстановка же буфета, лампы и пр. должны пріобрѣтаться самими арендаторами. Таксы на кушанья и напитки утверждаются администрацией дороги.

Для проѣзжающихъ низшихъ служащихъ, получающихъ въ годъ жалованья не свыше 600 р., буфетчики обязаны отпускать за 24 к. обѣды изъ двухъ блюдъ. Остальные же служащіе дороги пользуются особою скидкою.

Отопленіе кухни и освѣщеніе буфетнаго помѣщенія производится за счетъ буфетчика.

7.

Продажа газетъ и книгъ.

Продажа газетъ и книгъ на Закавказской ж. д. далеко не получила такого развитія, какъ на многихъ дорогахъ внутреннихъ губерній. Послѣ двадцатипятилѣтняго существованія дороги, къ великому сожалѣнію, приходится констатировать тотъ фактъ, что проѣзжающая по Закавказской дорогѣ публика до сихъ поръ еще, очевидно, не чувствуетъ особенной потребности въ чтеніи въ пути, мало интересуется событиями дня. Правда, громадное большинство пассажировъ совершаеть поѣзд-

ки на короткія разстоянія, а изъ числа тѣхъ, кто проводить въ пути сутки, большая часть цѣлью поѣздки имѣеть Батумъ, Тифлісъ и Баку, гдѣ и дешевле и разнообразиѣ выборъ газетъ и книгъ, по тѣмъ не менѣе, въ поѣздахъ Закавказской дороги ярко бросается въ глаза тотъ фактъ, что публика въ вагонахъ членіемъ почти что не занимается. Этимъ, конечно, объясняются и тѣ затрудненія, съ которыми сопряжено пріисканіе желающихъ взять на себя содержаніе книжныхъ шкафовъ. Въ 1895 г., напримѣръ, Управлениe чрезъ публикацію въ мѣстныхъ и столичныхъ газетахъ вызывало желающихъ взять продажу газетъ и книгъ на станціяхъ, но, кромѣ двухъ лицъ, и рапѣе содержашихъ на линіи шкафы, никто на публикаціи не отозвался.

По всей линіи дороги въ настоящее время имѣется всего лишь три книжныхъ шкафа: въ Тифлісѣ, Батумѣ и Баку. Въ послѣднемъ мѣстѣ Управлениe, не получивъ ни одного заявленія о готовности содержать шкафъ, вынуждено было возложить это на станціоннаго буфетчика.

Всѣ три шкафа сданы на слѣдующихъ условіяхъ. Газеты должны продаваться: „Новое Время“, „С.-Петербургскія Вѣдомости“, „Herold“, „Journal de St.-Petersbourg“, „Московскія Вѣдомости“—не дороже 15 к., „Русскія Вѣдомости“, „Новороссійскій Телеграфъ“ и „Одесскій Листокъ“—по 10 к., всѣ мѣстные газеты—по 5 к., иллюстрированные журналы—съ надбавкой не свыше 5 к. къ печатной цѣнѣ номера; книги русскія—не свыше номинальной ихъ цѣны, иностранныя—съ надбавкой не свыше 25%.

За право торговли Управлениe съ арендаторовъ никакой платы не взимаетъ.

K.

Отдѣлъ телеграфа.

1.

Администрація.

При открытии Поти-Тифлисской дороги телеграфъ составлялъ особую службу, но въ 1875 г. эксплоатациія его была поручена Начальнику службы Движенія, техническая же часть—подчинена службѣ Ремонта.

Въ 1883 г., съ открытиемъ Бакинского и Батумскаго участковъ и переименованіемъ дороги въ Закавказскую, телеграфъ вновь былъ выдѣленъ въ отдѣльную службу, просуществовавъ въ такомъ видѣ до 1892 г., когда вновь послѣдовало соединеніе службы телеграфа со службой Движенія. Непосредственное завѣдываніе телеграфомъ возложено было на особаго Помощника Начальника Движенія по телеграфной части.

Число служащихъ въ отдѣлъ телеграфа и окладное содержаніе, получаемое ими, видно изъ слѣдующихъ данныхъ (за 1894 г.).

Наименование должностей.	Число лицъ.	Окладъ въ годъ.
Помощникъ Начальника службы Движенія по телеграф. части	1	4.600
Дѣлоизводитель, конторщики и переписчики	3	2.460

Наименование должностей.	Число лицъ	Окладъ въ годъ.
Контролеры	5	5.720
Ревизоры-механики и надсмотрщики,	11	8.255
Завѣдыв. телеграфн. мастерской .	1	2.000
Мастера телеграфн. мастерской . .	4	2.063
Телеграфисты и телефонисты . . .	365	137.729
Разсыльные и сторожа.	7	1.512
Итого . . .	397	164.339

Тѣ-же данные за предшествующіе годы выражаются такъ:

Годы	Число агентовъ.		Окладное жалованье.		Средній окладъ.	
	Въ управлениі отдѣломъ.	Въ службѣ станиціонной.	Въ управлениі отдѣломъ.	Въ службѣ станиціонной.	Въ управлениі отдѣломъ.	Въ службѣ станиціонной.
1887	26 ⁴ / ₁₂	265	25.402	104.889	965	395
1888	27 ⁵ / ₁₂	286	26.845	113.511	979	396
1889	28 ¹⁰ / ₁₂	295 ⁵ / ₁₂	26.517	115.100	945	389
1890	29 ³ / ₁₂	333	27.861	127.730	952	384
1891	30 ³ / ₁₂	335 ⁵ / ₁₂	27.651	127.365	911	379
1892	32 ³ / ₁₂	332	28.917	125.541	877	378
1893	28	334	25.640	128.722	916	385
1894	27	370	25.509	138.809	945	375

Мы видимъ, что за послѣдніе восемь лѣтъ число служащихъ, какъ въ управлениі отдельномъ, такъ и въ службѣ станціонной, возрасло; окладъ содержанія, причитающійся въ среднемъ на одно лицо, понизился, вслѣдствіе увеличенія на линіи числа служащихъ низшаго оклада.

Весь расходъ по отдѣлу телеграфа составлялъ:

Въ 1887 г.	163.177 р.
„ 1888 „	180.707 „
„ 1889 „	204.401 „
„ 1890 „	195.287 „
„ 1891 „	220.160 „
„ 1892 „	200.190 „
„ 1893 „	200.999 „
„ 1894 „	209.863 „

2.

Устройство телеграфа и телефоновъ.

Первоначально на дорогѣ имѣлось всего лишь два телеграфныхъ провода, третій же подвѣшенъ былъ отъ Батума до Елисаветполя въ 1890 г., до Алятъ—въ 1891 г. и до Баку—въ 1892 г.

Въ настоящее время телеграфъ по главной линіи отъ Батума до Баку имѣть три провода, по Потійской вѣтви—два (I и II), Кутаисской—два (II и III), Тквибульской—одинъ (II), Боржомской—одинъ (II) и Нефтяной—одинъ (II).

Первый проводъ по главной линіи раздѣляется на четыре батарейныхъ круга:

1) Батумъ-Самтреди-Квирилы-Михайлово-Тифлісъ и Управлениѣ, заклю-

Проводъ этотъ имѣть назначеніемъ передачу служебныхъ телеграммъ и частной корреспонденціи на дальнемъ разстояніи, подаваемыхъ на главныхъ станціяхъ дороги.

Второй, постанционный проводъ, длиной 1009 в., соединяетъ между собою станціи, разъѣзды и телеграфные посты и служить для передачи поѣздныхъ депешъ.

Всѣхъ круговъ II провода тридцать; въ каждомъ кругѣ число станцій колеблется между тремя и пятью.

Третій проводъ, длиною 842 в.—оть Батума до Баку— соединяетъ узловыя станціи I и II проводовъ и раздѣляется на 6 большихъ круговъ, со включеніемъ слѣдующихъ станцій:

1) Батумъ вокз., Батумъ тов., Кобулеты, Ланчхуты, Самтреди, Квирилы.

2) Квирилы, Марелисы, Ципа, Михайлово.

3) Михайлово, Гори, Ксанка, Тифлисъ, Управление.

4) Управление, Тифлисъ, Кааязы, Акстафа, Дзегамъ, Елисаветполь.

5) Елисаветполь, Евлахъ, Уджары, Кюрдамиръ, Аджи-
Кабуль.

6) Аджи-Кабуль, Алять, Пута, Баку.

Проводъ этотъ служить для облегченія передачи служебныхъ телеграммъ, поступающихъ со всѣхъ станцій въ Управлenie дороги и обратно.

Помимо этихъ трехъ проводовъ, на линіи функціониру-
етъ еще 4-й сигнализаціонный проводъ, отъ Ципы черезъ
Сурамскій тоннель до Варварино, длиною 7,75 версты, и отъ

Батума до Чаквы, длиною 11,67 проводо-версты. Кроме того, на дорогѣ имѣется два телеграфныхъ кабеля: въ Батумскомъ тоннель—семижильный, длиною 77 саж., и въ Сурамскомъ—одиннадцатижильный, на протяженіи 1862 с. Три жили въ первомъ и пять во второмъ принадлежать Тифлисскому почтово-телеграфному округу.

Телеграфъ правительственный съ таковыми же Закавказской ж. д. соединенъ 7 вѣтвями (одинъ проводъ).

1) Батумская	1,45	вер.
2) Потійская	1,25	"
3) Кутаисская	1,00	"
4) Михайлово-Сурамская . .	4,33	"
5) Тифлисская	3,30	"
6) Елисаветпольская	5,00	"
7) Бакинская	2,85	"
Всего проводо-версть .	19,18	"

Длина всѣхъ телеграфныхъ и телефонныхъ проводовъ составляла къ 1-му января 1895 г. 2877 проводо-верстъ (1039,37 в.)

Провода на линіи въ началѣ были всѣ четырехмиллиметровые, но затѣмъ на участкѣ Самтреди-Ріонъ въ 1879 г., Ріонъ-Михайловъ въ 1881 г. и Мцхетъ-Тифлісъ (I и II пр.) въ 1895 г. замѣнены пятимиллиметровыми.

Столбы на линіи сперва были только деревянные, по 16 на версту, но съ 1882 г. ихъ постепенно замѣняли рельсовыми съ деревянными надставками, по 20 шт. на версту, такъ что къ 1893 г. на всемъ протяженіи главной линіи—отъ Батума до Баку, а также отъ Поти до Самтреди, отъ Ріона до Кутаиса, отъ Баку до Сурахановъ и къ водокачкамъ въ Кара-Су и Агъ-Тагля не было вовсе деревянныхъ столбовъ.

Въ настоящее время они имѣются только на Тквибульской и Чатурской вѣтвяхъ и на телефонныхъ и сигнализационныхъ проводахъ въ сторонѣ отъ телеграфной линіи.

Всѣхъ столбовъ къ 1-му января 1895 г. состояло 18.980. Подробности о нихъ приводятся въ нижеслѣдующей таблицѣ

Годъ уста- новки.	Столбовъ по лини.		По телеграф. и сигнализаци- и вѣтвямъ.		По вѣткамъ къ водокач- камъ.		В С Е Г О.	
	Рель- со- выхъ.	Дубо- выхъ.	Рель- со- выхъ.	Дубо- выхъ.	Рель- со- выхъ	Дубо- выхъ.	Рель- со- выхъ.	Дубо- выхъ.
1873	—	1	—	—	—	—	—	1
1881	—	3	—	—	—	—	—	3
1882	2.866	—	—	—	—	—	2.866	—
1883	59	—	—	—	—	—	59	—
1884	293	—	—	—	—	—	293	—
1885	525	—	—	—	—	—	525	—
1886	3.371	—	—	127	—	5	3.371	132
1887	2.957	1	2	—	—	—	2.959	1
1888	1.995	—	1	—	—	—	1.996	1
1889	2.976	1	—	—	1	—	2.977	1
1890	1.080	2	37	76	—	—	1.117	78
1891	1.471	—	8	106	108	18	1.587	124
1892	209	308	32	93	30	—	271	491

Годъ уста- новки.	Стебловъ по по линіи.		По телеграф. и сигнализаци. вѣтвямъ.		По вѣткамъ къ водокач- камъ.		В С Е Г О.	
	Рель- со- выхъ.	Дубо- выхъ.	Рель- со- выхъ.	Дубо- выхъ.	Рель- со- выхъ.	Дубо- выхъ.	Рель- со- выхъ.	Дубо- выхъ.
1893	36	297	7	13	—	—	43	310
1894	17	—	3	20	6	1	26	21
Итого.	17.858	696	89	168	145	24	18.092	888

Телеграфные аппараты на Поти-Тифлисской дорогѣ въ началѣ имѣлись рельефные бѣлоишущіе, системы Морзе, фабрики Генлей, но съ 1876 г. стали вводиться аппараты постояннаго тока, фабрики Сименса.

Первые баттареи линіи — ящикообразные Миноти съ діаграфрамами — въ 1876 г. замѣнены элементами Крюгера съ свинцовыми полюсами, вместо мѣдныхъ; съ 1883 г. постепенно вводились элементы Мейдингера съ фарфоровыми крышками, а въ 1885 г. окончательно уже были приняты элементы Мейдингера съ шарами.

Первая телефонная линія на дорогѣ построена была въ 1885 г. — отъ вокзала ст. Тифлисъ къ квартирѣ Инспектора дороги Статковскаго. Въ 1888 г. установленъ центральный коммутаторъ въ Управлениіи дороги, при чмъ включено было въ него 19 номеровъ, изъ коихъ 12 соединили Управление съ квартирами начальствующихъ лицъ.

Въ 1893 г., съ переходомъ городской телефонной сѣти въ вѣдѣніе правительственного телеграфа, Управление дороги сохранило за собою 8 телефонныхъ станцій съ центральнымъ коммутаторомъ въ зданіи Управлениія; кромѣ того, на отчужденіи еще 9 станцій.

Въ Батумъ первое телефонное сообщеніе между моломъ и нефтекачкой устроено въ 1886 г.; нынѣ тамъ имѣется 11 телефонныхъ станцій съ центральнымъ коммутаторомъ.

Въ Поти телефонное сообщеніе между вокзаломъ и портомъ открыто въ 1890 г.

Въ Квирилахъ телефономъ въ 1891 г. соединены вокзалъ и марганцевая платформа.

Въ Михайловъ телефонная сѣть открыта въ 1890 г.; нынѣ при центральномъ коммутаторѣ имѣется 5 телефоновъ.

Въ Елисаветполѣ телефонное сообщеніе между вокзаломъ и городомъ устроено въ 1887 г.

Въ Кара-Су телефонъ къ водокачкѣ открытъ въ 1890 г.

Въ Аджи-Кабулѣ—тоже къ водокачкѣ—въ 1891 г.

Въ Баку телефонное сообщеніе устроено въ 1886 г.; при центральномъ коммутаторѣ въ настоящее время имѣется 12 телефонныхъ аппаратовъ.

На Потійской вѣтви по 2 телеграфнымъ проводамъ—по первому отъ Поти къ Самтреди и по второму (поѣздному)—отъ станціи до станціи—дѣйствуютъ съ 1894 г. телефоны системы инженера Балюковича, при чёмъ поѣзда здѣсь отправляются по телефонно-жезловой системѣ, безъ телеграфныхъ поѣздныхъ депешъ,

На горномъ и кривомъ участкахъ дороги—отъ Михайлово до Квириль—по всѣмъ станціямъ и казармамъ поставлены въ 1895 г. телефоны тоже системы Балюковича, дѣйствующіе по I проводу отъ Михайлова до Квириль, по III—отъ Малитъ до Бѣлогоръ (былъ временный керосинопроводъ) и по II (поѣздному)—по всѣмъ станціямъ и казармамъ.

Всѣхъ телефоновъ разныхъ системъ на дорогѣ имѣется 127; аппаратовъ—196, элементовъ Мейдингера—1.923, Лекланше—320, всего элементовъ 2.243, изъ нихъ при аппаратахъ Мейдингера 1.765, при телефонахъ и сигнализациіи Мейдингера—158, Лекланше—320.

3.

Дѣятельность телеграфа.

Дѣятельность телеграфа за послѣдніе восемь лѣтъ выражалась такъ:

Г о д ы .	Ч И С Л О Т Е Г Р А М М Ъ.														Итого.				
	Правительственныхъ.	Служебныхъ до- роги.			Поѣздныхъ.			Почтово-те- легр. вѣдом.			Частной коррес- понденцій.			Об щ е е .					
Проходящ.	Входящ.	Входящ.	Психодящ.	Проходящ.	Входящ.	Входящ.	Психодящ.	Проходящ.	Психодящ.	Психодящ.	Психодящ.	Психодящ.	Психодящ.	Психодящ.	Проходящ.				
1887	298	1844	2140	193413	434644	107328	1132498	1132498	960	800	3015	910	53489	25309	30560	1386498	1597310	141898	3125706
1888	482	2117	2410	185855	346400	112151	1347782	1381870	1100	1368	3706	1480	54379	34133	38780	1589866	1768226	155921	3514013
1889	634	3510	2205	198284	373936	150909	1592834	1595760	1250	501	331	1355	54013	38425	42250	1846296	2011932	197969	4056227
1890	625	3099	2095	200351	369095	167394	1739317	1738414	1360	285	236	1345	52460	41645	44263	1993036	2152489	216457	4361982
1891	935	2755	1079	258906	412755	163068	1995797	2039856	525	691	568	190	58978	49440	45211	2815307	2505374	210073	5030754
1892	898	2528	207	261338	443869	141276	2111351	2144864	614	531	449	51	71482	54907	46257	2445600	2646617	188405	5280622
1893	323	1354	1265	244484	398446	182251	2250909	2267711	2426	500	399	163	64584	49780	19563	2560800	2717690	205668	5484158
1894	134	170	72	230253	392538	163737	2195231	2208384	3888	416	393	269	79212	62078	40205	2505246	2663563	208171	5376980

Такимъ образомъ, за восемь лѣтъ число циркулировавшихъ по проводамъ дороги телеграммъ почти удвоилось, что главнымъ образомъ произошло на счетъ поѣздныхъ и служебныхъ телеграммъ, ростъ числа которыхъ находится, конечно, въ зависимости отъ увеличившагося движения по линіи.

На одинъ аппаратъ и одного агента, исполняющаго телеграфную службу, приходилось телеграммъ:

Годы.	Число действовавшихъ аппаратовъ.	Число агентовъ.	Общее число телеграммъ.	Приходится телеграммъ въ годъ	
				На одинъ аппаратъ.	На одного агента-исполнителя сл. телеграфа.
1887	127	260	3.125.706	24.612	11.390
1888	133	282	3.514.013	26.421	12.141
1889	139	290 ⁵ / ₁₂	4.056.227	29.181	13.962
1890	161	327	4.361.982	27.093	13.338
1891	176	285 ⁵ / ₁₂	5.030.754	28.584	17.625
1892	180	342	5.280.622	29.060	15.440
1893	187	344	5.484.168	29.327	15.942
1894	194	370	5.376.980	27.716	14.532

Изъ данныхъ этихъ видно, что: 1) утилизация аппаратовъ до 1894 года все увеличивалась, 2) количество работы, причитающееся на каждого агента телеграфа, увеличилось почти на 25%, временно же повышалось даже на 50%.

Сборъ съ частныхъ телеграммъ, полученный Закавказкою желѣзною дорогою, составлялъ:

Въ 1887 г. 13.769 р., или съ каждыхъ 100 телеграммъ поступило 12,51 р.

„ 1888 „ 16.215 „	„	12,74 „
„ 1889 „ 14.533 „	„	10,78 „
„ 1890 „ 14.670 „	„	10,60 „
„ 1891 „ 17.936 „	„	11,68 „
„ 1892 „ 18.559 „	„	10,75 „
„ 1893 „ 16.320 „	„	12,19 „
„ 1894 „ 15.602 „	„	8,60 „

Если весь расходъ по отдѣлу телеграфа раздѣлить на число телеграммъ въ году, то на каждыя 100 телеграммъ приходилось расхода:

Въ 1887 г.	5,22 р.
„ 1888 „	5,14 „
„ 1889 „	5,03 „
„ 1890 „	4,47 „
„ 1891 „	4,38 „
„ 1892 „	3,79 „
„ 1893 „	3,67 „
„ 1894 „	3,90 „

Данныя эти свидѣтельствуютъ о болѣе выгодной съ каждымъ годомъ эксплоатациѣ телеграфа, въ резулѣтатѣ чего съ увеличеніемъ работы телеграфа расходъ на него, несмотря на ростъ абсолютной цифры, относительно все уменьшается.

Сравнительный расходъ по содержанію и ремонту телеграфныхъ и телефонныхъ линій и аппаратовъ за эти восемь лѣтъ выражался такъ.

	1887 г.	1888 г.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.
Содержание и возобновление столбовъ телеграфныхъ и телефонныхъ . . .	12.498	9.383	26.398	9.107	31.499	10.892	6.912	2.734
Содержание и возобновление проводовъ телеграфныхъ и телефонныхъ . .	1.504	1.480	4.920	1.554	1.910	3.357	3.935	6.954
Содержание и возобновление аппаратовъ и баттарей .	2.532	2.295	4.672	1.911	4.351	2.574	2.908	3.049
Содержание и возобновл. колоколовъ, звонковъ и телефоновъ	85	185	2.726	217	134	629	320	422
Снабжение телефона необходимыми для дѣйствія принадлежностями.	2.460	2.573	3.350	3.542	4.086	3.571	3.877	3.997
Итого . .	18.782	15.898	42.066	16.333	41.982	21.025	17.954	19.156
На версту дороги.	17,21	16,20	42,89	16,64	42,81	21,43	17,15	18,30

Слѣдовательно, если не считать 1889 и 1891 г.г., когда производились усиленные расходы на содержаніе и возобновленіе столбовъ и проводовъ, въ общемъ ежегодный расходъ по содержанію и ремонту телеграфныхъ и телефонныхъ линій и аппаратовъ на версту дороги за послѣдніе восемь лѣтъ мало измѣнился.

Л.

Служба Ремонта Пути и Зданій.

1.

Организація службы и ея дѣятельность.

Завѣдываніе ремонтомъ пути и зданій, а также главной частью новыхъ работъ, возложено на Начальника службы Пути, при которомъ состоять: помощникъ, контора и техническое отдѣленіе.

Контора службы ведеть всю административную переписку, относящуюся къ ремонту пути и зданій. На техническомъ отдѣленіи лежить составленіе проектовъ, сметъ и пр. Веденіе счетоводства и отчетности службы возложено на особое счетное отдѣленіе.

Въ административномъ отношеніи дорога раздѣлена на 10 участковъ, 90 околодковъ, находящихся въ завѣдываніи дорожныхъ мастеровъ, 190 рабочихъ отдѣленій, завѣдуемыхъ артельными старостами, и 355 сторожевыхъ обходовъ, порученныхъ въ отношеніи охраненія и осмотра путевымъ сторожамъ.

Распределеніе этихъ административныхъ частей слѣдующее:

№ участковъ.	Границы участковъ.			Околодки.		
	Конечная станція.	Части главной линии и вѣтвей.	Протяженіе.	Число станций.	Число.	Среднее протяженіе.
I.	Саджевахо-Батумъ Вѣтвь къ пристани «Русск. Общ. Пароход. и торг.» .	Отъ 5 до 99,688 в. Батумск. уч. . . . Отъ 0 до 1,480 в.	95,168	8	8	11,896 34

№ № участковъ.	Границы участковъ.			Протяжение.	Околодки.		
	Конечная стан- ція.	Части главной ли- ніи и вѣтвей.	Число стан- цій.		Число.	Среднее про- тяжение.	Число сторо- жев. обходовъ
II.	Поти-Ріонъ . . .	Отъ 0 до 89,000 в. гл. линіи. Портов. вѣтвь отъ 0 до 2,900.	96,900	7	7	13,843	27
	Самтреди - Садже- вахо	Бат. уч. отъ 0 до 5,000 в.					
III.	Самтреди - Бѣлогоры	Отъ 89 до 141 в. гл. линіи	138,600	17	12	11,550	44
	Ріонъ-Кутаисъ . .	Отъ 0 до 7,640 в. Кутаисской вѣтви .					
IV.	Кутаисъ-Тквибулы	Отъ 0 до 41,208 в. Тквиб. уч.	118,916	12	11	10,813	48
	Шорапань-Чіатуры	Отъ 0 до 37,752 в. Чіат. в.					
V.	Бѣлогоры-Гори . .	Отъ 141 до 228 в. гл. лин.	84,000	8	8	10,50	29
	Михайлово-Сурамъ	Отъ 0 до 4.380 в. Сур. в.					
VI.	Михайлово - Бор- жомъ	Отъ 0 до 27,566 в. Борж. в.	95,000	8	8	11,87	32
	Гори-Агъ-Тагля .	Отъ 228 до 312 в. гл. лин.					
VII.	Агъ-Тагля-Таузъ .	Отъ 312 до 407 в. гл. лин.	100,000	10	9	11,11	34
	Таузъ-Геранъ . . .	Отъ 407 до 507 в. гл. лин.					
VIII.	Геранъ-Кюрдамиръ	Отъ 507 до 624 в. гл. лин.	117,000	10	10	11,70	39
	Кюрдамиръ-Алятъ.	Отъ 624 до 370 в. гл. лин.					

№ участковъ.	Границы участковъ.			Окладки.		
	Копечная станція.	Части главной линіи и вѣтвей.	Протяженіе.	Число станцій.	Число.	Среднее протяженіе.
X.	Алять-Баку . . .	Отъ 730 до 804,412 в. гл. лин.	103,006	10	8	12,883 32
	Баку-Сабунчи . . .	Отъ 0 до 12,234 в. Саб. вѣтви				
	Сабунчи-Сураханы	Отъ 0 до 6,096 в. Сур. в.				
	Вѣтви въ Баку . .	Огъ 0 до 10,264 в. гор. вѣтвокъ . . .				

Охрана перебѣзовъ на линіи ввѣрена 135 барьернымъ сторожамъ и 418 барьернымъ сторожихамъ.

Численный составъ службаго персонала по службѣ Пути и получаемый каждымъ служащимъ окладъ на 1-ое января 1895 года выражались такъ:

Название должностей.	Число лицъ.	Окладъ вѣмъ.
<i>Управление службой.</i>		
Начальникъ службы и его помощникъ	2	13.800
Начальникъ техническаго отдѣленія, инженеры-техники и архитекторъ	4	11.040
Чертежники.	8	4.260
<i>Канцелярия.</i>		
Дѣлопроизводитель	1	2.400

Название должностей.	Число лицъ.	Окладъ вѣмъ.
Конторщики и переписчики	7	3.960
Сторожа и разсыльные	2	432
<i>Счетоводство.</i>		
Завѣдывающій счетоводствомъ	1	3.000
Счетоводы, конторщики и переписчики.	12	10.740
<i>На линии.</i>		
Начальники участковъ и ихъ помощники	20	49.140
Письмоводители, переписчики, даловщики	30	18.000
Сторожа и разсыльные	10	1.776
<i>Надзоръ за путемъ и сооруженіями.</i>		
Дорожные мастера	86	52.740
Путевые сторожа	667	106.416
Переѣздные сторожа и сторожихи . . .	504	32.412
Артельные старосты	176	49.956
Ремонтные рабочіе (постоянные) . . .	791	128.670
Тоннельные и мостовые мастера . . .	11	6.420

Название должностей.	Число лицъ.	Окладъ вѣмъ.
Тоннельные и мостовые сторожа . . .	30	5.196
Слесаря, кузнецы и молотобойцы . . .	24	8.820
<i>Надзоръ за зданіями и содержаніе ихъ.</i>		
Смотрителя зданій	8	4.620
Истопники, башнищики, кочегары и постоянные рабочие	8	1.368
Садовники	8	2.490
Дворники	25	4.380
Сторожа у источниковъ водоснабженія.	5	828
Столяры, плотники, печники и маляры	28	12.924
Итого	2.468	535.788

Весь расходъ по надзору за путемъ и сооруженіями и ремонту ихъ въ 1894 году составлялъ 1.695.489 р. Сума эта по отдельнымъ рубрикамъ распредѣлялась такъ:

1] Содержаніе лицъ управления службою.

Окладное содержаніе (считая и разъездныя)
Начальника службы, его помощника и личнаго

состава управлениія службы и конгръ ея, обмундированіе и квартирные расходы	110.891	р.
Содержаніе и возобновленіе инвентаря	599	"
Канцелярскія и <u>чертежныя принадлежности</u>	6.861	"
<u>Итого</u>	<u>118.353</u>	р.

2) *Надзоръ за путемъ и искусств. сооруж. и ремонтъ ихъ.*

Окладное содержаніе агентовъ по надзору, содержанію и ремонту пути и искусственныхъ сооруженій, обмундированіе, квартирные расходы	507.396	р.
Содержаніе и возобновленіе инвентаря	19.825	"
Освѣщеніе пути, мостовъ, тоннелей и пр.	2.358	"
Содержаніе и ремонтъ земляного полотна, откосовъ и канавъ	57.216	"
Содержаніе и ремонтъ искусственныхъ сооруженій	70.061	"
Ремонтъ переѣздовъ въ уровень рельсовъ	9.454	"
Ремонтъ верхняго строенія	467.508	"
Зимній ремонтъ пути	6.956	"
Содержаніе и ремонтъ принадлежностей пути и станцій	47.350	"
Ремонтъ доковъ и пристаней	587	"
<u>Итого</u>	<u>1.888.716</u>	р.

3) *Надзоръ за зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ; содержаніе и ремонтъ водопроводовъ.*

Окладное содержаніе лицъ, служащихъ по надзору за зданіями, содержанію и ремонту ихъ, квартирные расходы	30.505	р.
Ремонтъ зданій	268.582	"
Проч. расходы по содержанію зданій и дворъ	54.360	"

Ремонтъ станціонныхъ садовъ и оградъ . . .	9.741	"
Содержаніе и ремонтъ мощенныхыхъ, шоссей- ныхъ и грунтовыхъ путей.	6.438	"
Содержаніе и ремонтъ водопроводовъ . . .	18.789	"
Итого	388.418	р.

Или по главамъ:

1) содержаніе лицъ управлениія службой . .	118.353	р.
2) надзоръ за путемъ и искусственными сооруженіями, содержаніе и ремонтъ ихъ . .	1.188.716	"
3) надзоръ за зданіями, содержаніе и ре- монтъ ихъ; содержаніе и ремонтъ водопрово- довъ	388.418	"
Всего	1.695.489	р.,

что составляетъ на версту дороги 1.619 р., на 100 поѣздо-
верстъ 25 р., на 10.000 осе-верстъ вагоновъ — 36 р.

Расходъ по этой же службѣ за предшествующіе годы
составлялъ:

Годы.	Общій расходъ.	На версту пути.	На 100 поѣздо- верстъ.
1874	457.032	1.581	86
1875	421.499	1.458	75
1876	577.938	1.999	91
1877	417.154	1.418	57
1878	638.193	2.148	82
1879	608.910	2.050	72
1880	800.414	2.964	92

Годы.	Общій расходъ.	На версту пути.	На 100 поѣздовъ-верстъ.
1881	779.470	2.624	81
1882	636.607	1.970	66
1883	1.371.712	1.894	77
1884	1.520.436	1.615	66
1885	1.760.216	1.870	61
1886	1.825.449	1.939	49
1887	2.058.369	2.182	50
1888	1.660.298	1.692	33
1889	1.575.144	1.605	28
1890	1.618.748	1.650	26
1891	1.622.660	1.654	26
1892	1.668.807	1.701	25
1893	1.604.839	1.635	23
1894	1.695.489	1.619	25

Изъ данныхъ этихъ усматривается, что расходы по надзору за путемъ и сооруженіями, содержанію и ремонту ихъ за указанное время подвергались значительнымъ колебаніямъ; въ послѣдніе годы они стали подходить къ расходамъ первыхъ лѣтъ эксплоатациіи, что объясняется улучшеніемъ сооруженій, вслѣдствіе произведенныхъ многихъ новыхъ построекъ.

Если брать эти расходы независимо удлиненія пути, т. е. на версту дороги, то оказывается, что они возрастили до

1888 г.; затѣмъ сразу уменьшились и въ дальнѣйшемъ ни разу не поднимались до высоты ихъ въ 1888 г.; послѣдніе годы расходы на версту пути все уменьшались. Сравнивая расходъ на версту въ 1894 г. и въ 1874 г., мы видимъ, что разница между ними оказывается всего лишь на 38 р., между тѣмъ гигантскій ростъ движенія во вторую половину существованія Закавказской ж. д. долженъ быть требовать болѣе частаго ремонта полотна, принадлежностей пути и искусственныхъ сооруженій. Если же со значительнымъ усиленіемъ движенія, расходы по ремонту версты остались почти неизмѣнными, то это надо отнести на счетъ лучшаго осуществленія сбереженій по ремонту пути вообще. Расходъ на 100 поѣздо-верстъ, благодаря усилившемуся движенію, сократился почти втрое, а такъ какъ составъ поѣзда теперь гораздо больше, чѣмъ въ 1874 г., то расходъ по ремонту на 10 т. осе-верстъ вагоновъ долженъ быть сократиться въ еще большей мѣрѣ, что и видно изъ того, что только за послѣдніе десять лѣтъ онъ уменьшился почти втрое.

2.

Топографическое описание Закавказской ж. д.

Закавказская желѣзная дорога, имѣя общее протяженіе главныхъ путей 1.050,65 верстъ, состоитъ изъ главной линіи—отъ Поти до Баку, Батумскаго участка—отъ станціи Самтреди до Батума, Кутаисскаго—отъ станціи Ріонъ до Кутаиса, Тквибульскаго—отъ станціи Кутаисъ до Тквибуль, Нефтяного—отъ станціи Баку черезъ Сабуинчи въ Сураханы, и вѣтвей: портовой Потійской—отъ станціи Поти къ порту, Сурамской—отъ станціи Михайлово до Сурама, вѣтвей къ нефтяной и торговой пристанямъ на Каспійскомъ морѣ—отъ ст. Баку-товарной до береговыхъ вѣтвей, отъ ст. Баку-товарной въ Черный городокъ, Боржомской—отъ ст. Михай-

лово до станціи Боржомъ, и Чіатурской узкоколейной вѣтви, отъ ст. Шорапань до ст. Чіатуры.

Главная линія длиною 804,412 вер. Общее направление ея съ запада на востокъ.

Дорога начинается отъ портоваго, на Черномъ морѣ, города Поти. Станція Поти расположена на правомъ берегу р. Ріона, близъ впаденія ея въ Черное море, при отмѣткѣ 0,95 саж. надъ уровнемъ этого моря. Затѣмъ дорога направляется вдоль р. Ріона, то удаляясь отъ нея, то опять приближаясь, и на первыхъ 89 верстахъ пересѣкаетъ мостами многочисленные притоки этой рѣки, между которыми главнѣйшіе: на 19 верстѣ р. Карати (мостъ 14,70 саж.), на 33 верстѣ р. Циву (мостъ 36,63 саж.), на 51 верстѣ р. Ногелу (мостъ 27, 47 саж.), на 52 верстѣ р. Сакарію (мостъ 24,80 саж.), на 58 верстѣ р. Щенисъ-Щали (мостъ 48,34 саж.), на 68 верстѣ Губисъ-Щали (мостъ 32,07 саж.); на 90 верстѣ дорога переходитъ мостомъ, отверстиемъ 129,74 саж., на лѣвый берегъ р. Ріона.

Далѣе она изъ долины р. Ріона переходить въ долину ея притока—р. Квирилы, направляясь по правому ея берегу до 96 версты, гдѣ пересѣкаетъ эту рѣку мостомъ, отверстиемъ 105,58 саж., и переходитъ на лѣвый берегъ. Оставаясь въ долинѣ той же рѣки, дорога идетъ до 108 версты, гдѣ вторично пересѣкаетъ рѣку мостомъ, отверстиемъ 93,47 саж., переходить на правый берегъ, по которому идетъ до 123 версты, гдѣ пересѣкая рѣку въ третій разъ мостомъ, отверстиемъ 30,80 саж., дорога переходитъ на лѣвый берегъ и вступаетъ въ ущелье притока рѣки Квирилы—Дзерулы. По этому ущелью, постоянно поднимаясь, дорога идетъ до 131 версты, пересѣкаетъ рѣку Дзерулу мостомъ въ 42,01 саж. и вступаетъ въ ущелье притока рѣки Дзерулы—р. Чхеремелы; по ущелью этой послѣдней, переходя съ одного берега рѣки на другой, на 135 верстѣ мостомъ, отверстиемъ 18,00 саж., на 136 верстѣ мостомъ, отверстиемъ

20,25 саж., на 142-й и на 143-й вер. мостами, отвер. 20,00 с., дорога вступает въ болѣе узкія ущелья сначала рѣчки Малиты, притока Чхеремелы, а потомъ рѣчки Ципы, притока Малиты; на 158-й верстѣ дорога пересѣкаетъ р. Ципу віадукомъ длиною 61,42 пог. саж. и на 165 (164,073) верстѣ вступаетъ въ тоннель, устроенный чрезъ Сурамскій горный хребеть. При выходѣ изъ тоннеля на 168 (167,819) вер., дорога вступаетъ въ ущелье рѣчки Монастырки, а затѣмъ въ долину рѣки Куры и направляется по ея лѣвому берегу. Оставаясь на лѣвомъ берегу рѣки, дорога пересѣкаетъ ея притокъ Сурамулу двумя мостами (на 178 вер. мостомъ длиною 20,25 с. и на 180 в. мостомъ длиною 22,50 саж.), а затѣмъ на 198 вер. мостомъ (Горгаребскій), отверстиемъ 74,25 саж., переходитъ на правый берегъ. По этому берегу рѣки, пересѣкая ея притоки: на 199-й вер. Дзаму (мостомъ 27 саж.) и на 121-й вер. рѣку Тану (мостомъ 19,70 саж.), дорога достигаетъ 233-й версты, гдѣ во второй разъ пересѣкаетъ рѣку Куру мостомъ (Гракальскій) въ 94,50 саж. и переходитъ на лѣвый берегъ. Не оставляя долины Куры и пересѣкая ея притоки: Ляхуръ на 245-й вер. (мостомъ отвер. 31,50 саж.) и рѣку Ксанку на 258-й верстѣ (мостомъ 33,75 саж.), дорога въ третій разъ пересѣкаетъ рѣку Куру на 262-й верстѣ мостомъ длиной 52,00 саж. (Дзегвинскій) и переходитъ на правый берегъ.

Далѣе дорога слѣдуетъ по этому берегу до 276-й версты, гдѣ въ четвертый разъ пересѣкаетъ Куру мостомъ (Дигомскій), отверстиемъ 25 саж., и переходитъ на лѣвый берегъ. Оставаясь въ долинѣ Куры и пересѣкая ея притоки: на 280-й верстѣ Сухую балку (мостомъ 20,25 с.), на 282-й верстѣ Соленую балку (мостомъ 20,25 саж.), на 305-й верстѣ р. Лачинъ-чай (мостомъ 20,00 саж.), на 354-й в. р. Кара-Су (мостомъ отв. 20,00 с.), дорога на 363-й верстѣ въ пятый разъ пересѣкаетъ Куру мостомъ, отвер. 80 сажень. (Пойлинскій).

Затѣмъ дорога оставляетъ долину рѣки Куры и прохо-

дя по равнинѣ, расположенной у подножья горъ Малаго Кавказа и мѣстами отдаленой оть Куры значительными возвышеностями, пересѣкаетъ притоки Куры, берущіе начало на Маломъ Кавказѣ: Ахинжу на 400-й верстѣ (мостъ 25 саж.), Асричъ на 405-й верстѣ (мостъ 10 саж.), рѣку Дзегамъ на 418-й верстѣ (мостъ 20 саж.), рѣку Шамхоръ на 443-й верстѣ (мостъ 20 саж.), рѣку Качкарку на 459-й верстѣ (мостъ 10 саж.), рѣку Ганжинку на 470-й верстѣ (мостъ 20 саж.), Кюрокъ-чай на 491-й верстѣ (мостъ 10 саж.), рѣку Геранъ-чай на 504-й верстѣ (мостъ 10 саж.), —на 520-й верстѣ вступаетъ вновь въ долину рѣки Куры и пересѣкаетъ ее въ шестой и послѣдній разъ мостомъ длиной 101,65 саж. на 533 верстѣ (Евлахскій).

Такимъ образомъ дорога переходитъ на лѣвый берегъ рѣки Куры и продолжаетъ оставаться въ ея долинѣ, представляющей въ этомъ мѣстѣ равнинную, сильно болотистую мѣстность до 683-й версты.

На участкѣ оть 532-й до 683-й версты дорога пересѣкаетъ мостами слѣдующіе значительные притоки Куры: Турьянъ-чай — на 554-й верстѣ (мостъ 10 саж.) и Геокъ-чай — на 578 верстѣ (мостъ 15 саж.).

Начиная съ 683-й версты, дорога оставляетъ бассейнъ Куры и, пересѣкши Аджи-Кабулскій водораздѣль, вступаетъ въ долину рѣки Пирсагать, на правый ея берегъ.

Эту рѣку дорога пересѣкаетъ мостомъ въ 10 саж. на 710-й верстѣ и далѣе идетъ по лѣвому скату долины, а на 727-й верстѣ выходитъ на берегъ Каспійскаго моря. Далѣе, до Баку дорога идетъ по берегу моря, оставляя его лишь на послѣднихъ 25 верстахъ, для болѣе удобнаго подхода къ станціи, расположенной въ разстояніи^{3/4} версты отъ моря. Отъ 727-й версты до конца дороги не встрѣчается скольконибудь значительныхъ рѣкъ и рѣчекъ.

Самая высокая точка главной линіи находится на 168 верстѣ, въ Сурамскомъ тоннелѣ — 2.552,55 фут. надъ уров-

пемъ Чернаго моря; самая низкая—на 775-й верстѣ—74,90 фут. ниже уровня этого моря.

Батумскій участокъ длиною 98,465 верстъ, Общее направлениe—на юго-западъ отъ главной линіи. Линія Батумскаго участка отдѣляется отъ главной на станціи Самтреди и проходитъ на протяженіи первыхъ пяти верстъ въ долинѣ рѣки Ріонъ, по правому ея берегу; на 5-й верстѣ дорога пересѣкаетъ эту рѣку мостомъ въ 90 саж. и, оставаясь въ долинѣ этой же рѣки, на 12-й верстѣ пересѣкаетъ ея притокъ —р. Хевисъ-Цхали (мостъ 20 саж.), затѣмъ на 22-й верстѣ дорога оставляетъ долину Ріона и переходитъ на лѣвый берегъ рѣки Пичоры, непосредственно впадающей въ Черное море. Долиной этой рѣки дорога идетъ до 48-й версты, пересѣкая множество небольшихъ притоковъ Пичоры, берущихъ начало въ горахъ Малаго Кавказа, у подножья которыхъ проходить дорога. На 77-й верстѣ, у ст. Кобулеты, дорога выходитъ на берегъ Чернаго моря и, поворачивая круто на югъ, идетъ вдоль этого берега, пересѣкая множество рѣкъ, впадающихъ въ море; наиболѣе значительныя изъ этихъ рѣкъ: Супса—на 48-й верстѣ (мостъ 30 с.), Нотанеби—на 64-й вер. (мостъ 30 с.), р. Чолокъ—на 66-й вер. (мостъ въ 10 с.), Кинтришъ—на 78-й вер. (мостъ 45 саж.), Чаква—на 88-й вер. (мостъ 30,14 саж.), Каронисъ—на 94-й вер. (мостъ отвер. 25 саж.) и Барцхана—на 97-й вер. (мостъ отв. 10 саж.).

Самая высокая точка участка на 5-й верстѣ—73,71 фут., самая низкая—9,94 фут. (на станціи Батумъ).

Кутаисская вѣтвь длиною 7,411 вер. Общее направлениe ея на сѣверо-западъ отъ главной линіи; начинается она отъ станціи Ріонъ и идетъ по лѣвому берегу рѣки Ріона, вверхъ по ея течению, до города Кутаиса. Высшая точка вѣтви на станціи Кутаисъ—535,15 фут., низшая—на станціи Ріонъ—344,33 фут.

Тквибульская вѣтвь длиною 40,803 в. Общее направ-

леніе ея—на съверо-востокъ отъ главной линіи. Начинается вѣтвь отъ станціи Кутаись и, перейдя чрезъ водораздѣль рѣки Ріонъ и рѣки Красной, входитъ въ долину послѣдней. Далѣе, она нѣсколько разъ пересѣкаетъ эту рѣку мостами, переходитъ черезъ Сацирскій перевалъ и вступаетъ въ долину рѣчки Тквибулы, въ которой расположена и оконечная станція вѣтви. Большихъ мостовыхъ сооруженій на вѣтви нѣть.

Наивысшая точка вѣтви на 28-й верстѣ—2.072,98 фут., низшая—на ст. Кутаись—535,15 фут. надъ уровнемъ Чернаго моря.

Боржомская вѣтвь (длиною 27,234 вер.) начинается отъ станціи Михайлово, главной линіи; имѣеть общее направление на юго-западъ, идетъ по долинѣ рѣки Куры, довольно широкой на первыхъ десяти верстахъ вѣтви и замыкаемой узкимъ ущельемъ на 11-й верстѣ; въ этомъ мѣстѣ Боржомская вѣтвь переходить съ лѣваго на правый берегъ р. Куры двухпролетнымъ желѣзнымъ мостомъ, отверстиемъ 30 саж. Далѣе, до своего конечнаго пункта—станціи Боржомъ, вѣтвь идетъ по правому берегу р. Куры и переходитъ ея притоки: на 26-й верстѣ Тквибисули—двухпролетнымъ желѣзнымъ мостомъ, отв. 10 саж., и на 28-й верстѣ—Черную рѣчку—трехпролетнымъ желѣзнымъ мостомъ, отв. 11,90 саж. Другихъ значительныхъ сооруженій на вѣтви нѣть.

Наивысшая точка ея, станція Боржомъ, находится на высотѣ 2.562 фут., а низшая, станція Михайлово—на 2.310 фут. надъ уровнемъ Чернаго моря.

Чатурская узкоколейная вѣтвь длиною 38,200 вер.; ширина колеи—90с/м (0,422 саж.). Начинается вѣтвь отъ станціи Шорапань, главной линіи, имѣеть общее направление на съверо-востокъ, идетъ по долинѣ р. Квырилы, именно по правому ея берегу, до 22-й версты, гдѣ переходить на лѣвый берегъ однопролетнымъ желѣзнымъ мостомъ отв. 20 саж.; такими же мостами переходить ту же рѣку еще въ двухъ пунктахъ, а именно на 28-й и 31 верстахъ

и затѣмъ идетъ до конечнаго пункта — станціи Чіатуры. На 26 верстѣ Чіатурская вѣтвь переходитъ лѣвый притокъ Квирилы — рѣку Садзаглисъ-Хеви пятипролетнымъ деревяннымъ мостомъ отв. 18 саж. Изъ прочихъ сооруженій вѣтви слѣдуетъ отмѣтить три небольшіе тоннеля: на 25 вер., длиною 28 саж., на 33-й верстѣ, длиною 13,90 саж., и на 36-й верстѣ, длиною 7 саж.

Наивысшая точка вѣтви — станція Чіатуры — расположена на высотѣ 1.130 фут., а низшая — станція Шорапань — 554 фут. надъ уровнемъ Чернаго моря.

Прочія вѣтви дороги имѣютъ небольшую длину и расположены въ тѣхъ же бассейнахъ, что и станціи, къ которымъ они примыкаютъ. Значительныхъ мостовыхъ сооружений на нихъ не имѣется.

Высшая точка *Нефтяного участка* — станція Сураханы — 190,96 фут. надъ уровнемъ Чернаго моря, низшая — на станціи Баку — 41,44 фута ниже уровня этого моря.

Закавказская ж. д. вся построена въ одну колею, за исключениемъ тоннеля на 91-й верстѣ Батумскаго участка и Сурамскаго тоннеля, на 165-168 верстѣ главной линіи, которые сдѣланы на 2 пути. Общее протяженіе главнаго пути слѣдующее:

Поти-Бакинскій участокъ	804,412	в.
Батумскій	98,465	"
Кутаисская вѣтвь	7,411	"
Тквибульская	40,803	"
Нефтяной участокъ:		
а) Баку-Сабунчи	11,724	"
б) Сабунчи-Сураханы	6,096	"
Потійская портовая вѣтвь	2,900	"
Сурамская вѣтвь	3,901	"
Вѣтви въ г. Баку	9,500	"
Боржомская вѣтвь	27,234	"
Чіатурская узкоколейная дорога	38,200	"
<hr/>		
Итого главнаго пути . . .	1.050,646	в.

Станционныхъ и разъѣздныхъ путей на всѣхъ участкахъ	260,741 в.
Балластныхъ, карьерныхъ и др. врем. служ. путей	24,956 ,
Подъѣздныхъ путей и питательныхъ вѣтвей, принадлежащихъ частнымъ лицамъ:	
При станціи Поти—Туркіана	0,306 ,
При ст. Аджаметы—братьевъ Анановыхъ . . .	9,980 ,
На 435-й верстѣ—Сименса (при ст. Долляръ)	0,346 ,
„ 467-й „ Бліссъ (при ст. Елисавет- поль)	0,316 ,
„ 553-й „ Хрусаки и Гизи (при ст. Ляки).	0,270 ,
„ 572-й „ Ургардтъ (при ст. Уджа- ры).	0,383 ,
При станціи Баку—Кязымова	1,309 ,
„ Тагіева	0,454 ,
„ Бульфруа и Комп. . . .	0,130 ,
„ Каспійско-Черноморск. Неф- теpr. и Торговаго Обще- ства	0,555 ,
„ Чикнаверова	0,302 ,
„ Русско-Кавказск. Нефтян. Общ. Б. Альбрехтъ . . .	0,548 ,
„ Бр. Нобель.	1,192 ,
При станціи Батумъ—Таирова.	0,982 ,
„ Манташева.	0,412 ,
„ Бакинск. Стандарта (На- шауерь).	0,240 ,
„ Каспійско-Черном. Нефт. и Торг. Общ.	1,764 ,
„ Гольдлюста.	0,434 ,
„ Шибаева.	0,530 ,
„ Т—ва бр. Нобель	1,459 ,

Рихнера	0,222	"
Мирзоева	0,244	"
Альбрехта	0,152	"
Росс. Общ. транспорт. и страх. кладей	0,170	"

При ст. Тквибулы—Новосельского и Общества

„Нахшира“ 5,914 „

Итого частныхъ подъезд. путей 28,614 в.

Всего железнодорожная сеть Закавказской железной дороги составляет протяжение 1.368,245 вер.

Наименьшее—ниже уровня Чернаго моря—на 775-й верстѣ Бакинскаго уч., близъ ст. Пута 74.90 "

Къ Закавказской дорогѣ, у ст. Гори, примыкаетъ частная узкоколейная лѣсовозная дорога, имѣющая 38 верстъ длины и принадлежащая г. Зеземану, одному изъ главныхъ поставщиковъ строительного материала и шпалъ для дороги.

3

Техническое описание дороги.

a) Продольный профиль, подоны, скаты, прямые и кривые.

Закавказская желѣзная дорога относительно профиля дѣлится на пять участковъ: а) горный участокъ—отъ ст. Михайлово до ст. Квирилы, протяженіемъ 59 верстъ, съ уклонами болѣе 0,010 и радиусами кривыхъ не менѣе 80 саж.; б) Тквибульскій каменно-угольный участокъ, на кото-

ромъ допущены уклоны до 0,044 и радиусы кривыхъ въ 60 саж.; в) равнинный участокъ—на всемъ остальномъ про-
тяжениі дороги; г) Боржомская вѣтвь, съ уклонами не болѣе
0,010 и радиусами кривыхъ 70 саж. и д) Чатурская уз-
коколейная вѣтвь, съ уклонами не болѣе 0,022 и радиусами
кривыхъ не менѣе 25 саж.

Наибольшій уклонъ на горномъ участкѣ (на 119 - 178 верстахъ)	0,028
Наибольшая длина предѣльного уклона на горномъ участкѣ на 156-157 вер.	600 саж.
% отношеніе общей длины предѣльного уклона къ длинѣ горнаго участка	2,03
Наименьшій радиусъ кривыхъ на гор- номъ уч. .	80,00 саж.
% отношеніе длины кривыхъ наимень- шаго радиуса (80 с.) къ длинѣ горнаго участка.	12,35
Наименьшій радиусъ кривыхъ на предѣль- номъ уклонѣ (0,028)	120,10 саж.
% отношеніе длины такихъ частей пути къ длинѣ горнаго участка	0,05
Наибольшій уклонъ на равнинномъ уча- сткѣ .	0,010
% отношеніе общей длины такихъ укло- новъ къ длинѣ равниннаго участка	7,47
Наибольшій (предѣльный) уклонъ на Ткви- бульскомъ уч. .	0,044
Наибольшая длина предѣльного уклона съ 21-й в. (отъ Кутаиса) до 29 в. Тквиб. уч.	1497,00 саж.
% отношеніе общей длины предѣльного уклона къ длинѣ Тквибульского участка . . .	16,52
Наименьшій радиусъ кривыхъ на Ткви- бульскомъ уч. .	60,00 саж.
% отношеніе общей длины кривыхъ наи- меньшаго радиуса (60 с.) къ длинѣ Ткв. уч.	7,00

Наименьший радиус кривых на предельномъ уклонѣ Ткв. уч.	60,00 саж.
% отнoшeниe общeй длины такихъ частей пути къ длиnѣ Тквибульскаго уч.	1,00
Наибольший (предельный) уклонъ на Боржомской вѣтви	0,010
Наибольшая длина предельного уклона на 14-й в. Боржомской вѣтви	205,00 саж.
% отнoшeниe общeй длины предельного уклона къ длиnѣ Боржомской вѣтви	2,83
Наименьший радиус кривыхъ на Боржомской вѣт.	70,00 саж.
% отнoшeниe общeй длины кривыхъ наименьшаго радиуса (70 с.) къ длиnѣ Боржомской вѣтви	9,98
Наименьший радиус кривыхъ на предельномъ уклонѣ Боржомской вѣтви	80,00 саж.
% отнoшeниe общeй длины такихъ частей пути къ длиnѣ Боржомской вѣтви	0,10
Наибольший (предельный) уклонъ Чiatурской в.	0,022
Наибольшая длина предельного уклона на 1-й верстѣ Чiatурской вѣтви	160,00 саж.
% отнoшeниe общeй длины предельного уклона къ длиnѣ Чiatурской вѣтви	0,83
Наименьший радиус кривыхъ на Чiat. вѣтви	25,00 саж.
% отнoшeниe общeй длины кривыхъ наименьшаго радиуса къ длиnѣ Чiatурской вѣтви	3,26
Наименьший радиус кривыхъ на предельномъ уклонѣ Чiatурской вѣтви	100,00 саж.
% отнoшeниe общeй длины такихъ частей пути къ длиnѣ Чiatурской вѣтви	0,30
Закавказская дорога пролегаетъ по от-	

крытої мѣстности на протяженіи	866,576	в.
По лѣснымъ просекамъ и кустарникамъ . . .	184,070	"

б) Насыпи, выемки и качество грунта.

Вследствіе гористой мѣстности, въ которой проходитъ часть главной линіи, часть Батумскаго участка и весь Тквибульскій, на дорогѣ много высокихъ насыпей и глубокихъ выемокъ. Наиболѣе высокія насыпи находятся: 1) на Поти-Тифлісской линіи, на 293-й верстѣ, высотой въ 13,21 саж. и на 400-й верстѣ, высотой въ 12,59 саж.; 2) на 24-й верстѣ Тквибульскаго участка—одна насыпь высотой въ 11,73 саж. и другая—8,32 саж. Наиболѣе глубокія выемки находятся на 82-й верстѣ Батумскаго участка—13,09 саж., на 147-й верстѣ Поти-Тифлісского участка—10,90 саж., на 24-й верстѣ Тквибульскаго участка—9,70 саж.

Протяженіе выемокъ составляетъ 27,13% общей длины дороги, насыпей—72,87%. Грунтъ весьма разнообразный: на горныхъ частяхъ дороги онъ преимущественно скалистый, въ равнинныхъ же участкахъ глинистый, черноземный и мѣстами солончаковый. Солончаки преимущественно находятся на участкѣ дороги отъ 550-й до 800-й версты. Линія на большихъ протяженіяхъ проходитъ въ болотистомъ грунте; такъ, отъ станціи Поти до Копитнари, отъ станціи Самтреди до 48-й версты Батумскаго участка, отъ Агъ-Тагля до Согутъ-Булаха и отъ станціи Геранъ до Аджи-Кабула дорога пересекаетъ большія болота, тянущіяся мѣстами на цѣлые десятки верстъ.

в) Поперечный профиль полотна.

Земляное полотно устроено на всемъ протяженіи дороги для одного пути и имѣть ширину на главной линіи и ширококолейныхъ вѣтвяхъ 2,60 саж., а на узкоколейной Чіатурской вѣтви—1,50 саж.; откосы выемокъ въ обыкновенномъ грунте полуторные, въ болѣе крѣпкомъ глинистомъ—

одиночные и половинные, въ скалистыхъ же крутизна откосовъ измѣняется въ зависимости отъ качествъ грунта, такъ что мѣстами она доходитъ до $\frac{1}{10}$; встречаются и болѣе крутые откосы и даже отвѣсныя стѣны. Откосы насыпей при обыкновенныхъ условіяхъ полуторные, но во многихъ мѣстахъ, гдѣ они поддержаны подпорными стѣнками изъ сухой кладки или изъ кладки на растворѣ, крутизна ихъ значительно большая.

Откосы земляного полотна въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ имъ угрожаетъ порча разливомъ рѣкъ или морскимъ волненіемъ, частью уже укрѣплены, частью же укрѣпляются въ настоящее время каменными отсыпями, полуzapрудами, охранительными стѣнками изъ сухой кладки и изъ кладки на растворѣ и наброскою изъ массивовъ (83,90, 91 и 93 версты Батумскаго участка).

i) Рельсы и скрепления.

Дорога уложена стальными рельсами русскихъ и заграничныхъ заводовъ типа въ погонномъ футѣ $22\frac{1}{2}$, $21\frac{2}{3}$ 20,18 фунт. (Боржомская вѣтвь) и 15,077 ф. (Чатурская узкоколейная вѣтвь); въ Сурамскомъ тоннель рельсы типа 24 фунта въ пог. футѣ. Желѣзные рельсы остались на 1-е января 1895 года лишь на запасныхъ путяхъ и на вѣтвяхъ, на протяженіе 73,473 верстъ. Укладка стальныхъ рельсовъ типа $22\frac{1}{2}$ фунта въ погонномъ футѣ начата съ 1890 года.

Дорога до 1890 года имѣла слѣдующіе типы скрѣпленій:

Парные угловые накладки къ рельсамъ
типа 22 $\frac{1}{2}$ и 24 фунта въ каждой 0,498 ”

Внутренняя плоская накладка къ рель- самъ $21\frac{2}{3}$ фун. въ пог. футъ	0,269	"
Подкладки двухдырныя отъ	0,153	"
" трехдырныя до	0,138	"
Болты съ гайками	0,023	"
Костыли стыковые.	0,0164	"
" промежуточные	0,0134	"
" винтовые (шурупы)	0,0290	"

На части горного участка, вмѣсто промежуточныхъ кос-
тылей, употреблены шурупы.

Съ 1890 по 1895 годъ стыки приведены на глав-
номъ пути дороги къ слѣдующему типу: „обѣ накладки уг-
ловыя, стыкъ на вѣсу“, а подкладки уложены на всѣхъ шпа-
лахъ.

На стыковыхъ шпалахъ укладываются двухдырныя под-
кладки, на промежуточныхъ—трехдырныя, съ двумя косты-
лями съ внутренней стороны каждого рельса.

д) П о п е р е ч и н ы.

Поперечины по роду матеріаловъ имѣются трехъ сор-
товъ: дубовые, сосновые и еловые. Часть уложенныхъ въ
путь сосновыхъ и еловыхъ поперечинъ (275.666 шт. на 1-е
января 1895 года) пропитана растворомъ хлористаго цинка.

Размѣры (поперечнаго сѣченія) поперечинъ соотвѣтству-
ютъ утвержденнымъ Министерствомъ типамъ. Съ 1890 года
на главномъ пути укладываются поперечины нѣсколько улuch-
шеннаго типа, именно при ширинѣ постелей по Министер-
скому типу брусковымъ шпаламъ дается $3\frac{1}{2}$, а пластиннымъ
 $-3\frac{1}{4}$ вершка толщины. Длина поперечинъ 1,25 с., число
шиаля подъ рельсами при длинѣ послѣднихъ 28 футъ—
12 штукъ, 24 фута—10 штукъ, 20 и 19 футъ—8 штукъ
(частью подъ 20-фунтовыми рельсами 9 поперечинъ).

Къ началу 1895 года было уложено шпалъ на глав-
номъ и запасныхъ путяхъ:

Непропитаныхъ,

уложенныхъ	въ 1887 г.	3.844	или	0,225%	об. колич.
"	" 1888 "	5.840	"	0,342	"
"	" 1889 "	33.042	"	1,936	"
"	" 1890 "	162.494	"	9,521	"
"	" 1891 "	329.475	"	19,306	"
"	" 1892 "	374.050	"	21,917	"
"	" 1893 "	329.786	"	19,318	"
"	" 1894 "	205.378	"	12,034	"

Пропитанныхъ,

уложенныхъ	въ 1888 "	40.392	"	2,367	"
"	" 1889 "	85.462	"	5,008	"
"	" 1890 "	525	"	0,031	"
"	" 1891 "	1.391	"	0,082	"
"	" 1892 "	0	"	0,000	"
"	" 1893 "	0	"	0,000	"
"	" 1894 "	135.051	"	7,913	"

Всего . . . 1.706.630 или 100%.

Средняя продолжительность службы понеречинъ слѣдующая:

сосновыхъ и еловыхъ непропитанныхъ—4 года.

дубовыхъ непропитанныхъ 5 $\frac{1}{4}$ лѣтъ.

еловыхъ и сосновыхъ пропитанныхъ—до 6 лѣтъ.

e) Б а л л а с т .

Нормальная толщина балласта 0,22 саж., ширина по верху—1,50 саж. Балласть на разныхъ частяхъ дороги отличается разнообразіемъ сортовъ: на участкѣ Батумъ-Самтрэди (100 верстъ) онъ состоить преимущественно изъ морской мелкой гальки; этотъ балласть, отличающійся очень хорошиими качествами, съ 1890 года доставляется для пополненія балласта и на участкѣ Поти-Квирилы (118 вер.); первоначально же на первыхъ пятидесяти верстахъ отъ Поти былъ

разсыпанъ мелкій морской песокъ съ Потійского берега, а на осталномъ протяженіи, до Квириль,—крупный гравелистый, съ примѣсью ила и разрушенныхъ горныхъ породъ, взятый изъ русель рѣкъ.

На участкахъ Квирилы-Циша и Михайлово-Геранъ балласть состоитъ преимущественно изъ болѣе или менѣе крупной гальки, съ значительной примѣсью ила и размельченныхъ горныхъ породъ. Балласть этотъ, добываемый изъ русель рѣкъ и изъ старорѣчій, удовлетворительно держитъ путь и отводить воду; единственный крупный его недостатокъ: онъ обращается въ столь плотно слежавшуюся массу, что при исправленіи пути и при смынѣ шпалъ его нельзя взять желѣзной лопатой и приходится прибѣгать къ лому и киркѣ. На участкѣ Геранъ-Кара-Су (156 вер.) балласть состоитъ изъ крайне мелкаго иловатаго рѣчного песку, легко раздуваемаго вѣтромъ. При ремонтѣ балласта на этомъ участкѣ употребляется для улучшенія его, на западной части, ближайшей къ Герани, рѣчная галька, а на восточной —сангачальскій морской песокъ. Кромѣ того, на этомъ участкѣ производится разсыпка щебня. Отъ Кара-Су до Ать-Булаха (52 версты) первоначально былъ разсыпанъ очень неудовлетворительный, сильно глинистый и мелкій балласть, добытый въ Аджи-Кабульскомъ ущельи; при пополненіи балластнаго слоя употребляется морской сангачальскій песокъ; на осталномъ протяженіи главной линіи отъ Ать-Булаха до Баку (91 верста), а также на береговыхъ и нефтяной вѣтвяхъ, балласть преимущественно морской, почти такого же качества, какъ и нынѣ употребляемый для ремонта (сангачальскій); состоитъ онъ изъ раздробленной ракушки. Песокъ этотъ удовлетворительно держитъ путь и отводить воду; при сильныхъ вѣтрахъ его сдуваеть съ пути, хотя и незначительно.

На участкѣ Циша-Михайлово балласть состоитъ частью изъ промытаго горнаго песку, ко гне кварцеваго, а изъ раз-

рушенныхъ горныхъ породъ, частью—изъ непромытыхъ разрушившихся горныхъ породъ, съ большою примѣсью глины. Качество промытаго балласта удовлетворительно; непромытый же настолько неудовлетворителенъ, что съ 1892 года его замѣняютъ новымъ.

На Ткаческомъ участкѣ для балластировки пути употребленъ при постройкѣ и употребляется при ремонтѣ частью рѣчной гравій, довольно крупный, частью же щебень изъ мѣстнаго камня.

ж) Искусственный сооруженія.

Всѣхъ искусственныхъ сооруженій (кромѣ лотковъ) на дорогѣ имѣется 1.719 штукъ, или на версту главнаго пути 1,65, а именно: 1.460 мостовъ, общимъ протяженіемъ отверстій 4.014,43 сажени, 8 тоннелей, общимъ протяженіемъ по оси пути 2.119,14 пог. саж., 196 каменныхъ трубъ, общимъ протяженіемъ отверстій 151,85 саж., 52 желѣзныхъ трубы, общимъ протяженіемъ отверстій 11,96 саж., 4 віадука, общимъ протяженіемъ 110,02 пог. саж., 5 сифоновъ, 2 акведука, общимъ протяженіемъ отверстій 4,75 с., и 12 водобойныхъ колодцевъ.

Сумма отверстій всѣхъ искусственныхъ сооруженій (кромѣ тоннелей и віадуковъ) 4.182,99 пог. саж., или 3,98 саж. отверстій на версту главнаго пути.

Желѣзныхъ мостовъ на каменныхъ или металлическихъ опорахъ 326 штукъ, общимъ протяженіемъ отверстій 3.010,33 пог. саж., что составляетъ 71,97% суммы отверстій всѣхъ искусственныхъ сооруженій; деревянныхъ мостовъ (открытыхъ мостиковъ) на каменныхъ опорахъ 1.124 шт., общимъ протяженіемъ отверстій 1.004,10 пог. саж., что составляетъ 24,00% суммы отверстій всѣхъ искусственныхъ сооруженій; общее протяженіе остальныхъ сооруженій (кромѣ тоннелей и віадуковъ) — 168,56 саж., что составляетъ 4,03% отверстій всѣхъ искусственныхъ сооруженій.

Къ главнейшимъ искусственнымъ сооруженіямъ относятся 67 большихъ желѣзныхъ мостовъ съ пролетами отъ 5 саж. и отверстіемъ отъ 2 саж., а именно:

На 33 в. Поти-Тифл. уч., черезъ р. Циву, въ 6 прол., отв.

36,60 с.

„ 39	”	Техуръ	12	”	71,70	”
„ 45	”	Абашу	6	”	36,60	”
„ 51	”	Ногелу	6	”	27,60	”
„ 52	”	Сакарію	4	”	24,90	”
„ 58	”	Цхенисъ-Цхали . . .	8	”	48,30	”
„ 69	”	Губисъ-Цхали . . .	7	”	32,00	”
„ 90	”	Ріонъ	22	”	130,20	”
„ 92	”	Красную	5	”	30,75	”
„ 96	”	Квирилу	24	”	106,80	”
„ 104	”	Лухури	3	”	19,05	”
„ 108	”	Квирилу	21	”	93,60	”
„ 123	”	Квирилу	6	”	31,50	”
„ 131	”	Дзерулу	7	”	42,45	”
„ 136	”	Чхеремелу	1	”	20,00	”
„ 142	”	Чхеремелу	1	”	20,00	”
„ 143	”	Чхеремелу	10	”	22,50	”
„ 160	”	Херули-Хеви	1	”	20,00	”
„ 160	”	Терелисъ-Цхали . .	1	”	20,00	”
„ 178	”	Сурамулу	9	”	20,25	”
„ 180	”	Сурамулу	10	”	22,50	”
„ 198	”	Куру (Гаргаребскій).	11	”	75,10	”
„ 199	”	Дзаму.	12	”	27,00	”
„ 221	”	Тану	3	”	20,25	”
„ 233	”	Куру (Грахальскій).	14	”	96,95	”
„ 240	”	Сухой оврагъ . . .	4	”	28,70	”
„ 245	”	Ляхуръ	14	”	31,50	”
„ 258	”	Ксанку.	5	”	35,45	”
„ 262	”	Куру (Дзегвинскій).	3	”	54,20	”
„ 276	”	Куру (Дигомскій) .	1	”	25,00	”

„ 280	„	Сухой оврагъ . . .	3	„	21,95	”
„ 282	„	Соленую балку . . .	3	„	21,95	”
„ 305	Баку-Тиф. уч.	Лачинъ-чай . . .	2	„	20,00	”
„ 354	„	Кара-Су . . .	4	„	20,00	”
„ 363	„	Куру (Пойлинскій) .	8	„	86,00	”
„ 383	„	Гасапъ-Су . . .	1	„	10,00	”
„ 400	„	Таузъ . . .	1	„	25,00	”
„ 404	„	Асричъ . . .	1	„	10,00	”
„ 418	„	Дзегамъ . . .	2	„	20,90	”
„ 434	„	Джигиръ-чай . . .	2	„	9,80	”
„ 443	„	Шамхоръ . . .	2	„	20,00	”
„ 459	„	Качкарку . . .	1	„	10,00	”
„ 470	„	Ганжу . . .	4	„	20,00	”
„ 491	„	Кюрокъ-чай . . .	1	„	10,00	”
„ 504	„	Геранъ-чай . . .	1	„	10,00	”
„ 533	„	Куру (Евлахскій) .	9	„	100,00	,
„ 554	„	Турьянъ-чай . . .	2	„	10,00	”
„ 577	„	Геокъ-чай . . .	3	„	15,00	”
„ 5	Батумск. уч.	Ріонъ . . .	9	„	90,00	”
„ 12	„	Хевисъ-Цхали . . .	2	„	20,00	”
„ 48	„	Супсу . . .	3	„	30,00	”
„ 64	„	Нотанеби . . .	3	„	30,00	”
„ 66	„	Чорохъ . . .	2	„	10,00	”
„ 77	„	Кинтришъ . . .	9	„	45,00	”
„ 88	„	Чакву . . .	4	„	20,00	”
„ 94	„	Коронисъ . . .	5	„	25,00	”
„ 96	„	Барцхану . . .	2	„	10,00	”
„ 21	Тквиб. вѣтви	Красную . . .	1	„	7,00	”
„ 1	Борж. вѣтви	Суромулу . . .	9	„	20,25	”
„ 10-11	„	Куру . . .	2	„	30,00	”
„ 13	„	Надзуру . . .	1	„	5,00	”
„ 20	„	безъ названія . . .	1	„	5,00	”
„ 26	„	Квибисулу . . .	2	„	10,00	”
„ 28	„	Черную рѣчку . . .	3	„	11,90	”

„ 22 Чіат. вѣтви Квирилу	1	„ 20,00	„
„ 28 „ Квирилу	1	„ 20,00	„
„ 31 „ Квирилу	1	„ 20,00	„
<hr/>			
Всего		67	шт.
Желѣзныхъ мостовъ малыхъ отверстій .		259	шт.
Мостиcovъ съ каменными устоями и деревянными пролетными частями		1.124	„
Мостовъ съ деревянными пролетными частями изъ смѣшанныхъ матеріаловъ		10	„
<hr/>			
Итого		1.460	шт.
Лотковъ каменныхъ		57	„
„ деревянныхъ		51	„
Тоннелей на гл. линіи на два пути, длин. 77 п. с. и 3 вер. 374 с.		2	„
Тоннелей на одинъ путь, длин. 30, 38, ³⁵ и 54 п. с.		3	„
Тоннелей на Чіатурской вѣтви на одинъ путь, длиною 28, 13, ²⁰ и 7 с.		3	„

3) Переѣзды.

Переѣздовъ на дорогѣ имѣется 724; нормальная ширина ихъ—2,00 сажени; настиль между рельсами деревянный, уложенный между двумя контрь-рельсами; переѣзды закрываются исключительно металлическими засовами или шлагбаумами. Большая часть вѣздовъ на переѣзды вымощена камнемъ; переѣзды черезъ канавы и кюветы мостики деревянные, преимущественно изъ старыхъ шпалъ, въ послѣднее время замѣняемые каменными.

и) Заносимость дороги зимою и спѣжная защита.

Случай выпаденія спѣга бываютъ на всей дорогѣ; при чёмъ на участкѣ Поти-Ріонъ спѣгъ иногда выпадалъ въ та-

комъ количествѣ, что затруднялъ движеніе и требовалъ большихъ расходовъ на расчистку. Что же касается собственно снѣжныхъ заносовъ отъ метелей, то таковые бывали лишь на участкѣ Ципа-Авчалы (117 верстъ) и Пута-Баку (30 верстъ).

Для защиты заносимыхъ мѣсть на дорогѣ имѣется переносныхъ щитовъ 515 пог. саж. и постоянныхъ (изъ старыхъ шиаль) — 6.110 пог. саж. Кромѣ того, по мѣрѣ надобности, зимою устраиваются временные защиты снѣжными валами.

i) Постоянные путевые знаки.

Для назначенія на мѣстѣ раздѣленія линіи на участки, околодки, рабочія отдѣленія и сторожевые обходы, а также начала и конца кривыхъ и уклоновъ, установлены металлические столбики съ такими же табличками, на которыхъ сдѣланы соотвѣтственныя надписи. Такихъ знаковъ на дорогѣ 9.031.

к) Путевые постройки.

Для помѣщенія дорожныхъ мастеровъ, ремонтныхъ артелей, путевой и перебѣздной стражи на всей дорогѣ имѣется 97 казармъ и 47 полуказармъ, 620 одиночныхъ сторожевыхъ домовъ, 31 сторожевой домъ двойной, при чмъ средняя внутренняя площадь одной казармы — 19,34 кв. саж., средняя внутренняя площадь полуказармы — 14,61 кв. саж., средняя внутренняя площадь одиночнаго сторожевого дома — 5,70 кв. саж., средняя внутренняя площадь двойнаго сторожевого дома — 11,70 кв. саж. Общая внутренняя площадь всѣхъ путевыхъ построекъ на дорогѣ 6.459,35 кв. саж., или 615 кв. саж. на верету главнаго пути.

л) Постоянные сигналы.

Станціи ограждаются съ обѣихъ сторонъ красными и зелеными дисками; диски эти исключительно металлические,

съ приспособленіемъ для освѣщенія ихъ въ ночное время; всего красныхъ дисковъ на линіи 226 штукъ, зеленыхъ— 177. Кромѣ того, на дорогѣ имѣется 27 штукъ семафоровъ.

м) Переводы на станціяхъ.

Стрѣлки обыкновенныя двуперья, съ чугунными и желѣзными башмаками. Крестовины сборныя. Стрѣлки, выходящія на главный путь, имѣютъ приспособленія для ихъ сигнализации. Съ 1891 года укладываются переводы (стрѣлки и крестовины) системы Вильямса, съ сигнальными фонарями системы Бендера. Всего стрѣлокъ на дорогѣ 1.291 шт.

и) Поворотные круги и вѣсовые помосты.

На дорогѣ имѣется всего 22 большихъ (паровозныхъ) поворотныхъ круга, изъ нихъ: а) 5 штукъ, діаметромъ 56 футъ, системы Селлерса, на станціяхъ Самтреди, Тифлисъ, Акстафа, Елисаветполь и Аджи-Кабулъ; б) 5 штукъ, діаметромъ 43'8"—на станціяхъ Поти, Квирилы, Уджары, Аджи-Кабулъ и Баку; в) 8 штукъ, діаметромъ 42 фута, на станціяхъ: Батумъ, Ріонъ, Михайлово, Тифлисъ (2 штуки), Баку, Сабунчи и Кутаисъ и г) 4 штуки, діаметромъ 31 футъ, на станціяхъ: Поти, Квирилы, Шорапань и Чатуры. Кромѣ того, на дорогѣ имѣется 10 малыхъ (вагонныхъ) поворотныхъ круговъ, изъ нихъ 2 штуки, діаметромъ 14 футъ, на станціи Баку, 1 штука, діаметромъ 14 футъ, на станціи Квирилы и 7 штукъ, діаметромъ 10,50 фут. каждый, на ст. Тифлисъ.

Вѣсовые помосты установлены на каменныхъ фундаментахъ и имѣются на слѣдующихъ станціяхъ: Поти, Аджаметы, Квирилы, Шорапань, Михайлово, Гоми, Гори, Тифлисъ (2 помоста), Акстафа, Елисаветполь, Уджары, Аджи-Кабулъ, Баку (2 штуки), Нигоити и Батумъ.

o) Пассажирскія зданія и платформы.

Пассажирскихъ зданій (со станціонными зданіями на разъѣздахъ и полустанціяхъ) имѣется на дорогѣ 101, изъ нихъ 92 каменныхъ, 1 фахверковое на ст. Поти и 8 деревянныхъ на Чіатурской (6) и Боржомской (2) вѣтвяхъ. По роду матеріала кровель пассажирскія зданія раздѣляются на зданія, крытыя желѣзомъ—39, черепицею—32, киромъ—12, цинкомъ—10 и гонтомъ—8. Общая внутренняя площадь всѣхъ пассажирскихъ зданій на дорогѣ 7.734,73 кв. саж., или 7,36 кв. саж. на версту главнаго пути.

На 31 станціи имѣются пассажирскія платформы съ навѣсомъ надъ средней частью ихъ; навѣсы эти поддерживаются частью деревяпными, частью металлическими столбиками; общая площадь всѣхъ пассажирскихъ платформъ съ навѣсами и открытыхъ—7.988 кв. саж. Кромѣ того, на дорогѣ имѣются на 11 станціяхъ открытыя промежуточныя платформы, общею площадью 431,27 кв. саж.

n) Товарныя платформы и пакгаузы.

Для склада товаровъ на дорогѣ имѣются товарныя платформы, крытыя и открытыя, и пакгаузы. Открытыхъ платформъ 49, общею площадью 3.179,61 кв. саж.; крытыхъ платформъ имѣется 48, общею площадью 3.487,88 кв. саж. Кровли на нихъ частью желѣзныя, частю цинковыя, поддерживаляемыя деревяными или рельсовыми столбами. Пакгаузъ съ товарными конторами на дорогѣ 72, общею площадью 4.655,07 кв. саж., въ томъ числѣ 19 деревянныхъ, общею площадью 659,64 кв. саж., 5 желѣзныхъ (на ст. Поти и Батумъ), общею площадью 1.172,28 кв. саж.; остальныя 48 пакгаузовъ каменные, общею площадью 2.823,13 кв. саж.

Желѣзныхъ резервуаровъ для храненія нефтяныхъ продуктовъ:

Ia ст. Батумъ	8	715.000	п.
„ Супса	1	1.200	„
„ Нотанеби	1	1.000	„
„ Кобулеты	1	1.200	„
„ Ріонъ	1	1.500	„
„ Конитнари	1	300	„
„ Ланчхуты	1	1.000	„
„ Самтреди	9	233.500	„
„ Квирилы	3	142.000	„
„ Шорапань	1	4.600	„
„ Марелисы	1	1.200	„
„ Михайлово	5	322.300	„
„ Карели	2	2.400	„
„ Гори	1	1.200	„
„ Каспи	1	1.400	„
„ Ксанка	1	240	„
„ Мцхеть	1	400	„
„ Тифлисъ	4	295.700	„
„ Агъ-Тагля	2	1.750	„
„ Таузъ	1	1.200	„
„ Пойли	1	1.200	„
„ Акстафа	3	63.240	„
„ Шамхоръ	1	1.100	„
„ Елисаветполь	6	71.400	„
„ Даль-Маметлы	1	1.000	„
„ Евлахъ	1	40.000	„
„ Сагиры	1	1.000	„
„ Ляки	1	1.000	„
„ Кюрдамиръ	1	1.000	„
„ Уджары	1	20.000	„
„ Кара-Су	4	15.500	„
„ Алять	1	1.000	„
„ Аджи-Кабулъ	2	31.000	„
„ Сангачалъ	1	1.000	„

„ Пута	1	1.000	„
„ Баладжары	1	1.000	„
„ Сабунчи	1	400	„
„ Баку	5	132.500	„
„ Кутаись	2	2.200	„
„ Поти	3	8.600	„
„ Ново-Сенаки	1	1.200	„
„ Рквія	1	1.000	„
„ Чіатуры	1	3.500	„

Изъ нихъ:

- а) въ вѣдѣніи службы Тяги 62 резервуара, общей емкостью 837.330 пуд.;
- б) въ вѣдѣніи Матеріальной службы 39 рез., общей емкостью 1.303.550 пуд.;
- в) въ вѣдѣніи службы Пути 1, емкостью 1.200 п. (при шпалопропитномъ заводѣ);
- г) въ вѣдѣніи службы Движенія 2 рез., общей емкостью 7.400 пуд.

Кромѣ того, на станціяхъ: Абаша, Боржомъ, Михайлово, Гоми, Гори, Долляръ, Шамхоръ, Елисаветполь, Евлахъ, Ляки, Кюрдамиръ, Уджары и Наваги имѣется 39 резервуаровъ, емкостью 418.750 пуд., принадлежащихъ частнымъ лицамъ.

Машинныхъ зданій съ насосами для накачиванія нефт. продуктовъ въ резервуары — 11 шт.

p) Жилые дома.

На дорогѣ имѣется жилыхъ домовъ каменныхъ 247 и деревянныхъ 13. Общая внутренняя площадь ихъ 15.611,05 кв. саж., что составляетъ 14,87 кв. саж. на версту главнаго пути.

c) Водоснабжение станций.

На дорогѣ имѣется водоемныхъ зданій каменныхъ двой-

ныхъ 10 и одиночныхъ 52, въ томъ числѣ 14 смѣшанныхъ и 4 деревянныхъ; общая вмѣстимость—270 куб. саж.

Водоподъемныхъ зданій на дорогѣ имѣется: каменныхъ 38, деревянныхъ—3 и фахверковыхъ—1 (на станціи Квирилы). Общая внутренняя площадь всѣхъ водоподъемныхъ зданій 541,00 кв. саж. Общее протяженіе всѣхъ водопроводныхъ трубъ 44.264,45 пог. саж., а именно: всасывающихъ, діаметромъ отъ 3" до 6"—851,00 пог. саж., нагнетательныхъ, діаметромъ отъ 3" до 6"—18.243,51 пог. саж., самотечныхъ, діаметромъ отъ 3" до 6"—10.630,50 пог. саж., разводящихъ, діаметромъ отъ 3" до 6"—14.539,44 пог. саж.

Водохранилищъ на дорогѣ 44, общюю вмѣстимостью 8,568,08 куб. саж.; открытыхъ канавъ—13,18 верстъ.

Источниками водоснабжения служатъ: рѣки и ручьи на 28 станціяхъ, колодцы и родники на 34 станціяхъ, оросительные канавы на 10 станціяхъ, пруды и озера на 6 станціяхъ; на безводныхъ участкахъ для храненія воды устроены цистерны, въ которыхъ сливается привозимая поездами вода (на 5 станціяхъ).

На дорогѣ имѣется 148 путевыхъ гидравлическихъ крановъ.

Водоснабженій имѣется:

Паровыхъ	на	44	ст.
Посредствомъ ручныхъ приводовъ ,	,,	9	,
Вѣтряныхъ двигателей.	,,	2	,
Самотекомъ	,,	6	,

Вовсе нѣтъ на 41 станціяхъ: Кутаисъ, Свири, Дзерулы, Сурамъ, Авчалы, Скра, Навтлугъ, Ковляръ, Долляръ, Су-
раханы, Балаханы, Саджевахо, Нигонти, Чаква, Сациры,
Джуматы, Мухіанъ, Варварино, Кара-Тапа, Беюкъ-Кясикъ,
Салоглы, Шакарлы, Татлу, Алабашлы, Зазалы, Кюрокъ-чай,
Мингечауръ, Малай, Аликентъ, Баргушеты, Карабуджахъ,
Кераръ, Падаръ, Мугань, Нагорная, Ать-Булахъ, Дуван-
ная, Хвалынская, Волчы-Ворота, Кишлы и Сумбатово.

m] Паровозные здания и мастерские.

Паровозные здания на дорогѣ имѣютъ 167 стойль, общею площадью 4.091,89 кв. саж. Всѣ паровозные здания каменные, крытыя желѣзомъ, цинкомъ, или бетонными сводиками, устроеными по рельсамъ, поддерживаляемыи рельсовыми же колонами. Здания эти въ планѣ имѣютъ видъ прямоугольника, за исключеніемъ паровозныхъ зданій на станціяхъ Тифлісъ (1) и Самтреди (1), расположенныхъ по дугѣ круга.

Главныя мастерскія имѣются на станціи Тифлісъ; площасть ихъ—4.435,45 кв. саж.; малыя мастерскія устроены на станціяхъ: Поти, Михайлово, Елисаветполь, Баку и Батумъ, общею внутреннею площадью 1.938,96 кв. саж.; какъ главныя, такъ и всѣ малыя мастерскія каменные, крытыя частью желѣзомъ, частью цинкомъ, за исключеніемъ малярной на станціи Тифлісъ, крытой черепицею.

Вагонные сараи каменныя, крытыя желѣзомъ; имѣются на станціяхъ Батумъ, Тифлісъ, Елисаветполь и Баку, общею сложностью на 68 вагоновъ. Общая внутренняя площадь всѣхъ вагонныхъ сараевъ—1.081,08 кв. саж.

y] Здания для воинскихъ надобностей .

На дорогѣ имѣется продовольственный пунктъ на станціи Батумъ, состоящій изъ одного каменнаго зданія (кухня) и 27 деревянныхъ, крытыхъ желѣзомъ, а именно: 12 начальныхъ бараковъ, 5 столовыхъ, 1 комендантскій домъ, 1 газовый заводъ и 8 зданій разныхъ службъ; общая внутренняя площадь всѣхъ зданій—1.017,18 кв. саж.

Воинскихъ платформъ на дорогѣ 7, а именно: на станціи Самтреди, площадью 120,00 кв. саж., на стации Мцхеть (двѣ), общею площадью 178,00 кв. саж., на станціи Тифлісъ платформа площадью 400,00 кв. саж., на станціи Акстафа—площадью 700 кв. саж., на станціи Уджары—пло-

щадью 15,00 кв. саж., и на станціи Баку, площадью 131,11 кв. саж. Общая площадь всѣхъ воинскихъ платформъ 1.544,11 кв. саж. Кромѣ того, на станціи Тифлісъ имѣется для храненія воинскихъ принадлежностей деревянный сарай на каменномъ фундаментѣ, крытый желѣзомъ, площадью 106,87 кв. саж.

4.

Охрана пути.

Охрана пути въ общемъ порядкѣ возложена на линейныхъ, барьерныхъ, мостовыхъ и пр. сторожей, но въ виду часто повторяющихся на линіи нападеній на станціи и даже поѣзда и ограбленій будочниковъ, въ 1883 г. были опубликованы особыя правила охраны желѣзной дороги въ Елисаветпольской и Бакинской губерніяхъ, изданныя Главноначальствующимъ гражданскою частью на Кавказѣ; правила эти въ 1890 г. распространены на Тифлісскую и Кутаисскую губерніи.

Согласно правиламъ, отвѣтственность за цѣлость пути и безопасность желѣзнодорожныхъ агентовъ возлагается на жителей, безъ различія сословій, ближайшихъ къ дорогѣ населенныхъ мѣстностей на слѣдующихъ основаніяхъ: линія желѣзной дороги дѣлится на участки; къ каждому участку приписывается опредѣленное число соѣдніхъ населенныхъ мѣстностей. Въ случаѣ умышленной порчи пути или разбойническаго нападенія на линейныхъ сторожей или другихъ агентовъ желѣзной дороги, находящихся на постахъ при исполненіи служебныхъ обязанностей, приписанное къ участку населеніе привлекается къ отвѣтственности въ слѣдующей постепенности: а) если виновные не были задержаны и слѣды ихъ неизвѣстны, то убытки, причиненные этими преступленіями какъ желѣзной дорогѣ, такъ и частнымъ лицамъ, взыскиваются съ приписанного къ участку населенія въ администра-

тивномъ порядкѣ; б) если слѣды преступленій будуть доведены до какого либо селенія или кочевья и жители не выдадутъ ихъ властямъ, то къ виновному обществу посылается на экзекуцію военная команда, довольствіе которой обязательно относится на счетъ общества. Сверхъ того, виновное общество обязано вознаградить вышеуказаннымъ порядкомъ потерпѣвшихъ отъ преступленія. При усиленіи въ какомъ либо участкѣ покушеній противъ цѣлости пути и желѣзно-дорожныхъ агентовъ, губернатору предоставляется образовать въ этомъ участкѣ на счетъ его жителей, какъ податного, такъ и бекскаго и агаларскаго званія, стражу для охраны дороги до окончательного восстановленія безопасности.

29-го іюля 1891 г. утверждено положеніе, на основаніи котораго предписано: лицъ, обвиняемыхъ въ вооруженномъ нападеніи на служащихъ Закавказской ж. д., при исполненіи ими обязанностей службы, или на пассажировъ дороги, коль скоро преступленія эти сопровождались убийствомъ или покушеніемъ на убийство, нанесеніемъ ранъ,увѣчій, тяжкихъ побоевъ, или разбоемъ, грабежомъ, или поджогомъ, предавать военному суду. Равнымъ образомъ предавать военному суду и лицъ, обвиняемыхъ въ умышленномъ поврежденіи желѣзной дороги.

5.

С т а н ц і и.

Всѣхъ станцій и разъѣздовъ по линіи 101, изъ нихъ первыхъ 77, вторыхъ—24.

По степени важности станціи отнесены къ тѣмъ или инымъ классамъ.

Всѣхъ станцій I-го класса на дорогѣ три, а именно: Поти, Тифлисъ и Баку; II-го класса—четыре: Михайлово, Елисаветполь, Аджи-Кабулъ и Батумъ; III-го класса—

четырнадцать: Самтреди, Квирилы, Кааязы, Акстафа, Дзегамъ, Герань, Уджары, Кюдамиръ, Алять, Пута, Баладжары, Кутаисъ, Тквибулы, Сураханы; IV кл.—38: Чаладиды, Ново-Сенаки, Абаша, Конитпари, Ріонъ, Аджаметы, Бѣлогоры, Малита, Ципа, Гоми, Гори, Гракали, Каспи, Ксанка, Мцхетъ, Авчалы, Агъ-Тагля, Кара-Тапа, Согутъ-Булахъ, Пойли, Таузъ, Шамхоръ, Даљ-Маметлы, Евлахъ, Ляки, Мюсюсли, Сагиры, Кара-Су, Наваги, Сангачалъ, Ланчхуты, Супса, Кобулеты, Гелаты, Сѣрныя Воды, Сабунчи, Сурамъ; V класса—12: Свири, Дзерулы, Марелисы, Карели, Скра, Навтлугъ, Ковляръ, Долляръ, Саджевахо, Нигоити, Чаква, Сациры.

Къ разъѣздамъ отнесены: Мухіанъ, Шорацанъ, Варварино, Беюкъ-Кясикъ, Салоглы, Татлу, Алабашлы, Зазалы, Кюрокъ-чай, Мингечауръ, Малай, Аликентъ, Баргушеты, Кәрабуджахъ, Керарь, Падаръ, Муганъ, Нагорный, Атъ-Булахъ, Дуванный, Хвалынская, Волчы-Ворота, Кишлы, Джуматы.

Кромъ того, на Боржомской и Чіатурской вѣтвяхъ имѣются еще слѣдующія станціи и разъѣзды: Сумбатово, Боржомъ, Чіатуры, Саліэти, Рквія, Бослеви и Мартотубанъ.

6.

Размывъ пути въ октябрѣ 1895 г.

Безпримѣрное въ лѣтописяхъ Закавказской ж. д. наводненіе, постигшее восточную часть Кутаисской губ. въ послѣднихъ числахъ октября 1895 г., причинило дорогѣ такія поврежденія полотна и сооруженій, что сквозное движеніе черезъ участокъ Михайлово-Квирилы оказалось необходимымъ прервать на цѣлыхъ два мѣсяца.

Наибольшая часть поврежденій была сосредоточена отъ 163 до 131 в. и на Батумскомъ участкѣ отъ 1 до 22 в. Помимо этого, существенно пострадала дорога въ отдельныхъ

пунктахъ на верстахъ 127, 119, 116, 108, 98, 96 и 94. Повреждения менѣе серьезныя касались также участка отъ 208 до 181 версты, но таковыя были исправлены безъ особыхъ затрудненій.

Поврежденія, причиненные на упомянутыхъ участкахъ, состояли въ размывахъ пути и полотна дороги, въ разрушениі и повреждениі мостовъ и трубъ, въ сносѣ гражданскихъ построекъ, зданій и принадлежностей водоснабженія и телеграфа. Наиболѣе значительныя поврежденія слѣдующія: на 163 и 162 верстахъ была снесена насыпь на протяженіи 210 саж. и уничтожено водоснабженіе ст. Ципа; на 157 верстѣ была размыта насыпь высотою 9 саж.; на 156 верстѣ вынесена каменная стѣна отвер. 0,50 саж.; отъ 155 по 151 вер. были разрушены три моста черезъ потокъ Малиту, отвер. въ 12,50, 11,50 и 7,80 с., и на тѣхъ же верстахъ снесены и подмыто полотно на протяженіи 1050 пог. саж., снесено три каменные трубы отв. 0,30 саж., разрушены два сторожевыхъ дома и въ нѣсколькихъ мѣстахъ образовались завалы; на 149 верстѣ, на ст. Мареллы, была снесена часть станціонной площадки съ путемъ и стрѣлкою, размытъ станціонный дворъ съ постройками и повреждено пассажирское зданіе; на 140 и 119 верстахъ, на станціяхъ Бѣлогоры и Квирилы, были разрушены водоподъемныя зданія; кромѣ того, на ст. Бѣлогоры была смыта часть путей, опрокинуты опоры моста и уничтожена подпорная стѣна на протяженіи 120 пог. саж.; на 136 и 135 вер. были разрушены 2 моста, отвер. 20,57 и 18,36 саж.; на станціи Шорапань обрушилась часть пассажирскаго зданія; на 116 в. опрокинуты устои моста, отвер. 3,45 саж.; на 108 и 96 в. разрушены на половину мосты черезъ рѣку Квирилу, отвер. 93,47 и 105 саж., и на 95 вер. снесена труба, отвер. 1 саж. Всего на магистральной линіи смыто насыпей отчасти съ рельсовыми путями 3.351 пог. саж., подмыто полотна 1.288 пог. саж., уничтожено подпорныхъ стѣнокъ 575 пог.

саж., образовалось заваловъ 540 куб. саж., разрушено желѣзныхъ многопролетныхъ мостовъ 5 шт., однопролентныхъ 8 шт., повреждено желѣзныхъ мостовъ 8 шт., разрушено сторожевыхъ домовъ 5 и водокачекъ 2, повреждено пассажирскихъ зданій 2.

На Батумскомъ участкѣ поврежденія состояли въ размывѣ пути, полотна и подпорныхъ стѣнокъ на первыхъ 22 вер. отъ ст. Самтреди.

На Чіатурской вѣтви поврежденія касались участка въ 17 верстъ, т. е. почти половины длины вѣтви, и заключались главнымъ образомъ въ размывѣ полотна на протяженіи 1.255 пог. саж., въ разрушениіи шести мостовъ, одной трубы, свыше 3.000 кв. саж. мостовыхъ по откосамъ полотна, въ поврежденіи 3 мостовъ и въ образованіи заваловъ на семи верстахъ вѣтви, въ количествѣ около 450 куб. саж.

На Боржомской вѣтви поврежденія ограничивались подмывомъ насыпи и быка у моста на 1-й верстѣ, черезъ рѣку Сурамулу.

Наконецъ, на Тквибульской вѣтви изъ 47 верстъ ея были повреждены 19, а именно: подмыты мосты на 17,24, 25 и 28 верстахъ, снесены насыпи съ подпорными стѣнками на 19,20,22 и 27 вер., повреждено полотно на 20,21, 30 и 34 верстахъ и образовались завалы на семи верстахъ.

Главными причинами наводненія были:

1) необыкновенно сильные вѣтры, дувшіе съ Чернаго моря въ послѣднихъ числахъ октября и давшіе на склонахъ Сурамскихъ горъ и Большого и Малаго Кавказа обильные осадки, въ видѣ снѣга и дождя.

2) Одновременная прибыль воды во всѣхъ притокахъ рѣки Квирилы, давшихъ громадное количество воды и поднявшихъ уровень послѣдней какъ въ Квириль, такъ и въ ея притокахъ, на одну и даже двѣ сажени выше наивысшаго горизонта, наблюдавшагося когда либо.

3) Искусственное скопленіе воды, благодаря заваламъ и

осовамъ горъ, какъ это имѣло мѣсто, напримѣръ, на 136 верстѣ, гдѣ обвалъ лѣваго берега р. Чхеремелъ запрудилъ всю рѣку, горизонтъ воды быстро поднялся и вода бросилась по скалистой выемкѣ желѣзной дороги, гдѣ вымыла весь балластъ и значительно повредила полотно дороги. Такое же скопленіе воды имѣло мѣсто за насыпью площадки станціи Ципа перевального участка, благодаря засоренію камнями каменной трубы на рѣчкѣ Ципа. Прорвавъ преграду, водяной валъ со страшною стремительностью бросился внизъ, опрокидывая на пути все, что попадалось. Кромѣ того, унесенные водою деревья, карчи и деревянныя постройки, нагромождаясь у многопролетныхъ мостовъ съ малыми отверстіями отдѣльныхъ пролетовъ, образовывали искусственныя плотины съ громадными подпорами, послужившія причиной разрушенія мостовъ.

Къ конструктивнымъ недостаткамъ поврежденныхъ сооруженій надо отнести: 1) недостаточную высоту подпорныхъ стѣнокъ и струепроявляющихъ дамбъ для горизонта водъ 28 - 31 октября минувшаго года; 2) недостаточную глубину заложенія фундаментовъ нѣкоторыхъ сооруженій и недостаточную глубину забивки и завинчиванія свайныхъ опоръ; 3) недостаточную ширину отверстій отдѣльныхъ пролетовъ многопролетныхъ желѣзныхъ мостовъ, не позволявшую свободному проходу карчей подъ мостомъ и 4) систему устройства металлическихъ быковъ, способствовавшую задержкѣ карчей въ пролетахъ мостовъ.

Основными мѣрами для избѣжанія подобныхъ поврежденій постоянныхъ сооруженій въ будущемъ Управлениемъ дороги признаны слѣдующія: 1) всѣ сооруженія должны быть отнесены къ новому горизонту, бывшему 28-31 октября, и тѣмъ случайнымъ его повышеніямъ, которыя неустранимы, и 2) новые многопролетные мосты должны быть устроены съ пролетами не менѣе 15 или 10 саж., смотря по выгодности расчета; при существующихъ многопролетныхъ

мостахъ должны быть устроены карчеотводы, а металлические быки должны быть обшиты котельнымъ желѣзомъ.

Одновременно съ указаннымъ разрушеніемъ линіи желѣзной дороги, той же участкі подверглись и всѣ шоссейныя и грунтовыя дороги, пролегающія въ ущельяхъ рѣкъ: Ципы, Малиты, Чхеремелы и Дзерулы, при чёмъ размывомъ онъ были приведены въ такое состояніе, что по нимъ стало невозможно движеніе не только подводъ, но и выочныхъ животныхъ. Кромѣ того, почти совсѣмъ уничтожены Военно-Имеретинское шоссе, старое полотно перевального участка ж. д., снесено много мостовъ на шоссейныхъ и проселочныхъ дорогахъ, почти всѣ водяныя мельницы, значительное количество зданій въ мѣст. Сурамъ, Хашури, Ципѣ, Бежатубани, Квирилахъ и другихъ. Деревянныя зданія м. Сурамъ, унесенные Сурамулой, скопились у моста черезъ эту рѣку, образовавъ родъ плотины и подмывъ желѣзный быкъ моста, давшій осадку.

Стоимость исправленія всѣхъ поврежденій Закавказской дороги, вмѣстѣ съ расходами по возстановленію движенія, была исчислена Управлениемъ дороги примѣрно въ суммѣ 2.600.000 руб.

Къ работамъ по возстановленію движенія возможно было приступить лишь съ 1-го ноября минувшаго года, когда съ измѣненіемъ погоды вода въ рѣкахъ начала спадать; къ 6-му числу того-же ноября было возстановлено желѣзнодорожное движение отъ Тифлиса до 165 вер. и на Батумскомъ участкѣ, а также телеграфное сообщеніе по всей магистральной линіи.

Работы по возстановленію движенія состояли въ исправленіи менѣе значительныхъ поврежденій полотна и сооруженій дороги и въ устройствѣ обходныхъ путей и временныхъ деревянныхъ мостовъ во всѣхъ тѣхъ поврежденныхъ пунктахъ дороги, гдѣ это представлялось возможнымъ и могло ускорить возстановленіе движенія. Наиболѣе значительные

обходные пути устроены были на верстахъ 26, 108, 126, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 141, 142, 143, 145, 150, 151, 153, 154, 155, 157 и 158, при чмъ временные деревянные мосты наибольшаго протяженія сдѣланы на 96 и 108-й верстахъ.

Къ 19-му ноября было возстановлено временное движение поездовъ на участкахъ магистральной линіи отъ ст. Ріонъ до ст. Шорапань (съ 90 по 120 вер.) и между станціями Ципа и Малита (съ 162 по 156), съ перерывомъ въ мѣстахъ размытыхъ мостовъ на 96 и 108 вер. Такимъ образомъ, закрытымъ для движенія поездовъ послѣ 19-го ноября оставался участокъ магистральной линіи Закавказской дороги между ст. Шорапань и Малита, отъ 122-й до 156-й вер., т. е. на протяженіи 34 верстъ. Открытие движенія на послѣднемъ участкѣ, предполагавшееся около половины декабря, было задержано бывшей вновь 7-8 декабря высокой водой въ рѣкахъ, когда неоконченныя еще работы по возстановленію полотна и устройству временныхъ деревянныхъ мостовъ были частью снова разрушены водою.

Къ 12-му декабря было возстановлено движение поездовъ по Тевибульской вѣтви и почти на всемъ протяженіи Чіатурской. Наконецъ, 30-го того же декабря возстановлено сквозное движение поездовъ, какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ, на всемъ протяженіи магистральной линіи Закавказской дороги.

7.

Снѣжные заносы въ 1896 году.

На ряду съ необычайнымъ количествомъ влаги, выпавшей въ видѣ дождя въ октябрѣ 1895 г. въ восточной части Кутаисской губерніи, всего $2\frac{1}{2}$ мѣсяца спустя та-же губернія, а также западная оконечность Тифлисской губерніи,

пострадали отъ грандіозныхъ снѣжныхъ заносовъ, подобныхъ которымъ старожилы этихъ мѣстъ не запомнятъ. Заносы явились не только какъ результатъ сильныхъ вѣтровъ, наносившихъ въ выемки и открытые мѣста громадныя массы снѣгу, но и благодаря густому и непрерывному снѣгу, падавшему сверху втеченіе нѣсколькихъ дней.

Пользуясь измѣреніями метеорологической станціи при Сакарскомъ питомникѣ, расположенной въ 3 в. отъ станціи Квирилы, Шорапанского уѣзда, Кутаисской губерніи, следовательно, по близости къ наиболѣе пострадавшему отъ заносовъ перевальпому участку Михайлово-Квирилы, мы можемъ нарисовать такую картину выпаденія осадковъ въ видѣ снѣга.

Послѣ небольшихъ снѣговъ, падавшихъ въ Шорапанскомъ уѣздѣ въ концѣ декабря и въ началѣ января, уже къ 6-му числу послѣдняго мѣсяца снѣгъ почти вездѣ стаялъ. 15-го января снова пошелъ небольшой снѣгъ, толщина которого не превышала 8 сантиметровъ, при чемъ сопровождался онъ верхнею и нижнею метелью.

Вплоть до 20-го января, снѣгъ этотъ, въ видѣ рыхлой массы, оставался безъ значительной перемѣны въ толщинѣ. 20-го января выпалъ первый снѣгъ, сразу поднявши толщину снѣжного покрова съ 8 сантим. до 82. Слѣдующій день, въ который эта толщина увеличилась до 85 сантим., сопровождался верхнею метелью. Затѣмъ втеченіе 22-го и 23-го числа толщина покрова поднялась до 128 и 143 сантим.; на слѣдующій день, 24-го января, она достигла уже своего максимума, давъ небывалую для Кутаисской губ. толщину снѣжного покрова въ 153 сантим., т. е. $1\frac{1}{2}$ м., или около 2 арш. День этотъ сопровождался съ 2 час. утра и до $11\frac{1}{2}$ час. дня сильною верхнею и нижнею метелью. Въ слѣдующіе дни толщина снѣга выражалась такимъ количествомъ сантиметровъ: 25-го января—121, 26-го—153, 27-го—144, 28-го—123, 29-го—103, 30-го—100, 31-го—88, 1-го фев-

раля—98, 2-го—88, 3-го—93, 4-го—101, 5-го—99, 6-го—98, 7-го—107, 8-го—103, 9-го—100 и 10-го—94. Несмотря на безпрерывно падавшій втечение этихъ дней снѣгъ, толщина слоя его, вслѣдствіе таянія, всеже постепенно уменьшалась.

Количество снѣга, выпавшее въ промежутокъ съ 20-го января по 10-е февраля, выраженное въ миллиметрахъ водяного столба, всего составляетъ 403,1 м.м., или по днямъ:

20-го января	31,8	м.м.
21 "	35,0	"
22 "	23,9	"
23 "	23,5	"
24 "	9,3	"
25 "	0	"
26 "	13,3	"
27 "	45,0	"
28 "	33,0	"
29 "	49,6	"
30 "	20,9	"
31 "	23,5	"
1-го февраля	38,0	"
2 "	4,1	"
3 "	22,8	"
4 "	8,8	"
5 "	3,9	"
6 "	0	"
7 "	11,0	"
8 "	5,7	"
9 "	0	"
10 "	0	"

Слѣдовательно, за 20 дней выпало такое количество влаги, которое соотвѣтствуетъ $\frac{1}{3}$ всей годовой нормы осадковъ этого пункта, или по отношенію ко всему зимнему

періоду (декабрь, январь, февраль), приблизительно столько, сколько выпадает въ среднемъ за всю зиму.

Такой толщины снѣжный покровъ достигалъ въ мѣстахъ, защищенныхъ отъ заносовъ, при условіи предохранительной обстановки, принятой на метеорологическихъ станціяхъ.

Что же касается другихъ, открытыхъ мѣсть и выемокъ, гдѣ вѣтеръ могъ свободно напосить цѣлые тучи сухого снѣга (морозы доходили до 10 и болѣе градусовъ по R.), толщина снѣжного покрова достигала мѣстами необычайныхъ размѣровъ 10 саженей.

Заносы были такъ глубоки и на такомъ протяженіи, что несмотря на работу по линіи болѣе 1000 человѣкъ рабочихъ, а впослѣдствіи и снѣгоочистителя, движение на участкѣ Гори-Ріонъ, на Боржомской, Чіатурской и Тквибульской вѣтвяхъ было простоянно втеченіе 7 дней. На всѣхъ этихъ участкахъ застряло нѣсколько пассажирскихъ поѣздовъ и большое число товарныхъ. Толщина заносовъ достигла такихъ размѣровъ, что подъ тяжестью ихъ во многихъ мѣстахъ проваливались крыши жилыхъ помѣщеній и даже товарныхъ вагоновъ.

Несмотря на принятая энергическія мѣры, борьба со стихіями оказалась настолько затруднительной, что какъ пассажирамъ, такъ въ особенности линейнымъ служащимъ, приходилось голодать въ буквальномъ смыслѣ этого слова.

Только спустя нѣсколько дней послѣ начала снѣжныхъ заносовъ, удалось, и то съ величайшимъ трудомъ, организовать доставку провизіи на застрявшіе поѣзда и отрѣзанныя станціи. Съ какимъ это было сопряжено рискомъ, можно судить изъ того, что за доставку изъ Михайлова въ Малиты, на протяженіи 32 верстъ, провизіи въ количествѣ 5-8 пудовъ Управление платило по 50 р., а изъ Шорапани до промежуточныхъ станцій Чіатурской вѣтви—на разстояніи въ 15-25 в.—по 60 р. за каждые 30 фунтовъ.

Бѣдствіе, вызванное заносами, охватило почти всю Кутаис-

скую губернію. Разрушенныя постройки, скотъ, погибшій отъ безкормицы, отсутствіе кормовыхъ запасовъ за бездорожьемъ, недостатокъ топлива, за невозможностью подвоза его, перерывъ всякаго сообщенія между селеніями почти на мѣсяцъ, масса лицъ, замерзнувшихъ рѣ пути и погребенныхъ подъ обломками разрушенныхъ домовъ (по первоначальному подсчету 300 душъ)—вотъ картина тѣхъ бѣдствій, которая пришлось испытать $\frac{2}{3}$ населенія губерніи.

М.

Коммерческая служба.

1.

Кругъ вѣдомства и личный составъ.

Коммерческая служба образована бѣ 1893 году выдѣленіемъ вѣ самостоѧтельную службу бывшаго Коммерческаго отдѣла, состоявшаго при службѣ Движенія. На обязанности службы лежитъ: 1) разсмотрѣніе дѣйствующихъ тарифовъ и представление соображеній объ измѣненіи и дополненіи ихъ; 2) сношенія съ правительственными и частными учрежденіями, съ мѣстнымъ Контролемъ, товароотправителями и товарополучателями—по вопросамъ о примѣненіи тарифовъ и другимъ, вытекающимъ изъ дѣйствующихъ условій и правилъ о перевозкѣ; 3) разясненіе возникающихъ между станціями дороги и мѣстнымъ Контролемъ недоразумѣній по начетамъ и другимъ вопросамъ; 4) составленіе проектовъ приказовъ и циркуляровъ коммерческаго характера, имѣющихъ цѣлью разясненіе и примѣненіе дѣйствующихъ и вновь вводимыхъ тарифовъ и правилъ; 5) переписка по отдаче вѣ аренду свободныхъ участковъ земли и крытыхъ помѣщеній и по устройству частными лицами и учрежденіями подъѣздныхъ путей, трубопроводовъ и нефтепроводовъ, а также наблюденіе за исполненіемъ договоровъ объ арендѣ; 6) Ком-

мерческія обслѣдованія нѣкоторыхъ отдѣльныхъ мѣстностей дороги, съ цѣлью обращенія разъездовъ и полустанцій въ самостоятельные тарифные пункты и соотвѣтственнаго примѣненія дѣйствующихъ тарифовъ на перевозку грузовъ; 7) переписка по претензіямъ товарохозяевъ за переборы, недостачу и просрочку въ доставкѣ грузовъ; 8) составленіе статистическихъ данныхъ о движеніи пассажировъ и грузовъ.

Управлениe службой ввѣreno Начальнику ея, при которомъ состоять помощникъ, Коммерческій агентъ и завѣдывающій центральнымъ складомъ невостребованныхъ грузовъ.

Веденіе дѣлъ службы распредѣлено между тремя дѣлопроизводствами: тарифнымъ, претензій и статистики.

Личный составъ служащихъ и получаемое ими содержание видны изъ слѣдующихъ данныхъ (къ 1-му января 1895 года):

Наименование должностей.	Число лицъ.	Окладъ.
Начальникъ службы и его помощникъ	2	8.000
Коммерческій агентъ	1	1.800
Завѣдывающій складомъ невостребованныхъ грузовъ	1	900
Вѣсовщикъ	1	300
Сторожа.	2	360

Наименование должностей.	Число лицъ.	Окладъ.
<i>Дѣлопроизводства:</i>		
а) Т а р и ф н о е .		
Дѣлопроизводитель и его помощники	3	3.045
Письмоводитель, конторщики и счетоводы	19	9.448
б) С т а т и с т и к и .		
Дѣлопроизводитель	1	1.625
Счетоводы и конторщики.	24	10.660
в) П р е т е н з і й .		
Дѣлопроизводитель и его помощникъ	2	2.700
Конторщики	9	5.610

По тарифному дѣлопроизводству въ 1894 году:

Начато дѣль по разнаго рода тарифнымъ вопросамъ	598
Потупило и разсмотрѣно коммерческихъ протоколовъ, составленныхъ на линіи . . .	3.565
Распределено на агентовъ дороги контрольныхъ начетовъ	42.939 р.
Поступило протоколовъ о бесплатномъ проѣздѣ для предъявленія иска	1.435
Издано по дорогѣ циркуляровъ коммер-	

ческаго характера	326
Предъявлено къ оплатѣ воинскихъ сче- товъ на сумму	253.199 р.
Начато дѣлъ по аренднымъ статьямъ .	24

Положеніе дѣлъ о претензіяхъ за порчу, недостачу и просрочку въ доставкѣ грузовъ за 1890 - 1894 гг. выражается слѣдующими данными:

Годы.	Возникло дѣлъ.		Дѣлъ, не подлежащихъ уплатѣ.		На 1 пуд. пере- везенного груза при- ходится претензій.	Окончено съ производ- ствомъ упла- ты.		Къ 1-му ян- варя слѣдую- щаго года остается нерѣ- шеннныхъ дѣлъ.	
	Число.	На сумму.	Число.	На сумму.		Число.	На сумму.	Число.	На сумму.
1890 . .	2.371	552.015	1.125	383.951	—	1.084	126.287	162	41.776
1891 . .	851	130.671	283	49.630	0,69	371	53.882	197	36.158
1892 . .	852	136.738	162	21.092	0,31	411	42.554	274	58.259
1893 . .	1.071	205.081	280	65.260	0,36	600	70.002	191	69.826
1894 . .	1.170	231.453	339	131.748	1,43	673	66.784	158	32.769

Изъ таблицы этой усматривается, что особенно много претензій приходится на 1890 годъ; объясняется это тѣмъ обстоятельствомъ, что на годъ этотъ перенесены всѣ дѣла, возникшія до перехода дороги въ казну и не оконченныя къ этому времени. Если не считать этого года, то число претензій за четыре послѣднихъ года возрастило. Число оконченныхъ въ каждомъ году дѣлъ съ 1891 г. постепенно увеличивается; за послѣдніе два года количество дѣлъ, оставшихся нерѣшеными къ концу года, уменьшилось.

Уплаты, произведенныя по претензіямъ, по роду товаровъ распредѣлялись такъ:

Г о д.	П о р о д у т о в а р о въ.						З а с ч е тъ.			
	Керосинъ, нефть и остатки.	Хлѣбные грузы.	Багажъ.	Прочие то- вары.	За просрочку въ доставкѣ грузовъ.	Итого.	Дороги.	Преміи слу- жащихъ.	Выручен- ныхъ отъ продажи.	Ужилъ до- рогъ.
1890	15.858	12.742	3.716	87.456	6.514	126.287	30.370	70.765	15.267	9.883
1891	17.284	869	—	33.444	2.283	53.882	22.304	25.501	3.749	2.327
1892	6.219	4.689	531	23.269	7.944	42.554	18.820	20.516	249	2.967
1893	4.126	4.312	865	32.849	27.847	70.002	32.651	32.234	241	4.875
1894	6.778	2.275	1.045	45.113	11.572	66.784	15.203	44.705	778	6.097

Такимъ образомъ, значительнейшая часть уплатъ производится за прочие товары, т. е. всѣ, бѣзъ нефтяныхъ, хлѣбныхъ грузовъ и багажа.

Главнымъ плательщикомъ по претензіямъ являются служащіе, преміей которыхъ по производству нагрузки, выгрузки и охраны товаровъ возмѣщается больше половины всей суммы претензій.

Дѣлопроизводство статистики вѣдаетъ всю коммерческую статистику дороги, выпуская ежегодно 2-3 объемистыхъ тома таблицъ перевозокъ и сводныхъ вѣдомостей.

Разработка статистического материала поставлена въ службѣ на высотѣ требованій, предъявляемыхъ къ подобнымъ работамъ.

Отчеты коммерческой статистики составляются подробно только съ 1889 г., съ каждымъ годомъ давая все болѣе разнообразный и разработанный материалъ.

За послѣдній годъ (1894) къ отчету приложена пояснительная записка, дѣлающая общіе выводы изъ цифровыхъ итоговъ и дающая параллельныя данныя по главнѣйшимъ родамъ перевозокъ. Подобное нововведеніе, несомнѣнно, въ значительной мѣрѣ облегчаетъ пользованіе увѣсистыми, въ 1.000 и болѣе страницъ in 4, томами отчетовъ дороги. Записка

эта служить первой и вполнѣ удачной попыткой систематической разработки цѣнныхъ данныхъ желѣзнодорожныхъ отчетовъ, иллюстрирующихъ не только вопросы, касающиеся дороги, но и многія стороны дѣятельности населенія и производительности района, обслуживаемаго дорогой.

Къ коммерческой службѣ временно причисленъ и отдѣль технической статистики, на обязанности котораго лежитъ учть пробѣга поѣздовъ, вагоновъ и паровозовъ, составленіе мѣсячныхъ вѣдомостей о результатахъ движенія и вѣдомостей о пробѣгахъ для годичнаго отчета.

Служебный персоналъ отдѣла въ 1894 г. состоялъ изъ слѣдующихъ лицъ:

Наименование должностей.	Число лицъ.	Окладъ.
Завѣдывающій	1	2.400
Счетоводы, конторщики и переписчики.	28	15.859
Сторожъ	1	216

2.

Краткій обзоръ дѣйствовавшихъ на дорогѣ условій перевозокъ и тарифовъ*).

Условія перевозки.

Съ открытиемъ правильной эксплоатациіи Поти-Тифлиской желѣзной дороги въ 1874 году, были выработаны особыя правила по пассажирскому и товарному движенію, при-

*) Настоящая статья составлена Дѣлопроизводителемъ Коммерческой службы Н. Д. Мокрицкимъ.

мѣнительно къ дѣйствовавшимъ на другихъ дорогахъ. Правила эти, за нѣкоторыми исключеніями, смягчавшими съ теченіемъ времени сурое отношеніе къ пассажирамъ и грузохозяевамъ, почти цѣликомъ вошли сначала въ Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, а затѣмъ въ „Основанія для реформы пассажирскаго тарифа“ и въ условія примѣненія тарифа вообще, по которымъ и созданы нынѣ дѣйствующія на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ „Правила примѣненія общаго пассажирскаго тарифа“ и общія тарифныя правила большой и малой скорости.

Пассажиры перевозились въ вагонахъ I, II и III классовъ. Въ 1894 году къ рабочимъ поѣздамъ установлено присоединять вагоны IV класса; за отсутствиемъ же на Закавказской желѣзной дорогѣ этого рода поѣздовъ, значительно удешевленный проѣздъ по IV классу предоставленъ лишь партиямъ въ 40 человѣкъ. Раздача билетовъ на проѣздъ начиндалась на главныхъ станціяхъ за часъ, а на прочихъ—за $\frac{1}{2}$ часа и прекращалась за 5-12 минутъ до отправленія поѣзда. Къ обязанностямъ пассажира относилось удостовѣряться въ правильности штемпельныхъ отмѣтокъ о классѣ вагона, мѣсяцѣ, числѣ и номерѣ отходящаго поѣзда. Билеты съ неправильными штемпельными отмѣтками считались недѣйствительными и претензіи пассажировъ о выдачѣ имъ такихъ билетовъ, если они не были заявлены при самой выдачѣ, оставлялись безъ разсмотрѣнія. Пассажиры не могли требовать ни обмена билета на другой, ни возврата уплаченныхъ за него денегъ. Знакъ для занятія мѣста въ вагонахъ давался первымъ звонкомъ. всякая попытка сѣсть въ вагонъ послѣ третьего звонка воспрещалась и пассажиръ, опоздавший къ поѣзду, терялъ право на проѣздъ и на возвращеніе уплаченныхъ за билетъ денегъ. Съ теченіемъ времени правила эти были измѣнены и пассажирамъ, не успѣвшимъ почему либо купить билета, выдавались ярлыки на бесплатный проѣздъ, съ обязательствомъ оплатить таковой на первой станціи,

Переходъ пассажировъ въ высшій классъ, какъ это практикуется теперь, воспрещался не только при движении поѣзда, но даже и на станціяхъ, имѣвшихъ остановку менѣе трехъ минутъ. Пассажиръ, обнаруженный въ поѣздѣ безъ билета, обязанъ былъ уплачивать двойную плату по классу вагона отъ пункта отправленія поѣзда, а не отъ контрольной станціи, какъ теперь. При неплатежѣ, онъ высаживался изъ вагона на первой-же станціи. Въ послѣдствіи былъ указанъ рядъ безлюдныхъ, пустынныхъ станцій, на которыхъ удаленіе безбилетнаго пассажира изъ поѣзда воспрещалось. Пассажиры имѣли право заказывать себѣ особья отдѣленія въ вагонахъ, или семейные вагоны, или, наконецъ, цѣлые экстренные поѣзда.

Перевозка багажа была ограничена только предметами, составлявшими собственно вещи пассажира; товары-же принимались въ пассажирскіе поѣзда лишь по усмотрѣнію Начальника станціи. Съ теченіемъ времени, въ силу развитія перевозки большою скоростью, былъ изданъ рядъ правилъ, предоставлявшихъ грузохозяевамъ большія права пользоваться для своихъ товаровъ, преимущественно скропортиящихся, пассажирскими поѣздами и, наконецъ, въ минувшемъ году дорогѣ поставлѣно въ обязанность возить въ этихъ поѣздахъ всякаго рода товары, по тарифу, установленному для багажа.

Приемъ и выдача товаровъ производились, смотря по времени года, съ 6-7 часовъ утра до 6-5 часовъ вечера; въ праздничные дни—до 12 часовъ пополудни, а въ дни Нового года, Рождества и Пасхи—вовсе не производилось ни приема, ни выдачи. Предъявляя товары къ перевозкѣ, отправитель обязанъ былъ предъявить также въ двухъ экземплярахъ накладную, по образцу, опредѣленному дорогою. На накладныхъ указывалось: родъ товара, число мѣстъ, вѣсъ, торговые марки и краткія условія, по которымъ дорога обязывалась совершилъ перевозку и расчетъ провозной платы. Взаменъ накладной, отправителю выдавалась квитанція съ тѣми-же свѣ-

дѣніями, какъ и въ накладной, по которой и получался товаръ на станціи назначенія. Дорога предоставила себѣ право вскрывать мѣста для повѣрки рода товара и требовать уплаты двойной тарифной платы, если повѣркою обнаруживалось, что товаръ показанъ въ накладной невѣрно. Уплата провозныхъ денегъ производилась по желанію отправителя впередъ, или по совершенніи перевозки. Нѣкоторые товары къ перевозкѣ вовсе не принимались, напримѣръ, неупакованные и неукупореные товары, которые по торговымъ обычаямъ всегда перевозятся въ упаковкѣ, съѣстные припасы и мясо въ гниломъ состояніи, предметы, которые по объему и вѣсу не помѣщались въ вагонѣ или грузились съ трудомъ, металлическія и денежныя цѣнности, нѣкоторые, открытые въ тѣ времена, взрывчатые предметы. Другіе товары, требовавшіе особой заботливости и наблюденія при перевозкѣ, какъ напр. мебель, глиняная издѣлія, жидкости и проч., перевозились лишь при условіи сложенія съ дороги отвѣтственности за неисправную доставку. Выдача товаровъ начиналась не позже трехъ часовъ по прибытіи поѣзда, при чемъ товаръ могъ быть выданъ предьявителю квитанціи, хотя бы онъ былъ и не то лицо, которое прописано въ накладной. Невостребованные грузы, или найденныя въ вагонахъ вещи, продавались съ аукціонныхъ торговъ. Нѣкоторые товары, какъ напр. съѣстные припасы, животные, экипажи, цѣнныя предметы, опасныя вещества, товары въ навалку (безъ упаковки), громоздкіе и тяжеловѣсные, дрова, лѣсной матеріалъ, подвижной составъ желѣзной дороги, могли быть перевозимы только на особыхъ условіяхъ. Особыя условія заключались въ обязательствахъ отправителей уплачивать за паревозку впередъ по повышеннымъ тарифнымъ ставкамъ, давать своихъ проводниковъ для охраны груза въ пути, производить нагрузку и разгрузку своими средствами и вообще по такимъ перевозкамъ дорога ограничивала свою отвѣтственность за исправность доставки.

Дорога принимала на себя отвѣтственность предъ грузохозяиномъ: за просрочку въ перевозкѣ, за подмочку или по врежденіе груза и за *переборы провозныхъ платъ* свыше тарифныхъ нормъ. Грузохозяинъ, подозрѣвая недостачу или порчу товара, имѣлъ право требовать составленія актовъ о вскрытии мѣсть и освидѣтельствованіи товара. Для требова-
нія вознагражденія устанавливались давностные сроки отъ одного до трехъ мѣсяцевъ послѣ совершеннія перевозки. Не-
подача претензій въ эти сроки слагала съ дороги всякую от-
вѣтственность за исправность перевозки. Дорога ни въ ка-
комъ случаѣ не отвѣчала за тѣ просрочки въ доставкѣ,
которые происходили отъ дурного распоряженія аген-
тсвъ, отъ накопленія товаровъ на станціяхъ, отъ несчаст-
ныхъ случаевъ съ поѣздами, отъ снѣжныхъ заносовъ, ат-
мосферическихъ явлений и проч. Что-же касается отвѣтвен-
ности за поврежденіе, порчу и подмочку грузовъ, то дорога
ограничивала ее лишь тѣми случаями, которые не оправды-
вались какими либо чрезвычайными событиями: войною, воз-
станіемъ, нападеніемъ, пожаромъ, наводненіемъ и т. д. Съ
другой стороны, отвѣтственность слагалась, когда поврежденіе
зависѣло отъ внутреннихъ свойствъ грузовъ: самовозгоранія,
броженія, ржавчины, усышки, утечки и проч., или когда
самъ грузохозяинъ не проявлялъ надлежащей заботливости о
своемъ товарѣ, напр. за недостаточную упаковку товара, за
товары, не сданные къ перевозкѣ по накладнымъ, а взятые
съ собою въ вагонъ, за недостачу въ вѣсѣ товара, погружен-
наго самимъ отправителемъ.

Грузохозяевамъ предоставлялось страховать свои грузы,
уплачивая дорогѣ за страховку отъ 1 до 5 р. съ каж-
дой тысячи рублей цѣнности товара. Дорога за полную
утрату застрахованнаго груза отвѣчала въ суммѣ страхова-
нія, за частичную же утрату, или только за поврежденіе
груза, а не за полную утрату, сумма вознагражденія опре-
дѣлялась по экспертной оцѣнкѣ, при несогласіи съ которой

грузохозяину предоставлялось право требовать решения спора третейскимъ судомъ.

Сверхъ провозныхъ плать, исчисленныхъ по особымъ тарифнымъ нормамъ, о которыхъ говорится ниже, дорога взимала такъ называемые дополнительные сборы, въ зависимости отъ тѣхъ услугъ, которая она оказывала грузохозяевамъ для подготовки груза къ отправкѣ; такъ, за *бланки накладныхъ*, которая печатала сама дорога, взымалось по $1\frac{1}{2}$ коп. съ каждой отправки; за *записку* въ счетныя книги каждой отправки— $4\frac{1}{2}$ коп. (расходъ на изготавление счетныхъ книгъ по установленному въ то время понятію не могъ падать на эксплоатационный бюджетъ); за *погрузку и выгрузку*, въ тѣхъ случаяхъ, когда эти операций предоставлено было производить самому отправителю, и при неимѣніи на это рабочихъ рукъ, взималось съ пуда $\frac{5}{8}$ коп.; съ каждого экипажа, саней, лодки—по 45 коп.; съ головы животныхъ—отъ $7\frac{1}{2}$ до $22\frac{1}{2}$ коп.; съ вагона хлѣбныхъ грузовъ—по 4 р. 50 коп.; за *перевешивание* груза по желанію грузохозяина—по $\frac{3}{4}$ коп. съ пуда, за цѣлый вагонъ съ грузомъ—75 к.; за *храненіе* багажа—по 3 коп. въ сутки съ мѣста; за посылки, съѣстные припасы—по $\frac{3}{4}$ коп. съ пуда; за цѣнныя предметы— $\frac{1}{7} \%$ съ объявленной стоимости; за экипажи—по $37\frac{1}{2}$ коп. со штуки; за товары, отнесенные къ класснымъ тарифамъ, при храненіи

до 5 сутокъ, за каждыя сутки $\frac{3}{10}$ коп. съ пуд.

„ 8 „ „ „ „ „ $\frac{6}{10}$ „ „ „

„ 11 „ „ „ „ „ $\frac{9}{10}$ „ „ „

„ 14 „ „ „ „ „ $1\frac{2}{10}$ „ „ „

За вторую половину мѣсяца . . . $1\frac{1}{2}$ „ „ „

За переводъ наложенныхъ на грузъ платежей— $\frac{1}{4} \%$ комиссіонныхъ.

Съ теченіемъ времени и съ развитіемъ операций по пассажирскому и товарному движению, условія перевозки под-

вергались переработкѣ. Сообразно духу времени, во взаимныхъ обязательствахъ дороги и ея клиентовъ было принята во вниманіе необходимость разширенія правъ грузохозяевъ и увеличенія отвѣтственности дороги по перевозкамъ. Первый пересмотръ правилъ произведенъ въ 1879 г., второй—въ 1886 и третій—въ 1893 г.; въ настоящее время при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ М. П. С. разрабатываются тарифы и правила ихъ примѣненія, сообразно дѣйствующимъ на дорогахъ общей сѣти.

Тарифы.

Согласно Уставу Общества Поти-Тифлисской и въ послѣдствіи Закавказской желѣзной дороги, Общество не имѣло права требовать установленія тарифа выше предѣльныхъ нормъ, принятыхъ въ бывшемъ Главномъ Обществѣ россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. На этомъ основаніи тарифъ дороги подлежалъ-бы ограниченію слѣдующими предѣлами:

Съ пассажира и версты по I классу 3 коп.

”	”	II	”	$2\frac{1}{4}$	”
”	”	III	”	$1\frac{1}{4}$	”

Съ 10 фунтовъ багажа $\frac{1}{20}$ ”

За паемъ экстренныхъ поѣздовъ (изъ вагоновъ 1 класса)—по числу мѣсть въ вагонѣ и двадцать процентовъ сверхъ тарифной платы; за семейныя отдѣленія въ вагонѣ—40%; за товары большой скорости съ пуда и версты— $\frac{1}{6}$ к.; за товары, перевозимые въ пассажирскихъ поѣздахъ—удвоенная плата противъ нормального тарифа; за экипажи, смотря по размѣрамъ—отъ 6 до 8 коп. съ каждого.

Всѣ товары, перевозимые въ поѣздахъ малой скорости, подлежали распределенію по тремъ разрядамъ.

I-й разрядъ: желѣзо, свинецъ въ дѣлѣ, мѣдь, чугунное литье и другіе металлы, обработанные и необработанные;

уксусъ, вина, напитки, масло, пряжа, шерстяныя издѣлія, заграничное полотно, костяныя издѣлія, дерево столярное, красильное и вообще иностранное, крапъ, сахаръ, кофе, чай, москательные и колоніальные товары, пряности, очищенная сѣра, мануфактура, устрицы, свѣжая рыба, дичь, книжный товаръ, перья, пухъ, рыбій клей, фарфоръ, фаянсъ, растенія, фрукты, хмѣль, мебель, музыкальные инструменты, мѣха, зеркала, табакъ, свѣчи, оружіе, кожаные товары, щетина, стеаринъ—подлежали перевозкѣ не свыше $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда и версты.

2-й разрядъ: руды, уголь, сѣра неочищенная, масла растительныя внутренняго приготовленія, сало, хлопокъ, жженная кость, рога, сырья кожи, кровельная и оберточная бумага, жерди, доски, строевой лѣсъ, крестьянскія деревянныя издѣлія и посуда, цыновки, мраморъ въ кускахъ, тесовый камень, горная и древесная смола, чугунъ не въ дѣлѣ, желѣзо, свинецъ, стекло, пенька, ленъ, холстъ и полотно русское, не прессованное сѣно—по $\frac{1}{18}$ коп.

3-й разрядъ: хлѣбъ зерновой, мука, огородныя овощи, соль, прессованное сѣно, пакля, тряпье, кости не въ дѣлѣ, известъ, гипсъ, дрова, рогожи, лубье, сажа, камни вообще, песокъ, глина, глиняная посуда и издѣлія, коксъ, каменный уголь, зола и туки землеудобрительныя—по $\frac{1}{24}$ коп.

На разстояніяхъ свыше 200 верстъ этотъ тарифъ понижался на 10%, до 500 верстъ—на 15%, 1.000—20%. Всѣ прочие товары, не перечисленные въ указанныхъ разрядахъ, таксировались по тому разряду товара, къ которому они болѣе подходили.

На Закавказской желѣзной дорогѣ этотъ тарифъ не былъ введенъ. Въ томъ-же уставѣ была сдѣлана оговорка, что Министру Путей Сообщенія предоставлялось право временно назначать и болѣшій тарифъ, съ тѣмъ, однако, чтобы онъ не превышалъ болѣе чѣмъ на 50% принятаго въ уставѣ Главнаго Общества российскихъ желѣзныхъ дорогъ. Надо

полагать, что Общество исходатайствовало себѣ эту надѣвку, въ виду дороговизны постройки дороги. Какъ бы тамъ ни было, но еще въ 1874 году дорога воспользовалась этимъ своимъ правомъ и установила нижеслѣдующій тарифъ, утвержденный г. Министромъ Путей Сообщенія 16-го сентября 1874 года:

Пассажиры I класса съ пассажира и версты $4\frac{1}{2}$ коп.

”	II	”	”	”	$3\frac{3}{8}$,
”	III	”	”	”	$1\frac{7}{8}$,

Одинъ ребенокъ моложе пяти лѣтъ при провожатомъ перевозился бесплатно, за прочихъ дѣтей того-же возраста при одномъ провожатомъ, а равно за дѣтей отъ пяти до 10 лѣтъ, уплачивалось за половину мѣста взрослого въ I и II классѣ и за четверть—въ III. Дѣти старше 10 лѣтъ платили за цѣлое мѣсто.

За отдѣленія въ вагонахъ взималось по полному числу мѣсть I класса. За экстренные поѣзда, при разстояніи въ 100 и менѣе версты—по три рубля съ поѣзда и версты; болѣе 100 в.—2 р. 25 к., но не менѣе платы за полное число мѣсть въ поѣздѣ; въ противномъ случаѣ, къ каждой платѣ по числу мѣсть прибавлялось 10%.

За наемъ вагона для перевозки гробовъ съ покойниками взималось 30 коп. съ версты.

На каждый пассажирскій билетъ бесплатно перевозился пудъ багажа, а свыше пуда—съ каждыхъ 10 фунт. взималось по $\frac{3}{40}$ съ версты. Собаки таксировались по $\frac{3}{4}$ к., съ отвѣтственностью дороги уплатить въ случаѣ потери по 3 р. съ собаки.

За провозъ товаровъ *большою скоростью* за каждую отправку менѣе 3-хъ пудовъ взималось по $\frac{3}{10}$ коп., 3 пуда и болѣе—по $\frac{1}{4}$ коп. Съѣстные припасы—по $\frac{3}{16}$ коп. Съ крупныхъ животныхъ—отъ $1\frac{1}{2}$ до 9 копѣекъ съ головы и версты; съ мелкихъ плата взималась по вѣсу: съ упаковкой менѣе трехъ пудовъ—по $\frac{3}{10}$ коп., болѣе— $\frac{1}{4}$ коп.; за провозъ экипажей въ разобранномъ видѣ—по $\frac{1}{4}$ к. съ пуда и версты, а неразобраннѣхъ, а равно лодокъ,—отъ 9 до 12 копѣекъ.

Товары малой скорости не группировались по категоріямъ, по совокупности однородныхъ предметовъ. О распределеніи товара по родовымъ различіямъ съ видовыми признаками, какъ это принято теперь въ основу для составленія номенклатуры грузовъ, въ то время мало заботились и товары вообще обозначались въ алфавитномъ порядкѣ. Въ тарифномъ отношеніи, въ противоположность указаннымъ выше ставкамъ — $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{18}$ и $\frac{1}{24}$ Главнаго Общества, всѣ товары раздѣлялись на 5 разрядовъ со ставками: $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{16}$, $\frac{1}{20}$, $\frac{1}{24}$. Процентныя скидки по разстояніямъ, определенные, какъ сказано выше, для Главнаго Общества въ 10% и 15%, допускались только для товаровъ 1-го разряда и некоторыхъ малоцѣнныхъ грузовъ, напр. асфальта, глины, золы и проч., да и то лишь па разстоянія свыше 200 верстъ. Впрочемъ, для некоторыхъ товаровъ, при перевозкахъ большими партіями, повагонно не менѣе 600 пудовъ, разрядъ тарифа попудныхъ перевозокъ понижался на одну ступень: вмѣсто $\frac{1}{8}$ — $\frac{1}{12}$, вмѣсто $\frac{1}{12}$ — $\frac{1}{16}$ и т. д. Но такихъ привилегированныхъ грузовъ было мало и они всѣ па перечеть: шпатель, гвозди, крупы гречневая, ячменная и овсянная, мебельная пружина, мука, оси желѣзныя, посуда стеклянная неупакованная, проволока желѣзная, пшеница, солома и саманъ, землеудобрительныя туки.

Мебельная пружина почему то пользовалась особою благосклонностью; это былъ единственный товаръ, повагонная перевозка котораго партіей въ 600 пудовъ давала право на понижение па цѣльыхъдвъ ступени — вмѣсто $\frac{1}{8}$ — $\frac{1}{16}$. Для некоторыхъ, весьма ограниченныхъ, впрочемъ, грузовъ условія примѣненія повагонныхъ льготъ были менѣе тяжелы — вмѣсто 600 пудовъ льгота допускалась для 300 пудовъ, (солома, сено и саманъ, кормовая травы, т. е. тѣ грузы, которые не могли вмѣститься въ вагоны въ количествѣ 600 пудовъ). Тогда-же возникло крайне невыгодное для грузохозяевъ понятие *громоздкости* грузовъ. Громоздкими грузами назывались

такие, объемъ которыхъ несоразмѣрно великъ въ отношеніи къ вѣсу; для обязательного примѣненія этого понятія считалось, что товаръ, вѣсившій въ одномъ кубическомъ футѣ $\frac{1}{3}$ пуда, долженъ былъ относиться къ категоріи громоздкихъ грузовъ.

Къ числу такихъ грузовъ былъ отнесенъ цѣлый рядъ наиболѣе перевозившихся товаровъ: вата, метлы, гончарная издѣлія, жестяная посуда, камышевая издѣлія, картины, картонные издѣлія, коконы, кора древесная, лыкѣ, перья, постельная принадлежность, всякаго рода деревянная и стеклянная посуда, пробки, рамы для картинъ, растенія, стекла въ рамкахъ, сундуки, сѣно, солома, кормовая травы, уголь, домашняя утварь, ящики, коробки и много другихъ. Общество ставило грузохозяевамъ въ условіе уплачивать за провозъ такихъ грузовъ на 20% выше предѣльныхъ нормъ, и безъ того повышенныхъ на 50% сравнительно со ставками Главнаго Общества. Съ переходомъ дороги въ казну, громоздкія грузы предложено было перевозить по нормальнымъ ставкамъ, безъ 20% надбавки, и даже самое понятіе „громоздкость“ искоренено.

Въ тарифахъ 1874 года замѣчена еще странность. Общество несло отвѣтственность за просрочку въ доставкѣ грузовъ; срокъ обязательной перевозки исчислялся не менѣе 125 верстъ въ сутки. Между тѣмъ, для иѣкоторыхъ грузовъ давалось пониженіе тарифа на одну ступень, но за то отвѣтственность за просрочку вовсе слагалась. Таковыми грузами были: разные камни, гравій и навозъ.

Сравнительно пониженный тарифъ давался хлопку— $\frac{1}{18}$, кожи не выдѣланнныя, сухія— $\frac{1}{18}$, мѣдь не выдѣланная— $\frac{1}{20}$, шерсть простая, овечья и вообще скотская прессованная $\frac{1}{18}$, нефтяные грузы— $\frac{1}{12}$, остатки отъ перегонки нефти (мазуть) и асфальтъ— $\frac{1}{16}$, ледъ— $\frac{1}{24}$, при чемъ пониженіе это имѣло цѣлью покровительствовать вывозимымъ изъ Закавказья грузамъ, но не ввозимымъ, почему и распространялось лишь на перевозки отъ Тифлиса до Поти.

Къ первымъ тремъ разрядамъ—по $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{12}$ и $\frac{1}{16}$ —относились почти всѣ изъ вышеперечисленныхъ грузовъ, отнесенныхъ къ ставкамъ $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{18}$, $\frac{1}{24}$ тарифа Главнаго Общества. Къ четвертому разряду относились только слѣдующіе грузы, перевозившіеся по $\frac{1}{20}$: булыжникъ и бутовой камень, гвозди-

ди и костыли для рельсовыхъ скрѣпленій, гречиха, желѣзо не въ дѣлѣ, известковый камень, картофель, кукуруза, кули, мѣшки и рогожи изъ подъ товара, мука ржаная, навозъ, бой стеклянныхъ и глиняныхъ издѣлій, остатки масла и жировъ, плиты каменныя, просо, рожь, русскія сельди (бѣшенка), тряпье, чугунный ломъ и чугунъ не въ дѣлѣ и ячмень,—т. е. грузы наименѣе цѣпные.

Численность грузовъ 5-го разряда, таксировавшихся по минимальной предѣльной нормѣ $\frac{1}{24}$, еще болѣе была ограничена. Ихъ было не болѣе девяти: глина, желѣзо въ лому, каменный уголь, коксъ, кирпичъ, травяная мука для корма скота, овесъ, соль поваренная и въ заключеніе почемуто морковь, выдѣленная изъ категоріи огородныхъ овощей (огурцы, капуста и проч.), перевозившихся по третьему разряду.

Послѣдовательныя измѣненія тарифовъ.

Прежде чѣмъ дойти до настоящей дешевизны проѣзда, пассажирскій и багажный тарифы Закавказской желѣзной дороги претерпѣли цѣлый рядъ измѣненій. Въ 1879 году былъ введенъ государственный сборъ въ размѣрѣ 25% съ провозной платы пассажировъ I и II классовъ и 15%—III класса, а также 25% съ платы за багажъ и товары большой скорости, вслѣдствіе чего пассажирскій проѣздъ и перевозка багажа значительно вздорожали; въ послѣдующее время, когда къ тарифамъ вообще стали примѣнять то основное положеніе, что на большія разстоянія слѣдуетъ давать и большую скидку, чѣмъ на короткихъ разстояніяхъ, въ зависимости отъ какого положенія начали разрабатывать систему такъ назыв. дифференціальныхъ тарифовъ, Закавказская желѣзная дорога съ 1-го января 1893 года получила значительное удешевленіе, тарифа почти на 50% (для большихъ разстояній), противъ прежняго пассажирскаго и багажнаго тарифа. Съ 1-го декабря 1894 года государственный сборъ для I и II классовъ и багажа былъ пониженъ до 15% и, наконецъ, съ 1-го октября минувшаго года на Закавказской желѣзной дорогѣ былъ введенъ поясной тарифъ общей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ мѣстномъ сообщеніи.

Вотъ сравнительныя данныя стоимости проѣзда пассажировъ и провоза багажа между важнѣйшими пунктами, въ порядке послѣдовательнаго измѣненія тарифовъ.

	Тифлисъ-Поти.			Тифлисъ-Батумъ.			Тифлисъ-Баку.			Баку-Батумъ.			Баку-Поти.			10 фунтовъ багажа.	
	Пассажир.			Пассажир.			Пассажир.			Пассажир.			Пассажир.				
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.		
Съ 1874 по 1879 годъ.	1301	975	542	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 1879 „ 1893 „	1626	1219	623	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
„ 1893 „ 1/XII 1894 г.	1538	769	472	39	1680	840	515	30,66	2273	1136	697	48,30	2966	1484	910	78,94	
„ 1/XII 1894 по 1/X 1895	1415	708	472	39	1545	773	515	28,21	2091	1046	697	44,43	2730	1365	910	72,62	
„ 1/X 1896 года . . .	868	521	347	16,68	1000	600	400	18,75	1350	810	540	29,25	1850	1110	740	44,25	

Изъ этой таблицы видно, что дифференциальный тарифъ, дававшій большія преимущества при поѣздкахъ на большія разстоянія, имѣлъ, однако, послѣдствіемъ крайнюю необходимость въ бдительномъ надзорѣ за недопущеніемъ злоупотребленія этимъ тарифомъ на короткихъ разстояніяхъ.

Такъ, проѣздъ отъ Баку до Батума по III классу стоилъ 9 р. 10 коп., отъ Баку до Тифлиса—6 р. 97 к., отъ Тифлиса до Батума 5 р. 15 к., итого 12 р. 12 к.

Слѣдовательно, при отсутствіи надзора, пассажиръ, купившій прямой билетъ въ Баку за 9 р. 10 к., могъ его перепродать въ Тифлисъ пассажиру,ѣдущему въ Батумъ, напримѣръ, за 4 рубля, удешевивъ такимъ образомъ за счетъ дороги какъ свой проѣздъ до Тифлиса, такъ и проѣздъ Тифлисца, слѣдующаго въ Батумъ. Обстоятельство это въ связи съ возможностью на нѣкоторыхъ разстояніяхъ получать даже извѣстный заработка, понудило дорогу усилить контроль за поѣздною прислугою.

Лѣтомъ 1894 года Закавказскою желѣзною дорогою была сдѣлана первая попытка къ удешевленію проѣзда въ пригородныя мѣстности, для развитія дачной жизни. Установлены билеты на 10 поѣздокъ „туда и обратно“ и для разового проѣзда „туда“, по цѣнѣ, уменьшенной на 50% противъ тарифной платы. На первый разъ дѣйствіе тарифа распространено было лишь на поѣздки отъ ст. Тифлисъ до каждой станціи Тифлисъ-Михайловскаго участка и отъ каждой станціи этого участка до станціи Тифлисъ. Пониженный тарифъ имѣлъ силу лишь при проѣздѣ въ одной парѣ станціонныхъ дачныхъ поѣздовъ. Въ 1895 г. къ числу станцій пригороднаго движенія причислены были также ст. Сумбатово и Боржомъ; абонементныя билеты были установлены на 20 поѣздокъ, дѣйствіе пониженнаго тарифа распространено на всѣ пассажирскіе и товаро-пассажирскіе поѣзда, двигавшіеся между Тифлисомъ и Михайлово-Боржомомъ. Что касается размѣра тарифа, то въ виду достигнутаго съ 1 декабря 1894

года общаго пониженія размѣра платы I и II класса, благодаря уменьшенію государственного сбора съ 25 на 15%, была допущена и соотвѣтствующая скидка съ нормального тарифа.

Въ текущемъ году значительно пониженные, сравнительно съ прошлыми годами, тарифы пригороднаго сообщенія были распространены не только на пригородное сообщеніе съ Тифлисомъ, но и на сообщеніе съ другими главнѣйшими городами, расположеннымъ на линіи, напр., съ Батумомъ, Поти, Кутаисомъ и Баку.

Наглядное пониженіе дѣйствовавшихъ тарифовъ между нѣкоторыми пригородными пунктами указано въ нижеслѣдующей таблицѣ.

		Абонементные (на 10 поѣзд.)			Обратные.			Разовые.			
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	
		Въ копѣйкахъ.									
Отъ	1894 г.	Нормальн.	4910	2460	1510	982	496	301	491	246	151
Тифлиса		Пригородн.	2456	1231	753	491	246	151	246	124	76
до	1895 г.	Нормальн.	4530	2265	1510	903	452	301	453	227	151
Гори		Пригород.	1530	918	613	375	225	150	188	113	75
и	1896 г.	Нормальн.	2250	1530	1020	510	306	204	255	153	102
обратно.		Пригородн.	1350	810	540	350	210	140	175	105	70
Отъ	1894 г.	Нормальн.	7580	3790	2320	1516	758	464	758	379	232
Тифлиса		Пригородн.	3788	1894	1162	758	379	232	379	190	116
до	1895 г.	Нормальн.	6960	3480	2320	1392	696	464	696	348	232
Михайлова		Пригородн.	2430	1458	973	600	360	240	300	180	120
и	1896 г.	Нормальн.	4050	2430	1620	810	486	324	405	243	162
обратно.		Пригородн.	1750	1050	700	500	300	200	275	165	110

Съ постепеннымъ пониженіемъ пассажирскаго тарифа, дорога, въ нѣкоторыхъ специальныхъ случаяхъ, предостав-

ляла еще особыя льготы въ проѣздѣ; такъ, пассажиры 4-го класса и переселенцы перевозились по $\frac{3}{4}$ коп. съ пассажира и версты. Тотъ-же тарифъ былъ предоставленъ и нѣкоторымъ должностнымъ лицамъ—чинамъ судебнаго, таможеннаго, врачебнаго и др. вѣдомствъ, при проѣздѣ на тормазныхъ площахахъ вагоновъ, въ товарныхъ поѣздахъ, проѣздъ съ которыми вообще воспрещенъ. Разрѣшались бесплатные и пониженные отъ 50% до 75% тарифной стоимости проѣзды членамъ разнаго рода съѣздовъ и экспонентамъ разныхъ выставокъ. Учащіеся вначалѣ пользовались 75% скидкою, доведенною затѣмъ до 50%; съ введеніемъ настоящаго, значительно удешевленнаго проѣзда, эта скидка сначала была вовсе уничтожена, а затѣмъ въ 1895 году вновь возстановлена, но въ размѣрахъ 50 к. скидки со стоимости поѣзда по III классу на разстоянія отъ 70 до 140 в. и 1 р. отъ 141 до 900 верстъ. При проѣздѣ до 70 верстъ и свыше 900 верстъ никакой скидки не полагается.

Кромѣ болѣшихъ или меньшихъ скидокъ съ общей тарифной платы, Общество, въ силу правъ полнаго собственника дороги, предоставляло широкую возможность, въ случаяхъ дѣйствительной необходимости, пользоваться и даровымъ проѣздомъ. Въ распоряженіе начальства края выдавались книжки бесплатныхъ билетовъ для проѣзда неимущихъ, большинство административныхъ чиновъ и многія частныя лица, имѣвшіе какое-либо отношеніе къ эксплоатациіи дороги, снабжались годовыми бесплатными билетами и вообще дорога всегда шла на встрѣчу подобнаго рода потребностямъ. Чинамъ полиціи, въ видахъ усиленія охраны пути отъ прогрессировавшихся разбоевъ, убийствъ и нападеній на путевую желѣзнодорожную стражу дано было въ 1890 году право бесплатного проѣзда на любомъ участкѣ дороги, отмѣненное затѣмъ съ предоставлениемъ полиціи общихъ льготъ правительственныхъ должностныхъ лицъ, т. е. по $\frac{3}{4}$ коп. при проѣздѣ въ товарныхъ поѣздахъ.

Въ отношеніи правъ на бесплатный проѣздъ, конечно, на первомъ планѣ были поставлены агенты дороги, пользовавшіеся этими правами для себя и для членовъ своихъ семействъ, безъ ограниченія числа поѣздокъ; но, съ расpubликованіемъ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденного закона 1893 года, права, какъ служащихъ, такъ равно и должностныхъ лицъ, значительно сокращены и въ этомъ отношеніи Закавказская желѣзная дорога также была уравнена съ общей сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Плата за паемъ экстренныхъ поѣздовъ, въ зависимости отъ установлениія государственного сбора, также потерпѣла рядъ измѣненій. До 1885 года таковая, какъ сказано выше, исчислялась по предѣльнымъ нормамъ, при разстояніяхъ въ 100 верстъ и менѣе, по 3 р. съ поѣздо-версты, болѣе 100 верстъ — 2 р. 25 к. Составъ экстреннаго поѣзда былъ опредѣленъ въ 1 багажный и 3 пассажирскихъ вагона одного и того-же или различныхъ классовъ. Съ 1885 года взималось при составѣ поѣзда изъ одного вагона I и одного вагона III класса на разстояніи до 100 верстъ — 2 р., свыше — 1 р. 50 к. съ поѣздо-версты; при большемъ числѣ вагоновъ, плата увеличивалась по числу мѣстъ въ прибавленныхъ вагонахъ, но составъ поѣзда не могъ быть болѣе 4-хъ вагоновъ; прибавлялся еще государственный сборъ въ 25% исчисленной за поѣздъ суммы. Съ 1895 года, при составѣ изъ двухъ вагоновъ, взималось по 1 р. 50 к. съ поѣздо-версты только съ правительственныхъ учрежденій и лицъ; для частныхъ-же заказовъ составъ поѣзда опредѣлялся въ 4 вагона, при максимальной платѣ съ государственнымъ сборомъ не менѣе 2 р. 50 коп. по разстоянію до 100 верстъ, 250 р. съ поѣзда за все разстояніе отъ 101 до 125 в. и по два рубля съ поѣзда и версты свыше 125 верстъ.

Наиболѣе существенной переработкѣ подверглись товарные тарифы. Съ открытиемъ Бакинскаго участка и съ проведениемъ Батумъ-Самтредской и Ріонъ-Кутаисской вѣтвей, направление перевозокъ измѣнилось, явились новые грузы, а

вмѣстѣ съ тѣмъ, сообразно потребности новаго грузового движенія, кореннымъ образомъ измѣнились и условія ихъ тарификаціи. Новый тарифъ былъ пересмотрѣнъ, значительно пополненъ и введенъ въ дѣйствіе съ 1-го марта 1887 года.

Въ этомъ новомъ тарифѣ бросаются въ глаза слѣдующія особенности: всѣ товары распредѣлены на 129 группъ; по предѣльнымъ тарифнымъ нормамъ, товары, вмѣсто 5 разрядовъ, разбиты на 10 съ нисходящими попудными ставками $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{16}$, $\frac{1}{20}$, $\frac{1}{24}$, $\frac{1}{30}$, $\frac{1}{40}$, $\frac{1}{48}$, $\frac{1}{50}$ и $\frac{1}{65}$ и даны скидки по разстояніямъ для первыхъ трехъ разрядовъ 10% и 15%; большинство товаровъ, при перевозкахъ крупными партиями повагонно имѣло значительное пониженіе противъ указанныхъ попудныхъ ставокъ; нормальныя предѣлы этихъ повагонныхъ платъ съ вагона и версты, начиная съ товаровъ 3-го разряда, устанавливались по 37,5 к., 30 к., 25 к., 20 к., 15 к., 13,33 к., 12 к. и 9,23 к. Для многихъ грузовъ установлены дифференціальныя тарифы, основанные на обратной пропорціональности стоимости провоза къ разстояніямъ. Былъ принятъ перечень такъ называемыхъ специальныхъ тарифовъ, направленный для покровительства ввоза и вывоза иѣкоторыхъ товаровъ. Такъ, напр., предметы первыхъ 4-хъ группъ (асфальтъ, алебастръ, цементъ и ихъ издѣлія), перевозившіеся между станціями по нормальнымъ наивысшимъ ставкамъ $\frac{1}{8}, \frac{1}{12}, \frac{1}{16}$, или 0,13, 0,09, 0,06 к., при перевозкахъ изъ портовыхъ станцій на Черномъ морѣ—Батума и Поти (пункты передачи грузовъ, поступавшихъ въ край изъ-за границы и внутренней Россіи) до станціи Аджи-Кабулъ и на станціи за нею лежащей до Баку, разсчитывались отъ 28 до 42 коп. съ пуда за все разстояніе, смотря по группѣ товара, т. е. 0,04, 0,05, 0,06, 0, 08; подобныя же пониженія примѣнялись для вывоза иѣкоторыхъ, наиболѣе необходимыхъ для края грузовъ, напр., на трубы желѣзныя и чугунныя, мѣшки и соль поваренную.

Вывозной тарифъ покровительствовалъ слѣдующимъ гру-

замъ: со станцій участка Аджи-Кабулъ-Баку въ Поти и Батумъ—выжимки дубильныя, съмянныя, высьвки съмянные, мякина, отруби; со станцій участка Елисаветполь-Баку въ Батумъ и Поти—кохи и шкуры невыдѣланныя, хлѣбъ; съ участка Тифлісъ-Михайлово—лѣсные строительные матеріалы; съ участка Акстафа-Баку—солодковый корень; со станціи Шамхоръ—мѣдь; съ участка Аджи-Кабулъ-Баку—рыба и ея продукты; изъ Акстафы и Тифліса—хлопокъ.

Съ другой стороны, дорога старалась привлечь къ себѣ и транзитные грузы, отправлявшіеся во внутреннюю Россію изъ Закаспійскаго края и Персіи, или ввозившіеся туда изъ-за границы и внутренней Россіи, напр., бумага, картонъ, дерево пальмовое и орѣховое (изъ Персіи), желѣзо и сталь, жесть, чугунъ и издѣлія изъ нихъ (изъ Россіи и заграницы), земледѣльческія орудія и проч.

Въ 1893 году послѣдовалъ вторичный пересмотръ тарифовъ Закавказской желѣзной дороги, повлекшій за собою сравнительное пониженіе тарифныхъ платъ противъ нормъ прошедшихъ временъ, но тѣмъ не менѣе, хотя въ основаніе, положенное въ новый тарифъ, и легла мысль постепеннаго обобщенія его съ тарифомъ общей сѣти, однако-же дорога не могла совсѣмъ отрѣшиться отъ переданнаго ей этимъ временемъ наслѣдія—признавать необходимымъ для Закавказской желѣзной дороги увеличеніе провозныхъ платъ противъ дорогъ внутренней Россіи, вслѣдствіе чего большинство грузовъ по этому тарифу повышенено на одинъ классъ. Новый тарифъ былъ введенъ въ дѣйствіе съ 1-го августа 1893 года и отличался отъ предшествовавшихъ тарифовъ: 1) тѣмъ, что всѣ 129 группъ номенклатуры разнаго рода товаровъ были разбиты на 12 классовъ (вмѣсто 10-ти тарифа 1887 г. и 5-ти—1874 г.); прежнія нормальныя ставки $\frac{1}{16}$, $\frac{1}{20}$ и $\frac{1}{50}$ уничтожены, взамѣнъ введены другія. Предѣльными нормами этого тарифа приняты: $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{10}$, $\frac{1}{12}$, $\frac{1}{15}$, $\frac{1}{18}$, $\frac{1}{24}$, $\frac{1}{30}$, $\frac{1}{36}$, $\frac{1}{40}$, $\frac{1}{45}$, $\frac{1}{65}$, $\frac{1}{75}$, и $\frac{1}{100}$; 2) скидки на

разстояніяхъ свыше 200 верстъ—10% и 500 в.—15% прияты для первыхъ 9-ти классовъ; 3) стоимость повагонныхъ перевозокъ для нѣкоторыхъ грузовъ понижалась сразу на нѣсколько ступеней, напр., попудно по IV, повагонно по VI и даже по VIII классу и т. п.; 4) установлено 16 табличныхъ по разстояніямъ дифференціальныхъ тарифовъ для пониженія стоимости повагонныхъ перевозокъ. Примѣрный расчетъ, на которомъ построены такие дифференціалы, можно видѣть изъ наименьшаго дифференціала графы Е и наибольшаго графы Д. Первый разсчитанъ до 65 верстъ по X классу ($\frac{1}{65}$); свыше 65 в. къ платѣ за 65 в. (I к.) прибавляется по $\frac{1}{100}$ съ пуда и версты, что на разстояніе, напр. 500 верстъ, даетъ 5,35 к. съ пуда за все разстояніе. Второй разсчитанъ за 345 в. по III кл. (по $\frac{1}{15}$), до 460 в. прибавляется по $\frac{1}{50}$ к., свыше 460 в.—по IV классу; слѣдовательно, на то же разстояніе 500 верстъ получается 25 коп. Промежуточные между Е и Д дифференціалы разсчитываются тѣмъ-же порядкомъ, измѣняя лишь данные классовъ и разстояній; 5) предоставлены значительныя лготы для перевозокъ большой скорости, посредствомъ пониженія провозныхъ платъ до размѣровъ перевозокъ малой скорости. Къ числу грузовъ съ одинаковымъ тарифомъ для перевозокъ большой и малой скорости отнесены: сухія дрожжи, черноморскія устрицы, гробы съ покойниками, мелкія животныя, принимаемыя къ перевозкѣ по вѣсу, желуди сырья, молочныя скопы (сыръ, масло, молоко и проч.), пиво и портеръ русскія, нѣкоторыя растенія и цвѣты живые, рыбный товаръ, сѣмена древесныя, свѣжіе фрукты, и 6) установлены пониженныя тарифы на обратную перевозку предметовъ, составляющихъ укупорку, покрышку или тару перевезеннаго груза.

Что касается прочихъ грузовъ большой скорости, то тарифъ для нихъ въ размѣрѣ $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда и версты оставался до августа минувшаго года, когда и былъ уменьшенъ до $\frac{1}{6}$ коп.

Въ виду особеннаго значенія для Закавказской желѣзной дороги нефтяныхъ грузовъ (керосинъ, лигроинъ, астралинъ, бензинъ, смазочныя масла и проч.), составляющихъ главнѣйшіе предметы перевозки, не безъинтересно прослѣдить здѣсь послѣдовательныя измѣненія тарифа на этого рода товаръ.

По уставу бывшаго О-ва Закавказской желѣзной дороги нормальная ставка на перевозку жидкаго минерального топлива не должна была превышать $\frac{1}{45}$ съ пуда и версты. Въ 1874 году, при открытии правильной эксплоатациі Поти-Тифлисскаго участка, для нефтяныхъ грузовъ была установлена ставка по $\frac{1}{12}$ коп. съ пуда и версты, замѣненная въ 1879 г. нормальной въ $\frac{1}{45}$ коп. При общемъ пересмотрѣ тарифовъ, послѣдовавшемъ въ виду открытия эксплоатациі Баку-Тифлисскаго участка, нефтяные грузы выдѣлены въ 59-ю группу, съ присвоеніемъ имъ при между станціонной перевозкѣ ставокъ:

	Попудно.	Повагонно.
Бензинъ	$\frac{1}{12}$	$\frac{1}{24}$
Керосинъ и группа керосиновыхъ грузовъ (астралинъ, фотогенъ, соляровыя масла и пр.)	$\frac{1}{45}$	—
Смазочныя масла	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{20}$

Кромѣ того, былъ принятъ дифференціальный тарифъ: при отправкѣ полными вагонами на разстоянія отъ 500 до 600 в.—150 р. съ вагона за все разстояніе, свыше 600 в.—по 25 к. съ вагона и версты, и для специальныхъ перевозокъ изъ Баку въ Батумъ и Поти вывозной тарифъ безразлично для тарныхъ отправокъ въ бочкахъ и наливомъ въ

вагонахъ-цистернахъ—по 16 коп. для керосиновыхъ грузовъ и темныхъ смазочныхъ маслъ, 19 к для свѣтлыхъ. Въ эту же плату входила и плата за подачу вагона подъ нагрузку и выгрузку.

Съ 1-го августа 1888 года, со времени разрѣшенія керосинозаводчикамъ поставки на дорогу своихъ собственныхъ вагоновъ-цистернъ, указанныя ставки тарифа были для перевозокъ въ частныхъ котлахъ понижены на 2 коп. при емкости котловъ въ 600 п. и на $2\frac{1}{2}$ коп. при емкости 750 пуд. съ вагона и версты, при чёмъ такая льгота допускалась только до тѣхъ поръ, пока сумма этихъ скидокъ не составила въ годъ для вагона въ 600 пуд. 260 р., въ 750 п.—325 р.

Съ 16-го января 1889 года для одного только керосина ставка $\frac{1}{45}$ повышена до $\frac{1}{30}$ коп., а съ 1-го марта 1887 года, со времени открытия перевозки новыхъ продуктовъ перегонки нефти, установлено наименование „прочие предметы 59-й группы“, со ставкою $\frac{1}{12}$ коп., а вывозной тарифъ керосина, керосиновыхъ грузовъ, а равно темныхъ смазочныхъ маслъ значительно увеличенъ, а именно вместо 16 коп. принятая ставка 18,6 и сверхъ того особо дополнительные сборы.

Съ 1-го ноября 1891 г. на всѣ безъ исключенія нефтяные грузы, кроме сырой нефти, остатковъ, нефтяной грязи, гидрокарбюра и масла гарнаго, при перевозкахъ между станціями установленъ попудный тарифъ $\frac{1}{12}$ коп. и повагонный—25,42 к. съ вагона, а при вывозѣ изъ Баку въ котлахъ дороги принять особый спеціальный тарифъ съ послѣдовательнымъ повышеніемъ платы за цѣлый вагонъ въ 610 пудовъ, соотвѣтственно станціямъ назначенія отъ Баку до ст. Согутъ-Булахъ. Плата за вагонъ до этой станціи на разстояніи 458 вер. опредѣлена въ 111 р. 85 коп., а для станцій, лежащихъ между станціями Согутъ-Булахъ и Батумъ, на всемъ разстояніи 386 в. установлена одна и та-же плата

113 р. 46 к., что составить съ дополнительнымъ сборомъ ставку 19 к. съ пуда на какую-бы промежуточную станцію грузъ не отправлялся.

Въ 1894 году, вслѣдствіе усиленія иностранной конкуренціи, направленной для вытѣсненія русского керосина съ заграничныхъ рынковъ, правительство пришло на помошь частной русской промышленности для удержанія за нею этихъ рынковъ и съ 15-го мая до 1-го іюня того года тарифъ на вывозной керосинъ былъ сразу пониженъ на 5 коп. (вмѣсто 19—14 к.); когда же эта мѣра оказалась недостаточною, немедленно послѣдовало вторичное пониженіе на 5 коп. (съ 14 на 9); тарифъ этотъ продержался до урегулированія цѣнъ на заграничныхъ рынкахъ.

Съ 1-го іюня текущаго года послѣдовалъ новый пересмотръ нефтяныхъ тарифовъ, при чмъ для всѣхъ отправокъ со станцій, кромѣ Баку, тарифъ нѣсколько измѣнился въ смыслѣ увеличенія, а для вывоза изъ Баку остался въ томъ же размѣрѣ.

3.

Пассажирское движеніе.

Пассажировъ всѣхъ категорій (кромѣ служащихъ) дорогою перевезено:

Въ 1874 г.	367.798	человѣкъ, или на версту пути	1.273
„ 1875 „	357.182	„	1.236
„ 1876 „	414.264	„	1.433
„ 1877 „	627.678	„	2.135
„ 1878 „	859.504	„	2.894
„ 1879 „	633.436	„	2.133
„ 1880 „	633.983	„	2.135

Въ 1881 г.	641.318	человѣкъ, или на версту пути 2.160
„ 1882 „	568.267	„ 1.913
„ 1883 „	697.156	„ 963
„ 1884 „	758.192	„ 806
„ 1885 „	842.349	„ 895
„ 1886 „	892.496	„ 949
„ 1887 „	919.088	„ 976
„ 1888 „	931.867	„ 949
„ 1889 „	1.028.309	„ 1.084
„ 1890 „	1.134.473	„ 1.194
„ 1891 „	1.222.743	„ 1.472
„ 1892 „	1.110.418	„ 1.378
„ 1893 „	1.065.547	„ 1.086
„ 1894 „	1.250.965	„ 1.194
„ 1895 „	1.800.309	„ 1.719

Въ 1895 году пассажировъ перевезено дорогою почти въ пять разъ болѣе, чѣмъ въ 1874 г.

Разматривая рядъ данныхъ о перевозкѣ пассажировъ по годамъ, мы видимъ, что измѣненіе ихъ имѣло нѣсколько періодовъ. Такъ, 1875 и 1876 годы даютъ болѣе или менѣе равномѣрное увеличеніе числа пассажировъ; въ 1877 году сразу пассажировъ оказывается въ $1\frac{1}{2}$ раза больше, чѣмъ въ предшествующій годъ; 1878 г. даетъ новое значительное увеличеніе; съ этого времени число перевезенныхъ пассажировъ падаетъ вплоть до 1883 г., начиная съ кото-раго до 1892 года опять идетъ уже непрерывный рядъ воз-растающихъ цифръ.

1892 годъ пассажировъ даетъ меньше, чѣмъ 1891 г., а 1893 г.—меньше, чѣмъ 1892 г., но уже въ 1894 г. число перевезенныхъ пассажировъ больше не только противъ двухъ предшествовавшихъ лѣтъ, но и по сравненію съ

1891 г., съ котораго сталъ уменьшаться приливъ ихъ, а въ 1895 г. число это сразу увеличивается противъ предшествовавшаго года на 600 т. человѣкъ.

Эти неправильности въ увеличеніи пассажирскаго движенія объясняются просто.

Сильное увеличеніе годового числа пассажировъ въ 1877 году вызвано начавшейся русско-турецкой войной, потребовавшей передвиженія значительныхъ массъ войскъ, число которыхъ въ 1878 году особенно усилилось; въ послѣдующіе годы перевозка войскъ постепенно уменьшалась и пассажирское движеніе вошло въ норму только лишь къ концу 1882 года. Ослабленіе пассажирскаго движенія въ 1892 и 1893 г.г. есть результатъ свирѣпствовавшей въ Закавказье холерной эпидеміи.

Въ 1894 году движеніе это входитъ опять въ норму. 1895 г., несмотря на то, что вслѣдствіе осеннихъ размывовъ на горномъ участкѣ дороги, движеніе было прекращено на два мѣсяца, даетъ значительное увеличеніе числа перевезенныхъ пассажировъ. Явилось это результатомъ слѣдующихъ причинъ: 1) введенія съ 1-го мая этого года на участкѣ Тифлисъ-Боржомъ дачнаго тарифа, значительно удешевившаго проѣздъ на всемъ разстояніи участка; 2) примѣненія этого тарифа и въ зимнее время; 3) введенія съ 1-го октября того-же года по всей линіи пониженнаго тарифа, дѣйствовавшаго на всѣхъ россійскихъ желѣзныхъ дорогахъ, и 4) усиленія контроля надъ пассажирскимъ движеніемъ.

Въ нѣсколько иномъ порядкѣ измѣнялись среднія числа пассажировъ, причитающихся на версту пути.

Здѣсь мы также, какъ и въ отношеніи всего количества перевезенныхъ пассажировъ, замѣчаемъ въ 1877 г. сильное увеличеніе числа пассажировъ, причитающихся на версту пути, достигающее своего максимума въ 1878 г. и затѣмъ держащееся почти на одномъ уровнѣ до 1883 г.

Въ 1883 году число это сразу подаетъ болѣе чѣмъ

вдвое; въ слѣдующемъ году мы имѣемъ еще большее уменьшеніе, съ 1885 же года число пассажировъ на версту пути вновь начинаетъ слабо возрастать до 1892 года, когда опять уменьшается, давая еще большее пониженіе въ 1893 г.; въ 1894 г. число это вновь увеличивается, не достигая, впрочемъ, высоты его въ 1892 г., а въ 1895 г. оно уже больше, чѣмъ въ 1892 г. почти въ полтора раза.

Увеличеніе въ 1877-1882 годахъ объясняется тѣмъ же условіями усиленной перевозки войскъ.

Крупное уменьшеніе въ 1883 и 1884 г.г. числа пассажировъ, причитающихся на версту, имѣло свои особыя условія.

Дѣло въ томъ, что въ 1883 г. были открыты Бакинскій и Батумскій участки, сразу увеличившіе длину дороги на 613 в., между тѣмъ какъ число пассажировъ, которое дали эти участки, подняло общее число по всей линіи далеко не соотвѣтственно увеличенію длины дороги—всего лишь на 130 т. человѣкъ.

Чтобы получить число пассажировъ на версту въ 1882 году, мы должны общее число ихъ раздѣлить на число верстъ; для 1883 г. тоже самое число, увеличенное всего на 130 т. душъ дѣлится уже не прежнюю величину, а прежнюю плюсъ вся длина Бакинского и Батумского участковъ. Такимъ образомъ, дѣлимое для 1883 г. увеличивается на незначительную величину, дѣлитель же сильно возрастаетъ; понятно, что частное, т. е. число пассажировъ, причитающихся на версту пути, замѣтно уменьшается.

Пониженіе для 1892 и 1893 г.г. объясняется холерной эпидеміей.

Въ общемъ, первые одиннадцать лѣтъ даютъ на версту значительно больше пассажировъ, чѣмъ слѣдующіе одиннадцать. Слабое пассажирское движеніе на Бакинскомъ участкѣ вполнѣ объясняетъ это, на первый взглядъ, странное явленіе.

По мѣсяцамъ пассажиры въ процентахъ распредѣляются такъ:

Г О Д Ы.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
1888 . . .	7,42	6,39	7,50	8,22	7,93	8,42	7,93	9,59	9,35	10,59	8,43	8,23
1889 . . .	7,12	6,23	7,28	8,31	7,84	8,33	8,58	9,72	9,92	9,94	8,39	8,34
1890 . . .	7,33	6,54	8,27	7,84	8,42	8,25	7,79	8,72	9,84	9,60	8,67	8,73
1891 . . .	7,79	6,10	7,46	8,76	8,33	9,26	7,93	8,67	9,75	9,12	7,96	8,86
1892 . . .	7,45	6,94	9,17	8,92	9,47	10,16	6,08	5,96	8,61	9,70	8,95	8,58
1893 . . .	8,63	7,57	8,10	7,60	8,53	8,11	7,32	8,98	9,48	9,24	7,91	8,53
Среднее . .	7,62	6,62	7,96	8,27	8,42	8,75	7,60	8,60	9,49	9,69	8,38	8,54

Изъ данныхъ этихъ усматривается, что мѣсяцами наибольшаго пассажирскаго движенія являются: октябрь, сентябрь, июнь, августъ, декабрь и ноябрь; наименьшаго—февраль, июль и январь. Говоря вообще, движение это распредѣляется по мѣсяцамъ довольно равномѣрно. Наибольшія колебанія наблюдались въ августѣ 1892 г. (5,96) и октябрѣ 1888 г. (10,59).

Среднее количество пассажировъ въ поѣздѣ средняго состава, съ подраздѣленіемъ ихъ на классы, приводится въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Г О Д Ы.	Среднее число пассажировъ всѣхъ классовъ въ поѣздѣ.	Среднее число пассажировъ въ вагонахъ I-го класса одного поѣзда.	Среднее число пассажировъ въ вагонахъ II-го класса одного поѣзда.	Среднее число пассажировъ въ вагонахъ III-го и IV-го классовъ одного поѣзда.
1888	101,12	0,68	4,29	92,35
1889	102,19	0,59	4,09	90,88
1890	99,58	0,50	3,93	99,08
1891	76,39	0,43	4,09	67,99
1892	69,83	0,59	3,55	62,90
1893	52,16	0,24	2,80	45,19

Такимъ образомъ, среднее число пассажировъ въ одномъ поѣздѣ за послѣдніе шесть лѣтъ все уменьшалось. Объясняется это отчасти холерной эпидемій, вообще сократившей пассажирское движение, и затѣмъ—увеличениемъ числа поѣздовъ. Такъ какъ увеличеніе числа поѣздовъ шло быстрѣе роста пассажирского движенія, то, распредѣляя немного увеличившееся, а за 1892-1893 г.г. даже уменьшившееся, число пассажировъ на большее число поѣздовъ, въ среднемъ на одинъ поѣздъ приходиться ихъ стало меньше.

Въ зависимости отъ уменьшенія средней численности публики въ одномъ поѣздѣ, уменьшилось и среднее число пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ, хотя уменьшеніе это сказалось для различныхъ классовъ не въ одинаковой мѣрѣ.

Всѣ пассажиры въ общемъ проѣхали слѣдующее число верстъ:

Въ 1874 г. 29.970.010 в., или средній проѣздъ 1 пассажира составлялъ 81 в.

„ 1875 „	26.871.055	„	75 „
„ 1876 „	31.588.134	„	76 „
„ 1877 „	47.617.773	„	76 „
„ 1878 „	70.431.321	„	82 „
„ 1879 „	42.179.882	„	67 „
„ 1880 „	45.717.674	„	72 „
„ 1881 „	44.417.064	„	69 „
„ 1882 „	36.339.562	„	65 „
„ 1883 „	51.903.943	„	74 „
„ 1884 „	59.455.701	„	78 „
„ 1885 „	70.537.804	„	84 „
„ 1886 „	72.888.674	„	82 „
„ 1887 „	75.204.443	„	82 „
„ 1888 „	79.213.081	„	85 „
„ 1889 „	85.562.447	„	83 „
„ 1890 „	89.934.830	„	79 „
„ 1891 „	100.850.365	„	94 „

„ 1892 „	94.959.142	„	96 „
„ 1893 „	103.763.512	„	97 „

Въ ходѣ увеличенія пассажиро-верстъ по годамъ мы замѣчаемъ, что 1878 г. даетъ быстрое увеличеніе числа верстъ, сдѣланныхъ пассажирами. Такое же значительное увеличеніе даютъ 1883, 1884 и 1885 г.г., т. е. годы, ближайшіе къ открытію Бакинскаго участка, когда на линіи появились пассажиры, проѣзжавшиѣ каждый въ отдѣльности болѣе 800 верстъ (Баку-Батумъ-Поти) и около 500 верстъ (Тифлисъ-Баку). Пассажиры эти, конечно, должны были сильно увеличить годовое число пассажиро-верстъ. До 1892 г. это число увеличивалось правильно, по въ этомъ году оно упало почти на 6 м. пассажиро-верстъ, въ слѣдующемъ году увеличившись не только сравнительно съ предшествовавшимъ годомъ, но и съ 1891 г.. Если мы припомнимъ, что въ 1892 и 1893 г.г. число перевезенныхъ пассажировъ сократилось значительно, то кажущееся противорѣчіе между чувствительнымъ уменьшеніемъ числа пассажировъ въ оба года, увеличеніемъ пробѣга ихъ въ 1893 г. и слабымъ уменьшеніемъ въ 1892 г. легко объясняется тѣмъ, что каждый пассажиръ въ эти годы въ среднемъ проѣхалъ болѣе число верстъ, чѣмъ въ предшествующіе годы, а это, въ свою очередь, явилось результатомъ выѣзда въ разныя мѣста Закавказья и внутреннія губерніи значительного числа жителей г. Баку, во время свирѣпствовавшей въ этомъ городѣ холеры въ 1892-1893 г.г.

Средній пробѣгъ одного пассажира въ общемъ съ 1875 г. повысился съ 75 до 97 в., т. е. постепенно увеличивалось число пассажировъ, юдущихъ на болѣе длинныя разстоянія. Пониженіе средняго проѣзда съ 81 в. въ 1874 г. до 75 в. въ 1875 г. легко объяснить, если принять во вниманіе, что въ этотъ послѣдній годъ открыта Кутаисская вѣтвь, которая дала большое число пассажировъ, проѣзжающихъ всего лишь восьмиверстное разстояніе.

По отношению къ общему числу всѣхъ пассажировъ, лица, проѣзжавшія въ 3 классѣ, составляли:

Въ 1874 г.	. . . . .	90%
,, 1875 ,,	. . . . .	90%
,, 1876 ,,	. . . . .	92%
,, 1877 ,,	. . . . .	93%
,, 1878 ,,	. . . . .	91%
,, 1879 ,,	. . . . .	91%
,, 1880 ,,	. . . . .	93%
,, 1881 ,,	. . . . .	93%
,, 1882 ,,	. . . . .	94%
,, 1883 ,,	. . . . .	93%
,, 1884 ,,	. . . . .	94%
,, 1885 ,,	. . . . .	95%
,, 1886 ,,	. . . . .	95%
,, 1887 ,,	. . . . .	95%
,, 1888 ,,	. . . . .	95%
,, 1889 ,,	. . . . .	95%
,, 1890 ,,	. . . . .	95%
,, 1891 ,,	. . . . .	94%
,, 1892 ,,	. . . . .	94%
,, 1893 ,,	. . . . .	94%

Или въ среднемъ за первые 10 лѣтъ 92%, за послѣдніе—95%. Слѣдовательно, пассажирское движеніе по Закавказской желѣзной дорогѣ постепенно демократизировалось: пассажиры 3-го класса получали все большій численный перевѣсъ надъ пассажирами первыхъ двухъ классовъ.

Съ общимъ пониженіемъ пассажирскаго тарифа, введеннымъ 1-го октября 1895 г., несомнѣнно, часть пассажировъ 3-го класса перешла въ высшіе классы, тѣмъ не менѣе все же первые составляютъ и теперь не менѣе $\frac{9}{10}$ всего числа пассажировъ.

Всѣхъ пассажировъ можно сгруппировать по тремъ категоріямъ: 1) пассажиры по общему тарифу, 2) воинскіе чины (съ арестантами и конвойными) и 3) бозплатные пассажиры.

Приведемъ нѣкоторыя подробности о двухъ первыхъ категоріяхъ.

Пассажиры, перевозимые по общему тарифу, по классамъ вагоновъ и пробѣгу даютъ слѣдующія цифры.

Год.	Пассажиры по общему тарифу.					
	I-го класса		II-го класса.		III-го класса.	
	Общее число.	Средний проездъ 1 пассажира.	Общее число.	Средний проездъ 1 пассажира.	Общее число.	Средний проездъ 1 пассажира.
1874	5.333	—	32.181	—	283.188	—
1875	5.693	—	28.744	—	283.881	—
1876	5.338	—	27.269	—	311.565	—
1877	7.293	—	36.818	—	387.658	—
1878	11.768	—	61.485	—	556.567	—
1879	9.403	—	46.034	—	519.236	—
1880	—	—	—	—	—	—
1881	7.760	—	36.993	—	528.364	—
1882	6.859	—	29.893	—	491.806	—
1883	—	—	—	—	—	—
1884	5.687	—	38.993	—	661.002	—
1885	5.633	—	37.437	—	727.349	—
1886	5.528	—	35.517	—	779.890	—
1887	5.275	160	36.097	100	800.484	87
1888	5.390	179	34.167	110	804.482	86
1889	5.323	183	35.679	111	887.361	86
1890	5.618	192	43.883	96	997.498	88
1891	5.762	184	49.785	85	1.034.709	85
1892	4.918	184	40.633	89	928.798	84
1893	4.699	217	52.900	115	883.818	83

Изъ этихъ данныхъ видно, что абсолютно число проѣзжающихъ пассажировъ I-го класса за всѣ 20 лѣтъ почти не измѣнилось, II-го класса—увеличилось болѣе чѣмъ въ $1\frac{1}{2}$ раза, III-го класса—въ 2-3 раза. Интересно отмѣтить тотъ фактъ, что въ 1893 г. (холерномъ) пассажиры 2-го класса, въ противоположность проѣзжавшимъ въ остальныхъ классахъ, даютъ увеличеніе противъ 1892 г. Объясняется это тѣмъ, что нѣкоторая часть интеллигентной публики, составляющей преимущественный контингентъ пассажировъ 2-го класса, очевидно, менѣе поддаваясь общей паникѣ, разъѣзжала свободно по линіи, не уклоняясь отъ обычной нормы поѣздокъ, другая же—наоборотъ, спасаясь отъ холеры, пользовалась желѣзной дорогой сверхъ этой нормы, какъ это было съ Бакинскими горожанами.

Проѣздъ одного пассажира за послѣдніе семь лѣтъ составлялъ въ среднемъ: I кл. 185 в., II кл.—100, III кл.—85 в., т. е. каждый пассажиръ I кл. дѣлалъ по желѣзной дорогѣ въ среднемъ болѣе чѣмъ въ два раза больше верстъ, чѣмъ пассажиръ 3-го кл. и болѣе чѣмъ въ $1\frac{1}{2}$ противъ пассажира II кл.

Перевозка воинскихъ чиновъ и арестантовъ съ конвойными выражалась такъ:

Годы.	Воинскіе чины.		Арестанты съ конвойными.	
	Число пассажировъ.	Средній проѣзгъ 1 пассажира.	Число пассажировъ.	Средній проѣзгъ 1 пассажира.
1874	44.511	—	2.585	—
1875	35.989	161*	2.875	—
1876	67.015	150*	3.077	—

*) Общий съ арестантами и конвойными.

Годы.	Воинскіе чины.		Арестанты съ конвойными.	
	Число пассажировъ.	Средній проѣздъ 1 пасажира.	Число пассажировъ.	Средній проѣздъ 1 пасажира.
1877	188.721	113*	4.188	—
1878	225.917	151*	3.767	—
1879	55.436	164*	3.327	—
1880	—	—	—	—
1881	65.585	183*	2.676	—
1882	36.470	166*	3.239	—
1883	—	—	—	—
1884	44.765	236*	7.745	—
1885	63.622	300*	8.308	—
1886	56.718	303*	6.538	—
1887	59.692	260	7.268	135
1888	68.557	285	8.286	156
1889	77.471	283	9.960	158
1890	77.181	298	9.306	211
1891	96.503	328	8.471	200
1892	75.148	293	5.928	220
1893	98.362	324	6.906	237

*) Общий съ арестантами и конвойными.

Число перевезенныхъ воинскихъ чиновъ, слѣдовательно, изъ году въ годъ возрастало. До 1887 г. проѣздъ одного пассажира въ таблицѣ указанъ общій для воинскихъ чиновъ и арестантовъ съ конвойными, послѣ же 1887 г.—отдѣльно для каждой категоріи. Проѣздъ одного воинскаго чина, особенно за послѣднее время, оказывается довольно высокимъ, что объясняется значительными перевозками новобранцевъ изъ Батума въ Тифлисъ, на разстояніи свыше 300 вер. Проѣздъ арестантовъ съ конвойными много ниже, такъ какъ совершаются главнымъ образомъ въ предѣлахъ одного судебнаго округа; часть ихъ, впрочемъ, именно арестанты, подлежащіе высылкѣ изъ края по судебнѣмъ приговорамъ, препровождаются этапнымъ порядкомъ изъ Тифлиса на Батумъ, а оттуда на Новороссійскъ.

4.

Перевозка багажа и грузовъ большой скорости.

Данныя о перевозкѣ багажа сгруппированы въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Годы.	Число пудовъ перевезенного багажа.	Пудо-версты въ тысячахъ.	Среднее число верстъ, пройденныхъ однимъ пудомъ.
1871	17.357	—	—
1874	121.626	13.876	—
1875	101.841	12.028	118
1876	112.235	12.771	114
1877	162.330	15.419	95

Г о д ы .	Число пудовъ перевезенного багажа .	Пудо-версты въ тысячахъ .	Среднее число верстъ, пройденныхъ однимъ пудомъ .
1878	255.044	24.483	96
1879	184.362	19.065	103
1880	—	—	—
1881	166.058	16.100	102*
1882	161.086	14.376	96*
1883	166.055	19.503	117
1884	162.390	20.054	123
1885	173.364	27.637	153
1886	182.076	22.407	123
1887	184.011	22.983	125
1888	190.329	25.056	132
1889	283.714	41.730	147
1890	307.975	43.104	140
1891	328.224	46.439	141
1892	323.341	47.102	145
1893	340.022	—	—
1894	370.454	—	—

*) Безъ Нефтяного участка.

Перевозка багажа съ каждымъ годомъ все увеличивалась и къ 1895 г. была уже болѣе чѣмъ въ три раза больше, чѣмъ въ 1874-1875 гг.; въ зависимости отъ этого возрасталъ и пробѣгъ багажа, т. е. число пудо-верстъ, сдѣланныхъ имъ. Перевозка багажа, находящаяся въ прямой зависимости отъ пассажирского движения, измѣнялась вмѣстѣ съ этимъ послѣднимъ, а такъ какъ средній проѣздъ одного пассажира за весь періодъ существованія дороги все увеличивался, то въ этомъ же направленіи измѣнялся и средній пробѣгъ одного пуда багажа.

Движеніе товаровъ большой скорости опредѣлялось такъ:

Г о д ы .	Число перевезенныхъ пудовъ товаровъ большой скорости.	Пудо-версты въ тысячахъ.	Средній пробѣгъ одного пуда.
1874	6.534	1.257	—
1875	3.907	550	141
1876	2.954	464	157
1877	6.843	873	128
1878	11.737	1.636	139
1879	4.551	447	98
1880	—	—	—
1881	9.404	170	121
1882	1.610	183	114
1883	7.486	1.166	156
1884	9.510	2.368	249

Годы.	Число перевезенныхъ пудовъ товаровъ большой скорости.	Пудо-версты въ тысячахъ.	Средній пробѣгъ одного пуда.
1885	17.000	4.076	240
1886	28.791	9.783	339
1887	38.479	7.144	186
1888	45.231	8.591	189
1889	66.273	12.298	185
1890	61.888	16.840	272
1891	79.352	25.386	320
1892	87.715	25.573	292
1893	279.273	68.938	247
1894	430.345	—	—

Слѣдовательно, перевозки товаровъ большой скорости приобрѣтаютъ значеніе только съ 1885 г., послѣ котораго они начинаютъ прогрессивно рости, давая за два послѣднихъ года значительное увеличеніе; съ развитіемъ правильной доставки въ Тифлисъ ягодъ и овощей изъ Кутаисской губ., рыбы изъ Бакинской, а также перевозокъ другихъ легкопортящихся грузовъ по всей линіи, увеличилось не только количество перевезенныхъ пудовъ, но и средній пробѣгъ 1 пуда, а въ связи съ этимъ возрасли и пудо-версты.

5.

Движеніе грузовъ малой скорости.

Товарное движение грузовъ малой скорости можно подраздѣлить на движение частныхъ и воинскихъ грузовъ и служебныхъ.

Тѣхъ и другихъ въ отдѣльности и вмѣстѣ дорогою перевезено:

Годы.	Перевезено грузовъ.		
	Частныхъ и воинскихъ.	Управлениія дороги (служебн.).	Всего.
1874	8.386.422	1.450.337	9.836.759
1875	7.141.821	2.471.192	9.613.013
1876	6.791.017	17.597.875	24.348.892
1877	8.808.278	19.166.122	27.974.400
1878	9.570.215	16.538.414	26.108.629
1879	9.633.404	20.331.652	29.965.056
1880	13.417.489	15.241.752	28.659.241
1881	16.531.117	16.468.298	32.999.415
1882	13.290.668	9.764.175	23.054.843
1883	27.691.052	12.763.455	40.054.507
1884	39.356.520	21.736.237	61.092.757

Годы.	Перевезено грузовъ.		
	Частныхъ и воинскихъ.	Управлія дороги (служебн.).	Всего.
1885	43.027.373	33.463.529	76.490.902
1886	58.129.881	43.147.019	101.276.900
1887	60.664.238	45.608.692	106.272.930
1888	70.731.524	38.453.560	109.185.084
1889	88.549.779	19.382.818	107.932.597
1890	96.000.156	22.516.548	118.516.704
1891	99.171.960	32.409.450	131.581.410
1892	110.184.106	31.860.327	142.044.433
1893	117.233.101	34.204.086	151.437.187
1894	111.725.599	37.363.719	149.089.318

Изъ данныхъ этихъ усматривается, что за 21 годъ число перевезенныхъ по дорогѣ грузовъ увеличилось въ 15 разъ, при чмъ за первое десятилѣтіе въ 4 раза, а за послѣдніе 11 лѣтъ—въ $3\frac{1}{2}$. Служебные грузы въ общей массѣ перевозокъ занимаютъ довольно видное мѣсто: въ 1874 г. они составляли 14%, а въ 1894 г.—25%. Разсматривая данные о перевезенныхъ по годамъ частныхъ и воинскихъ грузовъ, мы замѣчаемъ что до 1883 г. идетъ ихъ возрастаніе хотя и неправильное, но все же довольно замѣтное. 1883 г., когда по дорогѣ двинулись новые нефтяные грузы, сразу удваиваетъ количество перевозокъ, которыя въ послѣдующія годы быстро и безпрерывно растутъ, увеличиваясь съ каждымъ годомъ на 5-10 и даже 18 мил. пудовъ.

Такой колоссальный ростъ перевозокъ есть результатъ увеличенія главнымъ образомъ вывоза нефтяныхъ продуктовъ. Что же касается остальныхъ товаровъ, то перевозки некоторыхъ изъ нихъ тоже увеличивались, но, за немногими исключеніями, они въ общемъ передвигаются по линіи, по сравненію съ нефтяными грузами, въ ограниченныхъ размѣрахъ.

Если брать весь товаръ малой скорости, не подраздѣляя его на указанныя выше категоріи, то за послѣдніе годы движение ихъ даетъ слѣдующіе выводы:

Годы.	Пудо-версты въ тысячахъ.	Число пудовъ на одну по- ѣздо-версту.	Число пудовъ на одну вагоно-версту-	Средній про- бѣгъ одного пуда.
1888	39.668.109	9.762	304	363
1889	48.652.871	10.642	309	450
1890	59.267.173	11.941	316	499
1891	64.221.796	12.781	316	488
1892	68.566.059	12.895	314	482
1893	74.161.123	12.893	308	490

Средній пробѣгъ одного пуда, въ виду значительного преобладанія нефтяныхъ грузовъ, неизмѣнно двигающихся въ большей своей части отъ Баку до Батума, съ 1890 г. увеличился въ мало замѣтной мѣрѣ; по благодаря возрастанію количества отправокъ, число пудо-верстъ, т. е. общая сумма верстъ, пройденныхъ каждымъ отправленнымъ пудомъ груза, возрасло въ значительной степени. Въ зависимости отъ усиленія товарного движения, увеличилось и число пудовъ, причитающихся на одну поѣздо-версту и вагоно-вер-

сту, или иными словами, на каждую версту, пройденную поездомъ средняго состава или вагономъ средней нагрузки.

Выше указаны размѣры перевозокъ малой скорости для частныхъ и воинскихъ грузовъ вмѣстѣ.

Данныя для каждого изъ этихъ разрядовъ отдельно выражаются такъ:

1) Частные грузы:

Г о д ы.	Число перевезен- ныхъ пудовъ.	Пудо-версты въ тысячахъ.	Средній про- бѣгъ одного пу- да.
1874	8.337.052	878.250	106
1875	7.087.789	839.100	119
1876	6.461.072	808.170	126
1877	7.500.522	755.611	104
1878	8.616.801	1.283.748	156
1879	9.574.833	1.559.384	163
1880	—	—	180
1881	16.454.999	2.251.090	121
1882	13.265.956	2.012.381	135
1883	27.590.940	4.993.828	181
1884	39.209.346	8.514.499	217
1885	42.814.210	13.373.099	312
1886	58.066.558	22.800.864	393

Г о д ы.	Число перевезен- ныхъ пудовъ.	Пудо-версты въ тысячахъ.	Средпій про- бъгъ одного пу- да.
1887	60.560.428	25.412.238	419
1888	70.611.278	35.989.185	510
1889	88.421.284	44.438.602	503
1890	95.494.812	53.559.635	561
1891	98.549.314	57.601.629	584
1892	109.620.780	62.012.057	565
1893	116.309.335	67.287.066	579
1894	109.974.938	59.656.401	541

Благодаря тому, что въ числѣ грузовъ малой скорости преобладаетъ керосинъ, передвигающійся отъ одного конца дороги до другого, между тѣмъ какъ воинскіе грузы и кладь Управліенія дороги перевозятся на сравнительно небольшія разстоянія, средній пробѣгъ одного пуда частныхъ грузовъ много выше, чѣмъ таковой же для всѣхъ вообще грузовъ малой скорости. Тѣмъ же, т. е. увеличивающимся преобладаніемъ нефтяныхъ грузовъ, объясняется и значительный ростъ средняго пробѣга одного пуда.

Увеличеніе размѣровъ частныхъ перевозокъ за послѣдніе годы шло прогрессивно и одинъ лишь 1894 г., вслѣдствіе уменьшенія вывоза керосина изъ Баку на $7\frac{1}{2}$ мил. пуд., даетъ цифру перевозокъ болѣе низкую, чѣмъ предшествующій годъ.

2) Аналогичныя данные для воинскихъ грузовъ слѣдующія *):

Г о д ы.	Число перевезен- ныхъ пудовъ.	Пудо-версты въ тысячахъ.	Средній про- бѣгъ одного пу- да.
1874	—	—	—
1875	50.125	6.668	133
1876	326.991	46.908	143
1877	1.300.913	163.582	126
1878	941.677	212.408	226
1879	54.020	8.811	163
1880	—	—	—
1881	76.118	7.077	93
1882	24.712	3.221	130
1883	92.626	15.756	170
1884	137.664	33.516	243
1885	196.163	48.419	246
1886	105.102	27.614	262

*) Общая сумма воинскихъ и частныхъ грузовъ, указанныхъ въ этой и предшествовавшей таблицахъ, ниже приведенной въ началѣ настоящей статьи, вслѣдствіе того, что поштучныя перезозки въ частные грузы не включены, а въ воинскіе—за одни годы включены, за другіе—нѣтъ. Во всякомъ случаѣ, разница получается ничтожная.

Годы.	Число перевезенныхъ пудовъ.	Пудо-версты въ тысячахъ.	Средній пробѣгъ одного пуда.
1887	132.371	28.347	214
1888	223.045	32.689	147
1889	125.162	22.607	181
1890	439.193	98.744	225
1891	539.997	163.300	302
1892	475.611	151.047	317
1893	693.026	260.008	375
1894	1.473.212	460.111	312

Мы видимъ, что число перевезенныхъ воинскихъ грузовъ, благодаря русско-турецкой войнѣ, въ 1876-1878 г.г. сильно поднялось, но затѣмъ, уменьшившись, до самаго 1890 г. давало не свыше 200 т. пуд.

Въ послѣдніе годы воинскія перевозки колеблются въ предѣлахъ отъ 400 т. пуд. до $1\frac{1}{2}$ мил.; а такъ какъ средній пробѣгъ одного пуда тоже сильно увеличивался, начиная съ 1890 г., то и пудо-версты въ тысячахъ возрастили въ такой же мѣрѣ.

Распределеніе всего количества грузовъ малой скорости по мѣсяцамъ довольно равномѣрное; только за нѣкоторые годы колебанія оказываются чувствительными.

Процентное отношеніе перевозокъ по отдельнымъ мѣсяцамъ къ годовому количеству ихъ слѣдующее:

Г О Д Ы.	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Июнь.	Июль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.
1888 . . .	8,12	7,94	8,86	8,12	8,16	8,70	8,60	10,00	7,67	7,79	9,39	7,73
1889 . . .	6,69	7,55	8,89	7,63	5,68	7,38	7,81	10,13	9,86	8,39	11,38	8,66
1890 . . .	7,37	6,94	7,39	8,19	9,77	8,70	7,15	7,99	7,99	9,46	9,26	8,79
1891 . . .	7,55	7,35	8,21	6,61	9,55	8,15	8,07	8,55	7,65	9,65	9,03	9,62
1892 . . .	3,93	7,40	8,50	8,97	7,86	8,99	8,80	7,15	7,49	8,70	9,44	9,76
1893 . . .	3,08	8,20	7,69	8,86	6,04	7,93	10,03	9,45	7,68	8,61	8,35	9,08

Изъ результатовъ перевозокъ за шесть приведенныхъ лѣтъ нельзя сдѣлать никакихъ выводовъ о томъ, въ какіе мѣсяцы перевозки достигаютъ своего *maxимум*'а, или, наоборотъ, даютъ наименьшее количество грузовъ.

Отклоненія отъ данныхъ за нѣсколько лѣтъ являются случайными, не связанными съ таковыми же за другіе годы. Подобные скачки легко объясняются колебаніями цѣнъ на главнѣйший грузъ дороги—керосинъ. Именно въ зависимости отъ цѣнъ на рынкахъ, обусловливаемыхъ въ каждый данный моментъ причинами болѣе или менѣе случайными и, следовательно, такими, которыя заранѣе предвидѣть невозможно, керосинъ или усиленно вывозится съ мѣстъ его производства, или задерживается въ складахъ и амбарамъ, въ ожиданіи болѣе благопріятныхъ условій.

Неравномѣрность движенія грузовъ за нѣкоторые годы доходитъ до того, что перевозки одного мѣсяца превышаютъ таковыя же за другой въ два раза. Подобная неравномѣрность движенія имѣеть массу неудобствъ, вызывая необходимость держать запасное на этотъ случай число агентовъ; она же вноситъ извѣстную путаницу въ отправление поѣздовъ, подачу вагоновъ и вообще въ движение грузовъ.

6.

Перевозка главнѣйшихъ грузовъ.

Для выясненія размѣровъ и характера движенія главнѣйшихъ грузовъ мы воспользуемся обзоромъ коммерческой дѣятельности Закавказской желѣзной дороги, приложеннымъ къ отчету дороги за 1894 годъ.

Выше уже было указано по отдѣльнымъ годамъ число пудовъ перевезенныхъ товаровъ; въ годичныхъ данныхъ входятъ и переотправки на небольшія разстоянія, главнымъ образомъ изъ Поти въ Поти-портъ, нѣсколько измѣняющія дѣйствительные размѣры поступающихъ на рынки произведеній края.

Если исключить эти переотправки, то за послѣдніе пять лѣтъ дорогою всего перевезено товаровъ:

въ 1890 г.	90.679	тыс. пуд.
„ 1891 „	94.362	„
„ 1892 „	103.969	„
„ 1893 „	110.915	„
„ 1894 „	104.166	„

Товары эти двигаются въ двухъ направленіяхъ: въ западномъ, т. е. отъ Каспійскаго моря къ Черному, и въ восточномъ—отъ Чернаго къ Каспійскому.

Выдѣляя отправленія въ одномъ и другомъ направленіи, мы имѣемъ:

Г о д ы.	Перевезено къ западу (въ тысячахъ пуд.)	Перевезено къ востоку (въ тысячахъ пуд.).
1890	76.102 (83,9%)	14.602 (16,1%)
1891	80.407 (85,2%)	13.955 (14,8%)
1892	91.631 (88,0%)	12.338 (12,0%)
1893	93.722 (84,5%)	17.193 (15,5%)
1894	81.697 (82,5%)	17.371 (17,5%)
По Чатурской вѣтви въ 1894 г.	4.913 (96,4%)	185 (3,6%)

Такимъ образомъ, движение въ западномъ направленіи является для дороги наиболѣе важнымъ, дающимъ болѣе $\frac{4}{5}$ всего числа перевозимыхъ грузовъ. На размѣръ перевозокъ къ западу главное влияніе имѣеть керосинъ, хотя и помимо него, остальныхъ грузовъ,двигающихся къ западу, все же больше, чѣмъ къ востоку. Такъ, исключая изъ отправленій къ западу керосиновые грузы, мы получаемъ, что всѣхъ прочихъ товаровъ перевезено къ западу:

въ 1890 году	23.379	тыс. п.
, 1891 ,	24.039	, ,
, 1892 ,	29.710	, ,
, 1893 ,	27.064	, ,
, 1894 ,	23.143	, ,

или почти вдвое, чѣмъ къ востоку.

Главная роль въ движениіи грузовъ къ западу принадлежитъ станціи Баку, которая въ этомъ направленіи отправляетъ въ два-три раза больше, чѣмъ всѣ остальные станціи дороги, взятые вмѣстѣ.

Усмотрѣть это можно изъ слѣдующихъ данныхъ:

Г о д ы.	Отправлено къ западу [въ тысячахъ пудовъ].	
	Ст. Баку.	Всѣми прочими станціями.
1890	55.244	20.858
1891	59.711	20.696
1892	65.972	25.660
1893	70.876	22.846
1894	61.065	20.636

Главнейшими грузами отправленій къ западу являются: нефтяные продукты, марганецъ, хлѣбные грузы, солодковый корень, хлопокъ, вино, рисъ, строевой лѣсъ, дерево всякое и дрова.

Въ виду того, что о движениі первыхъ шести товаровъ говорится въ послѣдней главѣ настоящаго труда, здѣсь мы укажемъ нѣкоторыя подробности только о четырехъ послѣднихъ.

Рисъ перевозится по дорогѣ почти исключительно въ западномъ направленіи (въ восточномъ въ 1892 г. 6 т. п., въ 1893 г.—7 т. п. и въ 1894 г.—21 т. п.).

За пять лѣтъ въ западномъ направленіи отправлено тысячи пудовъ рису.

Годы.	Всего.	Въ томъ числѣ изъ			Итого въ %.
		Баку.	Евлахъ.	Ляки.	
1890	1.022	883	43	59	96
1891	1.321	1.173	33	36	94
1892	1.509	1.342	44	45	94,5
1893	1.322	1.170	41	40	94,6
1894	1.037	864	58	49	93,6

Слѣдовательно, изъ всѣхъ перевозокъ риса по желѣзнѣй дорогѣ самая ничтожная часть двигается въ восточномъ направленіи, громадная же масса, вѣрѣе почти все его количество, перемѣщается къ западу. Затѣмъ, изъ всего числа перевозимаго риса почти 95% отправленій даютъ три станціи: Баку, Евлахъ и Ляки. Первая изъ на-

званныхъ станцій отпускаетъ рисъ не мѣстнаго производства, а среднеазіатскій и персидскій. Значительная часть риса, передвигающагося по дорогѣ въ западномъ направленіи, почти тоже 95%, доставляется въ Поти, Батумъ и Тифлісъ.

Лѣсные грузы даютъ дорогѣ всего лишь 1-1,6% общаго числа перевозокъ.

Всего перевезено по линіи дороги тысяча пудовъ:

Годы.	Строевого лѣса.	Дерева подѣлочного.	Дровъ *).
1890	954	513	1.625
1891	824	668	1.683
1892	734	531	2.037
1893	1.004	689	2.564
1894	1.048	704	2.890

Изъ этого количества за послѣдніе три года перевезено:

Годы.	Въ западн. направленіи.			Въ восточн. направленіи.		
	Строевого лѣса.	Дерева подѣлочного.	Дровъ.	Строевого лѣса.	Дерева подѣлочного.	Дровъ.
1892	444	359	726	290	172	1.311
1893	750	407	898	254	282	1.666
1894	752	373	923	296	331	1.967

Такимъ образомъ, строевой лѣсъ и дерево подѣлочное перевозятся по линіи преимущественно въ западномъ направленіи, а дрова—въ восточномъ.

*) Въ 1885 г.—1.022, въ 1886—1.328, въ 1887—1.054, въ 1888—1.033, въ 1889—2.091.

Первые двѣ категоріи лѣсныхъ грузовъ—какъ мѣстнаго происхожденія, такъ и провозныя. Несмотря на обиліе лѣсовъ въ Закавказіи, благодаря трудности доставки материа-ловъ изъ нѣкоторыхъ мѣстъ, край получаетъ по желѣзной дорогѣ въ довольно значительномъ количествѣ лѣсъ изъ внутреннихъ губерній.

Такъ, строевого лѣса и подѣлочного дерева отправлено станціей Баку (сюда частью входить и материалы Ленкоран-скаго уѣзда) въ 1892 г. 350 тыс. п., въ 1893 г.—499 тыс. п., въ 1894 г.—418 тыс. п.; Батумомъ и Поти: въ 1890 г.—253 тыс. п., въ 1891 г.—202 тыс. п., въ 1892 г.—211 тыс. п., въ 1893 г.—247 тыс. п., въ 1894 г.—255 тыс. пудовъ.

Главными станціями отправленія строевого лѣса въ западномъ направленіи являются: Самтреди, Мареллисы, Гоми и Гори. Строевой лѣсъ расходится по разнымъ мѣстамъ линіи, подѣлочное же дерево въ главной своей мас-сѣ направляется на западные конечные пункты дороги—въ Батумъ и Поти (въ 1890 г. 260 тыс. п., въ 1891 г.—334 тыс. п., въ 1892 г.—255 тыс. п., въ 1893 г.—330 тыс. п., въ 1894 г.—286 тыс. п.).

Главнымъ потребителемъ дровъ, перевозимыхъ въ западномъ направленіи, является гор. Батумъ, а въ восточномъ—г.г. Тифлісъ и Кутаисъ и въ особенности Закавказ-ская желѣзная дорога, что легко усмотрѣть изъ данныхъ за три послѣднихъ года.

Годы.	Получено дровъ станціями (въ ты- сячахъ пудовъ).				Въ % къ об- щему коли- честву част- ныхъ дровъ.	Кромѣ того, перевезено древь Управ- ленія дороги.
	Тифли- сомъ.	Кутаи- сомъ.	Батумомъ.	Итого.		
1892	1.291	149	447	1.887	92,6	1.013
1893	1.545	220	609	2.374	92,1	981
1894	1.708	385	567	2.660	92,0	1.303

Такимъ образомъ, тремя названными городами получается болѣе $\frac{9}{10}$ всего количества перевозимыхъ по дорогѣ частныхъ дровъ.

Вывозъ дровъ производится преимущественно изъ Кутаисской губерніи, которая даетъ 75% всего перевозимаго по линіи количества ихъ; затѣмъ слѣдуютъ Тифлисская и Елизаветпольская (Акстафа, Таузъ).

Главнейшія станціи отправленія дровъ за послѣдніе пять лѣтъ и вывозъ ихъ (въ тысячахъ пудовъ) указываются въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Разстоя- ние отъ Тифлиса.	Станціи отправ- ленія.	1894	1893	1892	1891	1890
58	Гракали . . .	125	125	125	112	70
71	Гори. . . .	28	57	31	—	44
102	Гоми . . .	177	155	50	61	67
116	Сурамъ . . .	105	65	56	74	53
135	Ципа . . .	276	204	102	70	32
155	Малита. . .	175	151	73	23	111
193	Аджаметы .	345	441	302	289	306*
248	Тквибулы. .	161	87	123	31	45
276	Чаладиды . .	147	80	—	54	23
250	Нигоити . .	25	28	113	179	184
257	Ланчхуты .	170	207	121	146	41
276	Супса . . .	566	411	200	173	115
291	Нотанеби . .	159	236	239	217	244
Итого . . .		2.459	2.243	1.535	1.428	1.335

*] Станція Бежатубань.

Слѣдовательно, болѣе всего дровъ вывозится въ настоещее время изъ Нотанеби и Аджаметъ. Большинство станцій съ теченіемъ лѣтъ увеличивали свои отправки дровъ, хотя есть и такія (Супса, Нигоити), которыхъ прежде отправляли дровъ больше, чѣмъ теперь. При этомъ главная масса дровъ съ каждымъ годомъ вывозилась все съ болѣе отдаленныхъ отъ Тифлиса станцій.

Въ движениі товаровъ въ восточномъ направленіи громадную роль играютъ Батумъ и Поти, которыми отправлено (исключая переотправки грузовъ Поти, прибывавшихъ изъ Поти-порта): въ 1890 г. 8.866 тыс. п., въ 1891 г.—7.582 тыс. п., въ 1892 г.—7.280 тыс. п., въ 1893 г.—11.222 тыс. п. и въ 1894 г.—10.991 тыс. п., т. е. ими отправляется большая часть всѣхъ грузовъ,двигающихся къ востоку. А такъ какъ станціи эти мало что производятъ сами, отпуская привозные товары, слѣдуетъ заключить, что большая часть передвигающихся къ востоку товаровъ—это ввозимые въ Закавказье, также какъ перевозимыхъ къ западу—вывозимые изъ края.

Главнѣйшими грузами, направляемыми къ востоку, являются хлѣбные грузы, сахаръ, желѣзо и сталь не въ дѣлѣ, соль, каменный уголь и уже упомянутыя дрова. Въ виду того, что хлѣбнымъ грузамъ и каменному углю посвящены въ концѣ по самостоятельной статьѣ, мы приведемъ краткія данныя только объ остальныхъ грузахъ. Въ ряду ихъ первое мѣсто принадлежитъ *сахару и сахарному песку*.

Общая перевозка этихъ грузовъ составляла:

въ 1885 г.	632 т. п.	||	въ 1890 г.	2.481 т. п.
„ 1886 „	1.207 „	||	„ 1891 „	2.712 „
„ 1887 „	1.779 „	||	„ 1892 „	2.249 „
„ 1888 „	2.139 „	||	„ 1893 „	2.392 „
„ 1889 „	2.477 „	||	„ 1894 „	2.865 „

Изъ этого количества ввезено черезъ Батумъ и Поти:

въ 1885 г.	523 т. п.	||	въ 1890 г.	2.322 т. п.
„ 1886 „	958 „	||	„ 1891 „	2.548 „
„ 1887 „	1.385 „	||	„ 1892 „	2.150 „
„ 1888 „	1.538 „	||	„ 1893 „	2.306 „
„ 1889 „	1.894 „	||	„ 1894 „	2.817 „

Общая перевозка, за вычетомъ ввоза черезъ эти порта, составляетъ мѣстное обращеніе сахару.

Главными потребителями сахару являются г.г. Тифлисъ и Баку, въ которые прибыло тысячъ пудовъ:

Годы.	Въ Тифлисъ.	Въ Баку.	Итого.
1885	374	113	487
1886	388	613	1.001
1887	384	1.162	1.516
1888	408	1.479	1.887
1889	424	1.746	2.170
1890	378	1.740	2.118
1891	353	1.962	2.315
1892	363	1.560	1.923
1893	339	1.614	1.953
1894	304	2.094	2.398

Прибытие этихъ станцій составляетъ 78-85% всего ввезеннааго сахау. Изъ нихъ Тифлисъ получаетъ его для мѣстнаго потребленія, Баку-же главнымъ образомъ для вывоза въ Персию и Среднюю Азію. Изъ другихъ мѣстъ полу-ченія сахау отмѣтимъ Акстафу (въ 1894 г.—93 т. п.) и Евлахъ (112 т. п.), черезъ которыхъ доставляется этотъ про-дуктъ въ Эриванскую, Елисаветпольскую губ. и Карскую область.

Желъза, стали и жести не вѣ дѣль перевезено по дорогѣ:

въ 1885 г.	581 т. п.	||	въ 1890 г.	1.218 т. п.
„ 1886 „	561 „	||	„ 1891 „	1 120 „
„ 1887 „	645 „	||	„ 1892 „	838 „
„ 1888 „	703 „	||	„ 1893 „	1.037 „
„ 1889 „	752 „	||	„ 1894 „	1.244 „

Изъ этого количества отправлено станціями Батумъ, Поти и Баку:

Г о д ы .	Батумомъ.	Поти.	Баку.	И т о г о .
1885	215	89	231	535
1886	118	61	311	490
1887	88	138	356	582
1888	213	58	377	648
1889	318	87	289	694
1890	368	287	479	1.134

Годы.	Батумомъ.	Поти.	Баку.	Итого.
1891	507	137	391	1.035
1892	300	52	421	773
1893	353	121	496	970
1894	442	284	455	1.181

Такимъ образомъ, ввозъ черезъ три эти пункта составляетъ главнѣйшую часть всего числа перевозокъ этой группы товаровъ. Ввозъ этотъ производится изъ внутреннихъ губерній, которая, кромъ того, отправляютъ еще въ Батумъ и Баку для нуждъ нефтяной промышленности громадное количество желѣза, стали и жести.

Самыми крупными потребителями желѣза, стали и жести являются Тифлисъ, Баку и Сабунчи, которыми получено тысячъ пудовъ:

Годы.	Тифлисомъ	Баку.	Сабунчи.	Итого.
1890	223	508	250	981
1891	217	311	330	858
1892	175	244	136	555
1893	251	296	169	716
1894	322	423	215	960

Соль перевозилась по дорогѣ въ слѣдующемъ числѣ
тысячъ пудовъ:

въ 1885 г.	730 т. п.	|||	въ 1890 г.	875 т. п.
„ 1886 „	858 „	|||	„ 1891 „	800 „
„ 1887 „	921 „	|||	„ 1892 „	954 „
„ 1888 „	728 „	|||	„ 1893 „	1.042 „
„ 1889 „	929 „	|||	„ 1894 „	742 „

Соль эта, несмотря на обиліе въ Закавказіи мѣсторождений каменной соли, по преимуществу не мѣстнаго происхожденія, а привозная изъ Крыма, Екатеринославской губерніи и изъ частей имперіи, сообщающихся съ Закавказьемъ черезъ Баку.

Разрабатываемыя залежи каменной соли находятся въ краѣ въ Эриванской губерніи (въ Кульпахъ) и въ Карской области (въ Кагызманѣ), но отдаленность мѣстъ добычи отъ рельсовыхъ путей значительно ограничиваетъ потребленіе мѣстнаго продукта, вызывая необходимость въ привознойсоли, которой отправлено станціями Батумъ, Поти и Баку:

въ 1885 г.	611 т. п.	|||	въ 1890 г.	704 т. п.
„ 1886 „	709 „	|||	„ 1891 „	637 „
„ 1887 „	784 „	|||	„ 1892 „	755 „
„ 1888 „	599 „	|||	„ 1893 „	763 „
„ 1889 „	744 „	|||	„ 1894 „	609 „

Главнѣйшими станціями прибытія соли были: Тифлісъ, Ново-Сенаки, Самтреди, Кутаисъ, Квирилы, Гори, Елисаветполь, Евлахъ и Ляки.

Движение всѣхъ грузовъ по дорогѣ, отдельно по направлениямъ, за три послѣднихъ года выражалось такъ (въ тысячахъ пудовъ):

Наименование товаровъ.	Къ западу.			Къ востоку.		
	1894 г.	1893 г.	1892 г.	1894 г.	1893 г.	1892 г.
<i>Минеральные грузы.</i>						
Нефтяные продукты	58.579	63.658	61.922	30	34	33
Марганцевая руда	8.620	8.819	9.086	—	—	—
Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ . .	406	409	343	877	671	523
Соль каменная и поваренная . .	236	377	356	506	665	598
Каменный уголь	141	152	94	509	430	518
Камень строительн., песокъ и глина	117	727	3.200	228	346	580
Цементъ	5	2	7	296	218	163
Известь	105	144	135	159	156	124
Мѣдь не въ дѣлѣ	104	120	84	37	35	49
<i>Растительные грузы.</i>						
Рисъ	1.016	1.315	1.503	21	7	6
Кукуруза	2.140	2.401	3.373	841	571	71
Овесъ	1	1	15	6	6	2
Ишеница	293	343	850	467	781	334
Рожь	2	1	7	139	844	10
Ячмень	716	717	1.004	526	590	192
Мука пшеничная	107	112	260	3.085	2.233	778
" ржаная	5	2	1	73	57	2
Картофель	87	34	68	56	87	103
Сѣно и саманъ	363	407	269	53	88	14
Хлопокъ	755	1.553	1.490	58	18	61

Наименование товаровъ.	Къ западу.			Къ востоку.		
	1894 г.	1893 г.	1892 г.	1894 г.	1893 г.	1892 г.
Солодковый корень	1.144	1.901	2.223	14	170	54
Кишмишъ и сухие фрукты . . .	318	358	327	11	10	1
Дерево всякое	373	407	359	331	282	172
Дрова	924	898	729	1.967	1.686	1.311
Строит. лѣсн. матеріалъ	752	750	444	296	254	290
<i>Остальные грузы.</i>						
Вина виноградныя	1.035	988	832	259	165	117
Сахаръ и сахарный песокъ . . .	8	21	26	2.857	2.371	2.223
Спиртъ	124	89	84	15	14	31
Рыбный товаръ	297	300	259	39	47	46
Шелкъ и коконъ	42	49	30	2	4	2
Шерсть	311	444	396	4	6	2
Мануфактурн. тов. и ткацк. изд.	287	309	253	374	586	543
Прочіе непоименован. товары . .	2.254	2.914	1.602	3.232	3.781	3.385
И т о г о .	81.697	93.722	91.631	17.371	17.193	12.338
Кромѣ того, въ переотправкахъ.	5.809	4.242	5.852	—	1.152	—
В С Е Г О	87.506*	97.964	97.283	17.371	18.345	12.338
Изъ этого количества прибыло:						
Къ западу.	{ Въ Батумъ	61.140	70.383	68.762	—	—
		17.640	16.803	18.591	—	—
		3.426	3.355	3.571	—	—
		5.300	7.423	6.359	—	—
Къ востоку.	{ Въ Баку	—	—	—	3.954	3.850
		—	—	—	6.377	7.070
		—	—	—	7.040	7.425
	На остальные станціи . .					4.413

*) Кромѣ того, перевезено по Чіатурской вѣтви 5.098 т. п. марганца.

Изъ данныхъ этой таблицы усматривается, что въ 1894 году около 70% всѣхъ перевозокъ дороги составляли минеральные грузы. Движеніе ихъ совершалось преимущественно въ направленіи къ западу; къ востоку-же перевезена едва лишь $\frac{1}{4}$ часть. Растительные грузы по отношенію ко всѣму числу перевезенныхъ въ этомъ-же году товаровъ дали всего лишь 15%; всѣ прочіе товары составляли въ общемъ тоже около 15%.

Главнѣйшими станціями прибытія оказываются Батумъ, Поти, Поти-портъ, Тифлісъ и Баку.

Громадное большинство грузовъ дороги, имѣя мѣстомъ отправленія восточную часть ея, главнымъ образомъ г. Баку, а станціями прибытія—Батумъ и Поти (керосинъ, солодковый корень, рисъ, хлопокъ), пробѣгаютъ всю линію отъ одного конца ея до другого.

Наоборотъ, большая часть грузовъ западной половины на восточную не переходитъ, двигаясь къ тѣмъ-же портамъ Чернаго моря, или въ мѣстномъ сообщеніи. Только нѣкоторые товары, служащіе предметомъ ввоза черезъ западный конецъ дороги, проходя всю линію, попадаютъ на ея восточную оконечность. Слѣдовательно, и восточная и западная половины дороги имѣютъ свои собственные, мѣстные грузы, но въ то время какъ грузы первой переходятъ на вторую, большая часть грузовъ западной части на восточную не попадаетъ. Значитъ, западная часть перевозить какъ свои грузы, такъ и грузы восточной; восточная-же—только свои. Отсюда—работа первой, т. е. участка Тифлісъ-Поти-Батумъ значительно интенсивнѣе, чѣмъ второй—Тифлісъ-Баку.

Особенность эту легко усмотрѣть еще изъ слѣдующихъ данныхъ. Средній пробѣгъ грузовъ въ направленіи Баку-Батумъ въ 1893 г. составлялъ 630 в., въ направленіи-же Батумъ-Баку—всего 305 в., т. е. въ общемъ, откуда-бы не двигались грузы восточной половины, они, пробѣжавъ Бакинскій участокъ, обязательно переходять на Батумскій;

наоборотъ, грузы, отправляемые изъ Батума и Поти, въ среднемъ, доходять только до Тифлиса, не переходя на Бакинский участокъ.

Разница въ густотѣ движенія въ различныхъ частяхъ линіи усматривается изъ количества перевезенныхъ пудовъ, приходящихся на версту пути на отдѣльныхъ участкахъ.

Такъ, на участкѣ Батумъ-Самтреди въ 1892 году на каждую версту приходилось перевезенныхъ грузовъ 750 т. п., въ 1893 г.—791 т. п.; Поти-Самтреди въ 1892 г.—379 т. п., въ 1893 г.—400 т. п.; Тифлисъ-Самтреди въ 1892 г.—382 т. п., въ 1893 г.—424 т. п.; Тифлисъ-Баку въ 1892 г.—150 т. п., въ 1893 г.—161. Если количество пудовъ на версту Бакинского участка взять за единицу, то на другихъ участкахъ оно выразится такъ:

	1892 г.	1893 г.
Тифлисъ-Баку	1	1
Тифлисъ-Самтреди	2,5	2,6
Самтреди-Батумъ	5,0	4,9
Самтреди-Поти.	2,5	2,5

Данныя эти самымъ нагляднымъ образомъ показываютъ, что работа участка дороги Поти-Тифлисъ въ два съ половиною раза, а Самтреди-Батумъ въ пять разъ интенсивнѣе, чѣмъ Бакинского участка.

На такую неравномѣрность работы, помимо того, что западная половина дороги, кромѣ своихъ, перевозить еще большую часть грузовъ восточной половины, вліяніе имѣютъ еще иѣкоторыя другія обстоятельства.

Бакинскій участокъ собираетъ грузы только извѣстной полосы, составляющей районъ дороги; наоборотъ, Поти-Батумо-Тифлисскій участокъ распространяетъ свое вліяніе на гораздо большую окружность, благодаря иѣсколькимъ вѣтвямъ, отходящимъ отъ линіи. Этотъ участокъ мало того, что соби-

раеть многочисленные местные грузы, мало того, что перевозить почти все товары Бакинского участка, онъ получаетъ еще большинство грузовъ, доставляемыхъ Тквибульской и Чатурской вѣтвями, узкоколейной Зеземановской дорогой, а съ 1895 г. еще и Боржомской вѣтвью. Съ открытиемъ Карской дороги, значительная часть ея грузовъ тоже попадеть на Батумскій участокъ; въ случаѣ же осуществленія проекта перевальной дороги, существующей соединить Закавказскую дорогу съ Владикавказской, и оттуда почти все грузы главнымъ образомъ будутъ попадать на западную половину дороги. Такимъ образомъ, интенсивность работы этой части дороги, теперь весьма значительная, въ будущемъ должна сильно возрасти.

Движеніе на Батумскомъ и Потійскомъ участкахъ въ настоящее время настолько густое, что графикъ дороги совершенно заполненъ и пропускная способность напряжена до высокой степени, а между тѣмъ движеніе, въ силу экономическихъ условій, съ каждымъ годомъ все растетъ. Для выхода изъ такого затруднительного положенія указывается два пути.

Первый заключается въ устройствѣ на западномъ участкѣ второго пути. Затрудненія техническаго характера, обусловливаемыя чрезвычайно узкими проходами въ ущельяхъ горнаго участка, въ которыхъ проложена линія, дорожизна новыхъ сооруженій и др. препятствія, указали на другой способъ уменьшить густоту движенія на западномъ участкѣ. Самыми главными перевозками дороги являются керосиновые грузы, которые, сравнительно свободно двигаясь по Бакинскому участку, буквально загромождаютъ Батумскій. Освободивъ отъ нихъ этотъ послѣдній, можно достигнуть равномѣрности движенія по всей линіи. Поэтому послѣдніе годы выдвинули настоятельную необходимость постройки отъ Тифлиса до Батума или, по крайней мѣрѣ, отъ Михайлово до Батума, керосинопровода. Съ устройствомъ его, западный участокъ сразу освободится отъ десятковъ миллионовъ пу-

довъ обременительнаго для него груза. Дорога-же, прекративъ ихъ перевозку отъ Михайлово до Батума, лишится не всего того количества пудовъ, которое представляютъ эти грузы, такъ какъ тогда она можетъ, хотя и не въ такихъ размѣрахъ, усилить вывозъ нефтяныхъ остатковъ, отправляемыхъ теперь бакинскими нефтепромышленниками въ ограниченныхъ предѣлахъ, за недостаткомъ подвижного состава и заполненіемъ провозоспособности дороги.

Вопросъ о керосинопроводѣ настолько уже подвинулся впередъ, что въ настоящее время приступлено къ необходимымъ изысканіямъ между Михайлово и Батумомъ и заказу материаловъ для постройки его.

7.

Работа станцій.

За періодъ существованія Поти-Тифлисской желѣзной дороги, т. е. до открытія Батумскаго и Бакинскаго участковъ, работа станцій по годамъ выражалась такъ (въ тысячахъ пудовъ).

Наименование станцій.	Годы	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882
Поти . . .	Отпр.	1.700	1.784	2.146	991	3.743	4.338	—	4.448	3.564
	Приб.	5.744	4.355	3.436	2.783	1.352	2.076	—	2.175	2.398
Чаладиды . .	Отпр.	—	—	1	6	13	6	—	44	28
	Приб.	—	—	5	2	3	—	—	1	2
Ново-Сенаки.	Отпр.	4.326	3.024	2.563	2.728	2.978	1.349	—	492	303
	Приб.	110	94	101	379	219	129	—	197	171

Наименование станций.	Годы.	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882
Абаша . . .	Отпр.	—	—	4	72	283	129	—	326	225
	Приб.	—	—	8	18	31	40	--	73	82
Самтреди . . .	Отпр.	321	261	131	214	608	291	—	239	291
	Приб.	85	76	101	1.455	892	118	—	334	189
Копитнари . . .	Отпр.	—	—	—	144	6	13	—	218	272
	Приб.	—	—	—	8	—	3	—	2	10
Рионъ . . .	Отпр.	203	203	224	266	109	112	—	1.199	116
	Приб.	260	302	566	855	8	7	—	407	9
Кутаисъ . . .	Отпр.	—	—	—	70	339	172	—	528	407
	Приб.	—	—	—	10	928	597	—	1.489	881
Аджаметы . . .	Отпр.	—	—	—	—	10	47	—	6	37
	Приб.	—	—	—	—	2	—	—	7	3
Квирилы . . .	Отпр.	176	175	123	1.291	161	202	—	796	880
	Приб.	49	91	49	88	90	66	--	170	187
Дзерулы . . .	Отпр.	—	—	1	19	32	44	—	58	71
	Приб.	—	—	—	25	40	7	—	13	24
Бълогоры . . .	Отпр.	21	8	6	17	19	28	—	35	40
	Приб.	4	7	16	7	8	5	—	297	157
Бежатубань . . .	Отпр.	6	—	9	92	82	88	—	262	222
	Приб.	2	—	3	2	10	4	—	9	11
Михайлово . . .	Отпр.	191	206	184	242	377	213	—	225	271
	Приб.	75	108	210	929	575	386	—	588	267
Сурамъ . . .	Отпр.	177	145	111	251	143	232	—	270	286
	Приб.	345	38	70	139	289	7	--	127	111

Наименование станций.	Годы.	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882
Томи	Отпр.	—	—	30	234	271	450	—	329	313
	Приб.	—	—	—	7	9	15	—	24	41
Карели. . .	Отпр.	232	200	105	60	354	303	—	401	332
	Приб.	7	8	9	6	13	5	—	20	15
Гори	Отпр.	299	303	307	589	757	469	—	267	357
	Приб.	82	164	118	122	319	5	—	266	205
Гракали. . .	Отпр.	72	60	95	280	374	289	—	262	280
	Приб.	3	5	3	4	6	11	—	20	15
Каспи . . .	Отпр.	33	36	30	999	110	80	—	201	84
	Приб.	1	5	4	31	5	11	—	2	6
Ксанка . .	Отпр.	5	16	10	16	19	4	—	18	17
	Приб.	4	1	4	2	7	18	—	24	6
Мцхетъ . .	Отпр.	3	3	51	54	140	28	—	80	100
	Приб.	28	18	31	37	46	52	—	98	71
Авчалы . .	Отпр.	1	2	—	—	4	66	—	27	—
	Приб.	10	3	9	3	11	4	—	13	1
Тифлисъ . .	Отпр.	562	645	697	1.554	1.292	719	—	876	1.279
	Приб.	1.831	1.852	2.072	1.904	4.378	5.821	—	5.759	4.764
В С Е Г О .		8.337	7.087	6.819	8.847	9.625	9.688	—	12.005	14.585

Станцій, отправившихъ въ 1874 году свыше ста тысяч пудовъ, было десять: Поти, Ново-Сенаки, Самтреди, Ріонъ (тогда называвшаяся Кутаисомъ), Квирилы, Михайлово, Сурамъ, Карели, Гори и Тифлисъ. Изъ нихъ отправили отъ

100 до 200 тысячъ: Квирилы, Михайлово и Сурамъ; отъ 200 до 500 тысячъ: Самтреди, Ріонъ, Карели и Гори; отъ 500 тысячъ до 1 мил.—Тифлисъ; отъ 1 до 3 мил.—Поти и отъ 3 до 5 мил.—Ново-Сенаки.

Въ 1882 г. станцій, имѣвшихъ отправленій свыше ста тысячъ, уже было 17: тѣ-же, что въ 1874 г., и еще Абаша, Копитнари, Кутаисъ, Бежатубань, Гоми, Гракали, Мцхетъ; при этомъ, отъ 100 до 200 тысячъ пудовъ отправлено станціями: Ріонъ и Мцхетъ; отъ 200 до 500 тысячъ: Ново-Сенаки, Абаша, Самтреди, Копитнари, Кутаисъ, Бежатубань, Михайлово, Сурамъ, Гоми, Карели, Гори, Гракали; отъ 500 тыс. до 1-го мил.—Квирилы; отъ 1 до 3 мил.—Тифлисъ, отъ 3 до 5 мил.—Поти.

Станцій, имѣвшихъ прибытие свыше 100 тысячъ пудовъ, въ 1874 г. было пять: Поти, Ново-Сенаки, Ріонъ, Сурамъ и Тифлисъ; изъ нихъ отъ 100 до 200 тысячъ п. получили: Ново-Сенаки, отъ 200 до 500 тыс.: Ріонъ, Сурамъ; отъ 500 т. до 1 мил.—, отъ 1 до 3 мил.—Тифлисъ, отъ 3 до 5 мил.—, отъ 5 до 10 мил.—Поти. Въ 1882 г. свыше 100 тыс. пудовъ—тѣ-же станціи, только безъ Ріона, и еще Самтреди, Кутаисъ, Квирилы, Бѣлогоры, Михайлово, Гори. Изъ ихъ числа прибыло отъ 100 до 200 тыс. п. на станціи: Ново-Сенаки, Самтреди, Квирилы, Бѣлогоры, Сурамъ; отъ 200 до 500 тыс.: Михайлово, Гори, отъ 500 тыс. до 1 мил.—Кутаисъ; отъ 1 до 3 мил.—Поти, отъ 3 до 5 мил.—Тифлисъ.

Слѣдовательно, по отправленію главнѣйшими станціями въ 1874 г. были Тифлисъ, Поти и Ново-Сенаки; въ 1882 г. къ нимъ присоединилась еще ст. Квирилы; по прибытию въ 1874 г.—Тифлисъ и Поти, а въ 1882 г.—еще и Кутаисъ.

Послѣ открытия Бакинскаго и Батумскаго участковъ всѣми станціями получено и отправлено слѣдующее число тысячъ пудовъ^{*)}:

^{*)} Станціи, имѣвшія за всѣ годы прибытия и отправленія менѣе 1 тыс. пуд. исключены.

Найменование станций.	Годы	1883	1884	1885	1886
Батумъ	Отпр.	670	386	2 828	4.088
	Приб.	3.091	7.682	4.161	22.709
Чаква	Отпр.	—	—	—	—
	Приб.	—	—	—	—
Нотанеби	Отпр.	6	84	94	162
	Приб.	19	54	244	40
Супса	Отпр.	442	129	239	1.514
	Приб.	4	6	4	1.845
Джуматы	Отпр.	—	—	—	—
	Приб.	—	—	—	—
Кобулеты	Отпр.	3	60	1.366	1.950
	Приб.	9	34	546	2.881
Ланчхуты	Отпр.	70	148	22	148
	Приб.	312	31	30	627
Нигопти	Отпр.	308	52	41	59
	Приб.	4	7	7	76
Саджевахо	Отпр.	18	85	104	131
	Приб.	13	41	43	30

1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
5.578	3.061	3.812	3.146	3.263	1.864	3.279	2.522
25.986	45.339	56.920	56.869	62.291	67.040	70.189	60.605
—	—	—	—	600	667	108	60
—	—	—	—	4	65	17	19
586	480	473	343	325	323	368	370
75	100	101	94	111	102	114	119
2.083	113	180	250	294	610	554	812
2.042	10	17	10	12	9	15	29
—	—	—	—	—	—	98	177
—	—	—	—	—	—	1	9
2.645	6.743	8.158	984	316	125	131	77
3.728	87	30	34	38	30	37	65
134	179	310	286	333	361	415	405
168	32	41	43	42	41	46	48
85	245	180	245	242	170	118	190
1.152	275	11	8	7	9	15	10
150	157	260	217	141	121	147	128
753	40	48	61	55	61	60	63

*) Изъ Цихисдзирі еще отправлено 2.400 тыс. п., приб. 34 тыс.

Наименование станций.	Годы.	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
Самтреди	Отпр.	563	584	273	484	387	495	899	758	581	826	722	658
	Приб.	333	237	311	249	217	212	406	302	286	304	374	332
Абаша	Отпр.	296	345	353	271	255	282	365	249	259	554	557	637
	Приб.	148	170	147	123	109	127	109	89	113	145	120	104
Ново-Сенаки	Отпр.	1.311	2.122	1.325	648	1.067	529	407	6.261	5.118	751	740	915
	Приб.	218	232	309	252	240	263	268	254	231	266	296	282
Чаладиды	Отпр.	41	49	145	27	20	272	26	36	60	30	76	161
	Приб.	1	1	1	1	1	1	8	—	1	1	—	3
Поти	Отпр.	2.526	1.436	2.261	2.986	3.423	4.271	5.062	9.607	7.397	6.846	5.313	6.724
	Приб.	3.884	4.854	5.752	9.014	8.620	3.612	5.814	7.902	5.358	5.899	4.869	4.912
Поти-портъ	Отпр.	—	—	—	—	—	—	—	1.678	1.787	3.818	4.823	4.830
	Приб.	—	—	—	—	—	—	—	8.128	8.059	12.118	11.116	12.077
Копитнари	Отпр.	236	177	245	188	157	153	313	181	103	114	59	21
	Приб.	7	11	14	12	14	11	9	9	9	4	7	6
Мухіанъ	Отпр.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14
	Приб.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Ріонъ	Отпр.	91	223	170	250	705	82	838	67	103	222	119	44
	Приб.	62	38	9	11	14	375	121	18	27	5	9	21

Наименование станций.	Годы.	1883	1884	1885	1886
Кутаись	Отпр.	501	367	370	384
	Приб.	827	791	932	1.106
Гелаты	Отпр.	—	—	—	—
	Приб.	—	—	—	—
Сърныя-Воды	Отпр.	—	—	—	—
	Приб.	—	—	—	—
Сациры	Отпр.	—	—	—	—
	Приб.	—	—	—	—
Тквибулы	Отпр.	—	—	—	—
	Приб.	—	—	—	—
Аджаметы	Отпр.	106	98	117	353
	Приб.	2	—	323	2
Свири	Отпр.	—	—	—	—
	Приб.	—	—	—	—
Квирилы	Отпр.	1.096	1.544	3.026	3.708
	Приб.	306	160	286	565
Шорапань	Отпр.	—	—	—	—
	Приб.	—	—	—	—

1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
393	580	852	918	565	527	604	505
1.162	998	1.251	1.261	1.245	1.247	1.623	1.781
—	26	192	61	34	9	1	8
—	4	—	—	—	1	2	3
—	3	2	8	15	3	4	14
—	—	—	1	—	—	—	4
—	—	—	—	6	—	1	—
—	—	—	—	—	—	2	—
—	206	732	478	363	417	470	564
—	47	49	68	34	30	55	109
334	213	662	362	310	458	514	358
586	696	150	57	4	6	16	8
—	14	14	14	5	27	22	24
—	6	11	5	11	35	28	33
4.257	2.087	4.366	8 202	5.406	8.661	7 270	1.211
663	276	412	899	702	1.157	1.777	771
—	—	—	—	—	17	865	7.877
—	—	—	—	—	518	259	5.220

Наименование станций.	Годы.	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
Дзерулы	Отпр.	74	76	205	308	366	74	95	135	95	462	734	81
	Приб.	64	17	21	18	74	32	70	57	35	37	135	140
Бѣлогоры	Отпр.	22	25	32	35	30	541	3.798	325	66	52	54	38
	Приб.	17	11	14	13	14	21	102	18	18	17	19	31
Марелиси	Отпр.	—	—	—	—	—	—	—	—	51	79	92	222
	Приб.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	9	7
Бежатубань.	Отпр.	98	129	87	184	147	151	194	58	90	—	—	—
	Приб.	13	8	4	90	533	1.162	999	1.106	365	—	—	—
Малита	Отпр.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	325	202	223
	Приб.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	27	7
Ципа	Отпр.	—	—	—	—	—	4	104	88	1	107	205	293
	Приб.	—	—	—	—	—	959	3.516	236	1	13	—	1
Варварино	Отпр.	—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	—	—
	Приб.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Михайлово	Отпр.	270	378	572	775	630	621	1.022	451	564	563	407	341
	Приб.	260	297	381	484	845	950	2.941	1.072	568	612	828	921
Сурамъ	Отпр.	241	371	315	280	343	190	456	181	157	104	133	153
	Приб.	88	95	84	163	126	825	147	137	95	82	76	75

Наименование станций.	Годы.	1883	1884	1885	1886
Томи	Отпр.	131	462	929	1.190
	Приб.	13	27	32	30
Карели	Отпр.	262	318	260	223
	Приб.	14	9	11	19
Скра	Отпр.	—	—	—	—
	Приб.	—	—	—	—
Гори	Отпр.	279	518	601	739
	Приб.	163	199	486	407
Гракали	Отпр.	96	116	190	178
	Приб.	9	7	18	8
Каспи	Отпр.	119	108	88	132
	Приб.	6	15	8	6
Ксанка	Отпр.	41	9	12	24
	Приб.	6	1	5	5
Мцхетъ	Отпр.	44	19	41	234
	Приб.	77	92	117	150
Авчалы	Отпр.	—	1	—	—
	Приб.	1	3	2	244

1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
1.365	1.184	1.049	1.195	964	827	1.818	596
34	132	23	28	36	48	55	33
315	316	323	157	163	212	228	248
12	11	24	17	12	14	13	25
—	—	—	—	4	7	15	14
—	—	—	—	—	—	—	—
763	1.765	685	409	408	694	654	492
313	283	586	382	319	363	406	365
107	118	73	93	136	160	190	168
7	7	8	6	16	6	8	8
119	102	118	71	54	113	156	120
10	6	17	5	4	19	41	29
19	10	14	11	39	27	10	12
2	2	7	2	3	3	3	4
118	88	80	113	260	76	53	39
492	92	77	201	52	153	173	82
416	5	5	11	8	5	1	—
85	26	31	13	4	17	32	49

Наименование станций.	Годы.	1883	1884	1885	1886
Тифлисъ	Отпр.	1.663	1.528	1.628	2.423
	Приб.	5.597	5.805	5.124	6.791
Навтлугъ	Отпр.	—	—	—	—
	Приб.	—	—	—	—
Агъ-Такля	Отпр.	5	5	2	—
	Приб.	7	56	90	4
Карайзы	Отпр.	56	56	90	172
	Приб.	2	10	5	4
Согутъ-Булахъ	Отпр.	18	36	19	16
	Приб.	1	1	1	1
Пойли	Отпр.	84	98	90	128
	Приб.	104	9	11	13
Акстафа	Отпр.	355	696	859	2.399
	Приб.	313	404	425	691
Татлу	Отпр.	—	—	—	—
	Приб.	—	—	—	—
Таузъ	Отпр.	24	62	78	96
	Приб.	9	16	10	14

1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
2.137	1.925	1.926	1.782	1.913	1.814	2.031	1.780
6.986	6.722	8.109	8.318	8.244	7.871	10.531	10.360
—	—	—	—	2	2	6	11
—	—	—	—	184	371	440	681
9	—	—	—	—	23	3	—
4	2	5	58	10	6	5	4
121	125	189	201	121	84	116	86
4	7	13	9	13	16	20	10
43	17	13	11	20	20	5	16
1	1	7	2	—	1	1	—
203	170	164	156	262	96	144	232
17	10	13	15	7	11	10	6
1.394	888	990	1.001	1.119	1.155	988	986
845	960	1.025	894	914	1.072	2.048	2.656
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	50	—	—	—
157	92	63	77	129	117	35	81
19	12	10	15	13	21	29	40

Наименование станций.	Годы.	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
Ковляръ	Отпр.	—	—	—	—	—	—	—	—	41	26	39	43
	Приб.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	12	7
Дзегамъ	Отпр.	123	134	267	307	385	149	196	251	281	308	247	237
	Приб.	16	41	39	57	76	69	53	80	57	43	50	47
Долляръ	Отпр.	—	—	—	—	—	—	—	—	4	115	145	221
	Приб.	—	—	—	—	—	—	—	—	372	427	605	659
Шамхоръ	Отпр.	93	128	192	187	238	110	134	242	200	230	161	155
	Приб.	35	63	105	102	108	164	259	346	186	146	16	43
Алабашлы	Отпр.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
	Приб.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Елисаветполь	Отпр.	561	711	1.071	1.226	1.004	568	570	799	1.327	1.609	1.440	984
	Приб.	252	387	371	515	601	607	534	854	1.505	1.844	1.738	947
Даль-Маметлы	Отпр.	27	91	107	93	95	45	19	24	113	88	30	21
	Приб.	38	103	88	67	49	8	7	50	28	5	2	24
Герань	Отпр.	2	13	24	50	66	37	15	15	40	53	52	23
	Приб.	4	—	74	—	2	3	2	20	2	1	2	3
Евлахъ	Отпр.	119	328	942	1.628	1.298	975	598	550	1.258	1.037	973	716
	Приб.	99	261	307	437	550	537	451	751	538	508	692	689

Наименование станций.	Годы.	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
Ляки	Отпр.	250	90	623	628	746	846	716	1.043	1.350	910	553	635
	Приб.	95	100	106	152	202	134	140	259	187	146	252	152
Уджары	Отпр.	32	1	365	459	346	234	139	364	935	558	497	481
	Приб.	12	55	60	87	142	577	49	198	529	289	445	241
Мюсюсли	Отпр.	—	13	86	239	211	150	190	134	431	209	213	53
	Приб.	2	2	2	7	13	6	3	5	4	6	4	25
Кюрдамиръ	Отпр.	28	77	141	462	271	218	190	202	544	360	292	485
	Приб.	43	59	32	35	38	39	37	39	62	59	223	141
Сагиры	Отпр.	8	26	11	125	90	57	95	76	168	117	152	31
	Приб.	4	4	1	2	2	2	89	19	9	7	5	6
Кара-Су	Отпр.	1	6	27	383	238	124	28	—	149	41	76	13
	Приб.	1	3	2	9	15	20	4	—	5	9	2	1
Мугань	Отпр.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
	Приб.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Аджи-Кабуль	Отпр.	46	117	115	752	553	192	220	361	373	221	417	263
	Приб.	22	50	35	37	41	50	43	48	46	48	44	37
Наваги	Отпр.	—	16	11	29	24	19	30	54	12	49	24	16
	Приб.	—	2	3	3	4	10	14	17	19	30	33	40

Наименование станций.	Годы.	1883	1884	1885	1886
Алять	Отпр.	—	6	—	1.544
	Приб.	—	1	—	—
Сангачаль	Отпр.	—	—	—	—
	Приб.	—	1	—	—
Пута	Отпр.	—	3	9	3
	Приб.	—	—	—	—
Баладжары	Отпр.	1	346	519	420
	Приб.	—	1	1	3
Баку	Отпр.	3.816	6.665	2.725	3.554
	Приб.	2.481	2.006	3.060	2.026
Баку-пристань	Отпр.	366 ⁹⁾	—	6.403	15.360
	Приб.	5.991 ¹⁾	14.482 ⁹⁾	8.185	2.558
Сабунчи	Отпр.	7.039	14.630	8.949	2.375
	Приб.	67	26	34	23
Сураханы	Отпр.	914	1.681	1.680	1.363
	Приб.	398	142	189	1.346
ВСЕГО ²⁾		25.386	39.211	43.189	58.293

¹⁾ Балаханы.

²⁾ Итоги перевозокъ всѣхъ станцій не вполнѣ сходятся съ суммами перевозокъ большей и малой скорости, въ виду неодинаковой группировки данныхъ различныхъ отчетовъ: некоторые въ работу станцій не вводятъ товары большой скорости, другіе—воинскіе грузы, треты—поштучные предметы, четверты—две или три категоріи вмѣстѣ и т. д.

1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894
—	2	14	—	—	—	4	—
—	—	5	—	89	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	29	2	5	2	2	50	—
—	—	5	4	2	—	—	—
73	647	170	347	244	84	99	86
1	1	1	2	—	—	1	2
4.954	7.323	8.227	8.367	12.537	4.716	3 180	2.593
2.530	4.045	3.961	4.308	5.497	3.539	3.589	3.818
17.850	29.898	37.139	47.208	51.460	61.172	67.646	58.534
380	254	451	186	126	117	308	135
665	206	490	471	111	199	438	557
10	116	100	392	468	165	198	277
588	521	2.444	239	107	7	7	393
47	19	25	65	3	—	2	1
60.805	70.962	88.718	96.100	99.228 ³⁾	107.341 ⁴⁾	112.732 ⁵⁾	111.448 ⁶⁾

³⁾ Въ томъ числѣ изъ Чихисдзирি отправлено 1745 т. п.

⁴⁾ Кромѣ того, по передаточнымъ станціямъ (Батумъ, Поти, Баку) принято 4226 т. п., сдано 2755 т. п.

⁵⁾ Кромѣ того, передаточными станціями (Батумъ, Поти, Баку) принято 4296 т. п., сдано 2779 т. п.

⁶⁾ Въ томъ числѣ изъ Чатуръ отправлено 4912 т. п., прибыло 185 т. п., въ Сумбатово прибыло 12 т. п., въ Боржомъ прибыло 95 т. п., отправлено 70 т. п.; по передаточнымъ станціямъ принято 4330 т. п., сдано 1670 т. п.

Изъ данныхъ этихъ видно, что въ 1894 году станцій, отправлявшихъ не менѣе 100 т. п., было 44; изъ нихъ отправили отъ 100 до 200 т. п. 8 станцій: Джуматы, Нигити, Саджевахо, Чаладиды, Сурамъ, Гракали, Каспи, Шамхоръ; отъ 200 до 500 тыс.—16: Нотанеби, Ланчхуты, Аджаметы, Марелисы, Малита, Ципа, Михайлово, Карели, Гори, Пойли, Дзегамъ, Долляръ, Уджары, Кюрдамиръ, Аджи-Кабуль и Сураханы; отъ 500 тыс. до 1 мил.—12: Сунса, Самтреди, Абаша, Ново-Сенаки, Кутаисъ, Тквибулы, Гоми, Акстафа, Елисаветполь, Евлахъ, Ляки, Сабунчи; отъ 1 до 3 мил.—четыре: Батумъ, Квирилы, Тифлісь, Баку; свыше 10 мил.—одна: Баку-пристань.

Станцій, получившихъ за тотъ-же годъ свыше 100 т. п., насчитывается 27, изъ нихъ отъ 100 до 200 тысячъ пуд. прибыло на станціи: Нотанеби, Абаша, Тквибулы, Дзерулы, Ляки, Кюрдамиръ и Баку-пристань; отъ 200 до 500 т.—на пять: Самтреди, Ново-Сенаки, Гори, Уджары, Сабунчи; отъ 500 т. до 1 мил.—шесть: Квирилы, Михайлово, Навтлугъ, Долляръ, Елисаветполь, Евлахъ; отъ одного до трехъ миллионовъ—двѣ: Кутаисъ, Акстафа; отъ 3 до 5 мил.—двѣ: Поти, Баку; отъ 5 до 10 мил.—Шорапань; свыше 10 мил.: Батумъ, Поти-портъ, Тифлісь, Баку-пристань.

Сопоставляя выводы, сдѣланые относительно движенія грузовъ до открытія Бакинскаго участка и послѣ этого, мы имѣемъ:

	Г о д ы .		
	1874	1882	1894
<i>По о т п р а в л е н i ю .</i>			
Числилось станцій съ отправленіемъ свыше 100 тыс. п.	10	17	44
отъ 100 до 200" тыс. п.	3	2	8

	Г о д ы.		
	1874	1882	1894
Числилось станций, отправлявшихъ отъ 200 до 500 тыс. п.	4	12	16
500 тыс. до 1 " мил. п.	1	1	12
1 мил. " до 3 мил.	1	1	4
3 мил. " до 5 мил.	1	1	1
5 до 10 мил. п.	—	—	2
свыше 10 мил.	—	—	1
<i>По прибытию.</i>			
Числилось станций съ прибытиемъ свыше 100 тыс. п.	5	10	27
отъ 100 до 200 тыс. п.	1	5	7
" 200 до 500 тыс. п.	2	2	5
" 500 тыс. до 1 мил.	—	1	6
" 1 мил. " до 3 мил.	1	1	2
" 3 мил. " до 5 мил.	—	1	2
" 5 мил. " до 10 мил.	1	—	1
свыше 10 мил.	—	—	4

Н.

Служба Тяги и Подвижного Состава.

1.

Управление службой и личный составъ.

Служба Тяги и Подвижного Состава находится въ непосредственномъ завѣдываніи особаго Начальника, при которомъ состоятъ: два помощника, изъ коихъ одинъ завѣдывающій вагонною службой, три ревизора тяги и контора. Контора службы подраздѣляется на канцелярію, техническое отдѣленіе и счетоводство.

Счетоводство, въ свою очередь, подраздѣляется на столъ отчетности и депо, столъ учета преміи, столъ статистики, личнаго состава и общей столъ.

Личный составъ служащихъ и получаемое ими содержаніе видны изъ слѣдующихъ данныхъ:

1) Управление службы.

Название должностей.	Число лицъ.	Жалованье и квартири- ныя.	Среднее со- держаніе въ годъ.
Начальникъ службы и его помощники	3	19.000	6.487
Ревизоры службы Тяги . .	3	7.260	2.420
Запасный Начальникъ депо	1	2.520	2.520

Название должностей.	Число лицъ.	Жалованье и квартирный.	Среднее содержание въ годъ
Завѣдывающій техническ. отд.	1	2.520	2.520
Чертежники, журналисты и конторщики	11	9.843	900
Завѣдыв. счетоводствамъ .	1	3.000	3.000
Счетоводы, конторщики и переписчики	25	18.922	760
Сторожа	3	756	277
Итого въ 1894 г. . .	48	63.821	1.349
, 1893 , . .	46	65.322	1.420
, 1892 , . .	46	65.554	1.425
, 1891 , . .	44	63.751	1.447
, 1890 , . .	42	63.247	1.505

2) Тяга поездовъ (линейная служба) *).

Название должностей.	Число лицъ.	Окладъ въ годъ всѣмъ.	Средняя плата очному.
Начальники депо	10,81	29.671	2.745
Помощники ихъ и монтеры оборотныхъ депо	7,83	12.596	1.608

*) Жалованье, квартирный, суточные, разъездныя, добавочныя за исправление высшихъ должностей и различныя преміи.

Название должностей.	Число лицъ.	Окладъ въ годъ всѣмъ.	Средняя плата одному.
Ревизоры паровозовъ . . .	8,23	14.160	1.720
Старшие слесаря . . .	10,82	8.301	767
Конторщики депо . . .	10,06	7.612	688
Машинисты поездовъ и испр. должн. машин.	333,54	426.126	1.277
Помощники ихъ, кочегары, поденные слесаря	365,79	207.018	566
Машинисты водокачекъ, ко- чегары и резервуарщики . .	118,54	34.765	293
Кочегары депо, ламповщики, промывальщики, чистильщики паровозовъ, рабоч. для повор. круг., сторожа депо, дежурн. коми. и конторъ	269,24	52.018	193
Итого въ 1894 г. .	1.135,86	792.269	697
, 1893 „ .	1.039,14	838.256	806
, 1892 „ .	980,46	775.611	791

Въ томъ числѣ расходъ на содержаніе собственно паро-
возныхъ бригадъ составлялъ въ 1894 г.:

Название должностей.		И т о г о .			
Машинисты и испр. должн. машинист.	333,54 188921	449 149377	47969	—	9478 16958
Помощники ма- шинист., жоцегары и испр. должн. . .	365,79 92401	618 78241	20624 2461	3429	4161 4464 597 207019
Итого въ 1894 г.	699,33 281322	1068 227619	68593 2461	12908	21120 13178 4794 633168
" 1893 "	— —	— —	— —	— —	— — 679819
" 1892 "	— —	— —	— —	— —	— — 613441
" 1891 "	— —	— —	— —	— —	— — 569947

Или, сравнивая данные за 4 года, мы имѣемъ, что расходу этого приходится:

	Г 0 д ы.			
	1894	1893	1892	1891
На 100 поѣздо-верстъ	9,69	9,79	9,11	9,81
На 100 паровозо-верстъ	7,40	7,42	7,38	6,92

	Г о д ы.			
	1894	1893	1892	1891
Среднее содерж. одно-го машиниста и исправ. должн. машиниста . . .	1.277	1.386	1.328	1.372
Среднее содерж одного пом. машин., кочег. и испр. должн.	565	632	612	577
Среднее содержание од-ной действующей бригады.	2.069	2.258	2.271	2.216

Сокращение среднихъ заработковъ въ 1894 г. объясняется уменьшениемъ движенія въ этомъ году, по сравненію съ предшествовавшимъ годомъ.

3) Ремонтъ подвижного состава.

Наименование должностей.	Число лицъ.	Число дней.		Заработка (въ рубляхъ).		Средняя задѣльная плата [въ копѣйк.]		Г о д ы.				
		Поденныхъ.	Сдѣльныхъ.	За поденную плату.	За сдѣльную плату.	Итого.			1894	1893	1892	1891
							1894	1893				
a) Управлениe мастерскими.												
Начальникъ мастерскихъ . .	1	—	—	—	—	5000	—	—	—	—	—	—
Мастера и по- мощники ихъ . .	20	—	—	—	—	31093	—	—	—	—	—	—
Чертежники, счетоводы, та- бельщики, кон- торщики, кладов- щики	46	—	—	—	—	30028	—	—	—	—	—	—
Машинисты по- стоян. машинъ, кочегары, сторо- жа и пр.	74	—	—	—	—	19101	—	—	—	—	—	—
Итого въ 1894 г.	141	—	—	—	—	85223	—	—	—	—	—	—
, 1893 "	139	—	—	—	—	83847	—	—	—	—	—	—
, 1892 "	135	—	—	—	—	87973	—	—	—	—	—	—
, 1891 "	150	—	—	—	—	76509	—	—	—	—	—	—
b) Рабочая сила въ мастерскихъ и депо въ 1894 г.	2415	407456	319440	327126	413696	740823	1,02	1,01	1,02	1,05		

Весь расходъ по службѣ Тяги и Подвижного Состава выражался въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Г о д ы.			
	1894	1893	1892	1891
Всего расходу .	2.379.747	2.405.160	2.239.359	2.104.192
На 100 поѣздо- верстъ руб. . .	36,06	34,64	34,79	34,11
На 100 паровозо- верстъ руб. . .	27,25	26,24	26,18	25,63
На 1000 вагоно- верстъ руб. . .	10,58	9,43	9,90	9,94
На 1000 вагоно- осе-верстъ руб. .	5,18	4,71	4,83	4,87

Увеличеніе среднихъ величинъ для 1894 г. является результатомъ сокращенія движенія за этотъ годъ.

2 *).

Паровозы.

Число паровозовъ, съ обозначеніемъ ихъ серіи, рода, наименованія и мѣстонахожденія завода, состоявшихъ на дорогѣ къ 1-му января 1896 года, показано въ нижепомѣщен-
ной таблицѣ.

*] Статьи: „Паровозы“, „Вагоны“, „Главныя Мастерскія“, „Мастер-
скія на линії“ и „Работа Мастерскихъ“ составлены Помощникомъ Начальника
Тяги И. И. Козловскимъ и Начальникомъ Главныхъ Мастерскихъ Б. И. Стрже-
мекскимъ.

Серія паро-возовъ.	Родъ паровозовъ.	Наименование и мѣстонахожденіе заводовъ.	Число паро-возовъ.
A.	Товаро-пассажирскіе танковые . .	Йоркширъ .	13
Б.	” ” ” ” ”	Коломенскій	20
В.Вв.	Товарные 3-хъ осевые танковые .	Йоркширъ .	25
Д.	” ” ” ” ”	Невскій Р.О.	20
Е.	” ” ” ” ”	Коломенскій	55
Г.	” ” ” ” ”	”	5
3.33.	” 4-хъ ” ” ” ” ”	”	127
Зк.	” ” Компаундъ	Брянскій .	40
И.Ин.	” 6-ти ” Ферли .	Шарпъ-Стюартъ.	10
I.	” ” ” ” ”	Авензидъ и К°	5
K.	” ” ” ” ”	”	4
L.	” ” ” ” ”	Йоркширъ .	4
M.	” ” ” ” ”	Зигль.	5
H.	” ” ” ” ”	Коломенскій	17
Дк.	” ” ” Декан.-Компаундъ.	Балдинъ .	2
Ж.	Станціонные танковые	Анжибо .	2
	Узкоколейные ”	Коломенскій	4
	” 3 и 4 Компаундъ	Балдинъ .	2
ИТОГО			360

Къ 1-му января 1872 г. на дорогѣ находилось паровозовъ 40.

Такимъ образомъ, втечение 24 лѣтъ число паровозовъ увеличилось на 320, при чмъ

а) поставлено новыхъ:

въ 1872 году товарныхъ Ферли сер.		К . .	4
” 1875 ” ” ” ”		Л . .	4
” 1879 ” ” ” ”		М . .	5
” ” ” ” ” ”		Г . .	5
” 1880 ” ” ” ”		Д . .	20
” 1882 ” ” ” ”		Е . .	55
” 1883 году товаро-пассажирск. сер.		Б . .	20
” 1884 ” товарныхъ Ферли ”		Н . .	17
” 1885-1886 ” ” ” ”		З . .	47
” 1887-1888 ” ” ” ”		З . .	65
” 1890 ” ” ” ”		Зз . .	15
” 1894 ” ” Компаундъ ”		Зк . .	40
” ” ” узкоколейныхъ безъ сер.		. .	4
” 1895 ” товарныхъ Компаундъ сер.	Дк . .		2
” ” ” узкоколейныхъ безъ сер.		. .	2

б) передано старыхъ съ Тамбово-Саратовской жел. дороги въ 1887 году товарныхъ Ферли сер. И, Ин, I—15.

Количество паровозныхъ и тендерныхъ скатовъ колесъ, находившихся подъ подвижнымъ составомъ и въ резервѣ, и стоимость послѣднихъ къ 1-му января 1896 года можно видѣть изъ нижеслѣдующей таблицы:

	Количество осей съ колесами.					Стоимость резервныхъ осей съ колесами.				
	Паровозныхъ.			Тендерныхъ.		Паровоз-			Тендер-	
	Подъ па- ровозами.	Резер- вныхъ.	Итого.	Подъ тен- дерами.	Резер- вныхъ.	Итого.	Паровоз-	ныхъ.	Тендер-	ныхъ.
Къ 1-му янв. 1896 г.	1.370	152	1.522	883	94	977	145.528	38	43.789	52
” ” ” 1872 г.	105	—	105	76	—	76	—	—	—	—
Увеличеніе за 24 года	1.265	152	1.417	807	94	901	145.528	38	43.789	52

Типы паровозов.

На дорогѣ имѣется 12 типовъ паровозовъ:

Товаро-пассажирскихъ	•	2
Товарныхъ 6-и колесныхъ	•	2
" 8-и "	•	2
" 12-и "	•	3
Станціонныхъ	•	1
Узкоколейныхъ	•	2

Такое разнообразіе типовъ паровозовъ представляетъ большое неудобство, какъ при пользованіи, такъ и при производствѣ капитального и текущаго ремонта; кромѣ того, этимъ-же вызываются значительныя затраты на содержаніе различныхъ запасныхъ частей для каждого типа. Имѣя въ виду главнымъ образомъ устраненіе послѣдняго обстоятельства, начиная съ 1883 года, запасныя части нѣсколькихъ сходныхъ серій паровозовъ, при поступленіи ихъ въ капитальный ремонтъ, постепенно стали замѣняться однимъ видомъ, такъ что въ настоящее время, вмѣсто бывшихъ 12-15 различныхъ видовъ запасныхъ частей, имѣется всего 4-6.

Измѣненія и улучшенія въ паровозахъ.

При производствѣ капитального ремонта, начиная съ 1883 года, вводились слѣдующія главнѣйшія измѣненія и улучшенія:

1) У паровозовъ всѣхъ серій.

а) Вмѣсто особыхъ сифоннаго и парового тормоза крановъ, находившихся на сторонахъ машиниста и помощника, сталъ ставиться общій кранъ, представляющій удобства, какъ въ отношеніи управлениія однимъ лицомъ, такъ и уменьшенія излишней детали въ будкѣ машиниста и запаса въ скла-

дахъ; крана этого не имѣютъ теперь только паровозы серій Д, З и Ферли.

б) Системы форсунокъ (Ленца, Корибути-Дашкевича, Брандта, Васмунда и Ургардта) постепенно замѣнялись на большинствѣ паровозовъ винтовой форсункой, давшей послѣ продолжительной работы лучшіе результаты въ отношеніи расхода топлива, стоимости и удобства производства ремонта и продолжительности времени службы.

в) Изъ имѣвшихся нѣсколькихъ видовъ приспособленій (приводовъ) для управліенія форсунками, въ цѣляхъ увеличенія или уменьшенія огня, въ зависимости отъ различныхъ условій работы паровозовъ при слѣдованіи ихъ съ поѣздами и на стоянкахъ на станціяхъ, избранъ приводъ Павлова, болѣе удобный для управліенія и требующій меньшихъ затратъ на изготошеніе и установку.

г) Верхнія мѣдныя крышки форсунокъ, коробившіяся и часто лопавшіяся отъ сильнаго накаливанія, стали замѣняться желѣзными и ограждаться отъ непосредственнаго дѣйствія пламени желѣзными или бандажной стали щитами; материалъ на изготошеніе ихъ употребляется старый, бывшій уже въ дѣлѣ и подлежащій сдачѣ въ ломъ.

д) Для предупрежденія засоренія форсунокъ посторонними предметами, могущими попадать на нихъ вмѣстѣ съ нефтью, кромѣ имѣющихихся въ цистернахъ двухъ сѣтокъ, введена еще и третья, изъ металлической проволки, имѣющая видъ мѣшка, помѣщаемаго въ нефтеподводящей трубѣ.

е) Для удобнѣйшаго наблюденія за уровнемъ воды, гайки нижнихъ крановъ водомѣрныхъ стеколъ удлинены до высоты верхней плоскости потолочнаго листа топки; кромѣ этого, для той-же цѣли поставлены особые указатели противъ 4" высоты надъ потолкомъ.

ж) Для очистки отъ грязи и накипи, у большинства паровозовъ, на уровнѣ верха топочнаго отверстія, поставлены

ны дополнительные промывательные пробочки; у паровозовъ Ферли—для очистки между средними топочными стѣнками—тоже приспособленіе сдѣлано на половинѣ высоты топки (надъ поломъ въ будкѣ машиниста), а также въ решетчатомъ листѣ дымовой коробки, выше дымогарныхъ трубъ.

з) Для предупрежденія утери, похищенія и отчасти и болѣе быстрого износа, а вмѣсть съ тѣмъ и удешевленія дорого стоющихъ мѣдныхъ крышекъ масленокъ цилиндровыхъ, золотниковыхъ, дышловыхъ, параллельныхъ, эксцентриковыхъ и пр. ихъ стали замѣнять чугунными.

и) Дорого стоящіе, легко ломающіеся и сравнительно скоро изнашивающіеся поршневые и золотниковые сальники, по мѣрѣ поступленія паровозовъ въ капитальный ремонтъ, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и при текущемъ ремонѣ, замѣнялись желѣзными.

к) Для предупрежденія случаевъ паденія паровозной прислуги, противъ дверецъ дымовой коробки первоначально ставились обыкновенные поручни и перильца; въ послѣдствіи они были замѣнены другими, болѣе удобными, дозволяющими отворять дверцы безъ съемки.

л) Часть паровозныхъ инструментовъ была приведена къ общему нормальному типу. Такъ, гаечные ключи одинаковыхъ размѣровъ стали изготавляться по одному образцу для всѣхъ паровозовъ; бородки, зубила, крейцмесселеры, молотки и проч. введены определенныхъ размѣровъ и вѣса.

м) Для предупрежденія отваливанія золотниковъ, при значительномъ износѣ ихъ во время работы паровозовъ при слѣдованіи съ поѣздами, упорныя шпильки, какъ неудовлетворявшия назначенію, замѣнялись спиральными и пластинчатыми (изогнутыми) пружинами.

н) Въ виду дороговизны бронзовыхъ эксцентриковыхъ колецъ, таковыя постепенно замѣнялись чугунными, съ заливкою ихъ композиціей.

о) Ручное торможеніе на 24 товаро-пассажирскихъ паро-

возахъ и 14 товарныхъ Ферли замѣнено автоматическимъ, системы Вестингаузена.

2) У танковыхъ паровозовъ серій A, B, Bв.

а) Въ видахъ большаго удобства и уменьшения затратъ на содержаніе лишняго числа запасныхъ частей въ складахъ, однѣ и тѣ-же части арматуры разнаго вида при капитальномъ ремонтѣ постепенно замѣнялись частями типа паровозъ сер. Б. Е.

б) Чугунныя буксы замѣнены желѣзными типа сер. Е, съ замѣнной и осевыхъ подшипниковъ.

в) Песочницы замѣнены изготовленными по типу Е.

г) Для уменьшения случаевъ заѣданія золотниковъ и, вслѣдствіе этого, скораго износа ихъ, поставлены регуляторные масленки, не имѣвшіяся у этихъ паровозовъ при поступлениі на дорогу.

д) Стоячіе инжекторы старой системы Жиффара замѣнены боковыми Фридмана.

е) Вместо чугунныхъ поршней поставлены желѣзные.

ж) Инструментальные передніе ящики (у паровоз. сер. А), съ цѣлью увеличенія водомѣстимости, передѣланы въ водяные баки.

з) Телѣжечныя рессоры 14 и 15-ти-листовыя, какъ слабыя, замѣнены 17-и-листовыми.

3) У паровозовъ сер. Г.

Передѣланы регуляторныя рукоятки (рычаги), коробки, золотники, валъ и тяги по типу Е.

4) У паровозовъ сер. Д.

Части арматуры, износившіяся до негодности, золотниковые тяги и направленія замѣнялись при капитальномъ ремонтѣ изготовленными по типу сер. Е.

5) У паровозов сер. З.

а) Для возможности болѣе совершенной очистки отъ на-
кипи, скопляющейся въ нижней части котла, подъ цилин-
дрическою частью поставлены лазы по типу сер. Е.

б) Вслѣдствіе частыхъ случаевъ излома въ мѣстахъ
соединенія съ пожарнымъ отросткомъ, питательные трубы
замѣнены тройниками типа сер. Зз.

в) Чугунные тендерные кронштейны тормознаго вала,
вслѣдствіе быстрого износа ихъ, замѣнены болѣе прочными.

г) Анкерные болты съ глухими заклепочными головками
замѣнены болтами съ гайками.

д) Упряженія 7-ми-листовая рессоры, какъ очень слабыя,
быстро осѣдавшія, лопавшіяся и требовавшія частаго ремон-
та, замѣнены болѣе прочными 11-ти-листовыми.

6) У паровозовъ сер. К и Л.

При поступленіи паровозовъ въ большой ремонтъ пере-
дѣливались по типу сер. Н: а) сцѣпная дышла (у сер. К),
б) приводы регуляторовъ, в) головки регуляторнаго (у сер.
Л), г) крейцкопфы (у сер. Л), д) подувальныя дверцы и
механизмъ для передвиженія ихъ, е) паровые трубы съ ко-
робками (у сер. Л.), ж) шибернага направленія (у сер. Л).
Подвѣсныя рессоры, какъ оказавшіяся слабыми, замѣнялись
17-ти-листовыми, а части арматуры, по мѣрѣ износа до не-
годности,—соответственными частями типа сер. Н, съ поста-
новкой масленокъ, каковыхъ ранѣе не было, отчего происхо-
дило постоянное заѣданіе изъ-за недостаточности смазки.

7) У паровозовъ сер. М. и Н.

Сквозные анкерные болты замѣнены не сквозными, съ
постановкой анкерныхъ балокъ.

8) У паровозов сер. I. и II.

Котлы, паровые трубы съ коробками и всѣ части арматуры передѣланы и замѣнены соотвѣтственными частями типа сер. II.

Пробѣгъ паровозовъ.

Пробѣгъ паровозовъ въ поѣздахъ и на станціяхъ за 22 года—съ 1874 по 1895 г.—указанъ въ ниженаходящейся таблицѣ (въ тысячахъ верстъ).

Г о д .	Въ поѣздахъ.				Въ поѣздахъ вторымъ паровозомъ				На станціяхъ.				Общий пробѣгъ.	Отношеніе полезнаго пробѣга къ общему процентахъ
	Товаро-пассажирскихъ	Товарныхъ.	Итого во всѧкихъ поѣзд.	При двойной тягѣ.	При возвратеніи въ депо или послыкѣ за поѣздомъ.	Итого втор. паровозомъ.	Итого полезный пробѣгъ.	Въ резервахъ.	Въ маневрахъ.	Итого по станціямъ.				
1874	305	300	605	9	11	20	626	52	228	281	907	69,0		
1875	298	336	634	8	9	18	652	41	222	264	917	71,2		
1876	300	334	634	17	10	27	661	16	153	169	831	79,6		
1877	427	296	724	54	15	69	794	17	171	188	982	80,8		
1878	440	329	769	85	8	93	863	11	220	231	1095	78,8		
1879	504	329	834	86	11	97	931	5	228	233	1165	80,0		
1880	510	445	956	88	9	98	1054	—	238	238	1293	81,6		
1881	440	514	955	88	10	98	1053	—	261	261	1315	80,1		
1882	381	574	956	69	17	87	1043	82	301	310	1353	77,1		
1883	646	1251	1898	93	23	116	2015	22	552	575	2590	77,8		
1884	787	1502	2290	112	66	178	2469	27	895	922	3391	72,8		
1885	786	2119	2905	121	114	235	3140	36	923	959	4100	76,6		
1886	796	2921	3717	202	170	373	4090	40	1132	1172	5263	77,7		
1887	850	3200	4050	226	183	410	4461	68	849	917	5378	82,9		

Г о д.	Въ поѣздахъ.		Въ поѣздахъ вто- рымъ паровозомъ		На станціяхъ.		Общий пробѣгъ.	Отношение полезна- го пробѣга къ об- щему въ процентахъ				
	Товаро-пас- сажирскихъ	Товарныхъ.	Итого во все- кихъ поѣзд.	При двойной тягѣ.	При возвра- щении въ дело или послѣдѣ за поѣздомъ.	Итого втор. паровозомъ.						
1888	873	4098	4972	375	323	698	5671	66	1066	1132	6803	83,4
1889	1041	4576	5617	416	415	862	6479	80	1174	1255	7734	85,8
1890	1120	4955	6076	395	547	942	7018	122	1162	1285	8303	84,5
1891	1105	5058	6163	171	570	742	6906	78	1222	1301	8207	84,1
1892	1123	5311	6435	171	558	729	7164	61	1325	1387	8552	83,8
1893	1183	5759	6942	338	527	866	7808	68	1285	1353	9162	85,2
1894	1242	5290	6533	278	374	653	7186	60	1311	1371	8558	84,0
1895	1244	5198	6442	319	490	809	7252	65	1327	1393	8646	83,9
Итого.	16411	54705	71117	3761	4469	8231	79348	954	16254	17209	96557	--
Средн. за 22 г.	745	2486	3232	170	203	374	3606	43	738	782	4388	82,2

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что:

1) съ 1883 года пробѣгъ сразу значительно возрастаетъ; объясняется это открытиемъ движенія на Баку-Тифлисскомъ участкѣ (протяженіемъ болѣе 500 верстъ), оконченномъ постройкою въ этомъ году;

2) пробѣгъ паровозовъ въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ въ 1874-1876 г. г. представлялъ слабыя колебанія; въ 1877-1880 г. г., вслѣдствіе усиленной воинской перевозки, вызванной Русско-Турецкой войной, пробѣгъ этотъ возрастаетъ значительно; въ послѣдующіе два года онъ уменьшается, а съ 1883 г. уже быстро и неуклонно возрастаетъ, увеличиваясь въ зависимости отъ удлиненія линіи, открытія вѣтвей и вообще усиленія движенія;

3) пробѣгъ товарныхъ паровозовъ, слабо увеличивавшійся до 1883 г., въ этомъ году сразу значительно воз-

растаетъ, усиливаясь до 1893 года. Въ 1894 и 1895 годахъ, вслѣдствіе паденія цѣнъ на нефтяные продукты и ослабленія ихъ вывоза, а также прекращенія движенія по линіи втече-
ніе двухъ мѣсяцевъ, вызванаго наводненіемъ осени 1895
года, пробѣгъ товарныхъ паровозовъ нѣсколько упалъ;

4) пробѣгъ паровоза въ двойной тягѣ незначительный въ первые три года, въ послѣдующіе три, вслѣдствіе увелич-
нія воинскихъ перевозокъ, вызвавшихъ болѣе дѣятельное
движеніе поѣздовъ на горномъ участкѣ, значительно воз-
растаетъ и держится почти на одномъ уровнѣ до 1881 года.
Съ 1882 года и до 1889 г. онъ снова увеличивается, въ
1890 году уменьшается, значительно понижаясь въ 1891 и
1892 годахъ, послѣ окончанія постройки Сурамскаго тоннеля
и укладки пути на горномъ участкѣ, представляющемъ
значительно меньшиѳ уклоны, чѣмъ бывшій Сурамскій
перевалъ. Съ 1893 года пробѣгъ второго паровоза снова
возрастаетъ. Значительный процентъ пробѣга вторыхъ паро-
возовъ по отношенію къ пробѣгу паровозовъ въ поѣздахъ,
колеблющійся между тремя и десятью процентами *до* и отъ
8 до 15% *послѣ* 1883 г., объясняется необходимостью при-
цѣпки второго паровоза для увеличенія составовъ поѣздовъ
на горномъ участкѣ и на нѣкоторыхъ перегонахъ Баку-Тиф-
лисскаго участка, вслѣдствіе имѣющихъ тамъ уклоновъ въ
 $\frac{1}{100}$, требующихъ уменьшенія составовъ поѣздовъ и по-
тому увеличенія числа ихъ, или-же перевозки увеличенныхъ
составовъ двумя паровозами.

5) Пробѣгомъ въ резервахъ на станціяхъ называется
содержаніе паровоза въ горячемъ состояніи для случайныхъ
надобностей (Съ 1883 года 1 часъ принимается равнымъ
1 верстѣ пробѣга).

Пробѣгъ этотъ, уменьшаясь въ первое десятилѣтіе,
вслѣдствіе недостатка въ паровозахъ, пужныхъ для слѣдова-
нія съ поѣздами, съ 1883 года начинаетъ незначительно
увеличиваться.

Возрастаніе этого рода пробѣга съ присоединеніемъ паровозовъ оконченного въ 1883 году Баку-Тифлисскаго участка явилось результатомъ увеличенія движенія на дорогѣ, вызвавшаго необходимость содержанія на нѣкоторыхъ станціяхъ особыхъ паровозовъ для резерва и простоя ихъ на случай помощи поѣздамъ.

6) Маневры на большинствѣ промежуточныхъ станцій производятся поѣздными паровозами; особые маневрные паровозы имѣются на всѣхъ тѣхъ станціяхъ, гдѣ есть депо, и на нѣкоторыхъ изъ числа тѣхъ, на которыхъ измѣняются составы поѣздовъ. Первоначально часть маневровъ учитывалася за 8 верстъ пробѣга, а послѣднее десятилѣтіе—за 5 верстъ; для поѣздныхъ паровозовъ маневры учитываются только на опредѣленныхъ станціяхъ и время до 30 минутъ не принимается въ разсчетъ. Пробѣгъ на маневрахъ увеличивается съ увеличеніемъ движенія на дорогѣ.

7) Отношеніе полезнаго пробѣга къ общему, за исключеніемъ первыхъ двухъ лѣтъ, держится въ опредѣленныхъ предѣлахъ, мало измѣняясь за послѣдніе 9 лѣтъ.

Общій и средній пробѣги паровозовъ по родамъ ихъ, независимо отъ рода поѣздовъ, приведены въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Г о д ы .	Общій пробѣгъ паровозовъ въ тысячахъ верстъ.							Средній проб. паровозовъ.			
	Товаро-пасса- жирскихъ.	Товарныхъ.	Ферли.	Станціон. Анжибю.	Итогъ пробѣга паровозовъ.	Товар.-час.	Товарныхъ.	Ферли.	Станціон. Анжибю.	Всѣхъ се- рий.	
1871	66	20	—	—	86	5	—	—	—	3	
1872	226	191	2	—	420	17	7	—	—	9	
1873	260	477	53	8	800	20	19	13	4	18	
1874	256	561	64	26	907	19	22	16	13	20	
1875	290	540	66	20	917	22	21	8	10	19	
1876	301	385	114	30	831	23	15	14	15	17	

Г о д ы.	Общий пробегъ паровозовъ къ тысячамъ верстъ.										
	Товаро-пасса- жирскихъ.	Товарныхъ.	Ферн.	Станцион. Анжибо.	Итогъ пробега паровозовъ.	Средний проб.паровозовъ.	Товар.-пас.	Товарныхъ.	Ферн.	Станцион. Анжибо.	Всѣхъ се- рий.
1877	328	475	152	26	982	25	19	19	13	20	
1878	302	611	177	3	1095	23	24	22	1	22	
1879	302	631	200	31	1165	23	21	15	15	20	
1880	368	627	276	21	1293	28	12	21	10	16	
1881	357	704	237	17	1315	27	14	18	8	16	
1882	273	841	230	8	1353	21	16	17	4	17	
1883	571	1788	227	2	2590	17	17	17	1	16	
1884	787	2322	258	23	3391	23	22	8	11	19	
1885	810	2923	331	35	4100	24	22	11	17	21	
1886	742	4004	500	16	5263	22	26	16	8	24	
1887	743	4030	592	13	5378	22	24	13	6	21	
1888	849	5120	802	30	6803	25	23	17	15	22	
1889	878	5872	944	38	7734	26	26	20	19	26	
1890	925	6451	896	30	8303	28	27	19	15	26	
1891	933	6573	674	25	8207	28	28	14	12	26	
1892	935	6804	794	16	8552	28	29	17	8	27	
1893	953	7358	834	15	9162	28	31	18	7	29	
1894	1024	6686	816	30	8558	31	28	18	15	27	
1895	1042	6776	797	28	8646	31	26	17	14	25	
Итого .	14534	72782	10047	501	97865	—	—	—	—	—	—
Среднее за 25 л.	581	2911	418	21	3914	23	21	15	10	20	

Изъ цифръ таблицы можно видѣть постепенное возрастаніе среднихъ пробѣговъ, объясняемое увеличивавшимся движениемъ на дорогѣ. Значительныя измѣненія пробѣга въ какой либо годъ, сравнительно съ предыдущимъ, объясняются тѣмъ, что въ томъ году поступили на дорогу новые паровозы, не всѣ пущенные въ обращеніе, или сдѣлавшіе малые пробѣги.

Для станціонныхъ паровозовъ Анжибо, имѣющихся на дорогѣ въ числѣ двухъ, значительное уменьшеніе пробѣговъ въ разные годы объясняется находженіемъ въ капитальномъ ремонѣ одного или обоихъ паровозовъ.

Раздѣление дороги на участки тяги.

Дорога въ настоящее время раздѣлена на пять участковъ: 1-й, протяженіемъ въ 309 верстъ, отъ ст. Самтреди, гдѣ имѣется коренное депо, до станцій Батумъ, Поти, Квирилы, съ вѣтвями Тквибульской и Чіатурской; въ Батумѣ, Поти и Квирилахъ имѣются резервныя депо со своими паровозами для маневровъ и рабочихъ поѣздовъ; 2-й—протяженіемъ 90 верстъ, изъ коихъ 59 верстъ горнаго участка—отъ ст. Михайлово, въ коемъ находится коренное депо, до ст. Квирилы, съ вѣтвями до ст. Боржомъ и Сурамъ; 3-й—протяженіемъ въ 200 верстъ—отъ ст. Тифлисъ, съ кореннымъ депо въ немъ, до ст. Михайлово и Акстафа, съ резервнымъ депо въ послѣднемъ; 4-й—протяженіемъ 309 верстъ—отъ ст. Елисаветполь, гдѣ имѣется коренное депо, до ст. Акстафа и Аджи-Кабулъ, съ оборотнымъ депо въ немъ; въ Уджарахъ имѣется резервное депо, которое въ недалекомъ будущемъ будетъ перенесено на ст. Евлахъ; 5-й—протяженіемъ въ 137 верстъ—отъ ст. Баку, съ кореннымъ депо въ немъ, до ст. Аджи-Кабулъ, гдѣ имѣется резервное депо, съ вѣтвями до ст. Сураханы и Сабунчи; въ Аджи-Кабулѣ имѣются свои паровозы для маневровъ и рабочихъ поѣздовъ.

Число имѣющихся въ настоящее время паровозовъ всѣхъ серій, съ распредѣленіемъ ихъ по депо, показано въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Серіи паровозовъ.	Число паровозовъ по участкамъ.					о г о т п
	I.	II.	III.	IV.	V.	
А. Тов.-пасс. . . .	10	2	1	—	—	13
Б. „ „ . . .	—	—	8	3	9	20
В. Тов. 6-ти кол. . .	8	2	—	—	—	10
Вв. „ „ „ . .	12	3	—	—	—	15
Д. „ „ „ . .	—	—	—	6	14	20
Е. „ „ „ . .	34	—	13	3	5	55
Г. „ „ „ . .	—	—	5	—	—	5
Ж. Танков. . . .	—	2	—	—	—	2
З. Тов. 8-ми кол. . .	—	—	40	50	22	112
Зз. „ „ „ . .	—	—	1	9	5	15
Зк. „ „ „ . .	17	—	10	12	1	40
Дк. „ 10-ти „ . .	—	—	1	1	—	2
И. Ферли	—	2	—	—	2	4
Ін. „	—	6	—	—	—	6
І. „	—	5	—	—	—	5

Серії паровозовъ.	Число паровозовъ по участкамъ.					Итого.
	I.	II.	III.	IV.	V.	
К. Ферли	4	—	—	—	—	4
Л. „	—	4	—	—	—	4
М. „	—	5	—	—	—	5
Н. „	—	17	—	—	—	17
Узкокол. вѣт.	6	—	—	—	—	6
Всего . .	91	48	79	84	58	360

Наибольшее разстояніе, которое проходятъ паровозы въ одинъ выѣздъ, доходитъ: въ пассажирскихъ поѣздахъ до 233 в., товарныхъ—на 4-мъ участкѣ—до 219 в. На этомъ послѣднемъ участкѣ существуетъ, такъ называемая, американская ѿзда, съ двойными бригадами, т. е. на одномъ паровозѣ слѣдуютъ двѣ бригады, смѣняющіяся почти на серединѣ пути, на ст. Уджары, отстоящей отъ Елисаветполя и Аджи-Кабула въ 105 и 114 верстахъ; для отдыха свободной бригады съ каждымъ поѣздомъ слѣдуетъ особо приспособленный вагонъ.

Паровозная прислуга.

Прислуга на всѣхъ паровозахъ, кромѣ Ферли, состоить изъ машиниста и помощника, а на Ферли и кочегара.

Штатное число машинистовъ разсчитывается по наименьшему предполагаемому движенію, а не по числу имѣющихъся паровозовъ; въ случаяхъ увеличенія движенія, недостающее число машинистовъ пополняется помощниками машинистовъ 1-го класса, имѣющими право самостоятельнаго управления паровозомъ, а эти послѣдніе замѣняются поденными

слесарями и рабочими, знакомыми съ обязанностями помощниковъ машинистовъ и съ уходомъ за паровозами.

Первоначально каждый машинистъ имѣлъ свой паровозъ; съ увеличеніемъ движенія, наличнаго количества паровозовъ оказалось недостаточно, поэтому съ апрѣля 1889 года на части 4-го участка (между Елисаветполемъ и Аджи-Кабуломъ) введена была, такъ называемая, двойная американская Ѣзда, а съ половины 1892 года — Ѣзда со смѣнными бригадами; послѣдняя была установлена почти на всѣхъ участкахъ и для всѣхъ паровозовъ, за исключеніемъ паровозовъ Ферли и слѣдующихъ съ пассажирскими поѣздами, на каковыхъ сохранены постоянные машинисты. Американская Ѣзда, практикуемая и по настоящее время, дала прекрасные результаты, какъ въ отношеніи состоянія паровозовъ, такъ и стоимости ихъ ремонта.

Результаты введенія смѣнныхъ бригадъ оказались удовлетворительными въ отношеніи состоянія паровозовъ, но расходы по текущему ремонту ихъ увеличились процентовъ на 10. При обоихъ родахъ Ѣзды паровозы простаивають въ депо значительное время только въ дни промывокъ, слѣдя между промывками съ поѣздами непрерывно, простаивая въ своихъ и оборотныхъ депо незначительное время, необходимое для оброта паровоза на поворотномъ кругѣ и снабженія его топливомъ, водою и прочими материалами. Американская Ѣзда требуетъ меньшаго числа паровозовъ; пробѣги послѣднихъ значительно увеличиваются. Такъ, при двойной Ѣздаѣ каждый паровозъ пробѣгає въ мѣсяцъ отъ 5200 до 5500 верстъ, а при смѣнной — отъ 4000 до 4400 верстъ; средній мѣсячный пробѣгъ каждого паровоза при первомъ родѣ Ѣзды — около 4500, второмъ — около 3600 верстъ.

Въ настоящее время машинисты по окладу жалованья раздѣляются на 4 класса, помощники ихъ — на 3.

Размѣры окладовъ по депо показаны въ слѣдующей таблицѣ:

Оклады по классамъ и депо въ рубляхъ.

Сверхъ жалованья, квартирныхъ или квартиры натурою и обмундировочныхъ, машинисты, помощники ихъ и кочегары получаютъ:

1) поверстную плату за пробѣги въ поѣздахъ и суточные за маневры, въ слѣдующемъ размѣрѣ:

Наименование должности.	Платежи въ рублѣахъ.											
	За 1000 верстъ пробѣга въ поѣздахъ на паровозахъ.						За сутки на маневрахъ.					
	По всей линіи, кромѣ Нефтяного участка и Чатурской вѣтви.											
	Пассажирскіе.	Товар., кромѣ Ферли.	Ферли.	Нефтяного участка.	Чатурской вѣтви.		Лѣтом.	Зимой.	Лѣтом.	Зимой.	Лѣтом.	Зимой.
Машинистъ	14,00	12,00	16	15	36	36	20	17	22	22	1,70	1,50
Помощн. машин... .	7	6	8	7,50	18	18	10	8,50	8	8	0,80	0,70
Кочегаръ	—	—	—	—	6	6	—	—	—	—	0,40	0,30

На двойной американской ъздѣ прибавляется третья часть повестныхъ.

2) Премію за сбереженіе топлива.

За сбереженіе топлива полагается слѣдующая премія: а) за пудъ нефти на всѣхъ участкахъ, кромѣ 5-го, машинисту 4,25 коп., помощнику—1,75 к., кочегару—0,75 к.; на 5-мъ участкѣ машинисту 2 к., помощнику—1 к., кочегару—0,33 к.; б) за пудъ каменнаго угля машинисту 2 коп., помощнику—1,2 к., кочегару 0,4 к.; в) за куб. сажень дровъ машинисту 3 р. 50 к., помощнику—1 р. 50 к. кочегару—50 к.

3) Премію за сбереженіе смазки.

Въ настоящее время этотъ родъ преміи получаютъ только помощники машинистовъ; размѣръ ея слѣдующій: за одинъ фунтъ сала—8 коп., нафталана—3 коп., масла—1 коп. До 1890 года премія за смазку уплачивалась также и машинистамъ съ помощниками, при чёмъ первые получали за 1 фунтъ сала 5 к., масла—1 к., вторые—за 1 ф. сала $2\frac{1}{2}$ коп. и масла— $\frac{1}{2}$ коп. Нафталанъ, какъ смазка, введенъ въ 1892 году.

4) Премію за сбереженіе по текущему ремонту.

Получаютъ ее: машинисты смѣнной ъзды въ размѣрѣ 30%, двойной американской—24%, помощники—въ половинномъ размѣрѣ. Нормы расходовъ по текущему ремонту паровозовъ бозышаются съ увеличеніемъ ихъ пробѣга, слѣдовательно, чѣмъ старше паровозъ, тѣмъ сбереженія паровозной прислуги могутъ быть большія.

5) Премію за наибольшій пробѣгъ паровозовъ безъ большого ремонта.

Пробѣги, послѣ каковыхъ паровозы могутъ поступать въ большой ремонтъ, назначены слѣдующія: для товаро-пассажирскихъ паровозовъ, слѣдующихъ съ поѣздами,—130.000, товарныхъ 8-и и 6-и колесныхъ—125.000, товарныхъ Ферли—100.000 и маневрныхъ—95.000 верстъ.

При хорошемъ состояніи, паровозы продолжаютъ работать и сверхъ этой нормы, при чмъ машинисты получаютъ 60, 120, 160 и 210 р. за соотвѣтствующіе пробѣги:
 товаро-пассажирскими паровозами 130, 160, 190 и 220 т. в.
 товарными 6-и и 8-и колесными 125, 150, 175 и 200 „ „
 Ферли 100, 115, 130 и 150 „ „
 маневрными — 95, 110 и 125 „ „

Помощники получаютъ 25% премій, выданныхъ машинистамъ.

Изъ вышеизложенного видно, что содержаніе паровозной прислуги не постоянно и зависитъ отъ пробѣга и результатовъ работъ, которые, въ свою очередь, обусловливаются внимательнымъ и умѣлымъ уходомъ за паровозами.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ показанъ расходъ на содержаніе паровозной прислуги на версту общаго пробѣга паровозовъ за послѣднее десятилѣтіе.

Г о д ы .	Расходъ въ копѣйкахъ на версту общаго пробѣга паровозовъ.							И т о г о .
	Окладное содержание.	Поверстная денеги.	Премія за топливо и смазку.	Обмундиро- вочная день- ги.	Премія за составъ по- ездовъ.	Квартиры. и отопление помѣщений.	Премія за ремонтъ и нацб. проб.	
1872	5,50	2,58	—	—	—	—	—	8,08
1873	6,72	1,18	—	—	—	—	—	7,90
1874	5,27	1,20	—	—	—	—	—	6,47
1875	5,36	1,03	—	—	—	—	—	6,39
1876	4,20	2,03	—	—	—	—	—	6,23
1877	3,00	2,25	—	—	—	—	—	5,25
1878	2,70	2,49	—	—	—	—	—	5,16

Г о д ы.	Расходъ въ копѣйкахъ на версту общаго пробѣга паровозовъ.								И т о г о.
	Окладное содержание.	Поверстная деньги.	Премия за топливо и смазку.	Обмундиро-вочная день-ги.	Премия за составъ по-ездовъ.	Квартирн. и отопление помѣщений.	Премия за ремонтъ и наиб. проб.		
1879	2,44	2,96	—	—	—	—	—	—	5,40
1880	3,76	3,03	—	—	—	—	—	—	6,79
1881	4,18	2,88	—	—	—	—	—	—	7,06
1882	3,18	2,65	—	—	—	—	—	—	5,83
1883	2,99	2,58	0,08	—	—	0,02	—	—	5,67
1884	2,96	2,50	0,31	—	—	0,45	—	—	6,22
1885	2,66	2,37	0,72	—	—	0,42	—	—	6,17
1886	2,57	2,47	0,80	0,02	—	0,45	—	—	6,31
1887	2,99	2,72	0,95	0,02	—	0,52	—	—	7,20
1888	2,70	2,78	0,89	0,02	0,05	0,58	0,14	7,16	
1889	2,75	2,80	0,82	0,02	0,10	0,61	0,47	7,57	
1890	3,31	2,64	0,74	0,02	0,15	—	0,54	7,40	
1891	3,16	2,56	0,59	0,01	0,19	—	0,38	6,89	
1892	3,32	2,64	0,76	0,01	0,15	—	0,52	7,40	
1893	3,13	2,68	0,89	0,01	0,15	—	0,66	7,52	
1894	3,28	2,66	0,83	0,01	0,15	—	0,40	7,33	
1895	3,68	2,86	0,90	0,02	0,14	—	0,54	8,14	
Среднее	3,58	2,44	0,71	0,02	0,13	0,44	0,46	6,73	

Отопление паровозов.

Въ настоящее время почти всѣ паровозы дороги отапливаются нефтью. Это отопление стало вводиться въ 1879 и 1880 годахъ на Нефтяномъ участкѣ, а по окончаніи постройки Баку-Тифлісскаго участка—по всей линіи, какъ болѣе дешевое топливо. При открытии движенія на дорогѣ въ 1871 году, отопление было дровяное; цѣна на дрова съ развитіемъ движенія и спроса на топливо стала возрастать. Въ 1878 и 1879 годахъ, въ видахъ уменьшенія расходовъ по отопленію, введенъ каменный уголь, получавшійся изъ Англіи, а въ 1880 году—русскій курной уголь; только на 1-мъ участкѣ Поти-Тифлісской дороги продолжалось отопление паровозовъ дровами, такъ какъ цѣна на нихъ въ Кутаисской губерніи стояла низкая. Съ 1883 года всѣ роды топлива постепенно замѣнялись нефтянымъ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ показано количество топлива, потребнаго на 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ.

Годы.	Количество нефти на 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ (въ пудахъ).			
	Товаро-пассажирскихъ.	Товарныхъ.	Ферли.	Среднее для всѣхъ серій.
1874	—	—	—	41,6
1875	—	—	—	48,8
1876	—	—	—	58,4
1877	—	—	—	55,4
1878	40,9	49,7	129,4	60,1
1879	38,0	53,6	124,2	61,7

Годы	Количество нефти на 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ (въ пудахъ).			
	Товаро-пассажирскихъ.	Товарныхъ.	Ферли.	Среднее для всѣхъ серій.
1880	42,9	75,4	147,5	81,5
1881	43,0	66,6	116,5	69,2
1882	46,1	57,1	143,9	69,6
1883	45,2	63,9	148,9	67,3
1884	44,3	65,1	163,9	67,5
1885	35,8	55,2	148,5	58,9
1886	36,9	55,4	135,7	60,5
1887	39,0	61,4	130,4	65,9
1888	38,9	60,6	126,2	65,6
1889	41,7	62,4	127,3	67,9
1890	43,4	63,2	123,7	67,5
1891	43,5	67,2	120,9	68,9
1892	47,4	70,9	119,8	72,9
1893	45,1	72,9	119,1	75,3
1894	44,8	70,5	114,2	71,6
1895	45,5	69,9	110,3	76,3
Среднее	42,3	63,4	130,6	65,1

Средняя стоимость разнаго рода топлива въ разные годы указана въ слѣдующей таблицѣ.

Годы	Средняя цѣна топлива для паровозовъ,		
	Дровъ кубич. саж. [въ рубляхъ].	Угля пудъ [въ конѣйкахъ].	Нефти пудъ [въ конѣйкахъ].
1874	16 00	21	—
1875	15 75	—	—
1876	15 00	—	—
1877	16 00	—	—
1878	18 00	31,8	—
1879	20 00	30,4	—
1880	18 00	27,4	4,2
1881	19 00	25	3,4
1882	18 00	25	3
1883	20 50	—	7
1884	20 00	—	7
1885	20 00	—	8,6
1886	22 00	—	8,3

Годъ.	Средняя цѣна топлива для паровозовъ.		
	Дровъ кубич. саж. [въ рубляхъ].	Угля пудъ [въ копѣйкахъ].	Нефти пудъ [въ копѣйкахъ].
1887	15	75	12
1888	23	00	12
1889	17	00	—
1890	20	00	8
1891	20	50	9
1892	20	00	9
1893	18	00	9,6
1894	18	00	9,6
1895	16	50	9,5
Средняя въ годъ.	18	50	17,1
			5,2

Дрова и уголь послѣдніе 10 лѣтъ для отопленія паровозовъ почти не употреблялись; расходовались они главнымъ образомъ на отопленіе жилыхъ помѣщений дороги. Въ ниже приводимой таблицѣ указано общее количество израсходованаго въ 1874-1895 г.г. топлива и стоимость его, при чмъ дрова и каменный уголь обращены въ нефтяные остатки, считая 1 куб. саж. дровъ=150 пуд. угля и 76 пуд. нефти.

Годы.	Расход топлива, превращенного въ нефтяные остатки.							Стоимость топлива.			
	Дровъ кубич. саж.	Превращен. въ нефтяные остатки [тысяч пудовъ].	Угл я.		Нефт. остатковъ	Общая.	На 100 верстъ общаго пробѣга.				
			Тысяч пудовъ.	Превращен. вънефт. остат. [тысяч пуд.].			Тысяч пудовъ.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
1874	4.974	378	—	—	—	378	76.134	83	8	38	
1875	5.841	443	8	4	—	448	93.208	15	10	16	
1876	6.394	485	—	—	—	485	95.890	95	11	53	
1877	7.166	544	—	—	—	544	114.654	88	11	67	
1878	6.523	495	323	163	—	659	220.305	90	20	12	
1879	7.691	584	265	134	—	718	234.326	38	20	11	
1880	7.994	607	663	335	110	1.054	334.461	58	25	86	
1881	5.529	420	767	388	101	910	301.576	83	22	93	
1882	7.327	556	520	263	121	942	273.542	99	20	21	
1883	11.223	852	—	—	890	1.743	312.187	58	12	05	
1884	12.607	958	—	—	1.330	2.288	333.231	10	9	83	
1885	6.406	486	—	—	1.928	2.415	299.404	15	7	30	
1886	5.737	436	—	—	2.746	3.183	356.802	63	6	38	
1887	5.592	425	55	28	3.090	3.543	312.196	78	5	81	
1888	6.792	518	56	28	3.920	4.465	438.518	43	6	45	
1889	5.762	437	—	—	4.819	5.257	230.634	00	2	97	
1890	287	21	15	8	5.579	5.609	314.920	97	3	79	
1891	16	1	24	12	5.641	5.654	303.664	79	3	70	
1892	28	2	28	14	6.216	6.233	235.491	93	2	75	
1893	20	1	24	12	6.784	6.798	188.323	00	2	06	
1894	5	—	16	8	6.120	6.129	223.165	05	2	61	
1895	5	—	14	7	6.192	6.200	333.143	61	3	82	
Итого.	113.928	8.658	2.784	1.410	55.595	65.665	5.625.786	51	—	—	
Среднее въ годъ.	5.178	393	198	100	3.474	2.984	255.717	52	10	04	

Изъ данныхъ этихъ видно, что стоимость топлива на 100 верстъ пробѣга возрастаетъ до 1880 года, слѣдующіе два года слабо понижается, въ 1883 году даетъ сильное пониженіе, продолжающееся вплоть до послѣдняго года. Значительное уменьшеніе стоимости топлива объясняется слѣдующимъ: въ 1880 году на оконченномъ постройкой Нефтяномъ участкѣ начинаетъ вводиться нефтяное отопленіе; въ 1881 и 1882 гг. уже всѣ паровозы участка отапливались нефтью и низкая цѣна ея имѣла вліяніе на пониженіе средней стоимости топлива по всей линіи; значительное пониженіе въ 1883 году явилось слѣдствіемъ того обстоятельства, что паровозы открытаго для движенія Баку-Тифлісскаго участка большую частью уже были приспособлены къ этому отопленію.

Дальнѣйшее пониженіе стоимости отопленія объясняется постепеннымъ вытѣсненіемъ нефтью прочихъ родовъ топлива на дорогѣ; за послѣдніе семь лѣтъ стоимость отопленія понижалась, благодаря уменьшенію цѣнъ на нефть и уменьшенію расхода ея на единицу работы.

Смазка паровозовъ.

На Баку-Тифлісскомъ участкѣ первоначально для смазки паровозовъ употреблялись животное сало и деревянное масло; въ виду высокой стоимости послѣдняго, оно замѣнено было сурѣпнымъ масломъ, а съ 1880 года минеральнымъ, стоимость которого съ доставкою до открытія Баку-Тифлісскаго участка была сравнительно высокая. Непродолжительный опытъ надъ минеральными мазями, для замѣны дорого стоящаго животнаго сала, далъ неудовлетворительные результаты. Въ 1892 году на 3-мъ и 4-мъ участкахъ дороги были произведены опыты надъ пафталаномъ, который оказался пригоднымъ какъ примѣсь къ салу. Съ цѣлью уменьшения расходовъ по смазкѣ, съ 1883 и 1884 годовъ введены нормы съ выдачею преміи за сбереженіе.

Для набивки сальниковъ употреблялся на всѣхъ паровозахъ, кромѣ Ферли, ленъ, а для Ферли—тальковая набивка; съ 1891 г. начали примѣнять свинцовую набивку, состоящую изъ двоякаго рода полуколецъ, имѣющихъ въ сѣченіи форму треугольника; у одного вида вершина обращена къ центру, у другого—къ его основанію; кольца укладываются въ шахматномъ порядкѣ, съ прокладкою льняныхъ плетенокъ подъ первое и сверхъ послѣдняго кольца. Этотъ родъ набивки, введенный Е. Л. Веденѣевымъ, не требуетъ частой перемѣны или выемки; ее приходится мѣнять только тогда, когда необходимо совершенно вынуть поршень изъ цилиндровъ паровозовъ, имѣющихъ утолщенные головки штоковъ. Продолжительность службы—около 9-и мѣсяцевъ, если не представляется надобности въ выемкѣ поршней и золотниковъ; послѣ выемки старыхъ, кольца идутъ въ дѣло снова, при чмъ получается потеря около 5-10% на угаръ при переливкѣ.

Въ нижепомѣщенной таблицѣ показано за 22 года количество израсходованныхъ смазочныхъ матеріаловъ, средняя цѣна ихъ и стоимость смазки.

Годы.	Количество смазочныхъ матеріаловъ въ фунтахъ.		Средняя цѣна 1 фунта смазочнаго матеріала въ копейкахъ.	Стоимость смазки, включая премію.	
	Общее.	На 100 верстъ общаго пробѣга.		Общая.	На 100 верстъ общаго пробѣга въ коп.
1874	108.621	11,9	16,9	19.922	59
1875	119.276	13,0	15,5	19.996	64
1876	135.831	16,3	14,8	20.249	90
1877	154.294	15,7	13,3	21.982	02
1878	205.642	18,8	14,1	29.988	36
1879	161.240	13,8	12,3	21.066	01
					180,8

Годы.	Количество смазочныхъ материаловъ въ фунтахъ.			Средняя цѣн на 1 фунта смазочного материала въ копейкахъ.	Стоимость смазки, включая премію.		
	Общее.	На 100 верстъ общаго про- бѣга.	Общая.		На 100 верстъ общаго про- бѣга въ коп.		
1880	211.209	16,0	27.395	12,3	74	211,8	
1881	207.312	15,7	25.151	11,7	08	115,1	
1882	178.530	13,2	27.584	14,9	85	203,8	
1883	199.572	7,7	30.570	11,9	22	118,0	
1884	208.392	6,1	28.316	10,8	54	83,5	
1885	250.329	6,1	26.562	8,4	28	64,8	
1886	343.262	6,5	33.906	7,3	63	64,4	
1887	375.309	6,9	34.587	6,6	42	64,3	
1888	466.208	6,9	38.164	5,9	64	56,1	
1889	564.728	7,3	49.661	7,1	50	64,2	
1890	586.560	7,1	37.788	5,5	97	45,5	
1891	619.469	7,5	25.720	3,4	10	31,3	
1892	753.756	8,8	25.014	2,5	87	29,3	
1893	802.167	8,8	28.952	2,0	86	31,6	
1894	746.638	8,7	27.922	1,7	03	32,6	
1895	780.575	8,9	24.381	1,8	05	27,8	
Итого	1.879.250	—	624886	—	30	—	
Среднее въ годъ.	8.179.520	10,5	28.403	9,1	02	118,3	

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что какъ средняя цѣна, такъ и стоимость смазочныхъ материаловъ на версту пробѣга, до 1884 года были довольно высоки, но, начиная съ этого года, вслѣдствіе введенія нормъ и употребленія болѣе дешевыхъ материаловъ, онъ постепенно понижаются.

Чистка паровозовъ.

Чистка паровозовъ производится: полированныхъ частей арматуры—помощниками машинистовъ, прочихъ-же частей паровозовъ и тендеровъ—обтирщиками. Для чистки употребляются слѣдующіе материалы: бумажные концы, ветошь, скрипидаръ, мыло, глицеринъ, каустическая сода и проч. Промывка, въ зависимости отъ качествъ воды, производится послѣ пробѣга 600-1000 верстъ, а станціонныхъ паровозовъ—послѣ пѣдѣльной работы. Вся операція промывки продолжается отъ 16 до 24 часовъ. Паровозы промываются преимущественно подъ давленіемъ мѣстнаго водоснабженія, въ случаяхъ значительного опаздыванія возвращенія паровозовъ, производится горячая промывка резервнымъ паровозомъ, при чемъ онъ-же наполнентъ котель горячей водой.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ показаны расходы на чистку паровозовъ за 24 года.

Годъ	Стоимость.					
	Матеріала.	Рабочей силы.	Общая въ годъ.		На 100 верстъ общаго пробѣга въ коп.	
1872	—	—	—	—	4.549	68
1873	—	—	—	—	9.555	88
1874	3.908	05	4.695	16	8.603	21
1875	3.113	75	5.863	82	8.977	57

Годы.	С т о и м о с т ь.					Общая въ годъ.	На 100 верстъ общаго проѣзда въ коп.
	Матеріала.	Рабочей силы.					
1876	3.420	86	4.512	27	7.933	13	95,4
1877	3.074	08	3.886	74	6.960	82	70,8
1878	2.940	05	5.237	39	8.177	44	74,7
1879	2.569	88	5.429	94	7.999	82	68,7
1880	3.689	14	5.287	46	8.976	60	69,4
1881	4.403	63	6.825	63	11.229	26	85,3
1882	4.802	76	6.831	44	11.634	20	86,0
1883	8.597	55	11.072	56	19.670	11	75,9
1884	8.952	65	11.985	37	20.938	02	61,7
1885	9.048	36	12.792	14	21.840	50	53,3
1886	11.458	70	20.906	40	32.365	10	61,5
1887	14.852	04	16.418	84	31.270	88	58,1
1888	16.705	90	17.604	25	34.310	15	50,4
1889	20.010	86	21.812	14	41.823	00	54,1
1890	19.429	98	24.908	02	44.338	00	53,4
1891	13.901	28	19.250	77	33.152	05	40,4
1892	15.510	80	20.410	20	35.921	00	42,0
1893	17.946	29	27.236	78	45.183	07	49,3
1894	19.284	86	25.863	16	45.148	02	52,8
1895	16.821	52	22.247	07	39.068	59	44,5
Итого	—	—	—	—	539.626	10	—
Средняя въ годъ.	10.201	95	13.685	34	22.484	42	69,5

Изъ таблицы этой можно видѣть, что расходы на чистку до 1883 года уменьшались слабо; съ этого года понижение идетъ быстрѣе, вслѣдствіе введенія нормы на чистку и болѣе дешевыхъ матеріаловъ. Хотя расходы на чистку, сравнительно съ дорогами внутренней Россіи, и высокіе, но это объясняется тѣмъ, что большая часть матеріаловъ доставляется изъ внутреннихъ губерній и въ стоимость ихъ входитъ фрахтъ на довольно большое разстояніе.

Освѣщеніе паровозовъ.

Для освѣщенія паровозы снабжаются пятью фонарями, изъ коихъ два буферныхъ, одинъ у водомѣрного стекла, одинъ у манометра и одинъ ручной съ сигнальными стеклами, служацій при осмотрѣ и смазкѣ паровоза; у товаро-пассажирскихъ паровозовъ имѣется еще и шестой фонарь, помѣщающійся подъ дымовой трубой. У всѣхъ товарныхъ 6-и и 8-и колесныхъ паровозовъ было тоже по 6-и фонарей, но 6-й признанъ излишнимъ и изъять изъ обращенія. Первоначально для освѣщенія употреблялось масло, въ настоящее время—керосинъ.

Заправка и чистка буферныхъ фонарей производится особыми, находящимися при депо, ламповщиками, а прочіе фонари содержатся въ чистотѣ и заправляются помощниками машинистовъ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ показана стоимость расходовъ освѣщенія на 100 верстъ общаго пробѣга.

Г о д ы .	С т о и м о с т ь .		
	Общій расходъ по освѣщенію паровозовъ.		На 100 верстъ общаго пробѣга въ копѣйкахъ.
1871	Р у б л и .	Копѣйки .	
1872	412	98	47,7
	1.177	47	28,0

Г о д ы.	С т о и м о с т ь.		
	Общій расходъ по освѣщенію паровозовъ.		На 100 верстъ об- щаго пробѣга въ копѣйкахъ.
	Р у б л и.	Копѣйки.	
1873	1.722	33	21,5
1874	1.570	15	17,3
1875	680	60	7,6
1876	1.186	88	14,3
1877	2.191	23	22,3
1878	3.147	22	28,7
1879	1 726	77	14,8
1880	1 932	88	14,9
1881	1.801	62	13,7
1882	1.688	68	12,5
1883	1.710	15	6,6
1884	2.576	70	7,6
1885	2.961	45	7,2
1886	3.893	82	7,4
1887	3.933	79	7,3
1888	6.078	79	8,9
1889	4.037	00	5,2
1890	3.208	32	3,9

Г о д ы.	С т о и м о с т ь.		На 100 верстъ общаго пробѣга въ конѣйкахъ.
	Общій расходъ по освѣщенію паровозовъ.		
	Р у б л и.	Конѣйки.	
1891	2.866	69	3,5
1892	1.910	28	2,2
1893	2.471	55	2,7
1894	2.912	31	3,4
1895	2.729	13	3,1
Итого.	60.528	79	—
Средняя въ годъ.	2.421	15	12,5

Изъ таблицы этой видно, что до 1883 года стоимость освѣщенія на 100 верстъ общаго пробѣга была довольно высокая, колебавшаяся въ значительныхъ предѣлахъ; съ 1883 года, вслѣдствіе введенія керосина, расходы сразу понизились значительно.

Водоснабженіе паровозовъ.

На дорогѣ имѣются водоснабженія на 57 станціяхъ, изъ которыхъ: на 4-хъ съ ручными двигателями, на двухъ—съ вѣтряными, на 44—съ паровыми и на семи—самотечкомъ,—при общемъ числѣ 49 паровыхъ машинъ, въ сложности 264 лошадиныхъ силъ.

Резервуары вмѣстимостью отъ 1,82 до 4,49 куб. саж. поставлены по одному на всѣхъ станціяхъ, за исключеніемъ 10, изъ коихъ на 9 станціяхъ по 2 резерувара и на одной —четыре.

Расходъ воды опредѣляется при посредствѣ поплавка и рейки, представляющихъ возможность промѣра только на тѣхъ станціяхъ, гдѣ имѣется по два резервуарщика; промѣры эти, разумѣется, затруднительны и не могутъ быть точными.

Съ цѣлью учета воды, на нѣкоторыхъ станціяхъ были установлены приборы Броуна, но они не удовлетворяютъ назначенію, показывая всегда меньшій расходъ, чѣмъ онъ бываетъ въ дѣйствительности.

Каждая водокачка ввѣряется машинисту, въ помощь которому на станціяхъ, гдѣ расходъ воды великъ и, слѣдовательно, требуется продолжительная качка, а также на водокачкахъ, удаленныхъ отъ станцій на значительное расстояніе, назначается еще и кочегаръ. На всѣхъ станціяхъ, кроме такихъ, гдѣ большія депо, имѣются для отпуска воды паровозамъ по одному водоливу или резервуарщику, а на послѣднихъ—по два. Надзоръ за машинистами, кочегарами, резервуарщиками возложенъ на Начальниковъ депо. Отопленіе постоянныхъ котловъ водокачекъ при открытии Поти-Тифлисскаго участка производилось дровами и каменнымъ углемъ, а съ 1883 года—нефтью (кромѣ Тквибульской вѣтви). Въ нижепомѣщенной таблицѣ показаны расходы и стоимость водоснабженія на 100 верстъ пробѣга.

Годы.	Расходъ на водоснабженіе.										На 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ (въ коп.).
	Рабочая сила.		Топливо.		Смазка, чистка и проч.		Содержание машинъ и аппаратовъ.		Итого.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
1871	—	—	—	—	—	—	—	—	1273	79	147,1
1872	2829	03	—	—	37	65	789	77	3656	45	86,9
1873	5474	03	—	—	432	46	556	01	6462	50	80,7

Г о д ы.	Р а с х о д ь н а в о д о с н а б ж е н i e										На 100 верстъ об-щаго пробега па-ро-возовъ (въ коп.).
	Р а б о ч а я с и л а .	Т о п л и в о .			С м а з к а , ч и с т к а II п р о ч .	С о д е р ж а н и е м а ш и н ь и а п п а р а т о въ .			И т о г о .		
1874	5604 35	--	--	1150 35	1116 73	7871 43					86,7
1875	5062 33	439 75	575 52	1368 10	7445 70						81,2
1876	5573 71	1136 25	324 57	1220 97	8255 50						99,3
1877	4864 78	1584 00	586 30	1199 58	8234 66						83,8
1878	4893 19	1552 50	612 51	1085 13	8143 33						74,4
1879	4731 20	2752 00	2521 76	1435 58	11440 54						98,2
1880	9408 94	5588 47	1421 25	3203 54	19622 20						151,7
1881	10180 51	7321 72	1743 19	2723 06	21968 48						166,9
1882	10494 43	7057 67	2089 53	4950 36	24591 99						181,7
1883	20875 65	10525 80	2340 68	13267 38	47008 51						181,5
1884	29715 30	5200 99	8593 22	12478 81	55988 32						165,1
1885	30987 83	11545 27	3511 99	21609 79	67654 88						165,0
1886	31781 35	12954 68	5158 54	12607 47	62502 04						118,8
1887	33201 62	10256 43	2768 25	12929 75	59156 05						110,0
1888	35411 13	12787 50	4054 03	14978 64	67231 30						98,8
1889	34439 00	12626 36	6105 00	11400 00	64570 36						83,5
1890	33655 95	17177 75	5898 03	10870 16	67601 89						81,4

Г о д ы.	Р а с х о д ь на в о д о с н а б ж е н i e.										На 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ [въ коп.]
	Р а б о ч а я с и л а .	Т о п л и в о .			С м а з к а , ч и с т к а и п р о ч .	С о д е р ж а н и е м а ш и н ы и а п - п а р а т о въ .			И т о г о .		
1891	32568	48	16806	66	5768	07	10988	46	66131	67	80,6
1892	33827	60	13146	62	5628	19	12464	74	65067	15	76,1
1893	34085	71	12465	61	9373	80	15998	81	71923	93	78,5
1894	39412	74	13973	50	3044	82	13126	93	69557	99	81,3
1895	36776	11	15600	86	2625	46	12616	30	67618	73	76,5
Итого	—	—	—	—	—	—	—	—	96097	39	—
Средн. въ годъ	20660	62	9166	68	3181	88	8124	42	38439	14	109,5

Разные расходы по депо.

Въ эту рубрику входятъ расходы по отоплению, освѣщенію, чисткѣ депо, содержанію и возобновленію инструментовъ депо, станковъ и инструментовъ при паровозахъ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ показаны эти расходы за 21 годъ.

Г о д ы.	Р а з н ы е р а с х о д ы п о д е п о .							На 100 верстъ общаго пробѣга паро- возовъ [въ копѣйкахъ]
	О т о п л е н i e д е п о .	О с в ъ щ е н . д е п о .	Ч и с т к а д е п о .	И н с т р у м е н - т ы и с т а н к и п р и д е п о .	И н с т р у м е н - т ы п р и па- р о в о з а х .	И т о г о .		
	Въ р у б л я х .							
1875	303	379	691	803	1.829	4.006	44	
1876	295	273	726	723	1.663	3.682	44	
1877	488	332	872	855	1.965	4.514	46	

Годы.	Разные расходы						Итого.	На 100верстъ общаго пробега въ копейкахъ
	Отопление депо.	Освѣщеніе депо.	Чистка депо.	Инструменты и станки при депо.	Инструменты при паровозахъ.	по депо.		
1878	648	447	659	793	247	2.795	26	
1879	520	227	639	826	249	2.463	21	
1880	438	236	149	810	557	2.692	21	
1881	541	232	956	1.061	253	3.046	23	
1882	762	234	1.048	1.313	324	3.683	27	
1883	652	325	1.602	1.692	847	5.120	20	
1884	707	312	1.325	925	1.370	4.641	14	
1885	679	405	1.463	2.086	2.700	7.336	18	
1886	698	359	1.726	1.603	3.252	7.639	15	
1887	852	456	1.593	2.000	7.220	12.123	23	
1888	775	835	2.629	5.233	7.117	13.590	20	
1889	922	1.240	3.213	2.412	8.582	16.369	21	
1890	917	1.167	3.091	2.499	10.892	18.566	22	
1891	799	1.067	2.557	3.242	6.801	14.466	18	
1892	830	832	2.568	3.235	8.995	16.461	19	
1893	862	968	3.228	3.533	9.848	18.441	20	
1894	1.016	1.123	3.031	3.307	11.198	19.677	23	
1895	794	1.276	2.998	3.886	10.002	18.958	22	
Итого	—	—	—	—	—	200275	—	
Среди въ годъ	690	606	1.174	1.897	4.567	9.536	24	

3.

В а г о н ы.

Количество вагонов.

Число парадныхъ, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, съ обозначеніемъ серіи ихъ и наименованія завода изгото-
ленія, находившихся на дорогѣ къ 1-му января 1896 года, пока-
заны въ нижепомѣщенной таблицѣ.

Серія ваго- новъ.	Родъ вагоновъ.	Наименование заво- да изгото- ленія.	Число.
<i>a) пассажирскихъ.</i>			
—	Парадные (лит. А и Б) 4-хъ- осевые	Ashburpet.	2
—	„ (№ 1 и столовая) 4-хъ-осевые	Балтійскій.	2
Б	„ (№№ 48, 50, 52, 54 и 60) 4-хъ-осевые	„	5
А	Пассажирские 1 кл. 2-хъ-осевые	Bonnefond.	13
—	“ “ 4-хъ „	„	1
Е, Е-В	Солонные и служеб. 2-хъ-осевые	„	4
—	“ “ 4-хъ „	„	1
Е-М	“ “ 4-хъ „	Балтійскій.	2
Н	“ “ 2-хъ „	Bonnefond,	6
Г	Пассаж. 1 и 2 кл. 2-хъ-осевые	„	4
Б	“ “ 4-хъ „	Балтійскій.	10

Серія вагоновъ.	Родъ вагоновъ.	Наименование завода изгото- ленія.	Число.
Б	, 2 кл. 2-хъ-осевые	Bonnefond.	24
П	, 2 и 3 кл. 4-хъ „	Балтійскій.	14
В	, 3 кл. 2-хъ „	Bonnefond.	56
Г	, „ 4-хъ „	Балтійскій.	53
В-Ю	Санитарные	Коломенскій.	2
„	„	Bonnefond.	1
С-Н	„	Ванъ-деръ-Ци- пенъ.	10
Ф	Арестантскіе	Балтійскій.	3
О	„	Bonnefond.	2
Д	Почтовые	„	10
М	Спеціальные (церковь, кухня, багажный)	Балтійскій.	3
П	Парадн. поѣзда II кл.	„	1
Л	Спеціальные (мастерская парад- наго поѣзда)	Bonnefond.	1
Л	Багажные	„	16
Итого			246
<i>б) товарныхъ.</i>			
Т	Крытые	Cheltenham.	122
Р	„	Балтійскій	225
С	„	Самсоніевскій	475

Серія ваго-новъ.	Родъ вагоновъ.	Наименование заво-да изготовлениѧ.	Число.
P-Ю	„	Коломенскій.	23
Ч	„	Вань-деръ-Ци-пенъ.	345
—	„ приспособленные для американской ѿзды	„	24
Pp	„	Балтійскій.	800
Hр	„	—	430
T	Специальные для легковосплам. веществъ	Cheltenhom.	15
Ч	„ ледникъ	Вань-деръ-Ци-пенъ.	1
P-Ю	„ лавочка	Коломенскій.	2
Ж	Платформы съ откидными бор- тами	Cheltenhom.	120
И	„	Вань-деръ-Ци-пенъ.	58
3	„	Самсоніевскій.	150
3-Ю	„	Коломенскій.	30
3р	„	Балтійскій.	300
Л	„ для лѣса	Cheltenhom.	130
X	Полувагоны	„	100
Ц	Угольные ящики	„	183
Я	Цистерны для воды	Балтійскій.	14

Серія ваго-новъ.	Родъ вагоновъ.	Наименование завода изгото-вленія.	Число.
Кп	„ „ „ . . .	Путиловскій.	30
Я	„ для нефти	„	386
Э	„ „ „ . . .	Рингоферъ.	25
Ю	„ „ „ . . .	Коломенскій	37
К	„ „ „ . . .	Балтійскій.	2794
Кс	„ „ „ . . .	Сормовскій.	187
Кш	„ „ „ . . .	Шагидановъ.	200
Кб	„ „ „ . . .	Брянскій.	50
Кн	„ „ „ . . .	Бр. Нобель.	10
Кр	„ „ „ . . .	Лильпопъ, Рау и Левен-штейнъ.	830
Кп	Цистерны для нефти	Путиловскій.	401
Кл	„ „ „ . . .	Коломенскій.	305
Кк	„ „ „ . . .	Лильпопъ, Рау и Левен-штейнъ.	90
Узкоколейные Чіатурской вѣтви *)			397
Итого . .			9289
Всѣхъ . . .			9535

*) Изъ числа ихъ 5 приспособлены для перевозки пассажировъ и 5—нефти.

Къ 1-му января 1872 года находилось на дорогѣ пассажирскихъ вагоновъ 140 *), товарныхъ—700 **), всѣхъ 840.

Увеличеніе втеченіе 24 лѣтъ было первыхъ на 106, вторыхъ—на 8.589, всѣхъ—на 8.695, или на 75,7, 1.227 и 1.035,1 %.

Постепенное поступленіе вагоновъ на дорогу видно изъ нижеслѣдующей таблицы.

Годъ по- ступленія.	Родъ вагоновъ.	Серія.	Число.
<i>a) пассажирскихъ.</i>			
1878	Парадные	—	2
1879	Санитарные	В-Ю	2
”	” (передѣланы изъ товарн.)	С-Н	10
1883	Парадные	Безъ серіи.	7
”	Пассажирскіе	Б	10
”	”	П	14
”	”	Г	53
”	Арестантскіе	Ф	3
”	Спеціальные	М	4
”	”	П	1
	Итого		106
<i>б) товарныхъ</i>			
1879	Крытые (и лавочки)	Р-Ю	25
”	” (и ледникъ)	Ч	370
”	Платформы	И	58
”	”	З-Ю	30

*] Изъ нихъ 13 собственно получены въ началѣ 1872 г., но должны были поступить въ 1871 г., почему и считаются какъ-бы поступившими свое временно.

**) Получены въ началѣ 1872 г., но должны были получитьсь въ 1871 г., почему считаются какъ-бы поступившими свое временно.

Годъ по- ступлениі.	Родъ вагоновъ.	Серія.	Число.
1879	Цистерны для нефти	Э	25
”	” ”	Ю	37
1880	” , и воды	Я	400
1882	Крытые	Р	225
1882 и 83	Платформы	З	150
1883	Крытые	С	475
1885 и 86	Цистерны для нефти	К	750
1886	Крытые	Pp	800
”	Платформы	Зр	300
1887 и 90	Цистерны для воды	Кп	30
”	” для нефти	К	2044
”	” ”	Кс	187
”	” ”	Кш	200
”	” ”	Кб	50
”	” ”	Кн	10
”	” ”	Кр	830
”	” ”	Кп	401
”	” ”	Кл	305
”	” ”	Кк	90
1894	Крытые	Нр	400
”	Узкоколейные	—	397
	Итого		8589

Тормозныхъ вагоновъ, изъ общаго числа ихъ, къ 1 января 1896 года было:

пассажирскихъ	235	изъ 246, или 95,5%
товарныхъ	8.403	, 9.289 „ 90,5%
всѣхъ	8.638	, 9.535 „ 90,6%

Такой значительный % тормозныхъ вагоновъ объясняется большими уклонами на горномъ участкѣ, достигавшими до прорытія Сурамскаго тоннеля до 0,045 и послѣ прорытія —до 0,028, вызывавшими постановку въ каждый поѣздъ minimum 75% вагоновъ съ тормозами.

Количество осей съ колесами, находившихся подъ вагонами и въ резервѣ, и стоимость послѣднихъ показаны въ нижепомѣщенной таблицѣ.

	Количество осей съ колесами.			Стоимость резервныхъ осей съ колесами.	
	Подъ вагонами.	Резервныхъ.	Итого.		
Къ 1 января 1896 г.	19.339	1.170	20.506	293.623	37
Къ 1 января 1872 г.	1.680	—	1.680	—	—

Всѣ оси стальныя.

Типы вагоновъ.

Всѣ вагоны, поступившия на дорогу къ открытию движенія въ 1871 году, четырехколесные, построенные на заграничныхъ заводахъ. По внутреннему расположению пассажирскіе вагоны всѣхъ классовъ были почти одинаковы: съ обоихъ концовъ они имѣли по площадкѣ, сидѣнія, каждое на 2 пассажира, расположены были параллельно поперечнымъ стѣнамъ, съ проходомъ по срединѣ между сидѣніями; все отличие вагоновъ 1 класса и отдѣленій въ мікстахъ 1 и 2 кл. заключалось въ томъ, что у первыхъ было по кушеткѣ въ одномъ изъ угловъ, а у вторыхъ—въ отдѣленіи 1 кл. находилось по сидѣнію, на двоихъ пассажировъ каждое, расположенныхыхъ по продольнымъ стѣнамъ. Число мѣстъ было: въ 1-мъ классѣ 23, во 2-мъ—32 и въ 3-мъ—40.

Вагоны не представляли никакихъ удобствъ для публики: не было ни спальныхъ мѣстъ, ни приборовъ для отопления, ни ватерклозетовъ; вентиляція производилась только чрезъ отверстія надъ окнами, закрывавшіяся задвижками. Въ виду того, что кузова были низки и вентиляція недостаточна, духота и тяжелый воздухъ въ вагонахъ въ жаркіе мѣсяцы были невыносимы, въ особенности въ 3 классѣ. Освѣщались вагоны свѣчами.

Въ настоящее время, можно сказать, всѣ вагоны заграничной поставки подверглись различнымъ передѣлкамъ, въ общихъ чертахъ описаннымъ ниже.

Всѣ товарные вагоны тоже четырехколесные, безъ кондукторскихъ отдѣленій, съ тормозными сидѣніями на крышахъ; подъемная сила какъ крытыхъ, такъ и открытыхъ вагоновъ была въ 500 пуд.

Пассажирскіе вагоны, да и товарные послѣдующихъ поставокъ, преимущественно русскаго производства; первые—типа американскихъ длинныхъ вагоновъ на двухъ телѣжкахъ, имѣютъ всѣ преимущества какъ по внутреннему расположению и отдѣлкѣ, такъ и въ смыслѣ удобствъ для публики и спокойнаго хода во время слѣдованія съ поѣздами.

Измѣненія и улучшенія въ вагонахъ.

A) Пассажирскихъ.

Въ видахъ предоставленія публикѣ болѣшихъ удобствъ, значительнейшая часть вагоновъ, поступившихъ на дорогу при открытии движенія, подверглась передѣлкѣ. Къ числу общихъ улучшеній въ вагонахъ нужно отнести:

а) Введеніе отопленія. Въ 1878 и 1879 годахъ производились опыты отопленія брикетами. Приспособленіе для отопленія заключалось въ слѣдующемъ: подъ двумя сидѣніями съ обоихъ концовъ и сторонъ вагона помѣщались металличес-

кіе ящики, длиною около аршина, шириной и высотой около $\frac{1}{2}$ аршина, вставленные въ вырѣзы въ долевыхъ стѣнахъ вагона; въ концѣ ящика имѣлась труба для выхода продуктовъ горѣнія, выведенная внизъ подъ вагонъ; въ такой ящикѣ вдвигалась решетка на полозьяхъ, на которую клалось два брикета, уже разожженныхъ; по мѣрѣ ихъ сгоранія, добавлялись новые по одному. Печь, во избѣжаніе обжиганія обуви при соприкосновеніи, ограждалась внутри вагона подъ сидѣніемъ чугунной легкой решеткой. Опыты дали неудовлетворительные результаты: нагреваніе вагона получалось малое—выше 11° температуру нельзя было поднять, а потому этотъ родъ отопленія былъ оставленъ.

Въ настоящее время существуютъ три рода отопленія: паровое, водяное и чугунными печами. Первое производится отъ паровоза, ведущаго поѣздъ, при посредствѣ желѣзныхъ трубъ, уложенныхыхъ по долевымъ стѣнамъ вагона; паропроводныя трубы вагоновъ соединяются при посредствѣ резиновыхъ рукавовъ; трубы вагоновъ и резиновые рукава имѣютъ по краинку для спуска конденсаціонной воды, могущей во время стоянокъ и прекращенія пропуска пара замерзать и вызывать поврежденіе трубъ, а вслѣдствіе этого и прекращать отопленіе вагона. Водяное отопленіе производится отъ устанавливаемаго въ каждомъ вагонѣ парового котелка, нагревающаго до кипѣнія въ немъ воды, проходящей по трубамъ, уложенными вдоль стѣнъ вагона. Чугунныя печи, устанавливаемыя въ каждомъ вагонѣ, нагреваются дровами.

б) Постепенное устройство ватерклозетовъ во всѣхъ безъ исключенія вагонахъ при производствѣ капитального ремонта или внутреннихъ передѣлокъ.

в) Установка болѣе усовершенствованныхъ вентиляторовъ, помѣщаемыхъ въ крышѣ вагона.

г) Замѣна двухмѣстныхъ сидѣній трехъ и одномѣстными, при чемъ проходъ передвигается ближе къ одной изъ долевыхъ стѣнъ и устраивается особое купѣ въ вагонахъ

1-го и 2-го классовъ, или 3-хъ-местными въ вагонахъ 1 класса, съ подраздѣленіемъ на три отдѣльныхъ купэ, съ боковымъ продольнымъ внутреннимъ коридоромъ; устройство подъемныхъ спинокъ обращаетъ это купэ въ спальня отдѣленія. Такія же подъемныя спинки устраиваются и въ вагонахъ иного внутренняго расположенія, а также въ вагонахъ 2-го класса.

д) Устройство особыхъ уборныхъ въ пѣкоторыхъ вагонахъ 1-го класса, съ приспособленіемъ для умыванія; послѣднєе имѣется и въ пѣкоторыхъ вагонахъ, гдѣ пѣть уборныхъ; помѣщается оно тогда въ общемъ отдѣленіи съ ватер-клозетомъ.

е) Отдѣлка стѣнъ, вмѣсто kleenki, обшивочными досками красивыхъ породъ кавказскихъ деревьевъ. Многія болѣе мелкія улучшенія въ устройствѣ частей и украшеній здѣсь не перечисляются.

Кромѣ перечисленыхъ, въ вагонахъ произведены были еще пѣкоторыя конструктивныя пѣзмѣненія и улучшенія, а именно:

а) По мѣрѣ поступленія въ капитальный ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ сер. А, Б, В, Г и другихъ этого типа, въ нихъ передѣзываются или замѣняются по общему, принятому па дорогѣ, типу сѣщенія и буффера, которые получаютъ болѣе прочные размѣры и однообразный видъ и форму; усиливаются тяговыя рессоры, увеличеніемъ числа листовъ съ 9 до 12; но и послѣдніе для вагоновъ, стоящихъ во главѣ поѣздовъ, какъ почтовые и багажные, при увеличившихся составахъ поѣздовъ оказавшіяся тоже слабыми, стали въ послѣднєе время замѣняться 3 буфферными пружинами правительственного типа; опытъ произведенной замѣны оказался удачнымъ, давъ, при недорого стоющей передѣлкѣ, прочный буфферный и тяговый аппаратъ, почему предполагается въ будущемъ подобная замѣна и въ прочихъ вагонахъ, не имѣющихъ этого переустройства.

б) Открытые площадки вагоновъ англійского типа, вместо существовавшаго неудобнаго и не достигавшаго цѣли простого затвора, въ видѣ длиннаго желѣзного крюка, согласно предписанію Департамента желѣзныхъ дорогъ, въ предупрежденіе случаевъ паденія, ограждаются рѣшетчатыми дверцами.

в) Деревянные швеллеры и тамбуры вагоновъ американскаго типа сер. Щ, П, В, М, Ф и др., не представлявшіе прочнаго соединенія съ кузовомъ, пригибавшіеся при торможеніи и препятствовавшіе запиранию входныхъ дверей, стали усиливать, добавляя къ первымъ желѣзные долевые листы и замѣняя деревянные бруски вторыхъ желѣзными корытообразнаго сѣченія.

г) Произведена замѣна ручныхъ тормозовъ автоматическими, системы Вестингауза, коимъ отдано предпочтеніе передъ тормозами системы Гарди, которые были установлены для опыта у двухъ составовъ поѣздовъ. Хотя дѣйствіе первыхъ было удовлетворительно, но на этомъ улучшенія не остановились,—начали вводить двухстороннее торможеніе.

д) Возвышались кузова у вагоновъ первоначальной поставки, вслѣдствіе недостаточной высоты ихъ, при чемъ производилась передѣлка плоскихъ и съ фонаремъ крышъ на выпуклые цилиндрической формы, о трехъ центрахъ, отчего являлась возможность отведенія большаго мѣста для сидящихъ на второмъ ярусе и лучшаго размѣщенія стоякъ для багажа, съ увеличеніемъ площади ихъ.

е) При поднятіи кузововъ увеличивались размѣры оконъ, при чемъ, во избѣженіе пожара отъ случайно залетающихъ искръ и выбрасываемыхъ окурковъ папиросъ, а также гнѣнія деревянныхъ частей отъ затекающей дождевой воды, въ пазы между стѣнокъ начали ставить особые цинковые ящики. Кромѣ того, ставились вторыя оконныя рамы, замѣнявшіяся на лѣтнее время жалюзями.

ж) Въ багажныхъ вагонахъ сер. Л, для увеличенія внутренней вместимости ихъ, уничтожались концевыя площадки.

Въ 1895 году въ мастерскихъ дороги была произведена замѣна телѣжекъ у двухъ вагоновъ (служебныхъ) американского типа новыми, по проекту инженера Е. Л. Веденѣева; краткость настоящей статьи не дозволяетъ помѣстить здѣсь детальнаго описанія и расчета разныхъ частей упомянутой телѣжки; телѣжки представляютъ преимущества передъ существовавшими, главнѣйшія изъ которыхъ—уменьшеніе тары и достиженіе болѣеї плавности хода, получившіяся вслѣдствіе вырѣзовъ излишняго материала въ рамахъ, безъ уменьшенія сопротивленія, и примѣненія и расположенія разнаго рода рессоръ; вагоны эти снабжены тормозами Вестингауза, двухсторонняго торможенія.

Кромѣ того, въ видахъ удовлетворенія выяснившимся потребностямъ, явилась необходимость измѣненія того назначенія вагоновъ, которое они имѣли при поступлении на дорогу, для чего часть ихъ пришлось подвергнуть полной передѣлкѣ. Такъ, почтовыхъ вагоновъ вначалѣ на дорогѣ вовсе не было, но, вслѣдствіе необходимости въ нихъ, 10 вагоновъ англійскаго типа 2 и 3 классовъ (серіи Б и В) были передѣланы въ почтовые сер. Д; три вагона англійскаго типа 3 класса серіи В и десять товарныхъ серіи Ч передѣланы въ санитарные сер. В—Ю и С—Н; одинъ вагонъ 1 класса, 2 микста 1 и 2 кл. англійскаго типа сер. А и Г и одинъ парадный передѣланы въ салонные; семь вагоновъ англійскаго типа 3 кл. сер. В и два американскаго типа сер. М—въ служебные сер. Е—В, Н и Е—М; одинъ вагонъ англійскаго типа 3 кл. сер. В обращенъ въ буфетный и одинъ багажный сер. Л—въ мастерскую параднаго состава; шесть вагоновъ 1 и 2 кл. американскаго типа сер. Щ передѣланы въ вагоны параднаго состава; четыре вагона-столовыхъ съ багажнымъ отдѣленіемъ американскаго типа сер. М передѣланы въ столовую и кухню параднаго состава, передвижную церковь и 1-ый классъ; одинъ вагонъ 2 и 3 кл. американскаго типа сер. П—въ вагонъ 2 кл. параднаго состава.

Б) Товарныхъ.

Товарные вагоны, поступившие на дорогу въ началѣ эксплоатации Поти-Тифлисского участка, построенные въ Англіи, много разнились, какъ вообще по своей конструкціи, такъ и въ деталяхъ, отъ вагоновъ бывшаго правительственнаго типа и еще болѣе—отъ типа нормальнаго вагона.

Начиная съ 1883 года, приступлено къ разнаго рода передѣлкамъ, съ цѣлью устраненія замѣченныхъ недостатковъ, достижения болѣе прочности нѣкоторыхъ частей, подвергавшихся частымъ поврежденіямъ, измѣненія вида и формы, для удобства замѣны другими частями общаго типа, и пр. Такъ, у всѣхъ вагоновъ заграничной поставки стяжки съ запасными цѣпями, буффера и ихъ спиральныя пружины замѣнены: первыя—сѣпинными приборами системы Уленгута выработанного на дорогѣ типа, примѣнительно къ правительственному типу, вторые—таковыми же, но по размѣрамъ и формѣ соотвѣтствующими правительственному типу, и третьи, имѣвшія овальное сѣченіе,—пружинами общаго на дорогѣ типа.

Для увеличенія подъемной силы вагоновъ съ 500 до 600 и затѣмъ крытыхъ до 700 пуд., всѣ рессоры въ нихъ замѣнены болѣе прочными съ увеличеннымъ числомъ листовъ, оси же, имѣвшія недостаточные размѣры,—осями соотвѣтствующаго діаметра.

Жесткія и неудобныя упорныя рессоры передѣланы на подвѣсныя, чѣмъ достигнутъ болѣе спокойный ходъ вагона.

Сложныя и неудобной конструкціи буксы замѣнены подходящими къ правительственному типу.

Въ 1883 году приступлено къ постепенной полной передѣлкѣ вагоновъ англійскаго типа сер. Т въ вагоны нормальнаго типа.

Въ англійскаго типа угольныхъ ящикахъ сер. Ц, имѣвшихъ высокіе откидные борта, подвергавшіеся частымъ поломкамъ и представлявшіе значительныя затрудненія и неу-

добства при открываніи и закрываніи, сдѣланы откидными только нижняя половинки бортовъ.

Лѣсныя платформы того же типа сер. Л, представлявшіяся неудобными для перевозки длиннаго лѣса, снабжены вращающимися поперечными брусьями, для приспособленія ихъ къ указанной перевозкѣ.

У крытыхъ вагоновъ ставятся будки поваго типа съ перильцами и желѣзные люки по образцу люковъ нормального вагона, обеспечивающіе: первыя—безопасность отъ паденія поѣздной прислуги (не уменьшая внутренней вмѣстимости вагоновъ и не препятствуя расположению частей воинскихъ приспособленій) и вторыя—отъ похищенія перевозимыхъ во время стоянокъ товаровъ (существовавшіе люки открывались легко).

Вагоны приспособлены для двойного оборудования для воинскихъ перевозокъ.

Передѣлываются, какъ у цистернъ, такъ и у крытыхъ вагоновъ, буксовые распорки; существовавшія между буксовыми лапами цѣльныя распорки представляли неудобства при надобности осмотра, смазки и частию ремонта вагоновъ, а именно оказывалось необходимымъ въ такихъ случаяхъ снимать ихъ совершенно. Передѣланы онъ такъ, что средняя часть дѣлается не съемной, а части ея у каждой лапы, соединяясь однимъ концомъ шарниромъ, другой конецъ имѣютъ укрепленнымъ болтомъ; стоитъ вынуть болть,—распорка опускается и нижняя часть буксы свободно вынимается изъ лапы.

У цистернъ и крытыхъ вагоновъ часто ломавшіеся деревянные буфферные брусья замѣняются желѣзными; при этомъ достигается экономія въ расходахъ по ремонту и уменьшается число отцѣпокъ и простоевъ изъ-за этого вагоновъ на линіи.

Металлическіе спускные клапаны у цистернъ, помѣщавшіеся первоначально внутри котла, замѣнены клапанами изъ фибры; при течи, нерѣдко значительной, на концѣ спускныхъ трубъ являлась необходимость постановки чугунныхъ

колпачковъ, которые при возвращеніи вагоновъ въ порожнѣй видѣ весьма часто терялись; съ замѣной клапановъ, случаи течи значительно сократились; кромѣ излишнихъ расходовъ на возобновленіе терявшихся колпачковъ, прежніе клапаны требовали еще расходовъ на исправленіе рѣзьбы у концовъ спускныхъ трубъ, забивавшейся при небрежномъ обращеніи.

Пробки изъ фибры изготавляются въ мастерскихъ дороги. По стоимости и легкости изготошенія, а также продолжительности службы, онъ значительно выгоднѣе металлическихъ.

У цистернъ удлиняются спускныя трубы, для возможности легкаго укрѣпленія сливныхъ рукавовъ при посредствѣ осо-бой нажимной муфты, вмѣсто коей ранѣе употреблялись гайки, рѣзьба которыхъ часто мялась.

Въ виду частой порчи существовавшаго скрѣпленія котла вагона съ рамой, найдено болѣе полезнымъ прикрѣплять котель прямо къ швеллерамъ, при посредствѣ приклепываемыхъ къ нимъ желѣзныхъ полосъ.

Съ прорытіемъ Сурамскаго тоннеля уклоны на горномъ участкѣ значительно уменьшились (съ 0,045 до 0,028), что позволяетъ въ составахъ поѣздовъ уменьшать на много число тормозныхъ вагоновъ; вслѣдствіе этого обстоятельства, сняты тормоза у части цистернъ и у вагоновъ сер. Ж и Л.

Часть товарныхъ вагоновъ передѣланы вслѣдствіе, измѣненія назначенія ихъ; такъ, одинъ вагонъ сер. Ч обращенъ въ вагонъ-ледникъ, 24 приспособлены для американской Ѣзы, 30 серіи Т передѣланы въ серію Нр нормального типа, два вагона сер. Р—Ю передѣланы въ передвижныя лавочки для развозки необходимыхъ продуктовъ потребленія служащимъ, живущимъ на станціяхъ Баку - Тифлисскаго участка.

Три вагона сер. Х передѣзываются, въ видѣ опыта, въ вагоны для перевозки живой рыбы.

Пробѣг вагоновъ.

Общій пробѣгъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ здѣсь не приводится,—онъ указанъ па стр. 300. Средній годовой пробѣгъ каждого вагона за 22 года, съ 1874 по 1895, показанъ въ нижепомѣщенной таблицѣ.

Г о ды.	Средній годовой пробѣгъ каждого вагона.		
	Пассажирск.	Товарн.	И т о г о .
1874	19.653	6.143	8.366
1875	19.461	7.042	9.087
1876	27.202	6.089	9.541
1877	42.856	5.511	11.616
1878	47.865	7.188	13.920
1879	58.682	3.356	8.940
1880	61.560	4.110	8.617
1881	49.605	4.560	8.095
1882	36.875	3.893	6.193
1883	29.883	6.940	8.870
1884	33.329	13.157	14.881
1885	32.741	16.173	17.374
1886	33.613	18.361	19.142
1887	31.373	16.559	17.184

Годы.	Средний годовой пробегъ каждого вагона.		
	Пассажирск.	Товарн.	Итого.
1888	30.285	17.553	17.945
1889	33.086	18.250	18.645
1890	34.204	21.677	22.024
1891	33.859	23.565	23.850
1892	33.778	25.627	25.856
1893	36.048	28.268	28.600
1894	36.165	25.800	25.385
1895	39.708	24.646	25.049
Итого . .	801.821	304.468	349.180
Среднее въ годъ . .	36.446	13.839	15.875

Изъ просмотра цифръ этой таблицы видно, что: 1) пробегъ пассажирскихъ вагоновъ возрастаетъ съ 1877 по 1880 годъ, вслѣдствіе усиленныхъ воинскихъ перевозокъ, вызванныхъ Русско-Турецкой войной, по окончаніи которой начинаетъ падать, достигая наименьшей цифры въ 1883 г., когда присоединились вагоны Баку-Тифлисского участка, часть года не бывшіе вовсе въ движеніи; затѣмъ, увеличившись въ 1884 году, пробегъ въ дальнѣйшіе годы мало измѣняется, повышаясь въ зависимости отъ введенія товаро-пассажирскаго и пассажирскаго движенія на иѣкоторыхъ участкахъ дороги; 2) пробегъ товарныхъ вагоновъ уменьшается съ 1875 до 1877 года; это объясняется уменьшеніемъ товарного дви-

женія, вслѣдствіе войны; въ 1878 г. онъ поднимается, а въ 1879 г. понижается замѣтно, вслѣдствіе поступленія на дорогу значительного числа новыхъ вагоновъ (около 500), изъ коихъ меньшая часть была въ движениі; затѣмъ, до 1882 года цифры растутъ незначительно и въ этомъ году пробѣгъ снова падаетъ изъ-за нового поступленія вагоновъ (около 300); съ 1883 года пробѣгъ начинаетъ увеличиваться, значительно возрастаю въ 1884 г., такъ какъ въ этомъ году нового поступленія вагоновъ не было, движеніе же быстро усиливалось; до 1886 года цифры пробѣга возрастаютъ постепенно, не взирая на поступленіе новыхъ вагоновъ; въ 1887 году они падаютъ, потому что поступило болѣе 200 вагоновъ, не могшихъ, разумѣется, сразу вступить въ правильное обращеніе; съ 1888 и до 1893 года, несмотря на постоянное поступленіе до 1890 года новыхъ вагоновъ, пробѣгъ все же растетъ, благодаря быстро увеличивавшейся перевозкѣ нефтяныхъ грузовъ; въ 1894 и 1895 годахъ цифры падаютъ, вслѣдствіе паденія въ 1894 году цѣнъ на нефтяные продукты, отъ чего, само собой, уменьшилась перевозка ихъ, и въ 1895 году — прекращенія почти всего товарнаго движенія въ послѣдніе два мѣсяца, по причинѣ паводковъ и размывовъ полотна дороги на значительномъ протяженіи.

Содержаніе вагоновъ.

Къ содержанію вагоновъ относятся: осмотръ ихъ въ поѣздахъ, смазка и чистка.

a) Осмотръ вагоновъ.

Для надзора за исправнымъ состояніемъ вагоновъ, отправляющихся и прибывающихъ съ поѣздами, а также для производства исправленій въ нихъ, на линіи имѣются рабо-

ные осмотрщики; мелкія исправленія производятся, въ предѣлахъ возможности, безъ отѣнки во время стоянки поѣзда и безъ задержки послѣдняго изъ-за ремонта вагоновъ. Отѣнка вагоновъ отъ проходящихъ поѣздовъ производится въ тѣхъ случаяхъ, когда родъ поврежденія не допускаетъ безопаснаго и правильнаго движения вагона въ поѣздѣ. На станціяхъ, гдѣ имѣются осмотрщики, надзоръ за пассажирскими вагонами поручается имъ; на станціяхъ же гдѣ ихъ нѣтъ—агентамъ службы Движенія. При слѣдованіи пассажирскихъ вагоновъ въ поѣздахъ, надзоръ за цѣлостью предметовъ внутренней отдѣлки и утвари вагоновъ лежитъ на обязанности кондукторскихъ бригадъ, техническій надзоръ, на особыхъ проводникахъ.

Осмотрщики и проводники получаютъ штатное жалованье; за открытие поврежденій имъ выдается денежная премія, размѣръ которой, сообразно съ важностью поврежденій, измѣняется отъ 25 коп. до 5 руб. Осмотрщики и проводники непосредственно подчиняются Начальникамъ тѣхъ депо, при которыхъ они состоять, всѣмъ замѣняющимъ ихъ лицамъ, регизорамъ Тяги и прочимъ высшимъ начальствующимъ лицамъ; гдѣ нѣтъ Начальниковъ депо, осмотрщики подчиняются также Начальникамъ станцій.

б) Смазка вагоновъ.

До 1883 года смазка вагоновъ производилась станціонными смазчиками, при чѣмъ расходъ на смазочный матеріалъ былъ чрезмѣро великъ. Введеніе смазки поѣздными смазчиками и выдача премій за сбереженіе ея постепенно понизили расходъ смазочныхъ матеріаловъ до 1393 ф. масла и сала на 1.000.000 осе-верстъ; на этой нормѣ остановилось дальнѣйшее замѣтное пониженіе расхода, несмотря на примѣненіе лучшихъ матеріаловъ—машиннаго масла и сала и на значительный размѣръ преміи смазчикамъ за сбереженіе матеріаловъ, доведенной до 60% стоимости самихъ матеріаловъ.

Признавая, что еще долгое время не будетъ возможно-

сти обеспечить себя контингентомъ надежныхъ и усердныхъ смазчиковъ отъ значительныхъ и постоянныхъ расходовъ на смазку, Управлениe дороги рѣшилось въ 1889 году перейти къ системѣ периодической смазки вагоновъ, при которой качество рабочей силы далеко не имѣеть такого большого значенія, какъ при системѣ постоянныхъ смазчиковъ, и введеніе которой значительно облегчалось отсутствиемъ обмѣна вагоновъ съ другими дорогами. Во избѣжаніе замѣны существующихъ типовъ буksъ, ограничились лишь такимъ приспособленіемъ ихъ, при которомъ затрудняется открываніе резервуаровъ и доступъ къ смазкѣ въ буksахъ, для предупрежденія засариванія послѣднихъ и расхищенія смазки. Смазка пассажирскихъ вагоновъ производится чрезъ каждые тридцать дней, а товарныхъ—чрезъ 60 дней. Периодъ времени между двумя послѣдующими смазками предполагается постепенно увеличивать. Отмѣтки о времени производства послѣдней смазки дѣлаются масляной краской на одной изъ концевыхъ стѣнокъ или днищъ котла вагона, или на швеллерномъ брусье. Для смазки употребляются нефтяные остатки (мазутъ), сало-же—лишь въ случаяхъ такого нагреванія буksъ, когда не требуется отцепка вагона отъ поѣзда. Подбивка буksы дѣлается исключительно изъ древесныхъ стружекъ, хорошо просушеныхъ и пропитанныхъ масломъ, съ обмоткой снаружи подушки изъ стружекъ тонкимъ слоемъ льна, играющаго роль фитиля. Смазка производится во время стоянки вагоновъ подъ нагрузкой, выгрузкой или передъ сформированіемъ поѣзда.

Всѣ агенты по смазкѣ вагоновъ непосредственно подчинены Начальникамъ депо, на участкѣ коихъ они находятся. На обязанности Начальника депо лежитъ и общий надзоръ, указанія и распоряженія по смазкѣ вагоновъ на своемъ участкѣ.

Всѣ работы по периодическому осмотру и смазкѣ буksъ на станціяхъ, гдѣ есть депо, производятся бригадами, состо-

ящими каждая въ вѣдѣніи одного отвѣтственнаго штатнаго смазчика, обязательно изъ слесарей, въ распоряженіе кото-
раго даются поденно-рабочіе.

Для поощренія смазчиковъ установлена премія за сбере-
женіе смазки противъ нормы въ $1\frac{3}{4}$ лѣтомъ и $1\frac{1}{4}$ зимою
на 1.000 осе-верстъ, считая въ этомъ $\frac{1}{5}$ сала и $\frac{4}{5}$ жид-
кой смазки; за перерасходъ удерживается вычетъ въ слѣдую-
щемъ размѣрѣ:

за одинъ пудъ сала	3 р. 10 к.
» » » масла	0 р. 40 к.

Изъ премій и вычетовъ каждого депо $\frac{1}{4}$ часть отдѣ-
ляется для осмотрщиковъ станцій.

Норма смазки на одинъ смазанный вагонъ опредѣляется слѣдующимъ образомъ: изъ общаго количества смазки вы-
читается количество ея, израсходованное провожатыми пас-
сажирскихъ поѣздовъ, остатокъ дѣлится на число вагоновъ,
подлежащихъ смазкѣ втеченіе мѣсяца. Если въ этотъ срокъ
депо смажетъ вагоновъ менѣе назначенаго числа, то за
каждый недостающій вагонъ удерживается изъ премій аген-
товъ депо по 6 коп.

Примѣненіе периодической смазки оказалось весьма бла-
готворное вліяніе на сокращеніе расходовъ и уменьшеніе
простоя вагоновъ, вслѣдствіе ожиданія окончанія ремонта
отцѣпленныхъ вагоновъ.

До 1889 года число отцѣпокъ вагоновъ вслѣдствіе на-
грѣванія було не менѣе 11 на 1.000.000 осе-верстъ,
съ 1889 г., съ введеніемъ периодической смазки, число это
начало падать и постепенно понизилось до 2,4. При этомъ
расходъ смазочнаго матеріала на 1.000.000 осе-верстъ по-
низился до 500 фунтовъ; въ началѣ же 80-хъ годовъ рас-
ходъ этотъ достигалъ 5.000 фунтовъ.

Въ нижепомѣщенной таблицѣ приводятся свѣдѣнія за
22 года, съ 1874 по 1895 годъ, о количествѣ матеріала и
стоимости смазки.

Годы.	Общий расходъ на смазку.				Смазочный материалъ.	Матеріаъ для подбивки бука.	Рабочая сила, верстовыя и премія.	Итого.	Употреблено на 10.000 вер. въ коп.	Средняя стоимость одного фунта смазочного материала въ копейк.	Стоймость на 10.000 осе-верстъ.	Стоймость на версту поѣзда въ копейк.	Число фунтовъ смазки на 10.000 осе-верстъ.	Число отпѣшокъ на 1.000.000 осе-вер.	
	Смазочный материалъ.	Матеріаъ для подбивки бука.	Рабочая сила, верстовыя и премія.	Итого.											
1874	5349	250	2025	7625	381,5	17,9	10,7	399,4	144,5	543,9	1,3	—	—	—	—
1875	5740	872	1920	8534	376,9	57,3	10,9	434,2	126,1	560,3	1,3	—	—	—	—
1876	2985	1188	4918	9091	186,7	74,3	10,1	261,0	307,5	568,5	1,4	—	—	—	—
1877	5591	118	5626	11335	287,3	6,1	10,3	293,3	288,9	582,2	1,6	—	—	—	—
1878	10987	59	5391	16437	469,7	2,5	13,7	472,3	230,5	702,8	2,3	—	—	—	—
1879	13603	30	6087	19721	544,6	1,2	12,3	548,8	243,7	789,5	2,5	—	—	—	—
1880	14056	289	7510	21855	453,8	9,3	12,1	463,2	245,5	705,7	2,3	—	—	—	—
1881	12464	144	7294	19903	431,4	5,0	11,1	436,4	252,5	688,9	2,1	—	—	—	—
1882	13878	350	7879	22109	554,0	14,0	12,0	568,0	314,6	882,6	2,3	—	—	—	—
1883	32137	2317	8604	43060	618,6	44,6	12,8	663,3	165,7	829,0	2,3	—	—	—	—
1884	22196	2147	13434	37779	256,5	24,8	10,6	281,3	155,2	436,5	1,6	24,05	—	—	—
1885	11018	2168	17294	30482	93,0	18,3	6,2	111,0	145,6	256,6	1,0	16,59	14,0	—	—
1886	12097	1483	28788	42369	66,0	8,1	4,6	74,3	157,4	231,7	1,1	14,28	14,05	—	—
1887	14422	2727	30538	47688	71,0	13,3	4,5	83,9	149,4	233,3	1,2	15,56	13,6	—	—
1888	15724	2009	37601	55335	56,0	7,5	4,0	62,9	133,3	196,2	1,1	13,93	11,7	—	—
1889	20968	5450	38177	64596	62,0	16,1	4,2	78,2	113,0	191,2	1,1	14,61	8,5	—	—
1890	4969	3978	17388	26337	12,4	9,9	1,2	22,4	43,5	65,9	0,4	9,95	3,5	—	—
1891	1078	2184	9939	13202	2,5	5,1	0,3	7,6	23,0	30,6	0,2	8,86	3,0	—	—
1892	863	1969	9390	12223	1,8	4,3	0,2	6,1	20,2	26,3	0,2	8,77	2,5	—	—
1893	555	1917	10056	12529	1,1	3,8	0,2	4,9	19,7	24,6	0,2	6,97	2,4	—	—
1894	498	2404	10008	12911	1,1	5,2	0,2	6,3	21,8	28,1	0,2	6,69	3,08	—	—
1895	230	1978	13582	15790	0,5	4,1	0,9	4,6	28,4	33,0	0,2	7,44	3,06	—	—
Итого.	221419	36044	293458	550922	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Среднее въ годъ.	10064	1638	13339	25041	224,0	16,0	6,9	240,0	151,2	391,2	1,2	11,24	6,94	—	—

в) Чистка вагоновъ.

Чистка въ пути всѣхъ исправныхъ товарныхъ вагоновъ возложена на агентовъ службы Движенія, вагоновъ-цистернъ (снаружи)—службы Тяги.

Чистка пассажирскихъ вагоновъ производится на станціяхъ, откуда начинаетъ свое движеніе поѣздъ и гдѣ менятся составъ вагоновъ, а также въ пути, во время движения поѣздовъ.

Операциѣ эта на станціяхъ, гдѣ имѣются депо, производится особою артелью чистильщиковъ, подъ наблюденіемъ осмотрщика вагоновъ или вагоннаго мастера; во время движения—кондукторами и особыми агентами службы Тяги, сопровождающими пассажирскіе поѣзда; на промежуточныхъ между депо станціяхъ (въ резервѣ или въ рабочихъ и служебныхъ поѣздахъ)—распоряженіемъ и средствами тѣхъ службъ, подъ охраною коихъ вагоны находятся. Вагоны, находящіеся въ резервѣ, всегда очищены и готовы для отправки съ поѣздомъ.

Въ нижеслѣдующей вѣдомости даны свѣдѣнія о стоимости чистки пассажирскихъ вагоновъ съ 1874 по 1895 годъ.

Годы.	Общий расходъ на чистку (въ рубляхъ).			Стоимость чистки (въ копѣйкахъ).	
	Матеріаль.	Рабочая сила.	Итого.	На 100 вереть пробѣга вагона.	На 100 версть поѣзди. пробѣга
1874	1299	3589	4889	7	81
1875	1027	2751	3779	5	60
1876	305	1938	2243	3	35
1877	293	1957	2250	2	31
1878	344	2234	2578	2	33
1879	396	2069	2464	2	30

Годы.	Общій расходъ на чистку (въ рубляхъ).			Стоимость чистки (въ копѣйкахъ).	
	Матеріалъ.	Рабочая сила.	Итого.	На 100 верстъ пробѣга вагона.	На 100 верстъ поѣзди. пробѣга.
1880	795	2281	3076	2	32
1881	809	2323	3132	2	32
1882	944	3030	3975	3	42
1883	1338	3262	4600	2	24
1884	970	4251	5222	1	23
1885	1010	5325	6335	1	22
1886	8673	—	8673	1	23
1887	1548	5570	7118	1	18
1888	2353	5645	7999	1	16
1889	1906	5974	7880	1	14
1890	1380	6259	7639	0,4	13
1891	1103	5621	6724	0,3	11
1892	1414	5928	7343	0,3	11
1893	1268	6505	7773	0,3	11
1894	2470	9541	12011	0,5	19
1895	2216	8847	11064	0,5	17
И т о г о .	33868	94906	128775	—	—
Среднее въ годъ . .	1539	4313	5853	1, /	26

Мы видимъ, что первое десятилѣтіе даетъ значительную стоимость чистки; съ 1883 г. она понижается постепенно, достигая наименьшей величины послѣдніе 6 лѣтъ и въ особенности въ 1891-93 годахъ; на уменьшеніе расходовъ по этой статьѣ главнымъ образомъ вліяли понижение цѣнъ на материалы, потребные для чистки, и болѣе своевременная подкраска и освѣженіе.

4.

Главные мастерскія.

Городъ Тифлісъ, будучи административнымъ и коммерческимъ центромъ Закавказского края, отрѣзанного отъ общей сѣти желѣзныхъ дорогъ, представляетъ наибольшія удобства для устройства въ немъ главныхъ мастерскихъ дороги.

Находясь въ здоровой мѣстности, Тифлісъ въ то-же время по своему положенію почти въ центрѣ дороги (въ 325 верстахъ отъ Багума и въ 479 в. отъ Баку, при чмъ въ сторону къ Батуму имѣются вѣтви: къ Поти, Тквибуламъ, Боржому, Сураму и Чіатурамъ) представляетъ наивыгоднѣйшія условія для пробѣга подвижного состава, отправляемаго въ ремонтъ и возвращающагося изъ мастерскихъ. Близость Управленія дороги имѣть тоже не маловажное значеніе въ дѣлѣ упрощенія служебныхъ сношеній администраціи мастерскихъ съ Начальникомъ службы Тяги. Поэтому, при постройкѣ участковъ отъ Тифліса до Баку и отъ Самтреди до Батума было предположено перенести мастерскія изъ Михайловъ въ Тифлісъ, что и исполнено къ 1-му Мая 1883 года, къ каковому времени они состояли: 1) изъ паровозно-сборнаго отдѣленія на 22 стойла для обыкновенныхъ паровозовъ и 4 стойла для паровозовъ Ферли; 2) изъ токарнаго, гдѣ поются маѣщ всѣ механическіе станки для отдѣлки металловъ;

3) кузницы и 4) литейной. До 1895 года вагонная, малярная и столярная мастерскія оставались въ Михайлове.

Всѣ отдѣлы мастерскихъ находятся подъ общимъ управлениемъ Начальника мастерскихъ; каждый же изъ отдѣловъ, называемый вообще „цехомъ“, предоставленъ вѣдѣнію особыхъ цеховыхъ мастеровъ. Къ паровозно-сборному цеху причислены: слесарно-пригоночное, котельное и мѣднико-отдѣленія; къ токарному—токарное, колесное, строгальное, сверлильное, долбежное, инструментальное и слесарно-пригоночное для разныхъ мелкихъ работъ; къ вагонному—слесарно и столярно-пригоночное, вагонно-котельное, жестяночное и обойное; къ кузнечному—сначала собственно кузнечное и рессорное, а съ 1892 года и прокатное; къ литейному—мѣдно и чугунно-литейное и модельное; къ столярному—лѣсопильное и деревообдѣлочное.

Быстрое возрастаніе движенія на дорогѣ въ послѣднее десятилѣтіе, въ теченіе котораго пробѣгъ достигъ 500.000.000 осе-верстъ, потребовало увеличенія подвижного состава и расширенія мастерскихъ. Къ 1889 году были произведены слѣдующія пристройки къ послѣднимъ: въ паровозно-сборномъ цехѣ увеличено число стойль въ старомъ зданіи для обыкновенныхъ паровозовъ до 32, съ уничтоженіемъ стойль для паровозовъ Ферли; къ старому зданію пристроено новое, болѣе широкое, для возможности имѣть съ одной стороны стойла для Ферли, параллельные къ обыкновеннымъ; въ этой пристройкѣ 6 стойль для Ферли и 6 для обыкновенныхъ паровозовъ.

Вследствіе отсутствія отдѣльного помѣщенія для слесарей, ихъ верстаки установлены вдоль стѣнъ новой сборной, при чемъ, по недостатку мѣсть, занято 6 стойль въ помѣщеніи сборного отдѣленія; кромѣ того, занято еще два стойла: одно какъ выходное изъ старого помѣщенія, а другое—для поворотного кружка на пути къ токарному цеху. Въ старомъ помѣщеніи имѣется надъ стойлами два мостовыхъ крана на 5 тоннъ каждый, а въ новомъ—одинъ передвижной

на 15 тоннъ. Стойла расположены по обѣимъ сторонамъ пути катучихъ телѣжекъ, которыхъ имѣется двѣ: одна для обыкновенныхъ паровозовъ — ходить вдоль обоихъ помѣщений (старого и новаго), а другая — только въ новомъ и служить для паровозовъ Ферли и для 15-ти тоннаго крана.

При Тифлисскихъ мастерскихъ пять тендерного отдѣленія и потому всегда 3-4 стойла заняты ремонтирующимися тендерами.

Токарный цехъ увеличенъ съ 234 квад. саж. пола до 390 кв. сажень; кузнечный — съ 130 кв. саж. до 208 кв. саж. Въ 1885 году построены вагонный и малярный цеха и оба представляютъ мѣста на 104 вагона: 78 въ вагонномъ и 26 въ малярномъ (считая двухъ-осевой товарный). Въ дѣйствительности мастерскія нынѣ не располагаютъ этимъ числомъ стойлъ, такъ какъ:

- 1) въ вагонно-малярной производится окраска паровозовъ, для чего занимается не менѣе 6 стойлъ;
- 2) по неимѣнію жестяночной и фонарной мастерской съ слесарнымъ отдѣленіемъ, занимаются нынѣ подъ эти работы 8 вагонныхъ стойлъ;
- 3) котельными и мѣдницкими работами занято 18 стойлъ;
- 4) конторой вагоннаго и малярнаго цеховъ занято 2 стойла.

Въ 1885 году построена и столярная мастерская въ 200 кв. саж. площади пола.

Но разширенія, исполненные къ 1887 году, не удовлетворяли постоянно возраставшему напряженію ремонта подвижного состава дороги и къ 1892 году было произведено дальнѣйшее уширение мастерскихъ: токарный цехъ увеличенъ на 140 кв. саж., къ вагонно-сборной пристроена мастерская для краснодеревцевъ; сгорѣвшая въ 1890 году столярная мастерская возобновлена и состоитъ изъ лѣсопильной въ 55 кв. саж. и дерево-обдѣлочной въ 127 кв. саж. Вслѣдствіе отрѣзанности Закавказской дороги отъ остальной Россіи,

приобрѣтеніе сортового желѣза крайне затруднительно, а продажа лома совсѣмъ невыгодна; поэтому для удовлетворенія текущихъ нуждъ въ сортовомъ желѣзѣ и для возможности утилизации желѣзнаго лома установлены прокатные вальцы и 3 сварочные печи. Для этого-же построено новое отдѣленіе при кузнечномъ цехѣ въ 157 кв. сажень.

Литейный цехъ получилъ увеличеніе съ 60 до 75 кв. сажень. Кромѣ того, при чугунно-литейной постройкѣ навѣсь въ 25 кв. саж., подъ которымъ также производится формовка.

Механическое устройство мастерскихъ видно изъ нижеслѣдующей вѣдомости главнѣйшихъ предметовъ оборудованія.

а) Паровозно-сборное и котельное отдѣленія.

- 1) 2 катучихъ тѣлежки для ввода паровозовъ и теплеровъ въ стойла.
- 2) 2 мостовыхъ крана и одинъ передвижной для подъема котловъ паровозовъ.
- 3) 3 комплекта домкратовъ Беккера.
- 4) 3 пресса для испытанія котловъ.
- 5) 1 ручной станокъ для обстрагиванія небольшихъ предметовъ.
- 6) Сверлильный станокъ, работающій отъ привода.
- 7) 2 ручныхъ сверлильныхъ станка.
- 8) 2 станка переносныхъ для растачиванія цилиндровъ.
- 9) 1 станокъ ручной для строганія золотниковыхъ зеркаль въ паровыхъ цилиндрахъ на мѣстѣ.
- 10) Горнъ для напайки концевъ дымогарныхъ трубъ.
- 11) Печь для нагреванія котельныхъ листовъ.
- 12) Чугунныя плиты для выгибанія топочныхъ листовъ, для каждой серии паровозовъ.
- 13) 2 станка для изгибанія котельныхъ листовъ.
- 14) Ножницы, дѣйствующія отъ привода, на двойной станинѣ, почему служать и для пробивки дыръ.

- 15) Станокъ для обрѣзки оттянутыхъ буртиковъ концевъ дымогарныхъ трубъ послѣ напайки.
- 16) Калильная печь.
- 17) Гидравлическій прессъ для вставки стальныхъ колецъ въ шарниры тягъ парораспределительного механизма.
- 18) Два станка для очистки дымогарныхъ трубъ отъ накипи и 1 для ихъ обрѣзки.
- 19) Прессъ для испытанія дымогарныхъ трубъ.
- 20) Ртутный манометръ и приборъ съ гирями для проверки пружинныхъ манометровъ.
- 21) 2 комплекта паровозныхъ вѣсовъ Эргарта.
- 22) Прессъ для испытанія материаловъ на разрывъ.
- 23) Вентиляторъ Рута.
- 24) Прессъ для изгибанія трубъ.
- 25) Горновъ переносныхъ—10.
- 26) Тисковъ слесарныхъ—160.
- 27) 1 подъемный двуточный поворотный кранъ, установленный на обыкновенной платформѣ.

б) Токарный цехъ.

- 1) Станковъ для обточки паровозныхъ колесъ—7.
Станковъ для обточки вагонныхъ колесъ—10.
Междуд ними имѣется 2 станка системы Эргарта: одинъ для паровозныхъ колесъ и одинъ для вагонныхъ.
- 2) Одинъ фрезерный станокъ для обточки бандажей вагонныхъ колесъ, устроенный токарнымъ мастеромъ Тифлисскихъ мастерскихъ г. Блюмбергомъ. Станокъ обтачиваетъ въ день 4 оси.
- 3) Разныхъ токарныхъ станковъ для обдѣлки металловъ—55.
- 4) Сверлильныхъ станковъ обыкновенныхъ—20 (изъ нихъ 6 двойныхъ).
- 5) Строгальныхъ

- 6) Долбежныхъ „ „ . . 5.
7) Болторѣзныхъ „ „ . . 12.
8) Разныхъ другихъ станковъ для обработки металловъ—
38 (между ними 4 фрезерныхъ).

9) Вдоль мастерской подвѣшены къ стропиламъ рельсъ для передвижного блока въ 120 пудовъ; этотъ рельсъ продолженъ и вдоль сборнаго цеха.

10) 23 стѣнныхъ поворотныхъ крана для подъема тяжестей до 100 пуд. и установки ихъ на станки.

11) 2 гидравлическихъ пресса для насадки колесъ на оси. При нихъ имѣется одинъ самопишущій контрольный манометръ.

12) 2 точила, приспособленныя для отѣлки гаекъ.

13) 3 сверлильныхъ радиальныхъ станка.

14) Одинъ сверлильно-фрезерный съ попечечнымъ ходомъ суппорта и продольнымъ передвиженiemъ отѣлываемаго предмета—для отѣлки паровозныхъ рамъ и вообще длинныхъ и широкихъ предметовъ: топочныхъ листовъ, решетокъ, швеллеровъ и др.

15) Для приведенія въ движение станковъ имѣется двѣ паровыя машины: одна двуцилиндровая высокаго давленія въ 50 силъ и другая—одноцилиндровая въ 25 силъ, тоже высокаго давленія.

16) Въ помѣщеніи для паровыхъ котловъ установлены: 3 цилиндрическихъ котла съ дымогарными трубами по 35 кв. метровъ поверхности нагрева каждый и 3 котла, передѣланыхъ изъ старыхъ паровозныхъ полукотловъ (Ферли), съ поверхностью нагрева въ 75 кв. метровъ каждый. Эти котлы даютъ паръ двумъ паровымъ машинамъ, 6 паровымъ молотамъ и прокатной машинѣ. Въ помощь къ этимъ котламъ установлены на дворѣ, возлѣ кузницы, два паровыхъ котла (цилиндрические, съ дымогарными трубами, въ 35 кв.метровъ поверхности нагрева каждый). Эти два котла обогреваются газами отъ сварочныхъ печей; всѣ другие котлы отапливаются нефтью.

17) При токарномъ цехѣ имѣется дворъ для колеснаго парка, гдѣ уложены двойные пути, въ общей сложности составляющіе въ длину 926 сажень.

18) Насадка бандажей производится при посредствѣ нагреванія расточенныхъ бандажей въ горячемъ мазутѣ, для чего имѣется резервуаръ изъ котельнаго желѣза, вмазанный въ кирпичную печь, отапливаемую нефтью. Для подъема осей и бандажей установленъ поворотный кранъ. Около крана, кроме мазутнаго резервуара, имѣется водяной бакъ, въ которомъ вывариваются оси для очистки ихъ отъ грязи и осмотра во время ремонта. На этомъ же дворѣ имѣется другой поворотный кранъ (тренога) для нагрузки колесъ и осей на платформы, для отправки и разгрузки осей, прибывающихъ въ ремонтъ.

19) Насосъ для перекачки нефти изъ резервуара (выкопанного въ землѣ) въ нефтяные баки паровыхъ котловъ и кузницы. Въ резервуаръ нефть доставляется по трубамъ изъ главнаго нефтехранилища на станціи, откуда идетъ или самотекомъ, или перекачивается насосомъ.

20) Локомобиль въ 12 силъ.

21) Локомобиль въ 16 силъ.

22) Тисковъ слесарныхъ—55.

23) Горновъ переносныхъ—3.

Токарный цехъ отапливается паромъ.

в) Кузница, рессорная и прокатная.

Въ кузницѣ:

- 1) 4 паровыхъ молота: одинъ въ 60 пуд., одинъ въ 30 и два по 100 килограммовъ.
- 2) 1 машина для вытягиванія сортового желѣза.
- 3) 2 подъемныхъ крана около паровыхъ молотовъ.
- 4) 2 вентилятора Рута.
- 5) 21 кузнечныхъ горновъ, изъ нихъ 17 двойныхъ и 4

ординарныхъ, съ наковальнями для каждого огня. Всѣ горны отапливаются нефтью и только для специальныхъ и случайныхъ работъ имѣется 4 горна, отапливаемые курнымъ углемъ *).

6) 4 двойныхъ молота Оливера для изготоенія болтовъ и гаекъ въ штампахъ; при нихъ двѣ печи. Все установлено снаружи зданія кузницы, подъ навѣсомъ въ 16 кв. саж.

7) 2 нефтяныхъ резервуара, емкостью въ 300 пудовъ; нефть отъ нихъ распредѣляется по трубкамъ ко всѣмъ горнамъ.

8) 1 ножницы, дѣйствующія отъ привода, на двойной станинѣ, почему служать и для пробивки дыръ.

9) 1 ножницы, дѣйствующія отъ привода, въ односторонней станинѣ.

10) Паровой вертикальный котель съ паровой машиной въ 6 силъ, для приведенія въ движение вентилятора.

Въ рессорной:

1) 1 рессорная печь, нагреваемая нефтью.

2) 3 плиты чугунныя.

3) 1 прессы рычажный для пробы рессоръ; предѣльная нагрузка въ 5900 килограммовъ.

4) 2 горна на 4 огня, съ 4 наковальнями.

5) 2 бака съ водой.

6) 3 наковальни специально для рессорныхъ работъ.

7) 3 слесарныхъ тисковъ.

Въ прокатной:

1) 1 паровая машина въ 120 силъ.

2) 2 стана валецъ, по три вальца въ каждомъ станѣ; первые три подготовительные, а другіе три—для окончательной прокатки требуемаго сорта желѣза.

3) 3 сварочные печи, отапливаемыя нефтью.

4) 2 паровыхъ молота: одинъ въ двѣ тонны, а другой—въ $1\frac{1}{4}$ тонны.

*) 2 горна для наварки концевъ дымогарныхъ трубъ.

- 5) 1 паровыя ножницы.
- 6) 1 пила для обрѣзки желѣза.
- 7) 1 плита для выравнивания сортового желѣза.
- 8) Къ стропиламъ подвѣшены 2 рельса съ блоками, ведущіе отъ вальцевъ къ сварочнымъ печамъ.
- 9) 1 вентиляторъ Рута.
- 10) 4 горна на 2 огня каждый; при каждомъ огнѣ наковальня.

Желѣзо изготавливается изъ разнаго желѣзного лома, въ годъ до 45.000 пуд., поэтому собственнаго лома не хватаетъ; последній приобрѣтается на сторонѣ по 45-55 коп. за пудъ. Сдается желѣзо въ главный складъ дороги по цѣнѣ 1 руб. 20 коп. за пудъ. Дѣйствительная стоимость желѣза въ среднемъ составляетъ:

Топливо, ломъ старья и рабочая сила. 1 р. 08 к.

Ремонтъ печей и приборовъ. — » 04 к.

Всего 1 р. 12 к. за п.

Такъ какъ стоимость провоза желѣзного лома изъ Закавказья до одного изъ желѣзо-передѣлочныхъ заводовъ и обратно сортового желѣза (при расчѣтѣ 1,3 п. лома на 1 п. ломового желѣза) достигаетъ 69,7 к. на пудъ новаго желѣза, каковой расходъ избѣгается при передѣлкѣ старья на мѣстѣ, то, не считая экономии отъ дешевизны топлива, передѣлка желѣза въ мастерскихъ даетъ Закавказской желѣзной дорогѣ до 31.000 руб. сбереженія въ годъ.

г) Литейный цехъ.

Зданіе литейнаго цеха раздѣлено на три отдѣленія: въ первомъ помѣщается вагранка; здѣсь же производится сортировка и очистка отливокъ. Въ этомъ же отдѣленіи установлены: подъемное приспособленіе для подачи угля и чугуна для вагранки, одна глиномялка, и одна дробилка для угля. Воздухъ для дутья получается отъ кузнечныхъ вентиля-

торовъ и отъ своего центробѣжнаго. Приводы литейной и кузницы соединены съ приводомъ машины токарного цеха при посредствѣ веревочной передачи.

Въ второмъ отдѣлениѣ помѣщена чугунно-литейная, въ которой имѣется:

- 1) 1 поворотный кранъ на 150 пудовъ.
- 2) 1 мостовой кранъ на 6 тоннъ.
- 3) 1 формовочная машина.
- 4) 1 сѣялка формовочнаго песку, приводимая въ движение отъ привода.

Въ третьемъ отдѣлениѣ помѣщается мѣдно-литейная, въ которой имѣется:

- 1) 3 горна для плавки мѣди, отапливаемые нефтью.
- 2) 1 плавильная печь для переливки стружекъ.
- 3) 1 сушильня для опокъ.

Литейному цеху принадлежитъ и модельная; въ ней имѣется одинъ токарный станокъ для обточки дерева и три столярныхъ верстака. Модельная помѣщается въ отдѣльной пристройкѣ въ сборномъ цехѣ.

д) Вагонный цехъ.

- 1) Одна паровая машина въ 6 силь, питаемая паромъ отъ котловъ кузницы.
- 2) 1 двойной сверлильный станокъ и одинъ одинарный стѣнной.
- 3) 1 ленточная пила.
- 4) 1 токарный станокъ.
- 5) 2 точила.
- 6) 20 слесарныхъ верстаковъ.
- 7) 1 печь для плавки бабита.
- 8) 1 круглая пожницы.
- 9) 2 швейные машины.
- 10) 2 вѣсовъ для взвѣшиванія вагоновъ при определеніи нагрузки на отдѣльныя шейки оси.

- 11) 1 вѣсы Рыковскаго для взвѣшиванія вагоновъ.
- 12) 1 поворотный кранъ на 120 пудовъ.
- 13) 1 телѣжка для передвиженія вагоновъ.
- 14) 7 переносныхъ горновъ.
- 15) 40 верстаковъ столярныхъ.

е) Маллярный цехъ.

- 1) 4 мельничныхъ краскотерки.
- 2) 1 краскотерка съ мраморными вальцами.

Всѣ краскотерки приводятся въ движение отъ привода паровой машины вагоннаго цеха,

ж) Столлярный цехъ.

Состоитъ изъ двухъ отдѣленій: лѣсопильнаго и деревообдѣлочнаго.

Въ первомъ отдѣленіи находятся:

- 1) 2 рамныхъ пилы.
- 2) 1 центробѣжная большая съ пилой до 5' въ діаметрѣ.
- 3) 2 малыхъ центробѣжныхъ.

Во второмъ отдѣленіи:

- 1) 1 ленточная пила.
- 2) 1 универсальный пильный станокъ съ ленточной и круглой пилой.
- 3) 1 карнизный.
- 4) 4 для обстрагиванія дерева.
- 5) 1 токарный станокъ для дерева.
- 6) 1 станокъ для отточки круглыхъ пилъ.
- 7) 1 подвѣсная пила.
- 8) 1 круглая пила. { на дворѣ.

9) 2 универсальныхъ станка.

10) 1 точило.

При столярномъ цехѣ имѣется отдѣльная сдвоенная па-

ровая машина въ 50 силь. Всѣ приводы установлены въ подвальномъ этажѣ и соединены съ машиной зубчатой передачей, а со станками—ремнями. Освѣщеніе—электрическое, отъ одной динамо-машины въ 100 вольтъ и амперовъ, которая приводится въ движение отдѣльной паровой машиной въ 15 силь; обѣ паровые машины получаютъ паръ отъ отдѣльныхъ 3 котловъ, которые отапливаются стружками. Всѣ три котла одинаковой системы, передѣланные изъ старыхъ полу-котловъ паровозовъ Ферли; поверхность нагрѣва каждого котла 75 кв. метровъ.

Вообще главныя мастерскія дороги оборудованы достаточно сильно, но въ виду присоединенія Карской вѣтви и предполагаемаго развитія движенія по главной линіи, мастерскія будутъ значительно расширены.

5.

Мастерскія на линіи.

До 1883 года ремонтъ подвижного состава централизовался въ Михайлово, гдѣ мастерскія были оборудованы согласно требованію Поти-Тифлисской дороги. Но съ расширениемъ работы на дорогѣ и съ увеличеніемъ протяженія линіи до Баку и Батума, Михайловскія мастерскія съ частью бывшаго оборудования присоединены къ депо. Съ 1883 года ремонтъ подвижного состава централизуется въ Тифлисскихъ мастерскихъ, на линіи же при депо производятся работы для удовлетворенія нуждъ, вызываемыхъ текущимъ дѣломъ по ремонту паровозовъ, обслуживающихъ поѣзда, и вагоновъ.

Оборудование паровозныхъ мастерскихъ видно изъ нижеслѣдующаго:

а) коренныхъ или участковыхъ депо.

Наименование предметовъ оборудования.	Коренные депо.					Итого.
	Самары.	Михайлово.	Тифлисъ.	Елисаветполь.	Баку.	
Станковъ для обточки колесъ . . .	1	1	1	1	5	9
Токарныхъ станковъ.	1	—	—	2	2	5
Сверлильныхъ „	2	2	2	2	2	10
Строгальныхъ „	2	2	—	2	1	7
Строгально-сверлильныхъ „ . . .	—	1	—	—	—	1
Винторѣзныхъ „	2	2	—	—	2	6
Долбежныхъ „	1	—	—	—	—	1
Болторѣзныхъ „	1	1	—	1	1	4
Наждачныхъ „	—	1	—	—	—	1
Манометровъ для пробы.	1	1	1	—	1	4
Горновъ кузнечныхъ и мѣдницк.	3	2	1	6	1	13
Молотовъ паровыхъ.	1	—	—	—	—	1
Блоки желѣзн. отъ 1 до 4 тоннъ.	2	1	—	2	1	6
Блоки дифференціальные	1	—	—	—	—	1
Вагонетки для перевозки тяжест.	2	—	—	—	—	2
Вальцовки для дымог. трубъ . . .	4	4	7	5	23	43
Водомѣры.	—	1	—	—	—	1
Горны переносные.	3	2	2	2	3	12
Домкраты желѣзные.	3	13	7	14	9	46

Наименование предметовъ оборудования.	Кореннѣя депо.					Итого.
	Самтреди.	Михайлово.	Тифлисъ.	Елисаветполь.	Баку.	
Домкраты деревянные	10	8	6	5	26	55
Манометры контрольные для пробы.	1	1	1	2	2	7
Наковальни кузнечныя и слесарн.	7	3	4	4	23	41
Прессы гидравлическіе разрывн. .	1	—	—	—	1	2
„ къ ртутному аппарату . .	—	—	—	—	1	1
Тиски ручные	1	4	—	—	5	10
„ слесарные	29	23	23	22	43	140
Точило	2	1	1	3	1	8
Вентиляторы для кузнечныхъ и другихъ горновъ.	1	1	1	3	1	7
Котлы паровые отъ 8 до 6 силь.	2	—	1	1	—	4
Машины „ „ 4 „	2	1	1	1	1	6
Краны подъемные желѣзн. и дерев.	—	1	—	2	1	4
Плиты чугунныя	—	—	1	2	4	7
Вѣсы десятичныя и сотенные . .	—	—	1	1	1	3
„ настольныя.	—	1	—	—	—	1
Подъемы для паровозовъ	5	1	4	—	—	10
Верстаки слесарные	3	—	—	—	—	3
„ столярныя	3	—	—	—	—	3
Приборы для рѣзки желѣза. . .	1	—	—	1	—	2

Наименование предметовъ оборудования.	Коренные депо.					Итого.
	Самтреди.	Михайлово.	Тифлисъ.	Елисаветполь.	Баку.	
Приборы для обрѣзки дымог. трубъ	1	—	—	—	1	2
Счетчики паровозные	1	—	—	1	1	3
Аппараты Рухгольца	—	—	—	1	—	1
Гидропульты	—	1	8	—	—	9
Прессы для проверки манометровъ.	—	—	1	—	—	1
Станки для очистки отъ накипи дымогарн. трубъ	—	—	—	1	1	2
Станки для пробы дымог. трубъ гидравлическимъ давлениемъ .	—	—	—	1	—	1
Приборы контрольные Вебера . .	—	—	10	—	—	10
Винторѣзные приборы для газовыхъ и другихъ трубъ . . .	7	—	—	2	—	9
Машина для выдавливанія дыръ съ ножницами	—	—	—	—	1	1
Машина для растиранія красокъ.	—	—	—	—	1	1
„ „ сверленія дыръ . .	—	—	—	—	2	2
Прессъ для выдавливанія манжетъ.	—	—	—	—	1	1
Машины для выдѣлыванія искусственного льда	—	—	1	—	—	1
Машины для выниманія дымогарныхъ трубъ	—	1	—	—	—	1
Печи для закалки валиковъ кулиснаго движенія	—	1	—	—	—	1

б) оборотныхъ и резервныхъ депо.

Наименование предметовъ оборо- рудованія.	Оборотныя и резервн. депо.						Итого.
	Батумъ.	Поти.	Квирилы.	Акстафа.	Уджары.	Аджи-Ка- буль.	
Станки для обточки колесъ . . .	1	—	—	—	—	—	1
» сверлильные	1	1	—	—	—	—	2
» токарно-винторѣзные . . .	1	—	—	—	—	—	1
» поперечно-строгальные . . .	1	1	1	—	—	—	3
» сверлильные малые . . .	—	1	1	1	1	1	5
» токарные	—	1	1	—	1	1	4
Блоки съ цѣпями	—	—	1	—	—	1	2
» желѣзные отъ 1 до 4 д.	—	2	—	—	—	—	2
» дифференціальные . . .	1	1	—	—	—	—	2
Вагонетки для перевозки тя- жестей	—	2	—	—	—	—	2
Ральцовки	1	—	—	3	—	1	5
Горны переносные	1	1	1	—	1	1	5
» постоянные	3	2	—	1	—	1	7
Домкѣаты желѣзные	6	1	1	—	3	3	14
» деревянные	5	3	2	4	3	3	20
Краны для подъема на плат- формы	—	1	—	—	—	—	1
Манометры контрольные . . .	1	—	1	—	—	2	4

Наименование предметовъ обрудованія.	Оборотныя и резервн. депо.						Итого.
	Батумъ.	Поти.	Квирилы.	Акстафа.	Уджары.	Аджи-Кабулъ.	
Наковальни	3	1	1	2	1	3	11
Плиты чугунныя для рессорныхъ печей	1	—	—	—	—	—	1
Тиски слесарные и ручные . .	13	10	12	7	7	10	59
Точила съ ящиками	1	1	—	1	1	1	5
Котлы паровые	1	—	—	—	—	—	1
Машины паровыя	1	1	—	—	—	—	2
Печи для сушки песку . . .	1	—	—	—	—	—	1
Краны подъемные	2	—	1	1	—	—	4
Вентиляторы для горновъ . .	1	1	—	—	—	—	2
Приводы къ станкамъ . . .	1	—	—	—	—	—	1
Плиты чугунныя для вывѣрки част	1	1	1	—	—	—	3
Вѣсы десятичные и сотенные.	1	1	—	—	—	—	2
Верстаки столярные	—	—	—	—	1	—	1
Винторѣзный приборъ для трубъ	—	—	—	—	1	2	3
Мѣхи кузнечные	—	—	1	—	1	1	3
Аппараты Рухольца	—	—	1	—	—	—	1
Прессы для пропѣрки манометровъ	—	—	—	—	—	1	1

Въ оборотныхъ и резервныхъ депо (кромъ депо Квириль, производящаго ремонтъ подвижного состава Чатурской узкоколейной вѣтви) производится только необходимый ремонтъ, безъ исполненія коего паровозъ не можетъ слѣдовать обратно въ свое депо, а также мелкая исправленія въ вагонахъ.

Весь ремонтъ вагоновъ сосредоточенъ въ главныхъ мастерскихъ. На нѣкоторыхъ станціяхъ, какъ-то: Батумъ, Тифлисъ, Елисаветполь и Баку имѣются сараи для стоянки пассажирскихъ вагоновъ; вагонамъ на линіи дѣлается текущій мелкий ремонтъ, периодический осмотръ подшипниковъ, въ случаѣ необходимости смѣна осей и мелкая покраска,—поэтому особаго оборудованія для ремонта вагоновъ, или особыхъ вагонныхъ мастерскихъ тамъ не имѣется.

6.

Р а б о т а м а с т е р с к и хъ.

Количество подвижного состава, отремонтированного въ Михайловскихъ и Тифлисскихъ мастерскихъ втеченіе 22 лѣтъ, съ 1874 по 1895 годъ, видно изъ слѣдующей таблицы:

Г о д ы.	Количество отремонтиро-ванныхъ па-возовъ.	Количество вагоновъ, вышедшихъ изъ мастерскихъ.		
		Пассажир-скихъ.	Товарныхъ	Итого.
1874	2	—	—	—
1875	28	147	310	457
1876	38	236	500	736
1877	14	170	287	457
1878	9	184	624	808

Г о д ы .	Количество отремонтиро-ванныхъ ца-ровозовъ.	Количество вагоновъ, вышедшихъ изъ мастерскихъ.		
		Отремонтированныхъ.		
		Пассажир-скихъ.	Товарныхъ.	Итого.
1879	14	65	125	190
1880	15	30	43	73
1881	14	22	98	120
1882	12	38	148	186
1883	14	24	389	413
1884	28	96	407	503
1885	24	91	837	928
1886	40	104	1.080	1.184
1887	42	94	722	816
1888	34	116	731	847
1889	25	111	862	973
1890	51	111	1.045	1.156
1891	46	117	996	1.113
1892	49	89	1.555	1.644
1893	60	103	1.994	2.097
1894	50	117	1.716	1.833
1895	45	105	1.474	1.579
И т о г о . .	654	2.170	15.943	18.113
Среднее въ годъ.	30	103	759	862

Всѣ показанные въ этой таблицѣ паровозы и вагоны подвергались полному ремонту, съ возобновленіемъ всѣхъ главныхъ частей, изготовленныхъ самими же мастерскими. Въ число отремонтированныхъ вагоновъ включены также всѣ возобновленные—сгорѣвшіе или разбитые при несчастныхъ случаяхъ съ поездами.

Кромѣ работъ по ремонту и возобновленію подвижного состава, мастерскими дороги изготавливаются всѣ части паровозовъ и вагоновъ, для замѣны приходящихъ въ негодность, а также для пополненія запасовъ складовъ, и выполняются частные заказы; количество послѣднихъ работъ сравнительно невелико и для мастерскихъ необременительно.

На всѣ работы, производимыя мастерскими, какъ центральными, такъ и находящимися при коренныхъ депо, кромѣ расходовъ на материалъ и рабочую силу, падаютъ еще общіе расходы по содержанію управлениія мастерскими; эти общіе расходы распредѣляются на расходы по ремонту подвижного состава пропорціонально стоимости послѣдняго.

Къ общимъ расходамъ по содержанію мастерскихъ относятся: содержаніе всѣхъ служащихъ при мастерскихъ, отопленіе, освѣщеніе, чистка и оборудование мастерскихъ.

Общая сумма стоимости содержанія мастерскихъ, какъ центральныхъ, такъ и на линіи, за 22 года, съ 1874 по 1895 годъ, показана въ ниженаходящейся таблицѣ.

Г о д ы .	Сумма общихъ расходовъ мастерскихъ.
1874	35.400
1875	44.239
1876	39.582
1877	26.629
1878	52.259

Г о д ы.	Сумма общихъ расходовъ мастерскихъ.
1879	49.735
1880	67.882
1881	62.421
1882	64.165
1883	99.700
1884	96.076
1885	111.850
1886	126.709
1887	124.052
1888	137.580
1889	164.685
1890	169.281
1891	164.849
1892	176.011
1893	181.211
1894	181.346
1895	184.939
И т о г о . .	2.360.612
Среднее въ годъ.	107.300

Всѣ работы, какъ по ремонту подвижного состава, такъ и изготошенію разныхъ предметовъ за счетъ другихъ службъ и частныхъ лицъ, исполняются по особымъ заказамъ, выдаваемымъ и сообщаемымъ подлежащимъ цехамъ, не имѣющимъ права безъ сего приступать къ исполненію ихъ.

Мастера цеховъ, получивъ увѣдомленіе объ открытіи того или другого заказа, распредѣляютъ и сдаютъ работы поденно или сдѣльно отдѣльнымъ рабочимъ или бригадамъ. По окончаніи заказа, на основаніи свѣдѣній о количествахъ израсходованной рабочей силы, счетоводствомъ мастерскихъ производится окончательный подсчетъ стоимости заказа и закрытие его.

Въ началѣ эксплоатациіи дороги, всѣ мастеровые, работавшіе въ мастерскихъ, разсчитывались поденно, при чемъ продолжительность рабочаго дня была установлена въ 10 часовъ.

Для удешевленія стоимости работъ и доставленія возможности увеличенія заработка мастеровымъ, съ 1883 года постепенно вводилась система задѣльныхъ работъ; къ 1887 году выработаны были тарифы на сдѣльныя работы главнѣйшихъ частей ремонтируемаго подвижного состава по пзготовленію таковыхъ въ запасъ; предметы, не вошедшіе въ тарифы, также могли сдаваться сдѣльно по усмотрѣнію Начальника мастерскихъ, но прибыль свыше 50% поденнаго зароботка по этимъ работамъ не выдавалась.—Для учета времени, употребленнаго мастеровыми для работъ, какъ поденныхъ, такъ и сдѣльныхъ, въ счетоводствѣ мастерскихъ ведутся особые счета каждому мастеровому и по каждому условію.

Въ нижепомѣщенной таблицѣ приводятся данныя за 7 лѣтъ, съ 1889 по 1895 годъ, о числѣ мастеровыхъ, числѣ дней поденныхъ и задѣльныхъ, суммахъ уплатъ за поденные и сдѣльныя работы, съ указаніемъ выплаченной прибыли.

Г о д.	Число масте- ровыхъ.	Число дней.		Сумма.	З а д ё л ь н о.						В с е г о.
		Поденныхъ.	Задѣльныхъ.		За поденную работу.	По поденно- му расчету	Прибыль.			И т о Г о.	
1889	712	73248,8	198337,4	50567 80	203463 69	62594 10	236057 79	325625 59			
1890	1058	89488,7	218607,8	67507 86	233849 85	71817 70	305667 55	373175 41			
1891	1188	92046,4	251254,3	73139 62	249559 29	86117 80	335677 09	408816 71			
1892	1320	103738,5	272626,6	81111 86	255412 66	95243 21	350655 87	431767 73			
1893	1505	102255,9	349391,8	85334 60	312868 52	117929 13	430797 65	516132 25			
1894	1421	114617,4	313968,7	87147 44	294727 03	112090 59	406817 62	493967 06			
1895	1595	112565,7	366574,6	91188 15	333686 53	135823 81	469510 34	560698 49			

Изъ этой таблицы видно, что отношение числа днѣй сдѣльныхъ работъ къ общему числу дней колеблется незначительно; такъ, въ 1889 г. оно составляло 72%, въ 1890—71%, въ 1892—72%, въ 1893—78%, въ 1894—71%, въ 1895 г.—76%. Прибыль за сдѣльные работы въ отношеніи къ уплатѣ по поденному расчету выражалась въ 1889 г.—31%, въ 1890—31%, въ 1891—34%, въ 1892—37%, въ 1893—27%, въ 1894—27%, въ 1895 г.—29%,—колебанія тоже незначительныя.

Ремонтъ паровозовъ съ тендерами подраздѣляется на большой и малый.

Въ большой ремонтъ паровозы поступаютъ по достижениіи пробѣговъ послѣ предшествовавшаго ремонта въ среднемъ товаро-пассажирскіе—около . . . 155.000 верстъ
товарные 6-ти-колесные „ . . . 140.000 „
„ 8-ми „ „ . . . 180.000 „
„ Ферли „ . . . 130.000 „

Поступленіе ранѣе приведенныхъ среднихъ пробѣговъ обусловливается или неудовлетворительнымъ состояніемъ паровозовъ, или случайными поврежденіями, или же недоста-

точностью работъ въ центральныхъ мастерскихъ; послѣдняя причина весьма рѣдка.

Ремонтъ паровозовъ, соединенный съ подъемкой для периодического осмотра подшипниковъ и всего механизма, а также—въ большинствѣ случаевъ—смѣнной осей, производится въ главныхъ депо по совершенніи пробѣговъ между подъемками отъ 20.000 до 40.000 верстъ, при чёмъ при подъемкѣ котлы подвергаются осмотромъ: наружному—обыкновенно почти во время каждой подъемки, и внутреннему, съ испытаніемъ гидравлическимъ давленіемъ, согласно правилъ,—передъ достижениемъ пробѣговъ: товаро-пассажирскими паровозами 150.000 верстъ и товарными—120.000 верстъ.

Въ нижепомѣщенной таблицѣ даются свѣдѣнія за 19 лѣтъ, съ 1877 по 1895 годъ, о наличномъ числѣ паровозовъ, числѣ ежегодно ремонтированныхъ и стоимости большого и малаго ремонта на каждый наличный или ремонтируемый паровозъ, а также на 100 верстъ общаго пробѣга.

Годы.	Наличное число паровозовъ.	Количество паровоз. въ больш. рем.	% отнosh. наход. въ рем. къ налич. чис.	Общая стоимость.			Стоимость ремонта.			
				Большого ремонта.	Малаго ремонта.	Итого.	Большого на каждый изъ ремон. паровоз.	Малаго на каждый изъ наличныхъ	Больш. и малаго на каждый изъ наличныхъ.	На 100 верстъ общаго пробѣга.
1877	48	21	44	33100	25275	58375	1579	526	1216	5
1878	48	22	46	41798	33957	75755	1899	707	1578	6
1879	58	23	40	63140	46140	109280	2745	798	1884	9
1880	78	24	31	74302	49343	123645	3095	632	1585	9
1881	78	26	33	84045	51343	135388	3232	658	1735	10
1882	133	20	26	76459	58553	135012	3822	750	1730	9

Г о ды.	Общая стоимость.						Стоимость ремонта.			
	Наличное число паровозовъ.	Количество паровоз. въ больш. рем.	% отнosh. наход. въ рем. къ налич. чис.	Большого ремонта.	Малаго ремонта.	Итого.	Большого на каждый изъ ремон. парово.:	Малаго на каждый изъ наличныхъ.	Больш. и малаго на каждый изъ наличныхъ.	На 100 верстъ общаго проѣзда.
1883	153	30	13	78168	84748	162916	2938	553	1064	6
1884	170	44	26	152382	74213	226595	3463	436	1332	6
1885	195	38	19	187022	76721	263743	4921	393	1352	6
1886	217	59	27	226890	97725	324615	3845	450	1495	6
1887	247	59	24	203740	95869	299609	3453	392	1212	5
1888	297	45	15	173745	97534	271279	3861	328	913	3
1889	297	44	15	175543	101913	277456	3989	343	934	3
1890	312	71	23	234212	113277	347489	3298	363	1113	4
1891	312	62	20	225797	109044	334841	3641	349	1073	4
1892	312	67	21	192490	128396	320886	2872	408	1028	3
1893	312	80	26	252310	142309	394619	3153	456	1264	4
1894	358	70	20	232060	165109	397169	3315	469	1134	4
1895	360	64	18	245741	149659	395400	3839	418	1104	4
И т о г о.	—	869	—	2952944	1701128	4654072	—	—	—	—
Среднее въ годъ.	210	46	26	155418	89533	244951	3314	491	1302	6

Изъ данныхъ этихъ видно, что стоимость большого ремонта на каждый находившійся въ ремонтъ паровозъ съ 1879 года, за исключениемъ 1885 года, колеблется между 2.700 и 4.000 рублей; колебанія эти зависятъ какъ отъ типа и возраста паровозовъ, такъ и продолжительности предъидущей службы поступающихъ въ ремонтъ паровозовъ; такъ, паровозы Ферли вызываютъ почти двойной расходъ сравнительно съ 6-ти-колесными и товаро-пассажирскими паровозами; расходы на ремонтъ паровозовъ, прослужившихъ 10-15

льть и требующихъ замѣны частей топокъ и котловъ, значительно больше расходовъ на ремонтъ тѣхъ, кои поступаютъ въ большой ремонтъ въ первый разъ. Количество ремонтируемыхъ паровозовъ въ среднемъ за послѣдніе 6 лѣтъ опредѣлилось въ 21% отъ наличности.

Расходъ по ремонту паровозовъ на 100 верстъ общаго пробѣга ихъ съ 1888 года, съ введеніемъ преміи за сбереженія по текущему ремонту и наибольшій безъ большого ремонта пробѣгъ, установился довольно равномѣрный, колеблющійся между 3 р. 59 к. и 4 р. 64 к. По сравненію съ предыдущимъ періодомъ, когда онъ достигалъ въ нѣкоторые годы довольно солидныхъ размѣровъ (въ 1881 г. 10 р. 29 к.), расходъ этотъ значительно понизился. Небольшія колебанія въ стоимости ремонта на 100 верстъ общаго пробѣга послѣ 1888 г. стоять въ зависимости отъ поступленія новыхъ паровозовъ.

Не малая доля стоимости ремонта паровозовъ (почти 10%) падаетъ на колесныя работы. Большая часть расходовъ по ремонту колесъ ложится на обточку и возобновленіе шинъ, служба коихъ находится въ зависимости отъ качествъ материала и способа надѣванія ихъ на колеса.

Для уменьшенія случаевъ ослабѣванія или лопанія шинъ, съ 1883 года было обращено вниманіе на болѣе тщательное и точное исполненіе колесныхъ работъ и введено нагреваніе шинъ, при ихъ посадкѣ, въ горячей нефти.

Усадка въ $1^{\text{m}}/\text{m}$ на метръ, провѣренная продолжительнымъ наблюденіемъ, найдена соотвѣтственной при нагреваніи шинъ въ горячей нефти, при чемъ служба шинъ вполнѣ удовлетворительна и случаи ослабѣванія и лопанія ихъ очень рѣдки.

Данныя за 12 лѣтъ, съ 1883 по 1894 годъ, о количествѣ замѣненныхъ шинъ и осей, общей стоимости и на 100 верстъ общаго пробѣга колесныхъ работъ приводятся въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Годы.	ПАРОВОЗЫ.						ТЕНДЕРА.						Общая стоимость колесных работ (в рубл.).			
	Общее количество осей съ колесами.		Замѣн. осей.	Замѣнено шинъ.		Обточено шинъ.	Общее количество осей съ колесами.		Замѣн. осей.	Замѣн. шинъ.		Обточено шинъ.				
	Штукъ.	Процентовъ къ общему числу.		Штукъ.	Процентовъ къ общему числу.		Штукъ.	Процентовъ къ общему числу.		Штукъ.	Процентовъ къ общему числу.					
1883	483	—	—	138	14	—	—	376	—	—	—	—	15912	62		
1884	585	—	—	55	4	—	—	376	—	—	40,5	—	12428	37		
1885	677	—	—	258	19	738	54	445	40,9	84	9	330	37	30691	75	
1886	773	10,1	293	19	1536	99	517	—	—	104	10	452	43	34304	65	
1887	995	—	—	368	18	462	23	616	—	—	52	4	—	35912	67	
1888	1123	100,9	353	15	704	31	712	20,3	60	4	195	14	39918	57		
1889	1123	—	—	179	8	548	24	712	—	—	31	2	198	14	20128	26
1890	1183	121,1	406	18	797	33	757	10,1	30	2	294	19	23135	28		
1891	1183	20,2	266	11	700	30	757	—	—	90	6	275	18	30433	37	
1892	1183	—	—	233	10	618	26	757	—	—	84	5	269	18	29172	34
1893	1183	—	—	360	16	683	29	757	—	—	190	13	296	19	43170	47
1894	1351	—	—	303	11	661	28	877	—	—	118	6	282	16	40522	47
Итого.	—	25	—	3212	—	7447	—	—	7	—	847	—	2591	—	355725	—
Средн. въ годъ	987	6,2	0,4	268	14	745	38	638	2,3	0,4	77	5,6	288	22	29644	44

Ремонтъ вагоновъ подраздѣляется: пассажирскихъ—на большой, средний и малый и товарныхъ—на большой и малый.

Въ большой ремонтъ вагоны поступаютъ: 1) пассажирскіе—не ранѣе какъ черезъ 4 года службы, для: а) возобновленія кузововъ въ частяхъ или полностью и внутренней отдѣлки; б) исправленія и возобновленія всѣхъ частей ходовыхъ, упряженыхъ и ударныхъ приборовъ и в) полной

окраски; 2) товарные—для: а) возобновленія кузововъ и крышъ, б) исправленія и возобновленія рамъ, рессоръ, ходовыхъ, упряженыхъ, ударныхъ и тормозныхъ приборовъ и в) окраски.

Въ средній ремонтъ поступаютъ пассажирскіе вагоны для: исправленія внутренней отдѣлки и исправленія и освѣженія окраски; при этомъ производится осмотръ подшипниковъ и ходовыхъ частей.

Въ малый ремонтъ поступаютъ пассажирскіе и товарные вагоны для осмотра подшипниковъ и ходовыхъ частей—первыхъ черезъ годъ и вторыхъ—черезъ 2 года.

Въ нижепомѣщенной таблицѣ даются свѣдѣнія за 22 года, съ 1874 по 1895 годъ, о количествѣ находившихся въ большомъ ремонтѣ вагоновъ и стоимости большого и малаго ремонта ихъ.

Г о ды.	Наличное число вагоновъ.	Количество, вагон, бывш. въ бол. рем.	% отнош. наход. въ рем. къ нал. чис.	Общая стоимость.			Стоимость ремонта.			На 100 верстъ общ. проб. ваг. въ копѣйкахъ.
				Большого ремонта.	Малаго ремонта.	Итого.	Больш. на каждый изъ бывшихъ въ ремон.	Малаго на каждый изъ наличныхъ.	Больш. и мал. на каждый изъ наличныхъ.	
1874	838	—	—	18033	29863	47896	—	35	57	68
1875	838	520	62,3	12732	41354	54086	24	49	64	71
1876	838	786	93,8	9550	34339	43889	12	40	52	55
1877	838	653	77,9	37547	23044	60591	57	27	72	62
1878	840	821	97,7	47905	23588	71493	58	28	85	61
1879	1397	232	18,9	32620	23383	56003	130	16	40	45
1880	1797	81	6,3	48963	22452	71415	604	12	39	64

Г о д ы.					Общая стоимость.	Стоимость ремонта.				(въ рубляхъ).
	Наличное число вагоновъ.	Количествъ вагон., бывш. въ бол.рем.	% отнosh. наход. въ рем. къ нал. чис.	Большого ремонта.	Малаго ремонга.	И т о г о.	Больш. на каждыи изъ бывшихъ въ ремон.	Малаго на каждыи изъ наличныхъ.	На 100 верстъ общ. проб. ваг. въ колпъикахъ.	
1881	1797	150	11,7	54951	25008	79959	366	13	44	55
1882	2022	231	18,1	44146	28219	72365	191	13	35	58
1883	2741	500	18,2	74997	83773	158770	149	30	57	65
1884	2741	552	20,1	98690	62042	160732	178	22	58	39
1885	3241	943	29,1	107948	86180	194128	114	26	59	35
1886	4591	1240	27,0	144500	114404	258904	116	24	56	30
1887	5753	1737	30,2	142147	133679	275826	81	23	47	28
1888	7657	868	11,3	178948	146477	325425	206	19	42	24
1889	8858	982	11,1	98897	234213	333110	100	26	37	20
1890	8873	1239	14,0	96434	212469	308903	79	23	34	16
1891	8873	1129	12,7	90448	248382	338830	80	27	38	16
1892	8773	1659	18,9	104396	36174	466138	62	41	53	21
1893	8773	2114	24,1	120935	385201	506136	57	43	57	20
1894	8856	1833	21,8	108996	348212	457208	59	39	51	20
1895	9173	1990	21,7	113659	372712	486371	57	40	53	21
Итого.	—	20260	—	1787442	3040736	4828178	—	—	—	—
Среднее въ годъ.	4550	965	30,8	81247	138215	219462	130	28	51	40

Изъ таблицы этой можно видѣть, что процентъ находившихся въ большомъ ремонѣ вагоновъ съ 1874 по 1878 годъ довольно высокъ; объясняется это незначительнымъ количествомъ имѣвшихся на дорогѣ наличныхъ вагоновъ и неудовлетворительнымъ производствомъ ремонта, вызывавшимся весьма непродолжительнымъ нахожденіемъ каждого вагона въ ремонтѣ.

Съ 1879 по 1889 годъ новые вагоны поступали почти ежегодно, чѣмъ и обусловливалось измѣненіе процента вагоновъ, поступавшихъ въ ремонтъ. Послѣдніе 4 года могутъ считаться нормальными въ отношеніи количества находившихся въ большомъ ремонтѣ вагоновъ, составлявшихъ въ среднемъ 21-22%, измѣняясь между 19 и 23%. Средняя стоимость большого ремонта на каждый находившійся въ мастерскихъ вагонъ измѣняется въ различные годы; значительный размѣръ таковой въ 1879-1881 годахъ объясняется отчасти устройствомъ въ пассажирскихъ вагонахъ приспособленій къ отопленію брикетами и переустройствомъ внутренняго расположения въ нихъ; начиная съ 1882 года, расходъ постепенно понижается (исключение представляеть 1888 г., вслѣдствіе работъ по устройству паровагонного поѣзда).

Стоимость малаго ремонта вагоновъ измѣняется въ различные годы въ зависимости отъ пробѣга вагоновъ и ихъ наличнаго числа.

Расходъ на 100 верстъ общаго пробѣга, представляя до 1883 года довольно высокія цифры, съ 1884 года постепенно понижается; пониженіе это можетъ быть объяснено введеніемъ тарифовъ на сдѣльныя работы, охватывающихъ съ каждымъ годомъ все большее число работъ, и отчасти — понижениемъ цѣнъ на лѣсные материалы и увеличеніемъ годового пробѣга каждого вагона.

Стоимость работъ по возобновленію и обточкѣ шинъ, осей и колесъ выдѣлена изъ стоимости ремонта вагоновъ, а потому въ нижепомѣщенной таблицѣ приводятся данныя за 12 лѣтъ, съ 1883 по 1894 годъ, о количествѣ смѣнныхъ осей, обточенныхъ шинъ и стоимости колесныхъ работъ, съ указаніемъ таковой на 10.000 осе-верстъ; слѣдуетъ упомянуть, что все, сказанное о колесныхъ работахъ для паровозъ и тендеровъ, о выборѣ матеріаловъ и способѣ надѣванія шинъ, относится и къ вагоннымъ колесамъ.

Годы.	Общее количе- ство осей съ колесами.	Замѣнено осей.		Замѣнено шинъ.		Обточено шинъ.		Общая сто- имость колесн. работъ.	Стоимость ремонта колесъ на 10.000 осе-вергъ.
		Штукъ.	Процен. къ общ. числу.	Штукъ.	Процен. къ общ. числу.	Штукъ.	Процентовъ къ общему числу.		
1884	5.688	71	1,3	122	1,1	1.394	10,5	33.477	3 87
1885	6.638	150	2,3	566	3,3	1.916	14,3	45.219	3 81
1886	9.368	429	4,6	672	3,6	2.035	10,9	62.453	3 41
1887	11.692	794	6,8	991	4,2	1.661	7,1	79.862	3 91
1888	15.500	240	1,6	300	1,0	969	3,1	30.582	1 08
1889	17.902	242	1,6	210	0,6	940	2,6	6.700	— 20
1890	17.932	21	0,1	113	0,3	901	2,5	4.292	— 11
1891	17.932	43	0,2	120	0,3	786	2,2	3.168	— 07
1892	17.732	50	0,3	226	0,6	1.322	3,7	9.480	— 21
1893	17.732	6	0,0	132	0,4	1.746	4,9	9.725	— 19
1894	17.898	38	0,2	130	0,3	1.653	4,6	19.999	— 43
Итого. .	—	2.090	—	3.592	—	15.323	—	304.957	— —
Среднее въ годъ. .	14.184	190	1,7	327	1,4	1.393	6,0	27.723	1 57

Вслѣдствіе поступленія на дорогу за послѣднее десятилѣтіе массы новыхъ вагоновъ, имѣвшихъ новые оси съ бандажами, расходы по возобновленію бандажей и осей и вообще на ремонтъ колеснаго парка представляются значительно ниже нормального.

Кромѣ перечисленныхъ выше работъ, въ мастерскихъ была произведена сборка паровозовъ, прибывшихъ на дорогу съ заводовъ на пароходахъ и потому доставленныхъ въ разобранномъ видѣ.

Паровозы поступали въ слѣдующемъ порядке:

1870 г.	1879 г.	1884 г.	1888 г.
15.	10.	17.	50.
1871 „	1880 „	1885 „	1890 „
25.	20.	25.	15.
1872 „	1882 „	1886 „	1894 „
4.	55.	22.	4.
1875 „	1883 „	1887 „	1895 „
4.	20.	30.	2.

Затѣмъ отремонтированы 4 узкоколейныхъ паровоза, переданныхъ Начальникомъ работъ Сурамскаго тоннеля для Чіатурской вѣтви.

Помимо работъ по большому ремонту паровозовъ и сборкѣ новыхъ, въ Тифлисскихъ мастерскихъ возобновлены котлы на 5 паровозахъ Ферли, поступившихъ на Закавказскую дорогу съ Саратовской. Старые же котлы этихъ паровозовъ частью передѣланы на постоянные котлы при паровыхъ машинахъ, частью же сданы въ ломъ; въ мастерскихъ имѣется 6 такихъ котловъ, передѣланныхъ изъ Ферли; изъ паровозного котла выходило два постоянныхъ.

Сверхъ указанныхъ ранѣе работъ по ремонту вагоновъ, мастерскія произвели полную передѣлку части вагоновъ, вслѣдствіе измѣненія ихъ назначенія.

Болѣе серьезныя работы вагонной мастерской были произведены по устройству въ 1888 г. парадныхъ вагоновъ.

Кромѣ текущихъ работъ по ремонту товарныхъ вагоновъ, въ мастерскихъ произведена сборка 400 крытыхъ вагоновъ нормального типа, поступившихъ на Закавказскую желѣзную дорогу съ Балтійскаго завода. Взамѣнъ пришедшихъ въ негодность крытыхъ вагоновъ старого типа, не вполнѣ удобныхъ по объему кузова и конструкціи, построено 40 вагоновъ по типу нормального вагона.

Для Чіатурской узкоколейной вѣтви былъ пріобрѣтенъ весь составъ вагончиковъ (397), работавшихъ во время постройки Сурамскаго тоннеля. 100 изъ нихъ отремонтированы, а 297 возобновлены съ основанія; въ числѣ послѣднихъ 4 пассажирскихъ и одинъ почтовый.

Для Боржомской конно-желѣзной вѣтви изготовлены 2 пассажирскихъ вагона.

IV

ОБЗОРЪ ВАЖНѢЙШИХЪ ОТРАСЛЕЙ ПРО- МЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ, ВЪ СВЯЗИ СЪ РАБОТОЮ ДОРОГИ.

Въ предшествовавшей главѣ приведены были общія дан-
ныя о перевозкахъ по желѣзной дорогѣ. Мы уже видѣли,
что грузовое движеніе по линіи разросталось изъ году въ годъ.
Желѣзная дорога въ ростѣ промышленности края являлась
не пассивнымъ зрителемъ, не простымъ орудіемъ передвиже-
нія предметовъ существовавшей производительности, она са-
ма вліяла на развитіе послѣдней, облегчая и ускоряя пере-
возку и сбыть товаровъ. Появленіе въ краѣ нѣкоторыхъ от-
раслей промышленности прямо связано съ открытиемъ желѣз-
ной дороги, безъ которой, по отсутствію путей сообщенія и
дороговизнѣ перевозки, существованіе ихъ было бы невозможно.

Развитіе производительности края явилось результатомъ,
конечно, многоразличныхъ условій, въ ряду которыхъ желѣз-
нодорожное сообщеніе должно было занимать одно изъ первыхъ
местъ; по такъ какъ вліяние дороги не было исключитель-
нымъ, то нѣкоторыя отрасли промышленности, въ силу воз-
дѣйствій уже другого характера, или не могли получить долж-
ной широты, или-же, достигнувъ извѣстнаго предѣла, въ
далѣйшемъ останавливались на этомъ, а нѣкоторыя и со-
всѣмъ пришли въ упадокъ.

Приводимыя ниже краткія данныя о важнѣйшихъ от-
расляхъ промышленности и торговлѣ имѣютъ цѣлью выяс-
нить зависимость между развитіемъ производительныхъ силъ
Закавказья и работою дороги.

I.

Нефтяная промышленность.

Чрезвычайно важное значение этой отрасли промышленности не только для Закавказья и России, но и мирового рынка, определяется следующими данными. Добыча нефти на всем земном шаре в 1893 г. достигала 735 мил. пудовъ, изъ коихъ на долю Соединенныхъ Штатовъ приходится 375 мил., России 339 мил., остальное же количество—всего 21 мил.—распредѣляется между всѣми другими странами. Такимъ образомъ, въ общемъ итогѣ мировой добычи Соединенные Штаты даютъ 51%, Россия 46%, остальная же государства въ совокупности доставляютъ всего лишь 3%: При этомъ участіе России въ нефтяномъ дѣлѣ изъ года въ годъ возрастаетъ въ замѣтной мѣрѣ. Въ 1884 году нефти въ Соединенныхъ Штатахъ было добыто 188 мил. п., въ России же 90, т. е. по отношенію къ общей суммѣ добычи этихъ государствъ американская нефть составляла 67, 5%, русская—32,5%. Соотношеніе это съ дальнѣйшимъ теченіемъ времени измѣнялось и уже въ 1893 г. дало для первой страны 52,6%, а для второй—47, 4%, т. е. добыча нефти въ Америкѣ относительно уменьшалась съ каждымъ годомъ, въ то время какъ въ России возрастала, давая правильное и прогрессивное увеличеніе ея.

Дальнѣйший ростъ русского нефтяного дѣла, по крайней мѣрѣ въ ближайшемъ будущемъ, не подлежитъ сомнѣнію и Россія на рынкѣ должна занять преобладающее положеніе.

Изъ всей добычи нефти въ России въ 1893 г.—338.500 т. п.—на долю Бакинского района приходится 337 мил. Слѣдовательно, Бакинскій районъ, господствующій на нефтяномъ рынкеъ почти въ равной мѣрѣ съ Америкой, является въ тоже время главнымъ поставщикомъ русской нефти и ея

продуктовъ. Правда, нефтепосыпая площади имѣются и въ другихъ мѣстностяхъ Закавказья и Сѣвернаго Кавказа, по въ ряду ихъ, и то лишь за послѣднее время, приобрѣтаютъ промышленное значеніе только Грозненскіе пяфтяные источники, но тѣмъ не менѣе отпускъ этихъ мѣстностей такъ ничтоженъ, сравнительно съ общимъ количествомъ добычи въ Россіи, что безъ особенной погрѣшности можно Бакинскій районъ, преимущественно Апшеронскій полуостровъ, признать почти единственнымъ поставщикомъ всей русской нефти.

Апшеронскій полуостровъ, составляющій оконечность Большого Кавказскаго хребта, примыкаетъ своею восточною частью къ Каспійскому морю, черезъ посредство котораго и рѣку Волгу онъ соединенъ дешевыми водяными путями какъ съ большою частью Европейской Россіи, по крайней мѣрѣ съ мѣстностями Волжскаго бассейна, такъ и съ Закаспійскимъ краемъ и Персіею; съ противоположной, западной стороны, Закавказской ж. дорогой онъ связанъ рельсовымъ путемъ со всемъ центральнымъ Закавказьемъ и Чернымъ моремъ, а черезъ это послѣднее богатствамъ его открыть доступъ не только къ центральной Россіи, но и за границу.

Такимъ образомъ, продуктамъ полуострова открыть свободный выходъ на два фронта: съ одной стороны, обширный внутренній рынокъ, съ другой, еще болѣе широкій экспортъ на заграничные рынки, на которыхъ въ очень недавнемъ прошломъ господствовалъ одинъ лишь американскій керосинъ.

По изслѣдованіямъ горныхъ инженеровъ Коншина и Бацевича, геологическія особенности Апшеронскаго полуострова представляются въ слѣдующемъ видѣ.

Въ строеніи полуострова принимали участіе осадочные породы и изверженія грязевыхъ вулкановъ. Первыя относятся къ двумъ формациямъ—третичной и послѣтретичной. Третичныя породы состоять изъ нефтьсодержащей формациіи и аракаспійскихъ осадковъ.

Расположенная подъ этими послѣдними, нефтьсодержа-

щая формация состоитъ изъ зеленоватыхъ, голубыхъ, краснобурыхъ мергелей и глинъ, съ пластами известковистыхъ и рухляковыхъ песчаниковъ, кремнистыхъ известняковъ и нефтеносныхъ песковъ, а также нефтяныхъ мѣсторождений.

Въ эпоху интенсивной дѣятельности подземныхъ силъ, нефтьсодержащая формация подвергалась поднятію и образовала складки въ аралокаспійскихъ образованіяхъ.

По мощности нефтеноснаго яруса и глубинѣ залеганія, всю нефтеносную площадь можно разбить на двѣ части: центральную и окраинную. Первая, заключающая 550 дес., занимаетъ середину Балахано-Сабуичино-Романинской дачи; вторая, охватывающая ее поясомъ, имѣть всего 450 дес. Мощность мѣсторождений опредѣляется толщиною слоя, который содержитъ въ себѣ легкую нефть нормального для Баку удѣльного вѣса 0,865-0,875.

Въ то время какъ въ центральной части слой этотъ не превышаетъ 50-80 с., въ окраинномъ поясѣ онъ достигаетъ 150-200 саж.; что же касается глубины залеганія, то въ первомъ районѣ пласти нефтеноснаго слоя или прямо выходить на дневную поверхность, или такъ не глубоки, что при первоначальной разработкѣ достигались уже на глубинѣ 10-20 саж.; во второмъ, паоборотъ, толщина пластовъ, лежащихъ надъ нефтеноснымъ слоемъ, по мѣрѣ приближенія къ периферіи, доходитъ до 200-250 с. Въ смыслѣ легкости эксплоатациіи тоже оказывается значительная разница: центральная часть мало водоносна и при буреніи не требуетъ укрѣпленія скважинъ отъ обваловъ, въ то время какъ на окраинной, обильной водами, необходимо примененіе тампонажа, что, конечно, должно отзываться на издержкахъ производства.

Въ общемъ, сравнительная оцѣнка этихъ двухъ районовъ выражается такъ: мощность нефтеноснаго яруса и производительная глубина буровыхъ скважинъ постепенно возрастаютъ отъ центральной части къ окраинному поясу.

Удѣльный вѣсъ является главнымъ признакомъ, по которому различаются сорта нефти. Колебанія его заключаются предѣлами 0,844-0,904, сообразно съ чѣмъ нефть получается или легкою, обильною летучими веществами, следовательно, съ низкою температурою вспышки, или тяжелою, съ обратными признаками. Нефть съ однимъ и тѣмъ же удѣльнымъ вѣсомъ встречается на различныхъ глубинахъ, но въ общемъ пески съ нефтью удѣльного вѣса 0,880-0,904 распространены по всей Балаханской площади и въ сѣверной части Сабунчай, съ удѣльнымъ вѣсомъ 0,870-0,880—на Балаханской и Сабунчинской площадахъ, 0,860 - 0,870—въ тѣхъ-же мѣстностяхъ, 0,844—въ Сабунчинскихъ садахъ. Вертикальное распределеніе нефти таково, что въ каждой скважинѣ съ углубленіемъ удѣльный вѣсъ уменьшается, хотя колебанія даже въ одномъ и томъ же слоѣ находятся въ зависимости отъ того, проходить ли скважина черезъ нефтепосыпый слой, заключенный между породами, не пропускающими нефть и газы, или же породы эти пропускаютъ легко ихъ. Въ первомъ случаѣ нефть будетъ богата газами, следовательно, легка, во второмъ—путемъ диффузіи газы улетучиваются и нефть окажется болѣе тяжелой.

Эксплоатациѣ Бакинскаго нефтепосыпаго района началась съ центральной части, распространяясь въ дальнѣйшемъ своеимъ развитіемъ къ периферіи, что, конечно, находилось въ прямой зависимости отъ геологическихъ особенностей той и другой мѣстностей.

Разматривая результаты промысловой эксплоатации въ зависимости отъ строенія мѣсторожденій, горный инженеръ Конинъ даетъ такую картину общаго хода дѣла.

1) Въ сводовой и головной частяхъ мѣсторожденія въ Балаханахъ и Сабунчахъ нефть должна была встречаться въ изобилійномъ притокѣ, вслѣдствіе выхода нефтяного яруса на дневную поверхность и поднятія его; въ то-же время эти площади, благодаря буреніямъ на окраинахъ, должны были истощиться раньше другихъ.

2) Полное истощение легкой нефти въ этихъ частяхъ наступить лишь съ проникновеніемъ буровыхъ скважинъ до основания нефтеносныхъ пластовъ, каковое въ головной части Балахановъ находится на глубинѣ 100 саж., въ средней—130, въ сводовой части Сабунчей—150-160 саж.

3) Устройство скважинъ па близкомъ разстояніи другъ отъ друга, давая выходъ раствореннымъ въ нефти газамъ и уменьшая давленіе, ведеть къ постепенному исчезновенію фонтановъ легкой нефти, которые смѣняются подъемами тяжелаго мазута и горько-соленой воды. Та-же причина дѣйствуетъ и вообще на обѣднѣніе нефтеноснаго слоя.

4) Благодаря тому, что первоначальная разработка началась на Балаханской площади, сплошь изрытой скважинами, вызвавшими обѣднѣніе и выработку нефтеноснаго слоя, промышленники вынуждены постепенно переносить свою дѣятельность изъ Балахановъ въ Сабунчи и въ болѣе переферическая части. При этомъ, движение это направляется отъ головной части свода, образуемаго нефтеноснымъ ярусомъ, къ крыльямъ, внизъ по паденію пластовъ, благодаря чему въ то время какъ центральная часть оказывается уже выработанной, окраинная представляетъ еще значительную площадь съ нетронутыми запасами нефти.

При существовавшемъ порядкѣ распространенія добычи, скважины могли вырабатывать только ту нефть, которая находилась въ сводѣ нефтеноснаго яруса; наоборотъ, скважины, расположенные на переферіи, имѣли бы дѣло не только съ нефтью, непосредственно подъ ними находящуюся, но и съ тою, которая, въ силу тяжести, приливалась бы изъ болѣе высокой, головной части. Эксплоатация нефтяной площади, въ силу геологическихъ особенностей, должна была итти именно въ томъ порядкѣ, въ какомъ она шла, такъ какъ переферическая части нефтяного яруса, болѣе обильныя нефтью, благодаря притоку ея изъ центральной части, въ то же время расположены болѣе глубоко и требуютъ для открытія имъ

доступа на дневную поверхность значительныхъ издережекъ на буреніе, вслѣдствіе увеличенія средней глубины скважинъ. Понятно, что промышленность прежде всего устремилась въ тѣ пункты, которые были болѣе доступны для добычи. Благодаря этому, природные запасы нефти значительно превышаютъ то количество, которое уже извлечено изъ недръ земли; истощеніе же запасовъ нефти въ некоторыхъ участкахъ Апшеронского полуострова отнюдь не свидѣтельствуетъ объ общемъ ихъ истощеніи, такъ какъ при наклонномъ положеніи пластовъ истощеніе оказывается только мѣстнымъ, буреніе же на слѣдующихъ участкахъ, по направленію къ периферіи, обнаруживаетъ новые богатые запасы нефти, расположенные только на большей глубинѣ.

Тѣмъ не менѣе, природные запасы нефти, по крайней мѣрѣ на доступной техникѣ глубинѣ 350-400 саж., сравнительно ограничены.

Правильная разработка нефтяной площади производится уже около 20 лѣтъ. Первая буровая скважина въ 21 саж. была заложена въ 1871 г.; уже черезъ годъ добыча дала 1.395 т. пуд.; въ слѣдующемъ году добыча возрасла до $4\frac{1}{2}$ мил., увеличиваясь быстро съ каждымъ новымъ годомъ и достигнувъ въ 1894 г. свыше 300 мил. пудовъ.

Въ развитіи Бакинской нефтяной промышленности различаются три периода: 1) Балаханскій, 2) Балахано-Сабунчинскій, 3) Балахано-Сабунчино-Романинскій. Первый периодъ характеризуется изобилиемъ нефти въ Балаханахъ на незначительной глубинѣ 10-20 саж. Охватываетъ онъ годы 1873-1877, когда Балаханы дали нефти болѣе, чѣмъ вся остальная часть Апшеронского полуострова—33 мил. противъ 9. Фонтаны появлялись на глубинѣ 17—45 саж., выходы нефти были настолько богаты, что мѣста, требовавшія буренія свыше 50 с., забрасывались, какъ непроизводительныя. Буровая скважина требовала расходу не болѣе 2-3 т. р., работы производились ручнымъ способомъ.

Во второмъ періодѣ, продолжавшемся съ 1878 г. по 1889 г., дѣятельность постепенно переносилась изъ Балахановъ въ Сабунчи, при чмъ средняя глубина скважинъ была доведена до 70-100 саж., съ которыхъ стали появляться изобильные фонтаны. Въ то время какъ въ 1877 году добыча однихъ Балахановъ превышала добычу всѣхъ остальныхъ мѣсторожденій Аишеронского полуострова на $2\frac{1}{2}$ мил. пуд., уже въ 1878 г. одни лишь Сабунчи даютъ нефти болѣе, чмъ Балаханы, а по отношенію всей добычи полуострова балаханская нефть едва составляетъ половину; въ то же время замѣтное мѣсто начинаетъ занимать Биби-Эйбатская площадь, давшая въ 1889 г. 18 мил. пуд. Добыча нефти за второй періодъ, начавшись съ 20 мил. п. въ 1878 г., достигла въ 1889 г. 205 мил., изъ числа которыхъ Балаханы дали 75 мил., Сабунчи—112 мил. и Биби-Эйбатъ—18 мил. Но сравненію съ 1878 г., добыча на первой площади увеличилась въ 7,5 раза, на второй—11 разъ, третьей—18 разъ.

Относительно истощенія Балаханской плошади свидѣтельствуетъ, между прочимъ, то обстоятельство, что средняя годовая добыча съ 1 скважины, составлявшая въ 1873 году 395 т. п. и достигшая въ 1884 г. своего максимума въ въ 730 т. п., съ этого времени начинаетъ прогрессивно падать, давъ, напр. въ 1892 г., всего лишь 331 т. пуд.

Послѣдніе годы этого періода характеризуются обильными фонтанами. Такъ, фонтанъ Дружбы далъ болѣе 15 мил. пудовъ, Товарищества Ааратъ—10 мил., Нобеля № 9—10 мил., № 14— $4\frac{1}{2}$ мил., № 18—7 мил. и т. д., при томъ всѣ на глубинѣ, не превышающей 60-100 с.

Къ концу періода, вслѣдствіе тѣхъ же причинъ, что и въ Балаханахъ, фонтаны прекратились, разработку пришлось передвинуть къ периферіи, увеличивъ глубину скважинъ до 125-150 саж., вмѣстѣ съ чмъ возникаетъ современный намъ Балахано-Сабунчино-Романинскій періодъ эксплоатации.

За четыре послѣднихъ года картина распределенія добычи по отдельнымъ площадямъ измѣнилась такъ: съ Балахановъ, вмѣсто 75 мил. въ 1889 г., получено въ 1894 г. 59 мил., Сабунчи дали увеличеніе съ 112 мил. до 143, Биби-Эйбать—съ 18 до 34; Ромапинская же площадь, изъ которой въ 1890 г. было извлечено всего лишь около 2 мил. п., въ 1894 г. дала около 62 мил. п., при чёмъ общая добыча въ Балаханахъ и Сабунчахъ упала съ 244 мил. въ 1891 г. до 202 мил. п. въ 1894 г.

Третій періодъ характеризуется, между прочимъ, сокращеніемъ фонтановъ легкой нефти, на смѣну которымъ выступили фонтаны тяжелой, удѣльного вѣса 0,885-0,900.

Говоря о дѣятельности фонтановъ за все время развитія нефтяной промышленности, слѣдуетъ отмѣтить, что на каждой изъ указанныхъ площадей, по мѣрѣ заложенія все новыхъ и новыхъ скважинъ, слѣдовательно, по мѣрѣ открытия свободнаго выхода раствореннымъ въ нефти газамъ и уменьшенія ихъ упругости, выходы фонтанной нефти все сокращались; въ то-же время наступало истощеніе нефтью участка, разработка передвигалась отъ центра къ периферіи, вмѣстѣ съ чѣмъ увеличивалась глубина скважинъ. Въ началѣ, когда скважинъ было еще мало, препятствій къ открытию изобилійныхъ фонтановъ не оказывалось и они били съ могучею силой, вынося громадное количество легкой нефти; затѣмъ число буровыхъ увеличивалось, газы находили себѣ выходъ, упругость ихъ уменьшалась, дѣятельность фонтановъ затихала, пока буреніе не переносилось на новые участки, еще мало эксплоатируемые, съ небольшимъ числомъ скважинъ, значитъ, съ значительной упругостью газовъ, растворенныхъ въ нефти; здѣсь вновь проявлялись фонтаны, которые, конечно, били уже съ большей глубины.

Запасы нефти Апшеронскаго полуострова хотя и ограничены, но тѣмъ не менѣе ихъ хватить еще на большое число лѣтъ. Только на площадяхъ Балахано-Сабунчино-Рома-

нино-Забратскихъ и Биби-Эйбатскихъ, занимающихъ всего лишь 1300 дес., запасъ этотъ опредѣленъ въ $13\frac{1}{2}$ миллиардовъ пудовъ.

Изъ этого запаса извлечено по 1895 г. 3.046 мил., слѣдовательно, запасъ оставшейся нефти выразится для двухъ эксплоатируемыхъ площадей, притомъ на глубинѣ не свыше 350-400 саж., въ $10\frac{1}{2}$ миллиард. пуд.

Съ развитиемъ техники откроется возможность не останавливаться на этихъ глубинахъ, а тогда запасы нефти окажутся значительно большими, чѣмъ это представляется теперь. Кромѣ того, помимо эксплоатируемой въ настоящее время площади, имѣется еще значительный резервъ нефтеносныхъ земель, нынѣ еще мало изученныхъ и пока недоступныхъ для разработки. А затѣмъ, остаются еще мѣсторожденія Каспійскаго побережья: Петровскія, Дербентскія, Хадырь-Зындскія, Алятскія и мѣсторожденія въ устьяхъ Куры, не говоря уже о нефтеносныхъ площадяхъ, раскинутыхъ во множествѣ вдоль Кавказскаго хребта.

Положеніе нефтяного дѣла къ 1-му января 1895 г. было таково.

Фирмъ, занимавшихся промысловымъ дѣломъ, было 88, при чѣмъ на Балаханской площади работали 30, Сабунчинской—59, Романинской—17 и Биби-Эйбатской—8 (нѣкоторыя фирмы работаютъ на нѣсколькихъ площадяхъ). Полезная добыча, т. е. количество нефти, дѣйствительно принятой изъ буровыхъ въ резервуары, опредѣлялось въ 1894 г. 297 мил., общая же добыча, включая потери и расходы на топливо при тартаніи,—309 мил. пуд. Все первое количество получено изъ 532 скважинъ, при чѣмъ 61 мил. пуд. выброшено фонтанами, бывшими изъ 25 скважинъ. Средняя добыча нефти на каждую производительную скважину составляла 559.306 пудовъ.

Число скважинъ за весь періодъ эксплоатациі Бакинской нефтеносной площади измѣнялось въ значительной сте-

пени. Такъ, въ 1871 г. имѣлась въ Балаханахъ только 1 скважина, въ 1875 г. въ Балаханахъ и Сабунчахъ—35, въ 1879 г.—251, въ 1889 г.—278, 1891 г.—458 и въ 1893 г.—452.

Изъ предшествующаго ясно слѣдуетъ, что съ теченіемъ лѣтъ, слѣдовательно, съ введеніемъ въ кругъ дѣятельности обрашныхъ частей и вообще съ выработкой центрального нефтяного пояса, глубина скважинъ, а слѣдовательно и издержки на устройство буровыхъ, должны были повышаться. Дѣйствительно, глубина эта, имѣвшая въ 1880 г. въ среднемъ для Балахановъ 39 саж., въ 1890 г. достигаетъ 127 с.; для Сабунчей: въ 1880 г.—43,7 с., въ 1890 г.—134 с., т. е. глубина скважинъ за одно десятилѣтіе увеличилась въ три раза. Параллельно съ этимъ, конечно, шло и увеличеніе общаго числа саженей, которое требовалось пробурить для поддержанія извѣстнаго возрастанія въ общей добычѣ нефти.

Такъ, въ 1888 г. на каждый миллионъ добытыхъ пудовъ пробурено вновь 26 саж., въ 1889 г.—32, въ 1893 г.—61, въ 1894—69. Вмѣстѣ съ тѣмъ и расходы по буренію на 1 пудъ добытой нефти увеличились отъ $\frac{1}{3}$ коп. до 1 коп.

Развитіе нефтяного дѣла по годамъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ обѣй общей добычѣ.

Въ 1832 г. добыто	150.000 пуд.
1842	215.000
1852	250.000
1862	340.000
1872	1.395.114
1877	11.603.639
1880	20.700.000
1882	50.000.000
1884	89.000.000
1886	120.000.000
1888	194.000.000
1889	205.000.000

1890	239.000.000
1891	289.000.000
1892	298.000.000
1893	337.000.000
1894	309.000.000

Такой колоссальный ростъ объясняется разнаго рода условіями, въ ряду которыхъ важиѣшее мѣсто занимаетъ открытие рынковъ, вызванное ослабленіемъ американской конкуренты, постройкой внутри Империи рельсовыхъ путей, удашевившихъ доставку продукта съ мѣстъ производства на мѣста потребленія, открытие Бакинскаго участка Закавказской желѣзной дороги, усиленіе Каспийской и Черноморской флотилій и многія другія обстоятельства. О главиѣшнихъ изъ этихъ факторовъ будетъ сказано ниже.

Нефть на промыслахъ добывается тартаніемъ—выемкою изъ скважинъ при помощи желонокъ, т. е. пустыхъ металлическихъ цилиндровъ, и выбрасывается фонтанами. Въ общемъ итогъ полезной добычи выброшено фонтанами: въ 1889 г.—42,6 мил., въ 1890 г.—49,7, въ 1891 г.—39,2, въ 1892 г.—75,7, въ 1893—109,2 и въ 1894 г.—61,8 м. п., или всего за 6 лѣтъ 378,2 м. п.; добыто тартаніемъ: въ 1889 г.—149,7 м. п., въ 1890 г.—176,6, въ 1891 г.—235,4, 1892 г.—210,8, 1893 г.—215,5, 1894 г.—235,7 м. п., а всего 1.223,7 м. п., т. е. изъ всей массы добычи фонтаны дали 23,5%, а тартаніе—76,5%, или почти $\frac{1}{4}$ добычи доставляется первыми, а $\frac{3}{4}$ вторымъ.

„Обзоръ Бакинской нефтяной промышленности“ за 1894 г. справедливо указываетъ на то, что добыча тартаніемъ составляетъ единственное твердое основаніе для какихъ бы то ни было предположеній и расчетовъ въ нефтяномъ дѣлѣ. Фонтанъ—дѣло случая и потому не можетъ служить основаніемъ правильно поставленаго хозяйства. Съ уменьшеніемъ добычи тартаніемъ и увеличеніемъ количества, выбрасывае-

маго фонтанами, нефтиная промышленность превращается въ биржевую игру, игру слѣпого случая.

Интересно отмѣтить вліяніе фонтановъ на нефтиную промышленность въ 1892 и 1893 гг.

Эти годы были особенно богаты фонтанами: въ 1892 г. они дали 75,7 мил. п., въ 1893 г.—109,2 мил., а всего 185 мил., или 30% общей добычи этихъ лѣтъ. Масса, выброшенная фонтанами, заполнила рынки и понизила цѣны на нефть до такихъ размѣровъ, что добыча ея оказалась крайне убыточной. Всѣдствіе этого, многія буровыя были заброшены, добыча тартаніемъ сократилась значительно. Это послѣднее обстоятельство освободило рынокъ отъ переполненія, уменьшивъ предложеніе, что повело къ такому высокому поднятію цѣнъ на сырье, что явилась возможность эксплоатировать малопроизводительныя скважины, обреченные на бездѣятельность. Благодаря низкой цѣнѣ на нефть въ 1892 и 1893 г.г., и буреніе новыхъ скважинъ за это время значительно сократилось, упавъ съ 157 въ 1890 г. на 60 въ 1893 г. Постепенное повышение цѣны на нефть по мѣрѣ приближенія къ 1895 г. сказалось еще съ другой стороны, именно въ продолжительности эксплоатации старыхъ скважинъ.

Такъ, изъ числа старыхъ производительныхъ скважинъ, имѣвшихся въ 1892 г., эксплоатировались цѣлый годъ 32%, въ 1893 г.—43%, а въ 1894 г.—уже 50%. При высокой цѣнѣ на нефть оказалось возможнымъ продолжать работы въ такихъ скважинахъ, которыхъ при иныхъ условіяхъ были бы заброшены. Количество бездѣйствующихъ или заброшенныхъ скважинъ увеличивается или уменьшается поэтому въ зависимости отъ цѣнъ на нефть: при низкихъ цѣнахъ малопроизводительныя скважины бросаются, при обратныхъ явленіяхъ, наоборотъ, пускаются въ ходъ и эти послѣднія. Въ 1890 г. перебывало въ бездѣйствіи втечеліе года 141 скважина, въ 1891 г.—204, 1892 (сильное понижение цѣнъ)—463, въ 1893 г. (цѣны начинаютъ крѣпнуть)—401 и въ 1894 г.—345.

Средняя годовая производительность одной скважины колеблется въ крайнихъ предѣлахъ отъ 6 тыс. пуд. до 3 мил., въ результатѣ чего издержки производства на 1 пудъ нефти значительно разнятся для различныхъ скважинъ. Поэтому, когда цѣны низки, у промышленниковъ, имѣющихъ малопроизводительные скважины, издержки производства распредѣляются на относительно небольшое количество продукта, составляютъ на пудъ величину большую, чѣмъ цѣна самой нефти, что, конечно, влечетъ за собою прекращеніе добычи и въ большинствѣ случаевъ разореніе. Наоборотъ, у владѣльцевъ высокопроизводительныхъ скважинъ, почти при одинаковыхъ съ первыми расходахъ на скважину, издержки производства распредѣляются на большее количество продукта, составляя на единицу вѣса гораздо меньшую сумму. Поэтому первымъ пудъ нефти обходится самимъ гораздо дороже, чѣмъ вторымъ, и въ то время какъ одни вынуждены, благодаря низкой цѣнѣ, совсѣмъ прекращать производство и нести убытки, другие имѣютъ возможность не только оправдать свои расходы, но и получить еще барыши. Вотъ эта-то особенность нефтяной промышленности—при одинаковыхъ почти затратахъ давать значительно разпяціяся количества добычи—выдѣляетъ эту промышленность изъ ряда другихъ, придавая ей характеръ случайности, вызывающей острые и упорные кризисы.

Въ 1894 г. скважинъ, давшихъ въ годъ свыше 1 мил. пуд., числилось 21%, отъ 1 мил. до 300 т. п.—74% и менѣе 300 т. п.—5%. Сообразно съ этимъ и въ зависимости отъ числа скважинъ, имѣющихся у каждой изъ фирмъ, издержки на производство 1 пуда нефти подвергаются значительнымъ колебаніямъ. Такъ, по отношенію къ 1890 г. болѣе или менѣе точно установлено, что издержки эти для скважинъ, давшихъ свыше 1 мил. пуд., составляли всего 0,75 к., 1,53 к., отъ 100 т. до 50 т.—16,04-25,50, менѣе 50 т.—25,86-42,16 к., въ то время какъ средняя цѣны на нефть стояли за пудъ на промыслахъ: въ 1890 г.—

7,0, 1891 г.—2,7, 1892 г.—1,1, 1893 г.—1,4, въ 1894 г.—3,1; въ 1895 г. наблюдается значительный ростъ цѣнъ, доведшій ихъ до 8 и свыше копѣекъ.

Кромѣ указанныхъ выше причинъ, опредѣляющихъ размѣры цѣнъ на сырье, слѣдуетъ отмѣтить еще одно важное обстоятельство: устройство хранилищъ для долговременного храненія нефти.

„Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли“ указываетъ по этому поводу, что „едва ли не одну изъ наиболѣе крупныхъ ролей въ дѣлѣ подъема цѣнъ па сырую нефть должно приписывать сосредоточенію большихъ запасовъ нефти въ крѣпкихъ рукахъ. Въ прежнее время почти каждый крупный фонтанъ производилъ пониженіе стоимости нефти; причиною такого обстоятельства служило то, что большинство промысловыхъ фирмъ не могло справиться съ фонтаномъ, т. е. своевременно убрать все выбрасываемое фонтаномъ количество нефти, почему владѣльцы фонтановъ продавали свою нефть для немедленной уборки ея значительно дешевле стоящей тогда цѣны па нефть. Въ настоящее время нѣкоторыя крупныя фирмы, для которыхъ такія рѣзкія колебанія въ цѣнахъ па нефть были очень невыгодны, рѣшились построить большия запасные амбары для долговременного храненія нефти. Владѣя такими крытыми амбарами уже на многие миллионы пудовъ нефти и постепенно увеличивая ихъ число, нѣсколько торгово-промышленныхъ фирмъ немедленно скупаютъ всѣ излишки нефти, которые могли бы оказать пониждающее влияніе па стоимость сырой нефти въ Баку, и этимъ не только поддерживаютъ цѣны па нее на настоящемъ высокомъ ихъ уровнѣ, но и вообще управляютъ послѣдними“.

Значительнейшая часть нефти изъ мѣста ея добычи перекачивается въ Черный городокъ, па заводы. Производится это при помощи трубопроводовъ, число которыхъ къ 1895 г. достигло 26, изъ коихъ 5 служатъ для перекачки

морской воды для паровыхъ котловъ. Общая длина всѣхъ трубопроводовъ—262 версты; перекачено по нимъ нефти въ 1894 г. 259 мил. пуд.

Число служащихъ и рабочихъ на промыслахъ достигало въ 1895 г. 5.074 лицъ, въ общей сложности получавшихъ жалованья 1.613.324 р., что составляетъ около 0,54 к. на пудъ нефти, добытой въ 1894 г. Колебанія въ вознаграждении разныхъ лицъ, занимающихъ на различныхъ заводахъ одинаковыя должности, довольно значительны. Такъ, управляющіе промыслами получаютъ отъ 1.200 р. до 10 т. р., хотя на пѣкоторыхъ мелкихъ промыслахъ иногда плата эта не превышаетъ 500-600 р. въ годъ. Приказчики получаю отъ 25 р. до 100 р. въ мѣсяцъ, буровые мастера—80-200 р., машинисты—35-100 р., конторщики—30-85 р.; заработка разнаго рода мастеровыхъ колеблется около 50 р. въ мѣсяцъ, простого рабочаго—18-19 р., поденного рабочаго—40 к.-1 р. въ день.

Съ Бакинскими промыслами непосредственно связано нефтяное заводское дѣло. Въ 1894 г. всѣхъ заводовъ для выработки освѣтительныхъ маселъ было 102, для смазочныхъ маселъ—20, бензиновыхъ—6, асфальто-гудроновыхъ—2. Изъ числа послѣднихъ 28-ми заводовъ, 9 вырабатывали исключи-тельно смазочные масла, 2 бензинъ и 2 асфальтъ-гудроны, 14-же составляли отдѣленія при керосиновыхъ заводахъ тѣхъ же фирмъ. Такимъ образомъ, заводскихъ фирмъ въ 1894 г. было 115. Изъ числа 102 керосиновыхъ заводовъ работали въ этомъ году только 63, остальные же бездѣйствовали.

Число дѣйствовавшихъ заводовъ съ каждымъ годомъ все уменьшается: въ 1889 г. ихъ было 161, въ 1890 г.—97, въ 1891—90, 1892—88, 1893 г.—67, въ 1894 г.—63. Объясняется это главнымъ образомъ развитіемъ крупно-заводской дѣятельности. По мѣрѣ приложенія большихъ капиталовъ, издержки производства сокращаются въ значительной

мѣръ и въ борьбѣ на рынкѣ мелкіе капиталисты не въ состояніи выдержать конкуренціи съ крупными, которые имѣютъ возможность работать и при низкихъ цѣнахъ на керосинъ, при которыхъ они все-же могутъ получить барышни, благодаря сравнительно меньшей стоимости производства.

Въ 1889 г. число заводовъ съ производительностью свыше 1 мил. пудовъ было 12, въ 1894 г.—уже 15; отъ 1 м. до 500 т. въ 1889 г.—6, въ 1894 г.—9; отъ 500 т. до 100 т. п.—въ 1889 г.—50, въ 1894 г.—24; менѣе 100 т. п.—въ 1889 г.—93, въ 1894 г.—15. При этомъ 15 самыхъ крупныхъ заводовъ выработали $\frac{4}{5}$ всего производства. Слѣдовательно, число мелкихъ заводовъ годъ отъ году все сокращается и производительность ихъ играетъ ничтожную роль: въ то время, какъ двѣ послѣднихъ категоріи заводовъ выработали всего 10% общей массы, на долю первыхъ двухъ приходится 90%.

Рабочихъ на всѣхъ этихъ заводахъ 2513 человѣкъ; котловъ 500; развиваются они 11320 лошадиныхъ силъ. Общее число хранилищъ въ заводскомъ районѣ:

желѣзныхъ резервуаровъ 933, емкостью . . .	27.387.331 п.
каменныхъ амбаровъ крытыхъ 49. . . .	17.271.100 „
открытыхъ 82. . . .	11.230.200 „
земляныхъ амбаровъ крытыхъ 16. . . .	41.432.000 „
открытыхъ 111 . . .	102.049.000 „

Всего 1191 . . 199.369.631 п.

Въ 1894 г. сооружено хранилищъ на 60 мил. п., при чёмъ большиe резервуары принадлежать исключительно крупнымъ фирмамъ (Бр. Нобель на 32 мил. пуд.).

Бакинскіе заводы вырабатываютъ продукты трехъ родовъ: освѣтительныя масла, смазочныя масла и бензинъ и гудронъ. Первое мѣсто въ ряду ихъ занимаетъ керосинъ и остатки его производства.

Выработка керосина за послѣдніе шесть лѣтъ выражается слѣдующими данными: въ 1889 г. выработано 61 мил.

и., въ 1890 г.—74, въ 1891—79, 1892—82, 1893—89, 1894—68 мил. п.

Смазочныхъ масль выработано: въ 1890 г. 5 мил., 1891—6 мил., 1892—5 мил., 1893—6 мил., 1894—7 мил.

Производство бензина и гудрона довольно ничтожное, все-го по нѣсколько сотъ тысячъ пудовъ.

„Обзоръ Бакинской нефтяной промышленности“ за 1894 г. отмѣчаетъ тотъ фактъ, „что прежде, до обезѣнія ке-росина, главнымъ продуктомъ заводской обработки нефти и главнымъ источникомъ дохода заводчиковъ являлся керосинъ, но съ обезѣніемъ его и увеличеніемъ спроса на остатки, центръ тяжести заводской дѣятельности передвинулся въ сто-рону нефтяныхъ остатковъ“.

Цѣны на керосинъ и нефтяные остатки подвержены та-кимъ же колебаніямъ, какъ и на нефть. Остатки въ заво-дскомъ районѣ стояли на такомъ уровнѣ за пудъ: въ 1891 г.—3,3 к., 1892 г.—1,5, 1893 г.—2,1 и 1894—3,9; керо-синъ въ Баку: въ 1889 г.—26,01 к., 1890—19,0 к., 1891—10,3 к., 1892—7,7 к., 1893—6,7 к., 1894—въ судахъ—5,6 к., въ вагонахъ—7,9 к.

Въ Баку производится продажа едва $\frac{1}{10}$ части продук-товъ заводского производства; остальное количество идетъ въ центры потреблѣнія, гдѣ и сбывается.

Интересно указать, при какихъ цѣнахъ на главныхъ рынкахъ Россіи и Европы—Царицынѣ и Лондонѣ—бакинскій предприниматель имѣть возможность поставлять керосинъ безъ убытка.

На производство 1 пуда керосина необходимо 3,5 пуд. нефти, стоимостью въ Черномъ городкѣ по средней цѣнѣ 1894 г. 12,25 к.

Расходы производства на пудъ керосина 4,00 к.

Итого . . . 16,25 к.

Исключивъ стоимость получаемыхъ двухъ пудовъ остат-ковъ—7,8 к., издержки на 1 п. керосина опредѣляются въ

8,45 к. Если сюда прибавить 60 к. акциза и 7-8 к. провозной платы до Царицына, со включенiemъ накладныхъ расходовъ, мы получимъ, что предприниматель въ 1894 г. могъ продавать керосинъ въ Царицынѣ безъ барыша и убытка только при цѣнѣ 76-77 к.

До Лондона при условiяхъ производства и перевозки того же года мы получимъ слѣдующiя данныя:

Стоимость 1 пуда керосина въ Баку	8,45 к.
Перевозка отъ Баку до Батума	19,00 »
Накладные расходы въ Батумѣ	3,00 »
Фрахтъ отъ Батума до Лондона, со включенiемъ накладныхъ расходовъ, около	42,00 к.
<hr/>	
	Итого. . 72,45 к.

Слѣдовательно, только при этой цѣнѣ (считая въ кредитныхъ рубляхъ) на лондонскомъ рынкѣ бакинскiй заводчикъ могъ сбывать керосинъ безъ убытка, т. е. только при цѣнѣ въ $4\frac{1}{8}$ пенса за галлонъ окупались издержки производства.

Средняя стоимость 1 пуда керосина, выведенная выше, не одинакова для большихъ и мелкихъ заводовъ: первымъ онъ обходится значительно дешевле, благодаря крупному производству—отъ 5,00 до 6,68 коп., вторымъ—отъ 8,75 до 10,50 к. Издержки на производство американского керосина на мѣстѣ значительно выше. Такъ, стоимость его по даннымъ 1889-1890 г. г. опредѣлялась 108,5 центами за бариль въ 42 галлона, что составляетъ за пудъ 18,2 мет. или около 27 кредитныхъ коп., т. е. американскiй керосинъ обходится производителю въ 3 раза дороже, чѣмъ бакинскому заводчику. При такихъ условiяхъ соревнованiе русского керосина съ американскимъ на всемирномъ рынке должно было дать быстрый и полный перевѣсь въ пользу первого; если же этого несть, то причины нужно искать не въ условiяхъ производства, а въ доставкѣ на рынки. Фрахтъ изъ Баку въ Лондонъ, напримѣръ, опредѣляется провозной

платой по Закавказской желѣзной дорогѣ въ 19 к., 1 к. городскихъ сборовъ въ Батумѣ и морскою перевозкою до Лондона; отъ штатовъ Нью-Йорка и Пенсильвании тоже въ Лондонъ стоимость перевозки слагается изъ платы за перекачку до портовыхъ городовъ—около 7,5 к. и морского фрахта, приблизительно равнаго фрахту изъ Батума въ Лондонъ. Такимъ образомъ, доставка одного пуда керосина изъ Батума въ Лондонъ обходится на 12,5 к. дороже, чѣмъ изъ Нью-Йорка въ тотъ же городъ; но русскій керосинъ стоитъ на мѣстѣ на 18,5 к. дешевле, слѣдовательно, русскій предприниматель можетъ доставлять керосинъ въ Лондонъ на 6 к. дешевле американскаго. Этимъ и объясняется тотъ фактъ, что Россіи удастся успешно конкурировать на этомъ рынке съ Америкой, но малѣйшія измѣненія въ стоимости обработки и доставки въ пользу американскаго керосина влекутъ за собою послѣствія, на первый взглядъ кажущіяся невѣроятными: русскій керосинъ, производство котораго обходится въ три раза дешевле, оказывается не всегда побѣдителемъ американскаго. Особенно сказывается это по отношенію къ мелкимъ бакинскимъ заводчикамъ, которымъ пудъ керосина обходится на нѣсколько копѣекъ дороже, чѣмъ крупнымъ предпринимателямъ. Слѣдуетъ отмѣтить и то обстоятельство, что американскій керосинъ по качеству своему считается лучше русскаго и потому на рынке цѣнится на 10% дороже.

Вывозъ нефтяныхъ продуктовъ изъ района производится по Каспійскому морю, по Закавказской ж. д. и въ весьма ничтожныхъ размѣрахъ гужемъ. Бакинскій участокъ Закавказской ж. д. открытъ 8 мая 1883 г. и до этого времени вывозъ ограничивался морскою перевозкою и гужевою доставкою.

По годамъ вывозъ всѣхъ продуктовъ нефтяной промышленности до открытія Бакинскаго участка выражался такъ:

Въ 1877 г. вывезено 6.110 тыс. пуд.

Въ 1878 »	»	. . . . .	9.720	»	»
» 1879 »	»	. . . . .	12.820	»	»
» 1880 »	»	. . . . .	14.520	»	»
» 1881 »	»	. . . . .	20.850	»	»
» 1882 »	»	. . . . .	30.700	»	»

Въ 1883 г., въ виду того, что желѣзно-дорожная линія дѣйствовала только вторую половину года, увеличеніе вывоза проявляется слабо, уже въ слѣдующемъ году дѣля быстрый скачекъ.

Въ 1883 г. вывезено	. . . . .	34.200	тыс. пуд.
» 1884 »	»	46.600	» »
» 1885 »	»	62.900	» »
» 1886 »	»	70.100	» »
» 1887 »	»	91.000	» »
» 1888 »	»	116.000	» »
» 1889 »	»	157.000	» »
» 1890 »	»	176.000	» »
» 1891 »	»	194.000	» »
» 1892 »	»	213.000	» »
» 1893 »	»	248.000	» »
» 1894 »	»	288.000	» »

Такой колоссальный ростъ вывоза долженъ быть, конечно, отнесенъ не на счетъ одной лишь дѣятельности желѣзной дороги; въ значительной степени здѣсь играло роль общее развитіе нефтяного дѣла, въ результаѣтъ котораго оказался непомѣрный ростъ вывоза какъ по Каспійскому морю, такъ и по желѣзной дорогѣ. По первому пути Баку снабжаетъ нефтяными продуктами внутренніе рынки Россіи, Закаспійскую область и Персію; по второму—заграничные рынки, Закавказье и порта Чернаго моря. Относительное значеніе того и другого пути для нефтяной промышленности выясняется сопоставленіемъ ихъ роли по отношенію къ общему вывозу.

До 1883 г. Каспийское море представляло почти единственный путь вывоза нефтяныхъ продуктовъ, но уже въ этомъ послѣднемъ году на долю морского вывоза приходилось всего 90%; въ послѣдующіе годы участіе Закавказской ж. д. все увеличивалось, что видно изъ слѣдующихъ данныхъ.

Въ 1883 г. ж. дорогою вывезено 3.900 т. п., что по отношенію къ общему вывозу составляетъ 11%
Въ 1884 г.—5.650 т. п. 12%
» 1885 »—11.900 » 19%
» 1886 »—16.200 » 23%
» 1887 »—20.500 » 21%
» 1888 »—37.532 » 32%
» 1889 »—46.721 » 30%
» 1890 »—57.300 » 32%
» 1891 »—61.800 » 32%
» 1892 »—67.800 » 31%
» 1893 »—73.400 » 30%
» 1894 »—65.800 » 23%

Слѣдовательно, въ общемъ вывозъ на долю желѣзной дороги приходится нѣсколько меньше третьей части. Преобладаніе вывоза моремъ есть результатъ большого потребленія нефтяныхъ остатковъ на фабрикахъ и заводахъ внутренней Россіи.

По роду продуктовъ по обоимъ путямъ вывозъ бакинскаго района опредѣляется такъ:

1) Освѣтительныхъ масль вывезено:

Въ 1889 г. 61,1 мил. п., въ томъ числѣ Закавказской желѣзной дорогой 37,3 м. п., или 61%
Въ 1890 г.—67,3 м. п. 41,1 » » 61%
» 1891 «—74,0 » 48,0 » » 65%
» 1892 «—78,7 » 52,9 » » 67%
» 1893 «—85,9 » 56,3 » » 65%
» 1894 «—71,2 » 48,3 » » 67%

Такимъ образомъ, значительнейшая часть бакинского керосина вывозится Закавказской ж. д., при чмъ на ея долю съ каждымъ годомъ приходится все большее и большее количество этого продукта.

2) Нефтяныхъ остатковъ вывезено:

Въ 1889 г. 88,7 мил. п., въ томъ числѣ Закавказской желѣзной дорогой. 6,4 м. п., или 7%

Въ 1890 г.— 97,1 м. п. 8,2 » » 8%

» 1891 »—103,4 » 8,5 » » 8%

» 1892 »—116,8 » 9,3 » » 8%

» 1893 »—143,5 » 10,5 » » 7%

» 1894 »—193,6 » 10,8 » » 5%

Слѣдовательно, участіе Закавказской желѣзной дороги въ вывозѣ нефтяныхъ остатковъ довольно незначительное, притомъ почти не измѣнившееся за послѣдніе шесть лѣтъ.

3) Смазочныхъ масль вывезено:

Въ 1889 г. 3.400 т. п., въ томъ числѣ Закавказской желѣзной дорогой. 3.000 т. п., или 88%

Въ 1890 г.—4.600 т. п. . . . 4.000 » » 87%

» 1891 »—5.100 » 4,500 » » 90%

» 1892 »—5.600 » 4,800 » » 86%

» 1893 »—5.800 » 5.200 » » 90%

» 1894 »—6.400 » 5.200 » » 81%

т. е. вывозъ этого рода продуктовъ почти всецѣло производится по Закавказской желѣзной дорогѣ.

Вывозъ остальныхъ нефтяныхъ продуктовъ довольно ничтожный.

Такъ какъ нефтяные остатки по Закавказской ж. д. шли почти цѣликомъ на мѣстныя потребности, преимущественно для нуждъ самой дороги, значеніе Закавказской ж. д. въ нефтяномъ дѣлѣ главнымъ образомъ опредѣляется ролью ея въ вывозѣ керосина и смазочныхъ масль.

Бакинскій керосинъ, какъ уже сказано выше, идетъ какъ на внутреніе рынки, такъ и за границу. Болѣе или ме-

нѣе точными вычисленіями установлено, что для потребленія въ самой Россіи вывозилось керосину:

въ 1890 г.	26.930	т. п.
„ 1891 „	30.790	„ „
„ 1892 „	30.500	„ „
„ 1893 „	—	„ „
„ 1894 „	31.090	„ „

что составляетъ примѣрно около 10 ф. на душу обоего пола населенія всей Россіи.

Потребленіе керосина на каждую душу обоего пола съ годами несомнѣнно растетъ, хотя и слабо, что видно изъ того, что въ 1882 г. оно выражалось 6 фун., следовательно, втеченіе 12 лѣтъ возрасло на 4 ф. Сравнивая таковое-же потребленіе въ другихъ странахъ, мы видимъ, что въ 1884 г. на каждого жителя въ Голландіи приходилось 45 ф., въ Германіи—25 ф., Бельгіи—21, Англіи—19, Греціи—14, Италіи—9 и т. д. Если бы Россія въ 1894 г. сравнялась въ потребленіи керосина хотя бы съ Германіей 1884 г., то въ истекшемъ году въ Россію было бы вывезено не 31 мил. п., а 75 мил.

Почти весь керосинъ, перевозимый по Закавказской ж. д., идетъ въ Батумъ, откуда главная масса его направляется за границу, небольшая же часть—въ Черноморскіе порта. Такъ, изъ общей массы нефтяныхъ продуктовъ, вывезенныхъ изъ Батума за шестилѣтіе 1889-1894 гг.—320 мил., только 37 мил., или 12%, было направлено въ Россію.

Обращаясь къ заграничному экспорту, мы видимъ, что керосину отправлено Батумомъ:

въ 1889 г.	29,3	мил. п.
1890	36,2	
1891	41,2	
1892	44,2	
1893	47,3	
1894	40,7	

Изъ числа остальныхъ нефтяныхъ продуктовъ, получаемыхъ Батумомъ и отпускаемыхъ за границу, слѣдуетъ отмѣтить смазочные масла (въ 1893 г. около 5 мил. п., въ 1894 г.—5.200 т. п.) и нефтяные остатки (въ 1893 г. около 3.100 т. п., въ 1894 г.—3.200 т. п.).

По частямъ свѣта отпускъ Батума въ 1894 г. распредѣлялся такъ: въ Европу—62%, Африку—14,78%, Азію—23,22%; по государствамъ же и странамъ первое мѣсто принадлежитъ Австріи—15,96%, Турціи—15,41%, Англіи—14,82%, черезъ портъ Саидъ—14,55%; затѣмъ идутъ: Индія (7,12%), Японія (6,99%), Франція (5,51%), Бельгія (4,48%) и др.

Среднія цѣны на керосинъ наливомъ и въ ящикахъ съ погрузкой на суда были: въ 1888 г.—52 кред. к., въ 1889 г.—45, 1890—38, 1891 г.—33, 1892 г.—30, 1893 г.—27, 1894 г.—25 к.

Для перевозки нефтяныхъ продуктовъ по морю служить обширнѣйшій наливной флотъ. Въ 1889 г. для перевозки керосина по Каспію имѣлось 20 паровыхъ шхунъ съ подъемной силой въ 765.000 п., парусныхъ судовъ для перевозки того же продукта было 3, съ подъемной силой 82 т. п.; паровыхъ судовъ для перевозки нефти и нефтяныхъ остатковъ—34, съ силою 1.330 т. п.; парусныхъ наливныхъ судовъ—294, съ подъемной силой 6 мил. п.; паровыхъ судовъ, занимавшихся перевозкою керосина наливомъ изъ Батума—26, вмѣстимостью 3.868 т. п.

Въ 1893 г. на Каспійскомъ морѣ работало наливныхъ судовъ: паровыхъ—66, съ общей емкостью около 2 мил. куб. ф., и 249 парусныхъ судовъ, съ емкостью болѣе $3\frac{1}{2}$ мил. куб. ф. Число паровыхъ судовъ въ 1894 г. пополнилось 24 новыми судами, съ общей емкостью болѣе 1 мил. куб. ф.

Число вагоновъ цистернъ въ 1895 г. было—принадлежащихъ дорогѣ—5359 и частнымъ лицамъ—35, всего 5394.

2.

Марганцевая промышленность.

Послѣ нефтяныхъ грузовъ, въ самомъ большомъ количествѣ Закавказскою желѣзной дорогой перевозится марганецъ.

Положеніе марганцеваго дѣла по изслѣдованіямъ, производившимся агентами дороги, представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Мѣсторожденій марганца въ Закавказии известно большое число.

Возможность разработки ихъ опредѣляется не только разстояніемъ отъ желѣзной дороги, но и мощностью пластовъ, богатствомъ руды, а также процентнымъ содержаніемъ въ ней фосфора.

Изъ числа мѣсторожденій марганца, либо разрабатываемыхъ теперь, либо имѣющихъ будущность въ сравнительно ближайшее время, необходимо отмѣтить слѣдующія.

1) Въ чіатурскомъ районѣ, въ 2-3 верстахъ отъ станціи Чіатуры, при селеніяхъ Гвимеви, Зеда-Ргани, Переиси, Шукруты, Даркветы, Ихтвиси и Ргани, расположены главнѣйшія залежи марганца.

2) Къ главной линіи прилегаютъ мѣсторожденія марганца: а) близъ станціи Аджаметы, принадлежащія землевладѣльцу Ананову. Марганецъ, по сравненію съ Чіатурскимъ, низшаго качества, вслѣдствіе большого содержанія фосфору и меньшаго металла. Толщина пластовъ руды значительно меньшая, чѣмъ въ Чіатурахъ. Въ 1886-1888 г.г. руда разрабатывалась арендаторами, а съ 1891 г. добыча периодически производится самимъ владѣльцемъ рудниковъ. Размѣры добычи руды не превышали въ годъ нѣсколькихъ десятковъ тысячъ пудовъ.

б) Близъ станціи Карели, на земляхъ князей Цициановыхъ. Мѣсторожденіе открыто всего лишь въ 1895 г. Качество руды довольно высокое. Относительно разработки мѣсто-

рожденій владельцами ихъ ведутся переговоры съ бельгийскими капиталистами.

3) Въ 20-30 верстахъ отъ линіи строющейся Карской дороги извѣстны слѣдующія мѣсторожденія марганца: а) Сагиновское, у подножья г. Самеба, въ 52 верстахъ отъ Тифліса; б) Баратовское—у сел. Шави-Сакдари; в) Ганзели—въ 3-4 верстахъ отъ Сагиновского и г) въ лѣсной дачѣ Хачире, на казенной землѣ, у сел. Арапекси. Ни одно изъ этихъ мѣсторожденій, за отсутствиемъ удобныхъ путей сообщенія и отдаленностью отъ рынковъ, не разрабатывалось. Судя по анализамъ Сагиновского марганца, руда здѣсь очень удовлетворительного качества.

Такимъ образомъ, главное и почти исключительное значение въ настоящее время имѣютъ Чіатурскія копи.

Копи эти расположены въ Шорапанскомъ уѣздѣ, Кутаисской губерніи. Протягиваясь въ малодоступныхъ горахъ, вдоль теченія р. Квирилы, мѣсторожденія марганца залегаютъ на отвѣсныхъ известковыхъ скалахъ, возвышающихся надъ окружающей местностью на 150 с. Скалы эти, перерѣзываemые глубокими оврагами, представляются въ видѣ уступовъ, сообщеніе которыхъ съ мѣстечкомъ Чіатуры, отъ которого начинается желѣзнодорожная вѣтвь, производится по узкимъ тропинкамъ, высѣченнымъ въ каменной массѣ.

Копи расположены группами, какъ-бы полуостровами, выступающими обрывами на долину р. Квирилы. Самое мѣстечко Чіатуры находится въ котловинѣ, на днѣ глубокаго ущелья, и окружено отвѣсными утесами.

Разстояніе отъ различныхъ группъ копей до Чіатуръ почти одинаковое—отъ 2 до 5 верстъ, такъ какъ копи расположены по обѣимъ сторонамъ Квирильского ущелья, хотя дороги проложены только къ нѣкоторымъ изъ нихъ.

Если стать лицомъ противъ теченія р. Квирилы, то выше Чіатуръ и вправо отъ него лежать копи Перевиси и Шук-

руты, раздѣляемыя между собою узкимъ ущельемъ, а затѣмъ—Ихтвиси.

Налѣво отъ Чіатуръ, въ разстояніи всего одной версты, лежитъ очень узкое и глубокое ущелье, оканчивающееся котловиной и развѣтвляющееся далѣе на отдѣльныя ущелья; по обѣимъ сторонамъ его расположены марганцевыя копи—налѣво Ргани, выше за нимъ—Зеда-Ргани, Сарквелотубани, Табагреви, а направо—Мгвимеви, Холацаури и Даркветы (вырабатываются мало). Отъ всѣхъ этихъ копей имѣется дорога въ Чіатуры, но отъ Ргани, кромѣ того, по плоскогорью существуетъ особая дорога въ Квирилы; дорога эта до Журкветъ допускаетъ только вьючную перевозку руды, а отсюда далѣе послѣдняя доставляется уже на арбахъ и фургонахъ.

Благодаря близкому разстоянію отъ ст. Чіатуры (2-4 в.), а также сравнительно удобнымъ дорогамъ и хорошему качеству руды, мѣсторожденія Мгвимеви и Зеда-Ргани занимаютъ первое мѣсто; за ними слѣдуютъ Перевиси и Шукруты, расположеныя въ 6-8 верстахъ отъ Чіатуръ. Что-же касается Ихтвиси и Даркветы, то ихъ годичная производительность сравнительно очень незначительна, по отсутствію удобныхъ подвозныхъ путей. Рганскія мѣсторожденія, изолированныя трудно проходимыми ущельями, наиболѣе удалены отъ ст. Чіатуры.

Всѣ эти мѣсторожденія составляютъ множество чрез-полосныхъ, череззычайно раздробленныхъ участковъ, величиною отъ 800 кв. саж. до 6-8 десятинъ.

Означенные участки принадлежать главнымъ образомъ многочисленной фамиліи князей Церетели, Мгвимевскому монастырю, г.г. Гогоберидзе, Чубинидзе, Дарчія, Абесадзе, Ніорадзе, и разными мелкими владѣльцами. Большая часть лицъ, разрабатывающихъ руду, состоять арендаторами мелкихъ участковъ, при чемъ добычею занимаются исключительно туземцы, а экспортомъ—преимущественно иностранцы (Больдети, Гроте, Форвудъ, Готгардъ, Шотензакъ и др.).

Размѣръ производительности отдѣльныхъ копей, число лицъ ихъ эксплоатирующихъ и количество добычи видны изъ слѣдующихъ данныхъ:

Название мѣсторожден.	Число лицъ, занимающ. промышлomъ.		До бы то ру ды.	
	1890 г.	1894 г.	Въ 1890 г.	Въ 1894 г.
Ргани	25	18	640.750	305.110
Зеда-Ргани	63	64	3.616.982	2.924.260
Мгвимеви	96	36	3.675.700	2.670.360
Даркветы	6	23	19.500	294.000
Перевиси	27	48	1.085.115	2.299.965
Шукруты	75	47	1.360.058	2.626.461
Ихтвиси	1	3	25.000	65.340
ИТОГО .	293	239	10.423.105	11.117.536

Въ техникѣ марганецъ употребляется главнымъ образомъ при выдѣлкѣ стали, играя въ процессѣ приготовленія ея важную роль.

Потребность Европы въ этомъ продуктѣ опредѣляется приблизительно въ 18 мил. пуд. въ годъ, а такъ какъ изъ всѣхъ государствъ наибольшее значеніе изготавленіе стали получило въ Англіи, то почти половина всемирнаго спроса на марганецъ приходится на долю этой страны. За Англіей идутъ Франція, Германія, Соединенные Штаты и уже затѣмъ другія государства.

При этомъ, только одна Англія большую часть необходимаго ей марганца получаетъ изъ Чіатуръ; остальная же страны выписываютъ руду преимущественно изъ Чили, Испаніи, Португаліи, Греціи, Австраліи и Швеціи.

По качествамъ своимъ чіатурскій марганецъ отличается болѣе богатымъ содержаниемъ металла, чѣмъ добываемый въ другихъ мѣстностяхъ, и, кромѣ того, онъ свободенъ отъ примѣсей фосфору, понижающихъ достоинство чилійского и испанского марганца.

Наша руда состоять изъ перекиси марганца ($Mn O_2$), въ количествѣ отъ 86,70 до 99,30%, желѣза—1,50-1% и пустой породы—отъ 5,70 до 11,80%. Несмотря на такое высокое содержание перекиси марганца, чіатурская руда тѣмъ не менѣе на рынкѣ цѣнится не выше, чѣмъ доставляемая изъ другихъ странъ. Объясняется это главнымъ образомъ условіями добычи у насъ, благодаря которымъ марганецъ оказывается съ большою примѣсью земли, доводящей содержание металлическаго марганца во всей массѣ до 52%.

Площадь чіатурскихъ марганцевыхъ залежей опредѣляется въ 126 кв. верстъ. Общее количество запасовъ марганца считаются въ 8.379 мил. пуд.

Мѣсто, занимаемое чіатурскимъ марганцемъ въ міровой добычѣ этого продукта, выясняется слѣдующими данными.

Въ Великобританіи въ 1890 г. добыто было 774 т. п. марганца, стоимостью пудъ въ 8,7 коп.; въ 1891 г.—589 т. п.—по 10 к. п. Въ Соединенныхъ Штатахъ въ 1890 г.—1.598 т. п., по 27 к. п., въ 1891 г.— $1\frac{1}{2}$ мил. п., а въ 1892 г.—1.054 т. п. Въ Германіи добывается около 400 т. п. (по 27 коп. пудъ), въ Бельгіи въ 1888 г.—1.695 т. п., въ 1889 г.—1.276 т., по 7-8 к. пудъ; во Франціи въ 1890 г.—977 т. п., по 17 к. пудъ.

Размѣры добычи Испаніи неизвѣстны, но, потребляя сама ничтожное количество марганца, страна эта въ 1890 г. отправила въ Англію 549 т. п.

Изъ Чили привезено было въ Англію въ 1890 году 2.132 т. п. (въ среднемъ республика добываетъ въ годъ около 4 мил. п.)

Добыча марганца въ Чіатурахъ началась съ 1879 г. Піонерами этого дѣла были: представитель завода Круппа І. Гальбауэръ, Директоръ желѣзныхъ рудниковъ въ Вестфаліи Марунъ и повѣренный главнаго поставщика марганцеваго же-лѣза въ Россіи баронъ фонъ-Мерценфельдъ, которые, убѣдившись въ богатствѣ копей, приступили къ добычѣ руды. Въ первый годъ добыча ограничилась всего лишь 51 т. пуд., затѣмъ началось прогрессивное развитіе вывоза, который по годамъ возрасталъ такъ (прибытіе станцій Поти и Батумъ):

Въ 1880 г. вывезено	254	т. пуд.
„ 1881 „ „	520	„ „
„ 1882 „ „	545	„ „
„ 1883 „ „	920	„ „
„ 1884 „ „	1.276	„ „
„ 1885 „ „	2.756	„ „
„ 1886 „ „	3.815	„ „
„ 1887 „ „	4.831	„ „
„ 1888 „ „	1.966	„ „
„ 1889 „ „	3.937	„ „
„ 1890 „ „	8.012	„ „
„ 1891 „ „	5.619	„ „
„ 1892 „ „	9.085	„ „
„ 1893 „ „	8.775	„ „
„ 1894 „ „	8.626	„ „

Или, по пятилѣтіямъ, въ среднемъ въ годъ: за 1880-1884 г.г.—703 т. п., за 1885-1889 г.г.—3.461 т. п. и 1890-1894 г.г.—8.023 т. п. Такимъ образомъ, вывозъ марганца, по сравненію съ первыми годами, возросъ въ колос-сальныхъ размѣрахъ. Сравнивая же добычу чіатурской руды съ потребленіемъ марганца во всемъ свѣтѣ, мы видимъ, что почти половина существующаго на земномъ шарѣ спроса

на этотъ продуктъ удовлетворяется закавказскимъ марганцемъ, вывозимымъ черезъ Поти и Батумъ.

Въ ряду странъ, ввозящихъ чіатуркій марганецъ, первое мѣсто принадлежитъ Англіи, въ которую въ 1890 г. было вывезено 4.821 т. пуд., т. е. большая часть всей добычи Закавказья за этотъ годъ. Интересно при этомъ отмѣтить фактъ, что Англія, будучи самой крупной потребительницей чіатурского марганца, въ то-же время большую часть своего спроса удовлетворяетъ продуктомъ, получаемымъ изъ Поти и Батума. Такъ, изъ 8.719 т. п., ввезенныхъ Англіей въ 1890 г., на долю чіатурского марганца приходилось 4.821 т. пуд., остальное же количество было получено ею: 2.132 т. п. изъ Чили, 549 т. п. изъ Испаніи, 382 т. п. изъ Португаліи, 261 т. п. изъ Греціи, 198 т. п. изъ Швеціи, затѣмъ уже въ менѣе значительныхъ размѣрахъ—изъ другихъ странъ.

За Англіей идетъ Голландія, куда въ томъ же году было вывезено 1.467 т. п.; Франція получила изъ Поти и Батума 487 т. п., Германія—439 т. п., Бельгія 87 т. п. и Соединенные Штаты—400 т. пуд.

Добыча марганца въ Чіатурскихъ копяхъ производится самымъ примитивнымъ и хищническимъ способомъ, при чемъ штолни рѣдко когда углубляются внутрь болѣе 10 саж.

Обыкновено, углубивъ штолнию на нѣсколько саженей, ее забрасываютъ, закладываютъ тутъ же по сосѣству новую; работаютъ въ каждой изъ нихъ до тѣхъ поръ, пока получаются самые лучшіе выходы руды; какъ только же замѣ чаютъ хоть нѣкоторое ухудшеніе пласта, его бросаютъ, перенося работы на новые мѣста. А такъ какъ штолни или совсѣмъ не подпираются, или укрѣпляются тонкими жердями, то, заброшенныя, онѣ быстро засыпаются обвалами, погребая далеко еще неисчерпанныя массы руды.

Добыча марганца предпринимателями сдается рабочимъ сдѣльно, отъ кубической сажени руды, за которую платит-

ся, смотря по условіямъ времени, мѣста и наличнаго контингента рабочихъ, отъ 25 до 45 р. Сработать 1 саж. рудокопъ вмѣстѣ съ откатчикомъ можетъ въ 40-50 рабочихъ дней, если же работы ведутся въ углубляющихся штолняхъ —въ 55-60 дней; следовательно, заработка одного человѣка колеблется около 60-70 к. въ день При этомъ, какъ и во многихъ другихъ отрасляхъ промышленности, заработка этотъ сильно сокращается, благодаря всевозможнымъ ухищреніямъ, къ которымъ прибегаютъ г.г. предприниматели. Наиболѣе распространеною формой эксплоатации рабочихъ является обмѣривание при приемѣ руды. Практика, установившаяся здѣсь почти повсемѣстно, ввела свою особую „хозяйственную“ мѣру —аршинъ, заключающій не 16, а 18 и даже 20 верш. Благодаря этому, кубическая сажень руды, принимаемая отъ рабочихъ, въ дѣйствительности есть не сажень, а значительно больше ея.

Контингентъ рабочихъ постоянно сменяющійся: это жители окрестныхъ деревень, временно приходящіе на работы. Условія существованія ихъ въ копяхъ самыя жалкія, такъ какъ они не имѣютъ здѣсь даже такихъ примитивныхъ удобствъ, какъ жилище, вынужденные ночевать или въ самихъ штолняхъ, подъ опасеніемъ постоянныхъ обваловъ, или въ насконо сколоченныхъ землянкахъ. Харчи у нихъ у всѣхъ свои—кукурузный хлѣбъ, немного вина, рѣдко мясо.

Число рабочихъ въ копяхъ въ 1892 г. доходило до 1000 человѣкъ.

Помимо того, что населеніе вырабатываетъ въ самыхъ копяхъ, до открытия Чіатурской вѣтви оно имѣло крупные заработки и отъ гужевой перевозки марганца изъ Чіатуръ на станціи Квирилы, Дзерулы и Гоми, а также съ самыхъ мѣстъ добычи до мѣстечка Чіатуры.

Г. Началовъ*) приводить такой разсчетъ заработка на-

*] „Закавказская марг. промышл.“ Труды Импер. Кавк. Общ. Сельск. Хоз. 1892 г., №№ 7-8.

селенія по этой статьѣ: 1) между копями и Чіатурами вьючная лошадь дѣлаетъ до 8 оборотовъ въ сутки, при чемъ, благодаря крутизнѣ, можетъ подымать не болѣе 10 пуд.; считая плату за перевозку пуда въ 3 коп., заработка перевозчика съ лошадью составить 2 р. 40 к. въ день; 2) отъ Чіатуръ до Квирилъ вьючная лошадь, поднимающая 12 пуд., при 10 оборотахъ въ мѣсяцъ и платѣ въ 18-24 к. съ пуда, зарабатываетъ 70-96 к. въ сутки; арба, поднимающая 30 пуд., при шести оборотахъ въ мѣсяцъ, даетъ въ сутки 1 р.-1 р. 20 к.

Все разстояніе отъ мѣста добычи до станціи Чіатуры руда перевозится исключительно лишь вьючнымъ способомъ, такъ какъ существующія горныя тропки, даже для транспортированія на лошадяхъ, представляютъ громадныя затрудненія, становясь совсѣмъ не проѣзжими въ ненастную погоду.

Чіатурская узкоколейная желѣзнодорожная вѣтвь, имѣющая специальное назначеніе подвозить марганцевую руду къ магистральной линіи, пролегаетъ по узкому ущелью р. Квирилы, соединяя Чіатуры со станціей Шорапань. Главная масса руды вывозится ею, хотя вѣтвь эта не является исключительнымъ путемъ, по которому марганецъ доставляется на главную линію. Гужевая подвозка вьюками и на арбахъ, представлявшаяся единственной возможной до устройства рельсоваго пути, въ извѣстныхъ размѣрахъ сохранилась на ряду съ доставкой по желѣзной дорогѣ и въ настоящее время.

По желѣзной дорогѣ марганецъ, отправляемый за границу, перевозится не непосредственно изъ Чіатуръ въ Поти, а подвозится по вѣтви къ ст. Шорапань, где изъ маленькихъ открытыхъ вагонетокъ-платформъ перегружается въ крытые вагоны главной линіи.

Доставка марганца изъ Чіатуръ на бортъ пароходовъ въ Поти-портъ сопряжена съ затрудненіями, устраненіе которыхъ является весьма желательнымъ.

Прежде всего, марганецъ принимается дорогою для отправлениі не прямо въ Поти, а всего лишь до Шорапани. На этой послѣдней станціи отправитель долженъ получить свой грузъ, выгрузить его своими средствами на желѣзнодорожную платформу, на его же обязанности лежитъ охраненіе груза и нагрузка его въ вагоны главной линіи. Затѣмъ, руда доставляется въ Поти, разгружается въ склады, впредь до прибытія зафрахтованного парохода, вновь нагружается въ вагоны, перевозится въ Поти-портъ и перегружается на пароходъ.

Такимъ образомъ, марганецъ имѣеть нагрузку въ Чіатурахъ, разгрузку и нагрузку въ Шорапани, разгрузку и новую нагрузку въ Поти и третью разгрузку съ четвертой нагрузкой въ Поти-портъ. Всѣ эти операциі, помимо прямого расхода на производство ихъ, требуютъ еще содержанія многочисленныхъ агентовъ въ Чіатурахъ, Шорапани и Поти.

По Чіатурской вѣтви руда перевозится въ вагонеткахъ съ подъемной силой въ 200 пуд., по главной же линіи—въ крытыхъ вагонахъ, съ силой въ 750 пуд.; это обстоятельство вызываетъ необходимость пересоставленія въ Шорапани документовъ на отправки,

До состоявшагося въ концѣ прошлаго года распоряженія, марганцевпромышленникамъ всѣ станціонные сборы приходилось платить и въ третій разъ, именно при нагрузкѣ въ Поти для доставки въ Поти-портъ. Новые правила допускаютъ, при соблюденіи извѣстныхъ условій, завозъ марганца въ потийскіе склады и затѣмъ перевозку его въ портъ по тѣмъ же документамъ, по которымъ онъ прибылъ въ Поти, безъ платежа дополнительныхъ сборовъ.

Тарифъ на перевозку руды изъ Чіатуръ до Шорапани (около 40 вер.) установленъ въ 10 коп. съ пуда, отъ Шорапани же до Поти (125 в.)—2,5 к. Весьма высокій тарифъ по Чіатурской вѣтви слѣдуетъ разсматривать какъ бы состоящимъ собственно изъ провозной платы и специального налога на вывозимую руду, хотя марганецъ, кромѣ того обло-

женъ и правою пошлиною въ 1 коп. съ пуда.

Если таксировать руду, перевозимую по Чіатурской вѣтви, по нормѣ, установленной для главной линіи, стоимость перевозки пуда ея по вѣтви опредѣлилась бы всего въ 0,76 к.

Управлениемъ дороги уже возбуждено ходатайство объ установлениіи принципа раздѣленія провозной платы на ея составныя части и введеніи прямого тарифа изъ Чіатуръ въ Поти.

Перегрузка марганца въ Шорапани и стремленіе подво-
зить къ Поти-порту руду только по прибытии ожидающаго
нагрузки парохода, во избѣжаніе платежа новыхъ дополнительныхъ сборовъ при переотправкѣ изъ Поти въ Поти-портъ,
искусственно создали въ Шорапани обширные склады марганца.
Еще болѣе значительные склады, до 3-4 мил. пуд.,
устроены и въ Чіатурахъ.

Необходимость этихъ послѣднихъ вызвана слѣдующими обстоятельствами:

1) существующими правилами разверстки вагоновъ про-
порціонально наличности груза; 2) въ цѣляхъ урегулирова-
нія цѣнъ гужевой перевозки и подвозки руды изъ копей
преимущественно въ благопріятное для сего время и 3) чтобы
имѣть возможность выждать время наиболѣе низкихъ фрах-
товъ на перевозку руды моремъ.

Промышленнику пудъ марганца съ доставкой въ Поти
на бортъ парохода обходится:

1) Стоимость пуда на мѣстѣ добычи	4-5 к.
2) Доставка до ст. Чіатуры . . .	2-3 „
3) Нагрузка въ Чіатурахъ и вы- грузка въ Шорапани	0,33 „
4) Взвѣшиваніе (20 коп. съ вагона въ 200 пуд.)	0,10 „
5) Станціонные расходы	0,40 „
6) Плата за провозъ до Шорапани	10,00 „
7) Расходы по $\%/\%$ на капиталъ, за-	

траченый на запасъ складовъ въ Чіату-	
рахъ и расходы по содержанию агентовъ	
для перегрузки и переотправки въ Шора-	
пани	0,30-0,40 „
При дальнѣйшей отправкѣ въ Поти-портъ:	
8) Взвѣшиваніе (750 пуд. вагонъ)	— 0,10 ,
9) Нагрузка и выгрузка (на паро-	
ходъ или въ складъ)	— 0,33 „
10) Станціонные расходы	— 0,40 „
11) Провозная плата отъ Шорапани	
до Поти-порта	— 2,50 „
ИТОГО.	20,46-22,56 к.

При завозѣ же въ склады Поти расходъ на перевозку увеличивается на стоимость выгрузки въ складъ и нагрузки вновь въ вагоны, что составить около 0,50 к. съ пуда; тогда стоимость промышленнику пуда руды, доставленнаго на бортъ парохода, выражится съ округленіемъ въ 21-23 коп.

Цѣна пуда марганца на заграничныхъ рынкахъ, при содержаніи 30% металла, въ среднемъ составляла въ 1894 г. франко-Ливерпуль, Амстердамъ за пудъ 10-11 пенсовъ, или 34 к.

Въ 1893 г. продажная цѣна пуда была 14 пенсовъ (48 к.). Вычитая фрахтъ (12 шил. за тонну), страховку на пароходъ ($1\frac{1}{2}$ -1% стоимости товара) и комиссіонные (2%), мы получаемъ цѣну пуда въ Поти-портъ бортъ парохода: въ 1893 г.—33-34 к., въ 1894 г.—23-24 к. Паденіе цѣнъ въ послѣдніемъ году было результатомъ спекуляціи, а также вызвано было застоемъ въ сталелитейномъ дѣлѣ, вслѣдствіе грандіозныхъ забастовокъ рабочихъ въ Англіи и Бельгіи.

3.

Каменно угольное дѣло.

Каменный уголь въ Закавказье встречается во многихъ

мѣстахъ, разрабатывается же только въ Тквибулахъ, расположенныхъ въ 45 вер. оть гор. Кутаиса, вдоль южнаго склона Накеральскаго хребта.

Тквибульскій каменныи уголь, по изслѣдованію академика Абиха, представляетъ огромный пластъ, выходящій на поверхность земли у подошвы Накерала, возвышающійся пространнымъ полукругомъ надъ низменными долинами Окрибы.

Пластъ этотъ первоначально протягивался въ горизонтальномъ направленіи, въ послѣствіи же, благодаря какому-либо необыкновенному феномену, былъ разбитъ и поднятъ почти въ прямолинейномъ направленіи отъ ю.-в. къ с.-з.

Каменно-угольный пластъ прорѣзываетъ нѣсколько холмовъ, изъ числа которыхъ особеннаго вниманія заслуживаютъ Ургеби и Кедура или Самирали.

Ургеби замѣчательнъ тѣмъ, что въ немъ пластъ выдвигается на дневную поверхность. Глубокій оврагъ, въ который стекаютъ воды Чрдилисъ-Цхали, берущія начало подъ известковыми скалами Накерала, составляетъ природный разрѣзъ поперекъ каменно-угольнаго пласта. Въ этомъ разрѣзѣ каменныи уголь образуетъ одну цѣльную массу, состоящую изъ необыкновеннаго множества слоевъ ископаемыхъ растеній, превращенныхъ въ уголь. Средняя толщина пластовъ, взятыхъ вмѣстѣ, превышаетъ 50 англійскихъ футовъ. Добра и свойства каменнааго угля различны; опытъ показалъ, что качества его улучшаются по мѣрѣ углубленія работъ.

Кедура физически не отличается отъ холма Ургеби, превосходя послѣдній своими размѣрами.

Масса каменнааго угля почти на третьей части длины горы выходитъ здѣсь на поверхность земли, представляя только продолженіе ургебскаго пласта.

Какъ и въ Ургеби, кедурскій каменно-угольный пластъ находится на значительномъ возвышеніи надъ глубокой долиной.

Мощность тквибульскихъ залежей громадная и только на 7 изслѣдованныхъ верстахъ запасы угля опредѣляются въ 7 миллиардовъ пудовъ.

Характеръ залежей не повсюду одинаковый: въ средней части мѣсторожденіе состоитъ изъ 10 слоевъ угля, прослоенныхъ углистыми сланцами и песчаниками; къ востоку слои угля уточняются, при чёмъ уголь становится легко разсыпающимся, утрачивая свою связность; на западъ болѣе наружные пласти вновь утолщаются и уголь становится болѣе чистымъ.

Въ толщинѣ слоевъ тквибульскія мѣсторожденія уступаютъ только домбровскимъ.

Количество угля, доступнаго эксплоатациіи поверхностною разработкою, считается не менѣе 500 мил. пуд.

Глубину мѣсторожденія изслѣдователи, изучавшіе тквибульскій районъ, считаютъ не менѣе 5 верстъ.

Средняя ширина изученной угольной площиади—около 1 версты; толщина всѣхъ угольныхъ пластовъ, вмѣстѣ взятыхъ—близка къ 10 саженямъ.

Изслѣдованія и разработка тквибульскихъ копей начались въ 1845 г., по распоряженію Намѣстника Кавказскаго кн. Воронцова, который, узнавъ объ открытии этихъ залежей горнымъ чиновникомъ Кульшинимъ, приказалъ добыть въ томъ же году 2 т. п. угля и отправить для испытанія на одинъ изъ военныхъ пароходовъ, плававшихъ по Черному морю. Кульшинъ заложилъ штольню и добылъ 3 т. п., которые были доставлены на 136-ти -сильный пароходъ „Боецъ“, гдѣ уголь испытывался особой комиссией. По испытанію оказалось, что 34 пуда англійского угля соотвѣтствовали 33 пуд. тквибульскаго.

По другимъ испытаніямъ, произведеннымъ въ 1847 г. на военномъ пароходѣ „Бессарабія“, наоборотъ, для отопленія паровой машины тквибульскаго угля расходовалось болѣе, чѣмъ англійскаго. Третье испытаніе въ 1849 г. на па-

роходъ „Еникале“ показало, что на каждую силу въ часъ расходуется тквибульского угля 20 ф., а англійскаго— $17\frac{1}{2}$. Было произведено еще два опыта—въ 1850 и 1859 гг.

Въ первомъ изъ этихъ годовъ, пароходъ, употребляя тквибульскій уголь, шелъ съ такою же скоростью, какъ и съ англійскимъ, и на каждую силу расходовалъ до 15 ф. угля. Опытъ оказался вполнѣ удачнымъ, только во время слѣдованія парохода изъ большой трубы выбрасывалось пламя, а послѣ четырнадцатичасового употребленія угля въ дымоотводныхъ трубахъ паровиковъ накопилось значительное количество сажи.

Неодинаковость качествъ тквибульского угля при разныхъ опытахъ явилась слѣдствіемъ того, что уголь для опытовъ употреблялся изъ различныхъ пластовъ. Въ общемъ, результаты испытанія оказались благопріятными для закавказскаго угля, но отсутствіе дорогъ и затрудненія по вывозу угля изъ копей надолго отодвинули вопросъ о болѣе широкой эксплоатациі тквибульскихъ залежей. Богатство мѣсторожденій и выходъ ихъ на дневную поверхность тѣмъ не менѣе давали основаніе предполагать, что о копяхъ забыли только на время, что рано или поздно о нихъ вспомнятъ и найдется возможность устраниТЬ препятствія, которыя затормозили дѣло въ началѣ. И дѣйствительно, черезъ сорокъ слишкомъ лѣтъ о Тквибулахъ вновь заговорили и хлопоты владѣльцевъ копей увѣнчались полнымъ успѣхомъ: 15-го апрѣля 1883 г. была разрѣшена постройка Тквибульской желѣзной дороги, соединяющей копи съ гор. Кутаисомъ, а 14-го декабря 1887 г. она уже была открыта. Радужныя надежды предпринимателей, мечтавшихъ широко поставить дѣло и довести съ устройствомъ желѣзной дороги добычу угля свыше 10 мил. п., осуществленія не получили и копи влачать такое жалкое существованіе, что нѣсколько лѣтъ тому назадъ былъ даже поднятъ вопросъ о закрытии Тквибульской вѣтви, далеко не вырабатывающей расходовъ на эксплоатацию.

Копи расположены въ 3-4 верстахъ отъ станції Тквибулы и находятся въ 174 верстахъ отъ Батума, 137 —отъ Поти, 248—отъ Тифлиса и 714—отъ Баку.

Вся залежь распределена на четыре участка, которые принадлежать Тайному Советнику Новосельскому, Нахширо-Тквибульскому Обществу (2 участка) и инженеру Богачъ. Самыя крупныя затраты были сдѣланы въ копяхъ Новосельского, по дѣло, какъ у него, такъ и у позднѣе появившейся фирмы „Нахшира“, развитія не получило.

Главной причиной жалкаго существованія тквибульскихъ копей является качество самого угля, по крайней мѣрѣ въ томъ видѣ, въ какомъ онъ поступаетъ въ продажу: хрупкость и масса даваемой имъ золы (отъ 5 до 23%).

Анализы угля показали, что съ среднемъ онъ содержитъ 69% кокса и 31% летучихъ веществъ; зола составляетъ въ среднемъ 11,5%, сѣра—1,34% (въ донецкомъ углѣ зола не превышаетъ 2-5%).

Тквибульский уголь на воздухѣ легко разсыпается въ мелочь, что дѣлаетъ его мало пригоднымъ для употребленія. По отзывамъ специалистовъ, по качеству своему онъ въ среднемъ на 50% хуже донецкаго, благодаря чему въ практикѣ примѣненія Закавказской жел. дор. одной кубической сажени дровъ приравнивается не 106 пуд. угля, согласно отношенію, установленному для донецкаго угля, а 170 пуд.

Плохими качествами продукта тквибульская каменноугольная промышленность ставится въ крайне стѣсненные условія, а слабое развитіе въ Закавказье фабрично-заводскаго дѣла надолго еще затормозить распространеніе мѣстнаго угля въ значительномъ количествѣ. Единственно гдѣ еще онъ могъ бы найти себѣ широкое примѣненіе—это на самой Закавказской дорогѣ и какъ комнатное топливо—въ такихъ центрахъ, какъ Тифлисъ и Кутаисъ; по первому случаю, не будучи въ силахъ конкурировать съ мазутомъ и нефтяными остатками, уголь идеть только на отопленіе нѣкоторыхъ пас-

сажирскихъ и служебныхъ зданій, во второмъ—довольно высокая цѣна его въ Тифлісѣ (въ розницу 19-18 к.) и сравнительная дешевизна дровъ, при неприспособленности печекъ къ каменно-угольному отопленію, сильно сокращаютъ спросъ на это минеральное топливо. Нѣть сомнѣнія, что съ устройствомъ брикетнаго завода, съ введеніемъ лучшей сортировки и другихъ улучшеній, а также съ удешевленіемъ стоимости добычи, слѣдовательно, и рыночной цѣны, тквибульскій уголь можетъ еще пойти въ ходъ и получить широкое распространеніе. Пока-же въ экономіи края роль его крайне ограниченнная. Уже *à priori* можно сказать, что при обилии такого дешеваго топлива, какъ нефтяные остатки, и значительности лѣсной площади въ Закавказье, потребленіе каменнаго угля не должно выходить за очень ограниченные предѣлы. И, тѣмъ не менѣе, какъ ни малъ въ краѣ спросъ на каменный уголь, но удовлетворяется онъ не только местной добычей, но и привозомъ изъ южной Россіи.

Общее количество перевозокъ каменнаго угля, кокса и антрацита по всей линіи было:

Въ 1884 г.	71.842 пуд.
„ 1885 „	160.611 „
„ 1886 „	176.953 „
„ 1887 „	181.666 „
„ 1888 „	239.835 „
„ 1889 „	647.132 „
„ 1890 „	696.174 „
„ 1891 „	553.148 „
„ 1892 „	611.622 „
„ 1893 „	582.501 „
„ 1894 „	649.598 „

Такимъ образомъ, все возрастая съ 1884 г., потребленіе угля за послѣдніе пять лѣтъ остановилось на 500-600 тыс. пуд. Всего-же за 10 лѣтъ дорогою перевезено бы-

ло 3.920.485 пуд., или въ среднемъ въ годъ по 392.048 пудовъ.

По годамъ добывалось въ Тквибулахъ слѣдующее количество угля:

Въ 1888 г.	389.265	пуд.
„ 1889 „	457.500	„
„ 1890 „	500.200	„
„ 1891 „	427.000	„
„ 1892 „	949.293	„

Вывозилось его съ копей:

Въ 1889 г.	532.140	„
„ 1890 „	376.012	„
„ 1891 „	317.879	„
„ 1892 „	276.578	„
„ 1893 „	367.912	„

Часть этого угля идетъ въ Батумъ и Поти, часть же—въ Кутаись (для известкообжигательныхъ печей) и въ Тифлисъ. Кроме того, для надобностей Тквибульской вѣтви и отопленія жилыхъ помѣщений главной линіи Управлениемъ дороги вывозится изъ копей около 600 тыс. пуд. По мнѣнію горнаго инженера Барбота-де Марни, съ устройствомъ брикетнаго завода, тквибульскій уголь можетъ получить большое распространеніе на заводахъ въ Батумъ и судахъ Чернаго моря. Брикетованіе его не только возможно, но и выгодно.

Заводъ для брикетовъ уже устроенъ Обществомъ копей Новосельского и вскорѣ ожидается открытие его дѣйствій на широкихъ началахъ.

4.

Хлѣбная промышленность.

Важность не только качественная, но и количественная хлѣбной промышленности опредѣляется слѣдующими цифровыми данными.

Въ 1891 г. доставлено всякаго рода хлѣбныхъ грузовъ на конечные пункты Закавказской ж. дороги—Баку, Поти и Батумъ, для дальнѣйшей отправки во внутреннія губерніи и за границу,—4.368.214 п., въ 1892 г.—3.962.065, въ 1893 г.—2.593.314 п въ 1894 г.—2.465.204 пуд.; съ другой стороны, ввезено въ Закавказье черезъ эти конечные пункты: въ 1891 г.—785.719, въ 1892—769.334, въ 1893—3.904.623 и въ 1894 г.—3.776.891 п.

Въ ряду вывезенныхъ продуктовъ первое мѣсто занимать кукуруза; ввезено за эти годы болѣе всего муки, ржи, инженицы и ячменя; въ то же время многіе хлѣбные грузы передвигаются по линіи и въ мѣстномъ сообщеніи. Детальное разсмотрѣніе важнѣйшихъ родовъ хлѣбныхъ грузовъ выясняетъ въ слѣдующемъ видѣ положеніе хлѣбной промышленности.

a) Кукрузъ.

Кукрузъ въ Закавказии воздѣлывается главнымъ образомъ въ западной части его, именно въ Кутаисской и въ незначительномъ количествѣ въ Тифлисской губ. Почти вся первая губернія потребность свою въ хлѣбѣ удовлетворяетъ исключительно кукрузой, стебли которой служить главнымъ кормовымъ средствомъ для скота. Имѣя важное мѣстное значеніе, кукрузъ въ то-же время является предметомъ значительного экспорта за границу. Перевозки ея въ мѣстномъ сообщеніи развиты довольно слабо, такъ какъ продуктъ этотъ однаково распространенъ по всей линіи дороги, въ предѣлахъ Кутаисской губерніи. Только въ исключительные годы неурожаевъ въ тѣхъ или иныхъ частяхъ губерніи, начинается подвозъ кукрузы изъ мѣстъ, для которыхъ въ данное время условія сложились болѣе благопріятно. При нормальномъ же порядкѣ вещей, движеніе кукрузныхъ грузовъ направлено почти исключительно къ портамъ Чернаго моря—Поти, Батуму

и другимъ, откуда уже и производится экспортъ ихъ за границу.

Подвозимая къ портамъ кукуруза доставляется тремя способами: гужемъ, каботажемъ и желѣзною дорогою. Первымъ и вторымъ способомъ грузы ея двигаются изъ мѣстностей, либо находящихся въ сторонѣ отъ рельсовой сѣти, либо связанныхъ съ портами дешевымъ водянымъ сообщеніемъ.

Районы, изъ которыхъ желѣзная дорога собираетъ кукурузные грузы, прилегаютъ прямо къ линіи ея, а мѣсто преимущественнаго добыванія продукта ограничивается, съ одной стороны, станціей Самтреди, а съ другой—городами Поти и Батумъ, захватывая въ ширину полосу въ 30-40 верстъ. Кукурузные грузы передвигаются по дорогѣ и изъ станцій, лежащихъ между Самтреди и Квирилами и даже Гори, но отправки изъ мѣстностей, заключенныхъ въ этихъ предѣлахъ, довольно незначительны и случайны.

Подвозъ кукурузы по желѣзной дорогѣ къ станціямъ, являющимся въ то-же время портовыми пунктами, произошелся въ слѣдующихъ размѣрахъ (въ тысячахъ пудовъ).

Г о д ы .	П р и б ы л 0	
	Въ Батумъ.	Въ Кобулеты.
1883	2	—
1884	22	1
1885	72	—
1886	19	—
1887	124	14
1888	332	23
1889	547	—
1890	239	1
1891	163	5
1892	93	4
1893	240	1
1894	381	—

Въ Поти:

Въ 1875 г.	648
„ 1876 „	194
„ 1877 „	1
„ 1878 „	397
„ 1879 „	306
„ 1880 „	—
„ 1881 „	745
„ 1882 „	655
„ 1883 „	893
„ 1884 „	2.010
„ 1885 „	2.168
„ 1886 „	1.845
„ 1887 „	1.253
„ 1888 „	1.323
„ 1889 „	1.340
„ 1890 „	1.211
„ 1891 „	402
„ 1892 „	636
„ 1893 „	234
„ 1894 „	160

Въ Поти-портъ:

Въ 1890 г.	821
„ 1891 „	1.729
„ 1892 „	2.595
„ 1893 „	2.012
„ 1894 „	1.630

Въ Поти-портъ часть кукурузы доставляется съ линіи, другая—изъ г. Поти.

Въ это послѣднее мѣсто продуктъ попадаетъ или тоже съ линіи, и тогда онъ регистрируется по прибытию ст. Поти, или же его подвозятъ каботажемъ, ссыпаютъ въ городскіе склады, по прибытии пароходовъ нагружаютъ на ст. Поти.

ти и направляютъ въ Поти-портъ. Такимъ образомъ, прибытие ст. Поти-портъ заключаетъ въ себѣ кукурузу, перевезенную какъ съ линіи, такъ и со ст. Поти ($2\frac{1}{2}$ в.). Эта послѣдняя станція отправляетъ кукурузу только въ одну сторону—въ Поти-портъ. Отправлено ею: въ 1890 г.—529 тыс. п., въ 1891—701 тыс. п., въ 1892—773 т. п. въ 1893—508 т. п. и въ 1894 г.—362 тыс. п.

Слѣдовательно, съ линіи дороги на ст. Поти-портъ доставлено:

Въ 1890 г.	292 т. п.
„ 1891 „	1.027 „
„ 1892 „	1.822 „
„ 1893 „	1.504 „
„ 1894 „	1.268 „

Подводя итоги всей доставкѣ, мы имѣемъ, что къ Поти, Батуму и другимъ близлежащимъ портамъ доставлено тысяча пуд. кукурузы для вывоза за предѣлы края:

Въ 1875 г. 648 т. п.	||	1885 „ 2.241 т. п.
„ 1876 „ 194 „		„ 1886 „ 1.865 „
„ 1877 „ 1 „		„ 1887 „ 1.392 „
„ 1878 „ 397 „		„ 1888 „ 1.679 „
„ 1879 „ 306 „		„ 1889 „ 1.888 „
„ 1880 „ — „		„ 1890 „ 1.744 „
„ 1881 „ 745 „		„ 1891 „ 1.598 „
„ 1882 „ 655 „		„ 1892 „ 2.555 „
„ 1883 „ 895 „		„ 1893 „ 1.918 „
„ 1884 „ 2.034 „		„ 1894 „ 1.811 „

Такимъ образомъ, мы видимъ, что въ общемъ подвозъ кукурузы къ портамъ по желѣзной дорогѣ возрастилъ въ замѣтной мѣрѣ, хотя въ нѣкоторые годы количество перевозокъ и уменьшалось по сравненію съ предшествующими годами.

Роль Батума и Поти по отношенію къ экспорту кукурузы не одинакова—первый пунктъ всегда занималъ второстепенное мѣсто, хотя въ то-же время значеніе Батума въ кукурузномъ дѣлѣ за послѣдніе годы начинаетъ расти. Такъ, въ 1892 г. Батумъ отправилъ за границу менѣе 100 тыс. п., въ 1893 г.—уже болѣе 200 тыс. п., въ 1894 г.—около 400 тыс. пуд., а только до 1 июня 1895 г.—близко къ $\frac{1}{2}$ мил. пуд., при чёмъ желѣзная дорога подвозить не только весь экспортъ Батума, но и пѣкоторый излишекъ, отправляемый на баркасахъ въ Поти.

Наоборотъ, подвозъ къ Поти, во много разъ превышающій подвозъ къ Батуму, падаетъ изъ года въ годъ: въ 1892 г. было доставлено въ Поти дорогою 2.458 тыс. пуд., въ 1893 г.—1.739 тыс. и въ 1894—1.428 тыс. пуд.

Значительнѣйшая часть усиленного подвоза къ Батуму производится на счетъ небольшихъ партій грузовъ, прежде двигавшихся къ Поти. Измѣненіе ихъ направленія объясняется главнымъ образомъ неудобствами Потійскаго порта и установленіемъ отъ Батума постоянныхъ рейсовъ заграничныхъ пароходныхъ обществъ.

Батумъ, какъ мѣсто отпускной торговли кукурузой, имѣетъ свое особенное значеніе, отличное отъ того, какое преобладаетъ въ Поти. Суть въ томъ, что изъ этихъ двухъ мѣстъ крупныя партіи кукурузы вывозятся главнымъ образомъ изъ Поти; Батумъ же отпускаетъ только относительно мелкия партіи, догружая ими почтовые пароходы или суда съ другимъ грузомъ.

Значеніе Закавказской ж. дороги въ экспортѣ кукурузы довольно большое; дальнѣйшій ростъ этого значенія наход-

дится въ тѣсной зависимости отъ развитія подъѣздныхъ путь, которые только и могутъ открыть къ рельсовому пути доступъ продуктамъ отдаленныхъ отъ линіи уголковъ, вынѣ, по бездорожью, отрѣзанныхъ отъ рынковъ и потому не имѣющихъ побудительныхъ причинъ развивать производство продуктовъ до тѣхъ размѣровъ, до коихъ оно развилось бы при обезпеченному сбытѣ.

Слѣдуетъ отмѣтить одно важное обстоятельство въ доставкѣ кукурузы къ черноморскимъ портамъ.

Въ порта эти кукуруза, какъ сказано выше, подвозится по желѣзной дорогѣ, гужемъ и каботажемъ; въ послѣднемъ случаѣ она доставляется изъ мѣстностей, лежащихъ далеко отъ желѣзной дороги и сообщающихся съ моремъ небольшими рѣчками. Но, помимо этого, довольно большое количество кукурузы, именно около $\frac{1}{2}$ мил. пуд., подвозится къ Поти силавомъ по рѣкѣ Ріону, изъ мѣстностей, какъ разъ находящихся въ районѣ дѣятельности желѣзной дороги.

Такимъ образомъ, доставка по рѣкѣ на баржасахъ конкурируетъ съ подвозомъ по желѣзной дорогѣ. Причиной этому служать слѣдующія обстоятельства. Во первыхъ, доставка кукурузы по Ріону въ Поти обходится на 2 - 3 коп. дешевле, чѣмъ по рельсовому пути. Во вторыхъ, какъ ни близки къ желѣзной дорогѣ мѣстности, отправляющія свои продукты водою, но отсутствіе мостовъ и переправъ, какая-нибудь трясина и болото въ иныхъ случаяхъ настолько разобщаютъ мѣста производства продуктовъ отъ желѣзной дороги, какъ если бы между ними разстояніе было не въ одинъ десятокъ, а въ сотни верстъ.

Далѣе, до настоящаго года доставка кукурузы по желѣзной дорогѣ была сопряжена съ такимъ неудобствомъ. Морское вѣдомство строить склады и амбары въ Поти-портѣ, по причинамъ стратегическимъ, не допускаетъ. Поэтому крупные экспортёры закупали на линіи кукурузу, исподволь подвозили ее, складывали въ амбары города Поти, впредь до

прибытия зафрахтованного парохода. По прибытии последняго, кукуруза вновь нагружалась въ вагоны для перевозки въ портъ, при чёмъ желѣзная дорога, помимо провозной платы за $2\frac{1}{2}$ в., взимала еще и всѣ станціонные расходы.

Благодаря этому, экспртерамъ приходилось уплачивать станціонные расходы два раза: при отправкѣ въ Поти и изъ послѣдняго въ Поти-портъ, что ложилось на стоимость пуда кукурузы тяжелымъ бременемъ. Подобный ненормальный порядокъ въ настоящемъ году уже устранинъ и отправители, доставляющіе кукурузу въ Поти, при переотправкѣ въ Поти-портъ, станціонныхъ сборовъ уже не платятъ. Это обстоятельство, вмѣстѣ съ иѣкоторыми другими мѣрами, принятymi Управленіемъ дороги, несомнѣнно повліяютъ на сокращеніе водяной доставки кукурузы. Отправители, какъ они сами обѣ этомъ заявляли не разъ, съ большою готовностью направлять свои грузы по рельсовому пути, даже и въ томъ случаѣ, если водяное сообщеніе на 1-2 к. будетъ стоить дешевле. Дѣло въ томъ, что сравнительно болѣе дешевая доставка изъ иѣкоторыхъ мѣстностей по Ріону имѣть свои очень серьезныя неудобства. Прежде всего, зерно на водѣ отсырѣваетъ и его необходимо въ Поти просушивать и перелопачивать, а затѣмъ, достать баркасы въ нужное время не всегда представляется возможность, что часто служить причиной нарушенія срочныхъ обязательствъ.

Общая перевозка кукурузы по всей линіи за послѣднее двадцатилѣтіе выражалось такъ:

Въ 1875 г.	673 т. п.	|||	„ 1880 „	— „
„ 1876 „	251 „	|||	„ 1881 „	1.148 „
„ 1877 „	184 „	|||	„ 1882 „	778 „
„ 1878 „	598 „	|||	„ 1883 „	1.194 „
„ 1879 „	513 „	|||	„ 1884 „	2.103 „

„ 1885 „ 2.300 „	|||	„ 1890 „ 2.486 „
„ 1886 „ 1.967 „	|||	„ 1891 „ 2.405 „
, 1887 „ 1.545 „	|||	„ 1892 „ 3.444 „
„ 1888 „ 1.775 „	|||	„ 1893 „ 2.971 „
„ 1889 „ 2.094 „	|||	„ 1894 „ 2.981 „

Слѣдовательно, вѣсомое количество перевозокъ за весь періодъ значительно возрасло, что, конечно, находится въ прямой зависимости отъ увеличенія вывоза кукурузы за предѣлы Закавказья.

Передвиженіе кукурузы въ мѣстномъ сообщеніи по отдельнымъ годамъ достигало слѣдующихъ размѣровъ.

Въ 1875 г.	24 т.п.	|||	„ 1885 „ 59 „
„ 1876 „	57 „	|||	„ 1886 „ 101 „
„ 1877 „	182 „	|||	„ 1887 „ 152 „
„ 1878 „	200 „	|||	„ 1888 „ 96 „
„ 1879 „	202 „	|||	„ 1889 „ 205 „
„ 1880 „	— „	|||	„ 1890 „ 212 „
„ 1881 „	403 „	|||	„ 1891 „ 104 „
„ 1882 „	122 „	|||	„ 1892 „ 115 „
„ 1883 „	298 „	|||	„ 1893 „ 481 „
„ 1884 „	69 „	|||	„ 1894 „ 807 „

Мы видимъ, что въ мѣстномъ сообщеніи до 1893 года перевозка кукурузы производилась въ довольно незначительныхъ размѣрахъ, то усиливаясь, то ослабѣвая. Два послѣднихъ года и особенно 1894 г., когда открыто было движеніе по Чіатурской вѣтви, даютъ значительное повышеніе мѣстныхъ перевозокъ.

Главнѣйшими станціями, на которых доставлялась кукуруза для мѣстного потребленія или переотправки въ разные пункты Закавказья, преимущественно Кутаисской губерніи, являются: Кутаисъ, Тквибулы, Свири, Квирилы, Шорапань, Дзерулы, Бѣлогоры, Михайлово, Карели, Тифлисъ.

Получено этими станціями (въ тысячахъ пудовъ).

Станція.	1881 г.	1882 г.	1883 г.	1884 г.	1885 г.	1886 г.	1887 г.	1888 г.	1889 г.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.
Кутаисъ	3 9	15 2	1 1	2 4	1	1	2	—	—	—	18	—	45	
Тквибулы	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3	28
Свири .	—	—	—	—	—	—	—	1 4	—	—	—	—	7	22
Квирилы	1 24	155	—	—	67	32	61	65	19	26	215	—	324	
Шорапань	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	140
Дзерулы	2 10	32	2 1	1 43	21	39	38	19	8	—	93	—	94	
Бѣлогоры	—	—	4	—	—	1	—	3	—	—	—	—	2	10
Михайлово	133	26	16	34	35	62	16	235	62	39	17	—	8	42
Карели .	10 5	23	40	55	32	51	43	13	12	29	28	—	27	17
Тифлисъ	244	44	25	23	11	15	13	17	40	32	17	32	101	64

Вывозъ кукурузы по желѣзной дорогѣ производится главнымъ образомъ со станцій: Кобулеты, Нотанеби, Сунса, Джуматы, Ланчхуты, Нигоити, Саджевахо, Самтреди, Абаша, Ново-Сенаки, Копитнари, Ріонъ, Кутаисъ, Квирилы, Гоми, Карели, Гори. Такимъ образомъ, отправляются эти продукты главнымъ образомъ станціи западной половины Ба-

тумскаго и Потійскаго участковъ и три станціи Тифлісской губерніи, расположенные поблизости Кутаисской губерніи.
За двадцать лѣтъ станціями этими отправлено (тысячъ

пудовъ):

Станціи.	1894 г.	1893 г.	1892 г.	1891 г.	1890 г.	1889 г.	1888 г.	1887 г.	1886 г.	1885 г.	1884 г.	1883 г.	1882 г.	1881 г.	1880 г.	1879 г.	1878 г.	1877 г.	1876 г.	1875 г.
Кобулеты . . .	24	37	106	109	210	160	183	187	160	13	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Нотанеби . . .	37	63	49	49	183	187	183	187	187	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Супса . . .	106	183	187	187	187	187	187	187	187	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Джуматы . . .	109	183	187	187	187	187	187	187	187	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Ланчхуты . . .	210	183	187	187	187	187	187	187	187	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Нигоити . . .	160	87	57	57	87	87	87	87	87	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Саджевахо . . .	160	87	57	57	87	87	87	87	87	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Самтреди . . .	424	320	235	235	235	235	235	235	235	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Абаша . . .	589	521	527	527	527	527	527	527	527	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Ново-Сенаки	759	652	692	692	692	692	692	692	692	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Копитнари . . .	13	37	89	89	89	89	89	89	89	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Ріонъ . . .	4	31	31	31	31	31	31	31	31	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Кутаисъ . . .	2	5	16	16	16	16	16	16	16	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Квирили . . .	11	7	32	32	32	32	32	32	32	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Гоми . . .	14	16	16	16	16	16	16	16	16	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Карели . . .	17	16	16	16	16	16	16	16	16	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58
Гори . . .	22	43	43	43	43	43	43	43	43	4	589	521	424	620	596	438	725	620	51	58

Просматривая ряды перевозокъ за 1894 годъ, мы видимъ, что первое мѣсто по отправкѣ кукурузы принадлежитъ ст. Ново-Сенаки, выпустившей около 800 т. п., затѣмъ идутъ Абаша (около 600 тыс. п.), Самтреди (болѣе 400 т. п.), Ланчхуты (болѣе 200 т. п.), Нигоити (болѣе 150 т. п.), Супса (болѣе 100 т. п.), Джуматы (болѣе 100 тыс. п.) и др.

Значеніе станцій по отправкѣ кукурузы втеченіе двадцати лѣтъ измѣнялось въ существенной мѣрѣ.

Такъ, отправленія станцій Самтреди, Абаша, Ново-Сенаки, Саджевахо, Нигоити, Ланчхуты и Кобулеты почти непрерывно возрастили съ громадной быстротой; наоборотъ, Карели и Гори, вывозившіе въ 1875 г. почти по ста тысячъ пудовъ, въ отпускной торговлѣ кукурузой теперь занимаютъ менѣе важное мѣсто, особенно первая изъ этихъ станцій. Копитнари, Ріонъ, Кутаисъ, Квирилы и Гоми въ первые годы даютъ возрастаніе отправокъ, достигающее maxимумъ въ 1884-1890 гг., послѣ чего отпускъ этихъ станцій значительно сокращается.

Слѣдуетъ отмѣтить также, что отправленіе станцій Тифлисской губерніи за послѣднее время значительно уменьшилось, что объясняется сокращеніемъ въ этой губерніи общей площади подъ культурой кукурузы.

б) Пшеница.

Поскольку кукуруза является преобладающимъ хлѣбнымъ растеніемъ въ Кутаисской губ., постольку же пшеница и ячмень имѣютъ значеніе во всѣхъ трехъ остальныхъ здѣсь означеныхъ губерніяхъ, прилегающихъ къ линіи дороги—въ Тифлисской, Елисаветпольской и Бакинской. Кутаисская губернія пшеницы воздѣлываетъ мало, ячменя и того меньше, отводя почти всѣ свои пахотныя поля подъ кукурузу. Въ той части Тифлисской губ., которая примыкаетъ къ Кутаисской, посѣвы кукурузы чередуются съ пшеничными и яч-

менными полями, которые все-таки преобладают надъ первыми. Въ дальнѣйшемъ направлениі на востокъ кукуруза исчезаетъ и вся потребность населенія въ хлѣбѣ удовлетворяется исключительно пшеницей, ячменемъ и въ небольшомъ количествѣ просомъ, гречихой и полбой. Въ Елисаветпольской и въ особенности въ Бакинской губ. къ этимъ хлѣбнымъ растеніямъ прибавляется еще рисъ.

Распределеніе этихъ растеній по районамъ и губерніямъ находится въ связи съ высотой мѣста, количествомъ выпадающей влаги и характеромъ почвъ.

Низменныя мѣста почти повсемѣстно заняты главнымъ образомъ пшеницей и ячменемъ, къ которымъ въ мусульманскихъ провинціяхъ присоединяется и рисъ; по мѣрѣ-же поднятія вверхъ, возрастанія высоты надъ уровнемъ моря, пшеница, преобладающая въ низкихъ мѣстахъ, отступаетъ на второй планъ и уже на уровнѣ 5 т. ф. теряетъ свое значеніе главнаго хлѣбного растенія, смѣняясь ячменемъ.

На болѣе высокихъ мѣстахъ не можетъ произрастать и ячмень, и полеводство, какъ главное занятіе жителей, замѣняется скотоводствомъ.

Годовое количество осадковъ, выпадающее въ разныхъ пунктахъ вдоль линіи дороги, какъ указано было выше, крайне наравномѣрно, значительно понижаясь отъ запада къ востоку, по неправленію отъ Батума къ Баку. Въ зависимости отъ этого, въ то время какъ Кутаисская губернія получаетъ даже избытокъ атмосферной влаги, нуждаясь скорѣе въ дренажѣ, Елисаветпольская и въ особенности Бакинская губерніи обдѣлены влагой и могутъ давать урожаи только при условіи искусственного орошенія.

По послѣднимъ официальнымъ свѣдѣніямъ, общая производительность всего Закавказья приблизительно равняется 15.860 тыс. четвертей разнаго рода хлѣба, изъ коихъ пшеницы около 8 мил. четв., ячменя—3.200 т. четв., проса—300 т. ч., рису—около 1 мил. четв., кукурузы—около

3 мил. четв.; остальное приходится на овесъ, гречиху и прочие хлѣба.

Общій годовой итогъ получаемой пшеницы по отдѣльнымъ провинціямъ распредѣляется такъ: въ Карской области снимается (1893 г.) 133 т. четв., Бакинской губ. (1893 г.)—2.400 т. ч., Эриванской (1891 г.)—1.730 т. ч., Елисаветпольской (1894 г.)—2.380 т. ч., Тифлисской (1890 г.)—1.086 т. ч. и Кутаисской (1893 г.)—188 т. ч.

Считая во всѣхъ закавказскихъ губерніяхъ, кроме Кутаисской, около 3.200 тыс. душъ населенія, мы получаемъ что изъ средней годовой производительности пшеницы на душу обоего пола приходится нѣсколько менѣе 2 четвертей. Правда, нѣкоторая часть населенія употребляеть, какъ подмѣсь къ пшеничной мукѣ, и ячменную, но это не мѣняетъ картины, такъ какъ мы не принимали въ разсчетъ потребленія пшеницы въ Кутаисской губ.

Норма производительности пшеницы уже сама показываетъ, что Закавказье въ вывозѣ ея замѣтной роли играть не можетъ; наоборотъ, даже при частичныхъ неурожаяхъ, оно нуждается въ привозномъ хлѣбѣ, что, конечно, не исключаетъ возможности вывоза изъ Закавказья этого продукта при благопріятномъ стечении обстоятельствъ.

Вывозъ пшеницы изъ предѣловъ Закавказья опредѣляетъся прибытиемъ грузовъ ея на конечные пункты желѣзной дороги—въ Батумъ, Поти и Баку. Нѣкоторая доля пшеницы остается въ самихъ этихъ городахъ, но главная потребность ихъ въ хлѣбѣ удовлетворяется частію привозной изъ внутреннихъ губерній мукой, частью—доставляемой гужемъ изъ окрестныхъ селеній. Поэтому прибытие названныхъ станцій можно съ извѣстнымъ приближеніемъ принять за вывозъ за предѣлы Закавказья.

Нижеслѣдующая таблица даетъ за двадцать лѣтъ картину вывоза пшеницы и вообще передвиженія ея по всей линіи желѣзной дороги.

Годы.	Прибыло тысяч пудовъ въ				Всего перевезено тысяч пудовъ по линіи.
	Батумъ.	Поти.	Баку.	Итого въ Батумъ, Поти и Баку.	
1875	—	29	—	29	157
1876	—	3	—	3	117
1877	—	—	—	—	223
1878	—	—	—	—	178
1879	—	—	—	—	377
1880	—	—	—	—	—
1881	—	—	—	—	124
1882	—	15	—	15	90
1883	—	—	28	28	289
1884	18	—	83	101	793
1885	753	440	30	1.224	2.056
1886	2.646	3.118	—	5.765	6.479
1887	1.725	1.362	7	3.095	3.860
1888	790	11	64	866	1.538
1889	—	—	21	22	852
1890	2	3	3	9	1.061
1891	73	6	22	101	2.574

Годы.	Прибыло тысяч пудовъ въ				Всего перевезено тысяч пудовъ по линіи
	Батумъ.	Поти.	Баку.	Итого въ Батумъ, Поти и Баку.	
1892	40	—	196	236	1.184
1893	—	—	14	15	1.110
1894	—	2	14	17	752

По вывозу пшеницы двадцатилѣтіе рѣзко разграничивается на два периода: до открытия Бакинского и Батумскаго участковъ (1875-1883 г.) и послѣ этого (1884-1894 гг.).

Въ первые девять лѣтъ вывозъ пшеницы по желѣзной дорогѣ за предѣлы Закавказья производился изъ одного Поти и только за два года превысилъ 25 тыс. пуд. Въ то же время вся перевозка по линіи колебалась по годамъ въ предѣлахъ 100-300 тыс. п. Ничтожные размѣры какъ общей перевозки, такъ и вывоза во внутреннія губерніи вполнѣ объясняются тѣмъ обстоятельствомъ, что большая часть Поти-Тифлисской дороги пролегаетъ по Кутаисской губ., воздѣлывающей пшеницу и въ настоящее время въ ничтожныхъ размѣрахъ, а въ семидесятыхъ годахъ—въ еще меньшемъ количествѣ. Такимъ образомъ, пшеничные грузы могли поступать на линію только изъ предѣловъ Тифлисской губерніи, заключенныхъ между станціями Сурамъ и Тифлисъ. Что же касается другихъ частей Закавказья, нынѣ прорѣзываемыхъ Бакинскимъ участкомъ дороги, то ближайшія къ Тифлису мѣстности сбывали свой хлѣбъ на рынкахъ этого города, подвозя его гужемъ, а болѣе отдаленныя—тоже гужемъ доставляли пшеницу для мѣстнаго потребленія въ Эривань, Александрополь и др. пункты, а для вывоза за предѣлы края—въ Баку.

Данныя послѣднихъ 11 лѣтъ показываютъ, что вывозъ

пшеницы изъ Закавказья, простиравшійся въ 1884 г. до ста тысяч пудовъ, въ послѣдующіе годы возрасталъ въ громадныхъ размѣрахъ, достигнувъ наивысшаго предѣла, около 6 мил. пуд., въ 1886 г. Начиная съ этого года, вывозъ быстро падаетъ вплоть, до 1891 г., когда онъ съ 10 тыс. пуд. увеличился до 100 тыс. п. Въ 1891/2 г.г., когда во внутреннихъ губерніяхъ былъ неурожай, вывозъ опять возросъ, оставаясь все-таки въ тѣсныхъ предѣлахъ; за послѣдніе два года онъ не превышалъ 18 тыс. п., потерявъ всякое значеніе въ экономіи края.

Такимъ образомъ, вывозъ пшеницы и общая перевозка ея за время существованія Поти-Тифлісской дороги производились въ ограниченныхъ размѣрахъ; съ открытиемъ Батумскаго и Бакинскаго участковъ, замѣчается сильное оживленіе какъ вывоза, такъ и перевозокъ вообще, достигнувшихъ максимума въ 1886 г., послѣ котораго годовыя данныя быстро начинаютъ падать, при чмъ вывозъ изъ Закавказья почти прекращается.

Если изъ суммы общаго количества пудовъ пшеницы, перевезенной по всей линіи, вычесть прибытіе станцій Поти, Батума и Баку (вывозъ), а также отправленія ихъ (привозъ), то мы получимъ размѣры передвиженія мѣстной пшеницы во внутреннемъ сообщеніи:

Въ 1875 г.	128 т. п.	||	„ 1885 „	830 „
„ 1876 „	114 „	||	„ 1886 „	481 „
„ 1877 „	223 „	||	„ 1887 „	468 „
„ 1878 „	178 „	||	„ 1888 „	651 „
„ 1879 „	246 „	||	„ 1889 „	757 „
„ 1880 „	— „	||	„ 1890 „	894 „
„ 1881 „	63 „	||	„ 1891 „	2.456 „
„ 1882 „	74 „	||	„ 1892 „	945 „
„ 1883 „	258 „	||	„ 1893 „	560 „
„ 1884 „	691 „	||	„ 1894 „	403 „

Изъ этого ряда цифръ видно, что въ 1884 г. перевозки пшеницы въ мѣстномъ сообщеніи были довольно слабы; объясняется это тѣмъ обстоятельствомъ, что въ части Тифлисской, а затѣмъ въ Елисаветпольской, Бакинской и Эриванской губ. хлѣбъ съ мѣстъ производства доставлялся на рынки гужемъ.

Съ 1884 г., т. е. послѣ того какъ грузы этихъ губерній получили возможность передвигаться по рельсовымъ путямъ, перевозки пшеницы въ мѣстномъ сообщеніи сразу сильно возрасли; въ дальнѣйшіе годы перевозки эти то увеличиваются, то уменьшаются и, если не считать 1891 и 1892 гг., въ общемъ можно сказать, что за послѣднее десятилѣтіе движеніе пшеницы въ мѣстномъ сообщеніи измѣнялось мало.

Въ 1891-92 г.г., вслѣдствіе неурожая во внутреннихъ губерніяхъ, ввозъ въ Закавказье муки упалъ, въ связи съ чѣмъ явились необходимость усиленного подвоза къ крупнымъ центрамъ края мѣстной пшеницы. Сильное поднятіе цѣнъ на этотъ продуктъ вызвало спекуляцію, а все это вмѣстѣ значительно усилило мѣстныя перевозки.

Такимъ образомъ, у насъ налицо имѣются два факта: значительное уменьшеніе, граничащее съ полнымъ прекращеніемъ, вывоза пшеницы и неизмѣнность размѣровъ передвиженія ея въ мѣстномъ сообщеніи. Оставляя эти выводы для сопоставленія съ данными о привозѣ въ Закавказье муки и пшеницы, укажемъ теперь нѣкоторыя подробности о перевозкахъ пшеницы.

До 1884 г. главнѣйшихъ станцій отиправленія пшеницы было пять: Михайлово, Сурамъ, Гоми, Карели и Гори.

Всего вывезено съ этихъ станцій (въ тыс. п.):

Годы.	Михайлово	Сурамъ.	Гоми.	Карели.	Гори.
1875	72	41	—	. 22	9
1876	154	14	4	22	15
1877	12	52	69	36	31
1878	4	14	58	64	17
1879	15	47	113	32	27
1880	—	—	—	—	—
1881	2	2	34	14	4
1882	23	4	42	8	5
1883	4	1	3	4	5

Кромъ того, послѣ открытия Бакинскаго участка, во 2-й половинѣ 1883 г. отправлено еще станціями этого участка:

Пойли	35	т. п.
Акстафа.	55	"
Таузъ	9	"
Дзегамъ	9	"
Шамхоръ.	6	"
Елисаветполь	92	"
Евлахъ.	13	"
Ляки	25	"
Кара-Су.	6	"
Аджи-Кабулъ.	6	"

Разсматривая данныя первыхъ пяти станцій Потійскаго участка, мы видимъ, что каждая изъ числа ихъ въ первые годы отправила меныше, чѣмъ въ послѣдующіе; затѣмъ, въ одинъ изъ ближайшихъ годовъ отправки достигаютъ своего максимума и уменьшаются до самаго послѣдняго года.

Съ 1884 г. центръ тяжести отправокъ пшеницы переносится на Бакинскій участокъ. Станцій, имѣвшихъ значеніе въ этомъ отношеніи за періодъ 1884-1894 г.г., по всей линіи насчитывается 16: Михайлово, Сурамъ, Гоми, Гори, Тифлісъ, Пойли, Акстафа, Дзегамъ, Шамхоръ, Елисаветполь, Геранъ, Евлахъ, Ляки, Кюрдамиръ, Сагиры, Аджи-Кабулъ.

Отправлено этими станціями (тысячъ пудовъ):

Станція.	Г О Д Й.											
	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	
Михайлово	12	5	96	39	4	2	1	5	29	12	3	
Сурамъ .	6	22	20	21	11	13	3	5	4	25	--	
Гоми . .	39	22	100	110	67	88	26	49	42	109	58	
Гори . .	23	59	72	55	8	12	3	4	18	20	4	
Тифлісъ	1	48	353	108	13	—	2	6	3	24	21	
Пойли .	20	—	48	46	28	17	13	6	6	1	4	
Акстафа	183	191	1248	481	20	10	20	129	103	3	7	
Дзегамъ .	32	46	106	82	28	20	17	40	16	5	4	
Шамхоръ	18	31	48	30	8	12	9	25	18	5	—	
Елисавет.	214	303	549	266	58	104	108	249	271	109	57	
Геранъ .	8	19	43	31	35	13	13	27	30	45	14	
Евлахъ .	82	642	1215	885	537	206	132	585	225	82	116	
Ляки . .	61	258	283	265	263	139	135	426	116	21	58	
Кюрдамир.	4	33	323	97	26	—	34	290	35	1	6	
Сагиры .	2	2	113	72	—	39	54	85	10	3	—	
Аджи-Каб.	—	1	609	333	—	3	94	75	—	5	2	

Кромъ этихъ станцій, отправленія имѣли еще Поти, Батумъ и Баку, получавшіе пшеницу изъ внутреннихъ губерній. Данныя о передвижении пшеницы мѣстного происхожденія, какъ направляемой къ портамъ для вывоза, такъ и передвигающейся изъ провинціи въ провинцію, указываютъ, что самыми крупными станціями отправленія являются Елисаветполь и Евлахъ, расположенные въ предѣлахъ Елисаветпольской губ. Акстафа, собирающая хлѣбные грузы главнымъ образомъ Эриванской губ., даетъ вывозъ, измѣняющейся въ значительныхъ предѣлахъ. Колебанія въ данномъ случаѣ являются результатомъ непостоянства урожаевъ въ Эриванской губ., въ которой полные неурожаи однихъ лѣтъ сменяются отличными другихъ, въ зависимости отъ чего Акстафа то вывозить крупныя партии пшеницы, то, наоборотъ, получать ихъ въ такихъ же размѣрахъ.

Въ 1893 и 1894 г.г., благодаря неурожаю въ Эриванской губ., подвозъ къ ст. Акстафа гужемъ для дальнѣйшей отправки по желѣзной дорогѣ упалъ до небывалыхъ размѣровъ; наоборотъ, прибытие этой станціи, съ цѣлью переотправки гужемъ въ неурожайныя мѣста, выразилось необычайно высокими цифрами.

Вывозъ на линію пшеницы со станцій Батумъ, Поти и Баку указывается на размѣръ ввоза ея въ Закавказье изъ внутреннихъ губерній.

Станціями этими отправлено вглубь края (тысячи пудовъ):

Г о д ы .	Батумъ.	Поти.	Баку.	И т о г о .
1875	—	—	—	—
1876	—	—	—	—
1877	—	—	—	—

Г о д ы.	Батумъ.	Поти.	Баку.	И т о г о .
1878	—	—	—	—
1879	—	129	—	129
1880	—	—	—	—
1881	—	60	—	60
1882	—	1	—	1
1883	—	—	2	2
1884	—	—	—	—
1885	—	1	1	2
1886	4	1	226	232
1887	—	1	293	295
1888	15	5	—	20
1889	51	15	5	72
1890	—	102	55	157
1891	3	1	10	14
1892	—	—	1	2
1893	501	468	11	990
1894	25	307	3	335

Мы видимъ, что хотя особенной правильности въ привозъ пшеницы въ Закавказье не замѣчается, тѣмъ не менѣе въ общемъ привозъ этотъ за послѣдніе годы, особенно въ 1893 и 1894 г.г., значительно возросъ.

Главнейшими центрами потребленія, или вѣрѣ станціями прибытія пшеницы, какъ мѣстнаго производства, такъ и

привозной, кромъ Батума, Поти и Баку, о которыхъ уже говорилось выше, являются Кутаись, Гори, Тифлисъ, Акста-фа, Елисаветполь и Даль-Маметлы.

Прибыло на эти станціи тысячъ п. пшеницы:

Г о д ы .	Кутаись.	Гори.	Тифлисъ.	Акста-фа.	Елисавет-поль.	Даль-Ма-метлы.
1875	1	20	99	—	—	—
1876	—	7	98	—	—	—
1877	4	30	177	—	—	—
1878	8	23	132	—	—	—
1879	—	11	345	—	—	—
1880	—	—	—	—	—	—
1881	—	13	96	—	—	—
1882	1	17	46	—	—	—
1883	—	6	205	—	1	22
1884	1	8	537	—	9	103
1885	8	22	694	—	4	87
1886	37	1	561	—	9	66
1887	48	17	577	25	28	47
1888	8	5	565	8	41	5
1889	—	6	749	14	33	—
1890	1	7	924	8	37	49
1891	60	12	1248	2	34	26
1892	18	3	861	8	24	4

Годы.	Кутаись.	Гори.	Тифлисъ.	Акстафа.	Елизаветполь.	Даль-Мадзы.
1893	2	7	815	198	17	1
1894	11	15	498	155	9	19

Слѣдовательно, главными потребителями пшеницы, передвигающейся по Закавказью въ мѣстномъ сообщеніи, являются города, въ числѣ которыхъ первое мѣсто принадлежитъ Тифлису. Этотъ послѣдній необходимую ему пшеницу получаетъ не только по желѣзной дорогѣ, а и гужемъ, при чёмъ въ годы урожаевъ въ Кахетіи и Борчалинскомъ уѣздѣ подвозъ изъ этихъ мѣстностей, производимый гужемъ, усиливается, наоборотъ, желѣзнодорожная доставка изъ другихъ пунктовъ ослабѣваетъ. Прибытие ст. Тифлисъ особенно возрастає съ открытиемъ Бакинского участка, что объясняется тѣмъ, что изъ губерній, лежащихъ вдоль этого участка, Тифлисъ и раньше получалъ значительныя партии пшеницы, но гужемъ; эти же партии съ 1885 г. стали уже въ извѣстной части доставляться по желѣзной дорогѣ. Большое прибытие даетъ и ст. Акстафа, особенно въ 1893 и 1894 г. г., когда, какъ указано выше, Эриванскую губ. постигъ неурожай.

Подвозъ пшеницы къ Елизаветполю производится частично для дальнѣйшей переотправки по линіи.

Колебанія въ спросѣ главнѣйшихъ рынковъ Закавказья на мѣстную пшеницу находятся въ извѣстной зависимости отъ привоза на эти рынки муки изъ внутреннихъ губерній, развившагося за послѣдніе годы, когда цѣны на хлѣбъ значительно упали въ большей части Россіи.

в) Мука.

Мука привозится въ край какъ пшеничная, такъ и

ржаная; первой во много разъ больше, чѣмъ второй. Ввозъ ея производится черезъ Поти, Батумъ и Баку.

Отправлено по линіи этими станціями тысячъ п. муки:

Г о д ы .	Батумъ.	Поти.	Баку.	Всего отправлено станціями Батумъ, Поти и Баку.
1875	—	313	—	313
1876	—	354	—	354
1877	—	267	—	267
1878	—	1.386	—	1.386
1879	—	970	—	970
1880	—	—	—	—
1881	—	1.123	—	1.123
1882	—	619	—	619
1883	76	512	25	613
1884	121	183	46	351
1885	141	195	40	377
1886	53	204	46	304
1887	81	248	92	421
1888	217	452	483	1.153
1889	480	857	40	1.378
1890	223	980	49	1.254
1891	154	566	36	757
1892	159	577	19	756

Годы.	Батумъ.	Поти.	Баку.	Всего отправлено станціями Батумъ, Поти и Баку.
1893	436	1.671	32	1.139
1894	783	2.083	31	2.898

Въ ввозѣ муки Баку играетъ довольно ограниченную роль, первое же мѣсто принадлежитъ Поти.

Въ отправлениіи муки всѣми этими станціями можно выдѣлить нѣсколько періодовъ. Первые годы мука доставлялась въ Закавказье въ предѣлахъ около 300 тыс. пуд.; ко времени окончанія русско-турецкой войны и почти что до самаго открытия Бакинскаго участка, ввозъ ея сразу значитель-ро возрастаєтъ; въ 1882 г. онъ падаетъ почти вдвое, умень-шаясь затѣмъ съ каждымъ годомъ, пока въ 1886 г. не при-ходитъ опять къ нормѣ семидесятыхъ годовъ. Съ 1887 г. ввозъ вновь начинаетъ быстро расти, достигнувъ въ 1894 г. почти 3 мил. пуд., падая только въ неурожайные 1891 и 1892 г.г. Если брать весь періодъ 1875-1894 гг. и ис-ключить данныя усиленного ввоза, вызванного русско-турец-кой войной и неурожаемъ въ Закавказье въ 1881 и 1882 г.г., то въ общемъ ввозъ муки въ Закавказье увеличился въ внушительныхъ размѣрахъ.

Въ то же время вывозъ муки изъ Закавказья во вну-треннія губерніи составлялъ:

Въ 1875 г.	20 т. п.	||	1885 „	74 „
„ 1876 „	5 „	||	1886 „	81 „
„ 1877 „	4 „	||	1887 „	24 „
„ 1878 „	13 „	||	1888 „	15 „
„ 1879 „	— „	||	1889 „	19 „
„ 1880 „	— „	||	1890 „	83 „
„ 1881 „	1 „	||	1891 „	146 „
„ 1882 „	— „	||	1892 „	67 „
„ 1883 „	10 „	||	1893 „	92 „
„ 1884 „	23 „	||	1894 „	84 „

Слѣдовательно, вывозъ муки за этотъ періодъ хотя и увеличивался, но всегда держался въ тѣсныхъ предѣлахъ, исключающихъ какое-либо значеніе этого обстоятельства въ промышленности края.

Такимъ образомъ, картина развитія хлѣбной промышленности такова: за двадцатилѣтній періодъ 1875-1894 г.г. вывозъ пшеницы изъ Закавказья, достигавшій значительныхъ размѣровъ, уменьшился до самаго ничтожнаго количества; вывозъ муки хотя и увеличился, но за небольшимъ размѣромъ особеннаго значенія не имѣть; перевозки въ мѣстномъ сообщеніи за это-же время остались почти неизмѣнными; на оборотъ, значительно возросъ привозъ въ край извѣдь какъ пшеницы, такъ въ особенности муки.*.) Слѣдовательно, Закавказье прежде производило такое количество хлѣба, что за удовлетвореніемъ собственныхъ нуждъ, могло вывозить значительные свои избытки, въ то время какъ теперь оно не только не въ состояніи давать для вывоза хотя бы малую долю прежняго, но нуждается въ усиленномъ привозѣ хлѣба со стороны.

Иными словами, производство пшеницы въ Закавказье упало значительно, т. е. теперь въ краѣ снимается съ полей этого продукта меньше, чѣмъ получалось прежде. Другого заключенія изъ полученныхъ нами частныхъ выводовъ сдѣлать нельзя, такъ какъ, если допустить, что Закавказье добываетъ теперь въ среднемъ прежнее количество пшеницы, но что избытки, вывозившиеся изъ его предѣловъ, теперь идутъ на увеличеніе мѣстнаго потребленія, то перевозки въ мѣстномъ сообщеніи обязательно должны были значительно усилиться, а между тѣмъ онъ очень мало измѣнились.

Важнѣйшія станціи по полученію муки слѣдующія: Нотанеби, Самтреди, Ново-Сенаки, Кутаисъ, Квирилы, Михайлово, Гори, Тифлисъ, Акстафа, Елизаветполь.

*) Кромѣ пшеницы, въ Закавказье ввезено для надобностей войскъ ржи: въ 1891 г.—28 т. п., въ 1892 г.—7 т., въ 1893 г.—817 т. и въ 1894 г.—137 т. п.

Получено этими станциями (тысяч пудовъ):

Г о д ы.	Ноганеби.	Самтреди.	Ново-Сенаки.	Кутаись.	Квирили.	Михайлово	Гори.	Тифлисъ.	Акстафа.	Елизаветполь.
1875	—	10	15	63	—	2	41	258	—	—
1876	—	7	18	—	—	4	24	206	—	—
1877	—	284	91	14	—	10	2	190	—	—
1878	—	233	58	337	—	82	28	745	—	—
1879	—	10	25	58	—	57	27	934	—	—
1880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1881	—	23	22	196	9	61	58	938	—	—
1882	—	32	28	147	13	29	6	373	—	—
1883	—	29	31	168	9	17	5	628	2	1
1884	20	26	37	141	5	13	3	464	3	2
1885	19	33	38	223	21	18	4	511	3	2
1886	20	42	40	191	42	15	9	301	6	2
1887	27	39	44	190	41	15	9	274	26	1
1888	32	40	48	186	30	87	27	418	163	12
1889	40	50	52	165	31	114	47	747	37	33
1890	36	56	48	180	59	142	65	528	27	20
1891	38	50	45	173	54	60	33	278	12	8
1892	37	54	48	179	76	57	18	346	14	7
1893	42	74	54	253	109	151	33	115	241	37
1894	42	93	60	261	74	274	57	125	784	65

Изъ данныхъ этой таблицы видно, что главнѣйшими рынками муки являются, Тифлисъ, Кутаисъ, Михайлово, Самтреди и Ново-Сенаки; Акстафа и Елисаветполь даютъ высокую цифру ввоза только въ два послѣднихъ неурожайныхъ года. Слѣдовательно, ввозъ муки производится главнѣйше для городского населенія. Слабое развитіе въ краѣ мукомольного дѣла даетъ преимущество ввозу муки надъ ввозомъ зерна.

ι) Ячмень.

Вывозъ ячменя изъ Закавказья составлялъ:

Годы.	Прибыло по жел. дорогѣ тысячъ пудовъ.				Всего перевезено тысячъ пудовъ по линіи.
	Батумъ.	Поти.	Баку.	Итого въ Батумъ, Поти и Баку.	
1875	—	12	—	12	175
1876	—	—	—	—	95
1877	—	3	—	3	369
1878	—	1	—	1	434
1879	—	—	—	—	584
1880	—	—	—	—	—
1881	—	2	—	2	341
1882	—	3	—	3	217
1883	25	9	3	9	534
1884	142	30	2	176	848
1885	68	422	35	527	1.254
1886	208	439	10	660	1.396
1887	91	210	66	301	1.381

Год.	Прибыло по жел. дорогѣ тысячъ пудовъ.				Всего перевезено тысячъ пудовъ по линіи.
	Батумъ.	Поти.	Баку.	Итого въ Батумъ, Поти и Баку.	
1888	47	—	132	180	950
1889	1	—	5	7	851
1890	25	14	—	39	936
1891	137	158	357	653	1.698
1892	129	18	115	262	1.203
1893	—	9	1	11	1.302
1894	3	—	1	6	1.235

Ввозъ ячменя въ предѣлы края выражался такъ:

Въ 1875 г. — т. п.		„ 1885 „ 1 „
„ 1876 „ — „		„ 1886 „ 3 „
„ 1877 „ — „		„ 1887 „ — „
„ 1878 „ 197 „		„ 1888 „ 3 „
„ 1879 „ 242 „		„ 1889 „ 66 „
„ 1880 „ — „		„ 1890 „ 8 „
„ 1881 „ 106 „		„ 1891 „ — „
„ 1882 „ 14 „		„ 1892 „ — „
„ 1883 „ 3 „		„ 1893 „ 457 „
„ 1884 „ 2 „		„ 1894 „ 344 „

Слѣдовательно, за двадцатилѣтній періодъ ввозъ ячменя имѣлъ значеніе только въ 1878-1890 г.г.; въ 1891 и 1892 г.г. онъ прекратился совсѣмъ, въ два же посledнихъ года сразу увеличился въ значительной степени.

Колебанія какъ ввоза, такъ и вывоза, связанныя другъ съ другомъ, характеризуютъ состояніе урожаевъ въ Закавкази ячменя и наличность избытка или недостатка его.

Вычитая изъ общихъ перевозокъ по линіи вывозъ ячменя за предѣлы Закавказья и ввозъ его изъ внутреннихъ губ., мы получаемъ движеніе этого груза въ мѣстномъ сообщеніи, которое по годамъ составляло:

Въ 1875 г.	162 т. п.	||	„ 1885 „	725 „
„ 1876 „	93 „	||	„ 1886 „	732 „
„ 1877 „	365 „	||	„ 1887 „	1.079 „
„ 1878 „	235 „	||	„ 1888 „	766 „
„ 1879 „	342 „	||	„ 1889 „	777 „
„ 1880 „	— „	||	„ 1890 „	888 „
„ 1881 „	232 „	||	„ 1891 „	1.045 „
„ 1882 „	199 „	||	„ 1892 „	940 „
„ 1883 „	520 „	||	„ 1893 „	833 „
„ 1884 „	669 „	||	„ 1894 „	889 „

Изъ этого видно, что перевозка ячменя въ мѣстномъ сообщеніи, особенно усилившаяся съ открытиемъ Бакинскаго участка, въ дальнѣйшіе годы возрастала, хотя и не въ особенно сильной степени.

Обобщая все сказанное о пшеницѣ, муки и ячменѣ, можно констатировать, что земледѣліе въ Закавкази втечение послѣдняго десятилѣтія находится въ довольно стѣсненномъ положеніи. Въ то же время всѣ почти изслѣдователи края отмѣчаютъ постепенное обращеніе пастбищъ въ пахоти и увеличеніе культурной площади на счетъ лѣсныхъ расчистокъ, а не обратное, поэтому должно считаться несомнѣннымъ, что пахотная площадь въ Закавкази за послѣднее время увеличилась.

Сокращение же вывоза главнейшихъ хлѣбовъ, увеличение ввоза и слабый ростъ мѣстного сообщенія, вызываемый увеличеніемъ народонаселенія, въ связи съ общимъ расширениемъ пространства пахотныхъ полей, могутъ быть объяснены только лишь сильнымъ паденіемъ урожайности.

Можно было бы допустить и иное предположеніе, именно, что съ болѣеющей площади теперь получается зерна меньшее не вслѣдствіе уменьшенія урожаевъ, а благодаря тому, что въ настоящее время изъ этой площади отводится подъ другія культуры, помимо пшеницы и ячменя, большая часть, чѣмъ прежде.

Этими другими культурами могутъ быть только рисъ и хлопокъ, разводимые въ значительныхъ размѣрахъ.

Увеличеніе посѣвовъ ихъ несомнѣнно должно было сказаться на перевозкахъ по желѣзной дорогѣ.

Для того, чтобы выяснить, увеличивалось ли производство этихъ продуктовъ, или уменьшалось, вполнѣ будетъ достаточно, если мы для первого возьмемъ общія перевозки этого рода хлѣба мѣстного происхожденія, а для второго—вывозъ мѣстного хлопка.

Такъ какъ хлопокъ вывозится изъ Закавказья преимущественно черезъ Поти и Батумъ, то для нашей цѣли мы беремъ прибытіе его на эти станціи, за исключеніемъ того, что получается изъ Баку (хлопокъ средне-азіатскій); для риса же общія перевозки по линіи, тоже исключая отправленіе ст. Баку (по преимуществу продукта средней Азіи) *).

Тогда перевозки мѣстного риса **) и вывозъ изъ Бату-

*] Баку отправляетъ нѣкоторую часть риса и мѣстного происхожденія, доставляемаго на городскіе очистительные заводы; исключая изъ общихъ перевозокъ и эти количества, мы получаемъ данныя, которыя меньше дѣйствительныхъ размѣровъ движенія мѣстного риса, но такъ какъ подобное исключеніе сдѣлано для всѣхъ лѣтъ, то получаемыя разности вполнѣ пригодны для сравненія.

**) Нѣкоторая часть показаннаго риса ввозилась изъ Персіи, черезъ таможенные учрежденія Эриванской губ.

ма и Поти мѣстного хлопка выражается такъ (въ тысячахъ пудовъ).

Г о д ы.	Р и с ь.	Х л о п о къ.
1884	53	136
1885	172	185
1886	139	264
1887	267	239
1888	263	228
1889	233	371
1890	140	404
1891	148	395
1892	167	435
1893	151	503
1894	173	425

Изъ данныхъ этихъ усматривается значительное сокращеніе перевозокъ мѣстного риса за послѣдніе годы, по сравненію со второю половиною восьмидесятыхъ годовъ, а это несомнѣнно указываетъ на уменьшеніе его производства въ краѣ; наоборотъ, мѣстный хлопокъ съ каждымъ годомъ вывозился все въ большемъ и большемъ количествѣ, при томъ увеличеніе шло въ такой пропорціи, что безошибочно можно признать фактъ значительного расширенія площади хлопковыхъ плантаций (тѣмъ болѣе, что мѣстное потребленіе хлопка всегда было ничтожно).

Но если, съ одной стороны, сопоставить увеличеніе всей пахотной площади за послѣднее время, значительное сокраще-

ние количества добываемыхъ пшеницы, ячменя, а также и риса, сокращеніе, опредѣляемое нѣсколькими миллионами пудовъ, а съ другой—увеличеніе вывоза хлопка на нѣсколько сотъ тысячъ пудовъ, при весьма слабомъ потребленіи его на мѣстѣ, слѣдуетъ заключить, что значительный недохватокъ трехъ перечисленныхъ родовъ хлѣба только въ небольшой мѣрѣ явился результатомъ расширенія площади подъ хлопкомъ, въ главной же массѣ есть слѣдствіе паденія урожайности.

Если даже игнорировать фактъ расширенія пахотной площи, и тогда усилившіеся посѣвы хлопка не могли занять большой площи и все-же несомнѣнныи остается уже выведенное нами положеніе, такъ какъ пахотная площа подъ хлѣбами сократилась для посѣвовъ хлопка въ ничтожной мѣрѣ, а снимаемое съ нея зерно уменьшилось на нѣсколько миллионовъ пудовъ, т. е. съ единицы площи теперь получается меньшее количество пудовъ хлѣба, чѣмъ прежде.

Въ заключеніе настоящей статьи приводимъ еще нѣкоторыя данные о перевозкахъ ячменя.

Главными станциями отправления его являются (кромъ Батума, Поти и Баку, отправляющихъ привозной ячмень): Гоми, Карели, Гори, Пойли, Акстафа, Таузъ, Дзегамъ, Шамхоръ, Елисаветполь, Евлахъ, Уджары и Аджи-Кабуль.

Вывезено съ этихъ станцій (въ тысяч. пуд.):

Г о д и.	Гоми.	Карел.	Гори.	Пойли.	Акстафа.	Таузъ.	Дзегамъ.	Шамхоръ.	Елизавет- поль.	Евлахъ.	Уджары.	Аджи-Ка- булъ.
1878	47	43	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1879	89	102	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1881	100	71	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1882	100	28	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1883	24	17	17	42	124	39	66	35	33	—	4	—
1884	106	47	77	55	159	41	72	18	8	9	26	—
1885	95	35	84	60	238	70	20	60	61	23	32	—
1886	170	46	119	71	338	56	149	43	46	20	11	7
1887	125	51	128	129	168	88	252	100	68	17	18	38
1888	122	102	78	108	125	49	72	26	36	55	10	—
1889	70	79	84	78	105	42	110	35	33	5	18	—
1890	86	54	36	70	91	59	103	48	61	10	46	83
1891	97	51	32	77	235	89	152	79	91	78	87	142
1892	79	54	31	67	105	72	145	126	128	60	25	51
1893	44	47	18	54	13	12	114	62	38	53	19	188
1894	79	72	17	51	23	54	135	87	28	98	34	48

Мы видимъ, что крупнейшими станціями отправленія ячменя оказываются Гоми, Пойли, Акстафа и Дзегамъ. Больше всего вывозится ячменя станціями Бакинского участка.

Кромѣ Батума, Поти и Баку, главная масса ячменя направляется на станціи Кутаисъ, Квирилы, Мцхетъ и Тиф-

лись; следовательно, производство ячменя сосредоточено на восточной половинѣ дороги, а потребление—на западной.

На станции эти прибыло ячменя (въ тыс. пуд.):

Г о д ы.	Кутаись.	Квирилы.	Мцхетъ.	Тифлисъ.
1875	6	—	10	130
1876	—	—	21	56
1877	13	—	16	189
1878	13	—	51	244
1879	4	—	20	538
1880	—	—	—	—
1881	18	—	58	240
1882	54	—	52	88
1883	35	—	54	324
1884	19	1	82	538
1885	34	41	77	582
1886	19	33	66	596
1887	46	68	100	738
1888	72	22	41	617
1889	25	19	26	644
1890	34	120	82	603
1891	58	94	84	662
1892	29	79	69	694
1893	30	62	27	905
1894	25	4	32	967

Главнымъ потребителемъ закавказского ячменя, следовательно, является Тифлисъ, съ каждымъ годомъ увеличивающій спросъ на значительную величину.

5.

Хлопковая промышленность.

По даннымъ Управления дороги, а также указаніямъ, сдѣланнымъ агрономомъ Н. Таратыновымъ въ его статьяхъ „Хлопководство въ Закавказскомъ краѣ“ и „О роли хлопчатника въ ряду другихъ сельско-хозяйственныхъ растеній Закавказья“, положеніе хлопковой промышленности представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Культура хлопчатника въ Закавказье встрѣчается въ Эриванской, Бакинской, Кутаисской и Елисаветпольской губерніяхъ, при чмъ въ жизни мѣстнаго населенія растеніе это за послѣдніе 5-10 лѣтъ пріобрѣло довольно важное значеніе, особенно въ первой изъ названныхъ губерній.

Эриванская губернія до самаго послѣдняго времени была почти единственной производительницей хлопка, который постепенно вытеснялъ остальныя культуры, занимая площади, прежде отводившіяся подъ инженицу, клещевину, рисъ и другія обычныя на мѣстѣ растенія. Въ настоящее время хлопокъ занялъ уже въ губерніи всѣ свободныя мѣста и подъ него отведена большая часть тѣхъ земель, которыя безъ ущерба для хлѣбопашства могли быть обращены подъ хлопокъ. Больше всего встрѣчаются посѣвы его въ уѣздахъ: Сурмалинскомъ, Эчміадзинскомъ и Шаруро-Даралагезскомъ; Нахичеванскій и Эриванскій уѣзды занимаютъ въ этомъ ряду послѣднее мѣсто. Всего подъ хлопкомъ, по свѣдѣніямъ 1891 г., было занято въ этихъ уѣздахъ 30 тыс. десятинъ, съ которыхъ снято около $1\frac{1}{2}$ милл. пуд.

Въ то время какъ въ Эриванской губерніи хлопководство распространено издавна, въ другихъ губерніяхъ особенное развитіе получило оно съ середины восьмидесятыхъ годовъ, когда на хлопокъ этихъ мѣстностей обратили вниманіе

фирмы Морозова, Алексеева и Познанского, раздавшія почти по всему Закавказью значительное количество съмянъ.

Разведеніе хлопка въ Кутаисской губерніи было давно знакомо туземцамъ, на что указываетъ еще географія грузинскаго царевича Вахушта. Наибольшаго развитія достигло оно во время съверо-американской войны. Тогда англичане раздавали туземцамъ съмена и платили имъ за пудъ 12-14 рублей; производство достигало болѣе 50 тысяч пудовъ хлопка.

Послѣ войны цѣны упали значительно и хлопководство въ губерніи пришло въ упадокъ. Природныя условія губерніи, какъ нельзя лучше, соответствуютъ требованіямъ усиленного произрастанія хлопка, между тѣмъ посѣвы его встречаются лишь въ огородахъ, дворахъ и вообще на небольшихъ клочкахъ земли. Однимъ изъ тормозовъ развитія здѣсь хлопководства агрономъ Таратыновъ считаетъ отсутствіе на мѣстѣ американскихъ джиновъ для очистки хлопка отъ съмянъ. Операциія эта до сихъ поръ производится въ губерніи при помощи особыхъ примитивныхъ орудій, требующихъ значительной траты рабочей силы и дающихъ въ результатѣ волокно плохо очищенное и смѣшанное съ раздробленными съменами. Всего Кутаисская губернія дала въ 1892 году не болѣе 20 тыс. пудовъ.

Очищенный ручнымъ способомъ хлопокъ поступаетъ въ продажу по 6 руб. 50 коп.-8 руб. 70 коп., а неочищенный—по 1 руб. 60 коп.-2 руб. 20 копѣекъ за пудъ.

Въ Елисаветпольской губерніи хлопководство развито въ уѣздахъ: Арешскомъ, Шушинскомъ, Зангезурскомъ и Джеванширскомъ. Въ остальныхъ мѣстностяхъ эта отрасль развиться еще не успѣла.

Въ серединѣ восьмидесятыхъ годовъ вся губернія едва давала 5 тыс. пуд., въ 1892-же году сборъ возросъ уже до 30 тыс. пуд. Особенное влияніе на распространеніе посѣвовъ хлопка имѣли фирмы Познанского и Корзинкина, кото-

рыя, раздавая съмена, гарантировали населению продажную цѣну въ 6 руб. за пудъ волокна.

Сбываются хлопокъ на мѣстѣ: неочищенный—по 2 руб. 50 коп. ташкентскихъ съмянъ и 1 руб. 80 коп. американскихъ; очищенный ташкентский—по 8 руб., американский—по 7 руб.

Въ Бакинской губерніи хлопокъ, хотя и въ незначительномъ количествѣ, встрѣчается въ уѣздахъ Шемахинскомъ и Кубинскомъ.

Въ климатическомъ отношеніи Закавказье представляетъ вполнѣ подходящія условія для произрастанія хлопка. Главному требование, которое предъявляется хлопокъ—возможно длинный періодъ безморозного времени и высота мѣста не свыше $2\frac{1}{2}$ -3 т. ф.—отвѣчаютъ многія низкія мѣстности всѣхъ пяти перечисленныхъ губерній.

Въ этомъ отношеніи эти послѣднія распредѣляются такъ: сперва идетъ Кутаисская губернія, затѣмъ Бакинская, Елизаветпольская и Тифлисская и уже въ концѣ—Эриванская, гдѣ по высотѣ мѣста хлопчатникъ часто побивается ранними морозами.

Урожай хлопка для Эриванской губерніи принимается въ среднемъ около 20 пуд. съ десятины; если расходъ на всѣ операции по обработкѣ почвы, поливкѣ, мотыженію, уборкѣ и пр. принять въ 75 руб. (66-82 руб.), то, при цѣнѣ въ 8 руб. за пудъ волокна (20 пуд.) и 20 коп. съмени (50 пуд.), чистый доходъ съ десятины выразится въ 95 руб. Изъ этого видно, насколько прибыльна эта отрасль промышленности. Цѣны на хлопокъ находятся въ значительной зависимости отъ урожаевъ въ Средней Азіи и Америкѣ, а также курса рубля, колеблясь въ предѣлахъ между 10 и 7 рублями.

Препятствіемъ для большаго развитія хлопководства въ Закавказье, говорится въ одномъ изъ изслѣдований, произведенныхъ агентами дороги, служить то, что оно требуетъ

большихъ хлопотъ и затратъ сравнительно съ хлѣбной культурой. Крестьянину, почти не имѣющему оборотнаго капитала, вообще трудно взяться за культуру хлопка и произвести большія затраты; при современныхъ условіяхъ хлѣбной культуры въ Закавказье крестьянинъ предпочитаетъ съ меньшими хлопотами и рискомъ засѣять поле хлѣбомъ и получить съ него доходъ, хотя и меньшій противъ дохода съ хлопчатника. Необходима болѣе высокая, чѣмъ теперь, цѣна на хлопокъ, чтобы хлопководство развивалось успѣшище, какъ это, напримѣръ, имѣло мѣсто въ Кутаисской губерніи во время американской войны.

Постановка въ Закавказье сельского хозяйства и связанныхъ съ нимъ культуръ въ настоящее время переживаетъ критический переходный моментъ и нуждается въ существенныихъ измѣненіяхъ, какъ о томъ свидѣтельствуютъ официальные и другіе отзывы. Эти измѣненія заключаются въ развитіи только-что зарождающихся культуръ и въ замѣнѣ однихъ культуръ другими. Первобытное состояніе сельского хозяйства, мѣстами проявляющееся малоземелье, истощеніе почвы, на которой засѣваются почти одни и тѣ же хлѣба безперемѣнно, уменьшеніе урожаевъ, даже полные неурожай и голодъ, пораженіе виноградниковъ болѣзнями, главнымъ образомъ филоксерою, которая уже уничтожила виноградники Кутаисской губерніи на большомъ протяженіи и угрожаетъ тѣмъ же и Кахетіи,—все это неминуемо вызоветъ необходимость прибѣгнуть къ какимъ-либо новымъ культурамъ, въ ряду которыхъ хлопку будетъ принадлежать весьма важное мѣсто.

Россія нуждается въ ежегодномъ потребленіи 10-10^{1/2} милл. пуд. хлопка. Участіе закавказскаго продукта въ удовлетвореніи этой потребности довольно ограничено, такъ какъ онъ имѣть сильнѣйшаго конкурента въ лицѣ средне-азіатскаго своего собрата. Такъ, въ то время какъ все Закавказье дало въ 1891 г. ^{1/2} милл. пуд. хлопка, одинъ только

Туркестанъ произвель $1\frac{1}{4}$ милл.; помимо него, на русскіе рынки поступаетъ еще хлопокъ Хивинскаго и Бухарскаго ханствъ, изъ Закаспійскаго края и Персіи.

Общее количество хлопка, вывезенного въ 1892 г. по Закаспійской дорогѣ и чрезъ Оренбургъ, достигло 3.389 т. пуд. Судя же по прогрессивно возрастающему вывозу средне-азіатскаго хлопка, количество его, поступившее на рынки за послѣдніе годы, должно было превысить 4 милл. пудовъ.

Весь этотъ хлопокъ, какъ сказано, вывозится или гужемъ на Оренбургъ, а затѣмъ по рельсовымъ путямъ, или же передвигается по Закаспійской желѣзной дорогѣ въ Узунъ-Ада. Отсюда значительнейшая часть его направляется по Волгѣ на Царицынъ, Нижній-Новгородъ и Ярославль, а меньшая часть идетъ моремъ на Баку, по Закавказской желѣзной дорогѣ, въ Батумъ и Поти, а оттуда въ центры Московскаго и Варшавскаго районовъ.

Съ 1894 года, съ открытиемъ Петровской линіи Владикавказской дороги, явился и третій конкурентъ на этотъ грузъ.

Участіе Закавказской желѣзной дороги въ перевозкѣ средне-азіатскаго хлопка опредѣляется отправками ст. Баку, которая по годамъ распредѣляются тафъ:

Въ 1884 году	53	пуд.
» 1885 »	2.110	»
» 1886 »	1.876	»
» 1887 »	29.372	»
» 1888 »	174.279	»
» 1889 »	236.571	»
» 1890 »	528.949	» -
» 1891 »	438.661	»
» 1892 »	1.116.355	»
» 1893 »	1.068.292	»
» 1894 »	387.619	»

Данныя эти показываютъ, что вывозъ хлопка Средней

Азіи по Закавказской желѣзной дорогѣ возрасталь съ пеимо-
вѣрной быстротой, достигнувъ своего максимума въ 1892
году; на послѣднихъ двухъ годахъ, очевидно, отразилось от-
крытие Петровской линіи, которая, несомнѣнно, отняла значи-
тельную часть этого груза у Закавказской дороги. Два года,
именно 1892 и 1893, представляютъ форсированныя цифры,
явившіяся результатомъ почти совсѣмъ прекратившейся за
эти годы перевозки грузовъ по Волгѣ, по случаю свирѣп-
ствовавшей холерной эпидеміи.

Предпочтеніе пути по Волгѣ направленію по Закавказ-
ской желѣзной дорогѣ легко объясняется, если принять во
вниманіе, что изъ общаго количества средне-азіатскаго хлопка
Московскій районъ потребляетъ 78%, а Варшавскій—22%,
поставка же изъ Узунъ-Ада обходится черезъ Царицынъ: до
Москвы 60,00 к., Сосновицъ—95,07, Варшавы—93,58,
Лодзи—94,96, а черезъ Баку: до Москвы—94,06—89,06, до
Сосновицъ—96,10, до Варшавы—94,61, до Лодзи—95,99 к.
Такимъ образомъ, перевозка по первому пути до Москвы об-
ходится отправителямъ значительно дешевле, до остальныхъ
же мѣстъ стоимость ея почти одинакова для обоихъ путей.
Первый иуть, т.-е. по Волгѣ, имѣть еще одно преимуще-
ство—болѣе быстрой доставки.

Получаемый изъ Средней Азіи хлопокъ Закавказская
дорога доставляетъ для дальнѣйшей отправки въ Батумъ и
Поти, захватывая по дорогѣ и хлопокъ мѣстного происхожде-
нія. Выѣзъ этихъ портовъ за десятилѣтіе выразился такъ:

Въ 1884 году	99.345	пудовъ.
» 1885 »	148.366	»
» 1886 »	258.710	»
» 1887 »	261.861	»
» 1888 »	349.067	»
» 1889 »	544.066	»
» 1890 »	854.641	»
» 1891 »	751.441	»

» 1892	» . .	1.468.226	»
» 1893	» . .	1.515.456	»
» 1894	» . . .	737.186	»

Мы видимъ, что еще въ тѣ первыѣ годы, когда Закавказская дорога ничего почти не получала изъ Закаспійскаго края, вывозъ хлопка изъ Закавказья, слѣдовательно, мѣстнаго происхожденія, достигалъ довольно солидныхъ размѣровъ.

Если теперь мы изъ всей перевозки хлопка по Закавказской желѣзной дорогѣ вычтемъ грузы, отправленные ст. Баку, т.-е. средне-азіатскаго происхожденія, то получимъ размѣры движенія закавказскаго хлопка, или, игнорируя, по незначительности размѣровъ, мѣстное потребленіе, особенно въ виду того, что рѣзкимъ колебаніямъ оно не могло подвергаться, приблизительную картину вывоза закавказскаго хлопка, что по годамъ составить:

Въ 1884 году . . .	136.000	пудовъ.
» 1885 « . . .	185.000	»
» 1886 « . . .	264.000	»
» 1887 « . . .	239.000	»
» 1888 « . . .	228.000	»
» 1889 « . . .	371.000	»
» 1890 « . . .	404.000	»
» 1891 « . . .	395.000	»
» 1892 « . . .	435.000	»
» 1893 « . . .	503.000	»
» 1894 « . . .	425.000	»

Изъ данныхъ этихъ мы видимъ, что, если не считать двухъ холерныхъ лѣтъ 1892 и 1893, когда дорога усиленно перевозила средне-азіатскій хлопокъ, въ общемъ вывозъ хлопка по Черному морю закавказскій продуктъ, начиная съ 1888 года, игралъ почти такую же роль, какъ и средне-азіатскій. Кромѣ того, цифры эти свидѣтельствуютъ, что хлопковая промышленность въ Закавказье, хотя и медленно, но неуклонно растетъ.

Изъ всѣхъ станцій дороги по вывозу мѣстнаго хлопка больше всего работаетъ Акстафа, которая отправила: въ 1884 году 109 т. пуд., въ 1885—161 т., въ 1886—252 т., въ 1887—226 т., въ 1888—215 т., въ 1889—349 т., въ 1890—386 т., въ 1891—369 т., въ 1892—409 т., въ 1893—468 т. и въ 1894 году—393 тыс. пудовъ. Доставляется ею эриванскій хлопокъ.

6. Винодѣліе.

Винодѣліе въ экономіи нѣкоторыхъ мѣстностей Закавказья играетъ весьма важную роль, служа крупнымъ источникомъ благосостоянія населенія. Распространена эта отрасль хозяйства во всѣхъ губерніяхъ края, но въ одиѣхъ виноградные сады встрѣчаются только въ опредѣленныхъ уѣздахъ, представляя непрерывныя насажденія въ десятки верстъ, въ другихъ—сады встрѣчаются въ значительномъ количествѣ по всей территории, въ третьихъ, паконецъ, виноградарство переживаетъ еще периодъ развитія, приобрѣтая съ каждымъ годомъ все больше и больше значенія, по пока еще играя второстепенную роль. Распространеніе виноградарства находится въ тѣсной зависимости отъ высоты мѣста и въ этомъ отношеніи существуетъ извѣстный предѣлъ, далѣе котораго виноградъ не дозрѣваетъ или совсѣмъ не можетъ расти.

Значеніе винодѣлія, помимо крупного дохода, который оно даетъ краю, увеличивается еще характеромъ его распространенія, такъ какъ занятіе этою отраслью развито главнымъ образомъ среди массы населенія, которое является въ данномъ случаѣ не простою рабочею силою, а ведетъ его самостоятельно, помимо стороннихъ предпринимателей. Въ тѣхъ уѣздахъ, въ которыхъ развито винодѣліе, почти каждый крестьянскій дворъ имѣеть $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ и свыше десятина винограднаго сада, въ которомъ примѣняется совмѣстный

трудъ семьи. Сборъ винограда, давка его и весь процессъ изготошенія вина производится самими крестьянами въ видѣ домашняго промысла и только съ началомъ момента сбыта на сцену появляется предприниматель, скушникъ, посредникъ между производителемъ и непосредственнымъ потребителемъ.

Приводимыя ниже данныя о положеніи винодѣлія извлечены изъ отчетовъ дороги, изъ отчета Завѣдывающаго акцизными сборами Закавказскаго края, изъ губернаторскихъ отчетовъ, отдѣльныхъ статей: агронома Тимофеева „Сбытъ кавказскихъ винъ“, кн. Масальскаго „Винодѣліе въ Россіи“, и изъ „Матеріаловъ, подлежащихъ разсмотрѣнію въ особой комиссіи для изысканія способовъ къ упорядоченію производства и продажи напитковъ, содержащихъ въ себѣ алкоголь“, т. 2, 4, 7.

Общее количество виноградниковъ въ Закавказии— 101.905 дес.—, по подсчету агронома Тимофеева, по отдѣльнымъ губерніямъ распредѣляется такъ:

въ Кутаисской губ.	31.770	дес., дающихъ въ годъ въ среднемъ	4.846.100	в.
въ Тифлисской губ.	27.500	„	4.700.000	„
въ Эриванской губ.	7.700	„	274.000	„
въ Елисавет. губ.	22.619	„	600.000	„
въ Бакинской губ.	12.316	„	420.000	„
Всего	101.905	„	11.065.540	
			ведеръ вина.	

(На Сѣверномъ Кавказѣ 12.482 дес., съ среднимъ урожаемъ въ 1.401.600 ведеръ).

По размѣрамъ производства, а также качеству вина, кавказскій районъ стоитъ во главѣ всѣхъ другихъ районовъ Имперіи. Кн. Масальскій считаетъ общее количество десятинъ подъ виноградниками во всей Россіи въ 202.620 дес., съ производствомъ въ 26 мил. ведеръ, при чмъ на долю Кавказа изъ общей площади приходится 56%, Бес-

сарабіи—32,5%, Туркестана—6,15%, Крыма—3,5%, Донской Области—1,2 и Уральского района—0,3%, по количеству же производимаго вина по областямъ, расположеннымъ въ томъ же порядкѣ, приходится 47,3%, 46%, 0,1%, 5,0%, 1,4% и 0,0%. Слѣдовательно, почти половина виноградниковъ и всего производства вина принадлежитъ Кавказу, въ томъ числѣ $\frac{7}{8}$ Закавказью и $\frac{1}{8}$ Съверному Кавказу. Изъ всего количества вина, добываемаго Кавказомъ, 40% вывозится на рынки внутренней Россіи, остальное же количество потребляется на мѣстѣ.

Изъ числа закавказскихъ провинцій первое мѣсто какъ по площади виноградниковъ, такъ и производству вина, принадлежитъ Кутаисской губ. Виноградарство и винодѣліе развиты были здѣсь еще въ самой сѣдой древности, чему сильно способствовалъ влажный и теплый климатъ. Это же послѣднєе обстоятельство послужило причиной особеннаго развитія здѣсь грибныхъ болѣзней и въ особенности филоксеры, погубившей въ нѣкоторыхъ уѣздахъ значительное число виноградниковъ. Въ этой губерніи, равно какъ и въ остальныхъ частяхъ Закавказья, неизмѣнно наблюдается одно и тоже явленіе: въ то время какъ виноградарство достигаетъ высокаго развитія и въ отдельныхъ случаяхъ поставлено по всемъ правиламъ науки, винодѣліе съ незапамятныхъ временъ ведется все по однимъ и тѣмъ же приемамъ, сохраняя всѣ черты примитивной обработки виноградного сока. Объясняется это тѣмъ, что виноградарство требуетъ примѣненія главнымъ образомъ труда, рациональное же винодѣліе прежде всего капитала, необходимаго для дорогихъ подвальныхъ сооруженій, на что у населенія средствъ не оказывается. Затѣмъ, крестьянство, да и дворянство, постоянно нуждающіяся въ деньгахъ какъ для взноса податей, такъ и расплаты по разнымъ долговымъ обязательствамъ, которыхъ у рѣдкаго жителя западнаго Закавказья нѣть, не имѣютъ возможности сохранять и выдерживать вино, вынужденныя реализировать его на рынкѣ возможно скорѣе.

Средний урожай съ десятины въ Кутаисской губ. принимается около 150 вед. вина. Изъ сортовъ распространены здѣсь: изабелла, крахуна, саперави, цоликаури и др. Виноградники различаются двухъ родовъ: маглари, въ которыхъ лоза пущена вверхъ по деревьямъ, разсаженнымъ въ виноградникъ, и даблари, съ коротко обрѣзываемыми лозами, привязываемыми къ тычинамъ. Болѣе всего развито въ губерніи виноградарство въ уѣздахъ Шорапанскомъ и Кутаисскомъ; въ остальныхъ общая площадь виноградниковъ не превышаетъ 2-3 т. десятинъ. Изъ винъ Кутаисской губ. особенно славится свирское. Цѣны на вино колеблются отъ 1 р. 20 к. до 4 р. за ведро. Три четверти всего изготавляемаго вина потребляется на мѣстѣ, остальное вывозится въ другія губерніи Закавказья и внутренней Россіи. Благодаря поразительно быстрому опустошенію виноградниковъ филоксерою, число ихъ и общая площадь, особенно въ Шорапанскомъ уѣздѣ, сокращаются въ замѣтной степени.

Всегдѣ за Кутаисской губ. идетъ Тифлисская, изъ состава которой только въ двухъ уѣздахъ—Ахалцыхскомъ и Ахалкалакскомъ, по значительной высотѣ мѣста, виноградарство совсѣмъ не развито. Особеной и вполнѣ заслуженной славой пользуется на винномъ рынке Кахетія, которую образуютъ уѣзды Телавскій, Сигнахскій и часть Тіонетскаго. Эти провинціи вмѣстѣ заключаютъ болѣе половины виноградниковъ губерніи. Все вино этой послѣдней на рынке сходитъ за кахетинское, известное своею крѣпостью, густотой и букетомъ. Винодѣліе въ Кахетіи имѣть чрезвычайно большое значеніе: на немъ покоятся всѣ надежды и упованія мѣстныхъ жителей, каждый изъ которыхъ имѣеть свой садъ въ $\frac{1}{2}$, 1 и болѣе десятинъ. Храненіе и выдержка вина поставлены здѣсь такъ же плохо, какъ и въ Кутаисской губ. Частыя градобитія и сильная задолженность вынуждаютъ населеніе торопиться со сборомъ винограда, благодаря чему онъ не вполнѣ дозрѣваетъ, что часто служить причиной порчи

вина. Средний урожай съ десятины для всей губерніи—170 вед., т. е. на 20 ведеръ болѣе, чѣмъ въ Кутаисской губ. Этимъ и объясняется, почему эти двѣ губерніи, имѣющія различныя площади виноградниковъ, даютъ приблизительно одно и тоже количество вина.

Централіи винодѣлія считаются въ губерніи: Бакурцихе, Карданахи, Мукузани и Ахмети—въ Кахетіи, Мухрань—въ Душетскомъ и Шулаверы—въ Борчалинскомъ уѣздахъ. Изъ всего урожая вина 40% потребляется на мѣстѣ, а 60% вывозится въ Россію. Цѣны на мѣстное вино слѣдующія: низшаго сорта—1 р. 50 к.-1 р. 80 к. за ведро, средняго—2 р.-2 р. 50 к. и высшаго—3 р.-6 р. Культивируются здѣсь такие сорта винограда: саперави, рка-цители, будешури, мцване и др. Отдѣльныхъ виноградниковъ въ губерніи 29 тысячъ.

Въ Елисаветпольской губерніи винодѣліе пріобрѣтаетъ тоже довольно важное значеніе, особенно за послѣднее десятилѣтіе, когда пространство виноградниковъ губерніи увеличилось втрое. По качеству своему елисаветпольское, или по мѣстному ганжинское, вино уступаетъ кахетинскому и потому цѣнится на рынкѣ дешевле—1 р. 10 к.-1 р. 50 к., 2 р.-4 р. за ведро. Виноградарство въ жизни населенія губерніи играетъ не одинаковую роль: армяне изъ ягодъ добываютъ вино, татары-же, которымъ религія воспрещаетъ изготавленіе и употребленіе спиртныхъ напитковъ, сами вина не дѣлаютъ, сбывая виноградъ армянамъ, или вывозя его на рынокъ какъ въ сырьемъ, такъ и вяленомъ видѣ. Болѣе половины всего ганжинского вина вывозится въ Тифлісъ, гдѣ поступаетъ въ продажу подъ именемъ кахетинского, а также въ Одессу, Варшаву, Москву и Петербургъ.

Централіи винодѣлія являются г. Елисаветполь и нѣмецкія колоніи Еленендорфъ и Айненфельдъ. Сорта винограда—кара-ширай и гей-узюмъ.

Въ Бакинской губ. виноградарство особенно развито въ

уѣздахъ Шемахинскомъ, Бакинскомъ и Геокчайскомъ. Центромъ винодѣлія является сел. Матрасы и Кюрдамиръ. Мѣстные вина отличаются особенной крѣпостью и густотой, но въ то-же время терпкостью и иногда горьковатостью. Благодаря крѣпости, вина эти идутъ на сдабриваніе слабыхъ винъ другихъ мѣстностей. Цѣна на вино колеблется въ предѣлахъ 90 к.-2 р. за ведро.

Вино Эриванской губ. почти всецѣло потребляется въ предѣлахъ самого-же Закавказья, поступая на рынки болѣе отдаленныхъ мѣсть въ очень незначительномъ количествѣ. Большая часть винограда и сусла здѣсь идетъ на изгото-вленіе вина и перекуриается въ водку и коньякъ. Развито виноградарство болѣе всего въ уѣздахъ Эриванскомъ и Эч-міадзинскомъ. Крупными центрами винодѣлія являются г. Эривань и сел. Аштаракъ и Вагаршапать. Эриванская вина отличаются особенной крѣпостью (12-13%) и тонкимъ букетомъ, но непрочны и легко скисаютъ. Употребляются они часто для сдабриванія легкихъ винъ другихъ мѣстностей. Цѣны на вино довольно низкія: 60 к.-1 р.-2 р. 20 к. за ведро.

Доходы населенія Закавказья отъ продажи вина довольно значительны, хотя условія сбыта его сокращаютъ этотъ доходъ съ сильной мѣрѣ.

Если не считать отдѣльныхъ, единичныхъ случаевъ, вино на рынки рѣдко доставляется самими производителями. Только успѣютъ садовладѣльцы выдавать свой виноградъ, какъ на сцену появляется посредникъ, скупщикъ винъ, которому выпадаетъ львиная доля выгоды отъ винодѣлія. Скупщикъ—вполнѣ сложившейся типъ въ Закавказье. Цѣльные легіоны ихъ шныряютъ по всему краю, раздавая впередъ деньги подъ будущіе урожаи и путемъ разныхъ хитро-сплетеній сбивая цѣны до возможнаго предѣла. Въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ скупщики представляютъ довольно сложную, солидарную организацію, гарантирующую имъ громад-

ные барыши. Въ Кахетіи, напримѣръ, ими установленъ по-рядокъ, при которомъ каждый изъ нихъ оперируетъ только въ определенномъ районѣ. Обыкновенно районъ отводится группѣ лицъ и уже изъ другихъ группъ никто сюда не заглядываетъ. Обманы, обмѣры, искусственное понижение цѣнъ, расплата по долгамъ виномъ, при томъ по самой низкой цѣнѣ—все это атрибуты, обязательно сопровождающіе каждую винную компанію.

Участіе Закавказской ж. д. въ доставкѣ вина на рынки довольно значительно, хотя многіе винодѣльческие районы расположены и совсѣмъ въ сторонѣ отъ нея, какъ, напримѣръ, Кахетія и Эриванская губернія. Продукты этихъ мѣстностей, особенно Кахетіи, доставляемые на извѣстномъ разстояніи гужемъ, въ концѣ концовъ все-же попадаютъ на желѣзную дорогу, которая перевозить ихъ дальше, какъ по всему Закавказью, такъ и для транспортировки во внутреннія губерніи. Перевозки вина по Закавказской дорогѣ начались съ самой постройки ея и увеличивались съ открытиемъ Батумскаго и Бакинскаго участковъ, въ общемъ представляя постепенное и неуклонное возрастаніе. Для опредѣленія размѣровъ ихъ ниже приводятся среднія годовыя перевозки за пятилѣтія, начиная съ 1875 г. (за 1891-1894 г.г. среднее за 4 года):

въ 1876-1880 гг.	передвозилось въ годъ	195.932	пуда.
„ 1881-1885 „	„ „ „ „	469.282	„
„ 1886-1890 „	„ „ „ „	732.842	„
„ 1891-1894 „	„ „ „ „	1.036.574	„

Слѣдовательно, передвиженіе вина по дорогѣ усиливалось въ значительныхъ размѣрахъ, хотя по отношенію къ общему производству вина Закавказья— $12\frac{1}{2}$ мил. ведеръ—дорога перевозить всего 8%; остальное количество потребляется на мѣстахъ и передвигается гужемъ и водою (въ одинъ только Тифлисъ гужемъ доставляется около 1.800 т. п., изъ числа которыхъ 1.500 т. п. такъ и остаются въ горо-

дѣ, не подвергаясь дальнѣйшей перевозкѣ). Изъ всего того, что перевозится желѣзною дорогою, часть потребляется въ предѣлахъ Закавказья, часть-же вывозится во внутреннія губернія. Въ эти послѣднія вино доставляется не только при посредствѣ желѣзной дороги, но и другими способами и путями. Такъ, въ 1893 г. вывезено изъ Закавказья:

со станцій Закавказской ж. д. на станціи другихъ желѣзныхъ дорогъ	246.000 п.
изъ портовъ Каспійскаго и Чернаго морей (помимо Закавказской ж. д.)	257.000 „
сухопутно по военно-грузинской дорогѣ .	90.000 „
Всего	593.000 п.

т. е. желѣзною дорогою вывозится даже меныше половины всего того количества, которое поступаетъ изъ Закавказья на рынки Россіи. Агрономомъ Тимоѳеевымъ въ цитированной выше статьѣ произведенъ подсчетъ дѣятельности Закавказской ж. д. по отношенію къ каждому изъ винодѣльческихъ районовъ и по его даннымъ оказывается слѣдующее.

Несмотря на то, что Кутаисская губ. сбываетъ значительное количество вина, на желѣзную дорогу изъ него попадаетъ сравнительно мало, всего въ среднемъ въ годъ для 1877-1885 г.г. 214 т. п. и для 1886-1893 г.—176 т. п., или 8-9% общаго сбыта. Слѣдовательно, вывозъ по желѣзной дорогѣ за послѣдній періодъ упалъ на 18%, что является результатомъ общаго сокращенія производства вина въ губерніи, а это послѣднее находится въ зависимости отъ развитія филлоксеры, грибныхъ болѣзней и конкуренціи со стороны винъ восточнаго Закавказья. Вывозъ изъ Кутаисской губ. по желѣзной дорогѣ за 1883-1893 г.г. распределется такъ:

въ Мингрелию и частію Гурію около	32%
„ Батумъ	19,7%
„ Поти	16,7%
„ Тифлисъ	12,9%

Сурамъ и Михайлово	11,7%
Кутаисъ.	8%

т. е. наибольшая часть кутаисского вина сбывается въ предѣлахъ своей губерніи (вывозъ въ Батумъ и Поти производится преимущественно для самихъ этихъ городовъ). Кроме того, губернія получаетъ еще вина другихъ районовъ.

По направлению къ востоку, вслѣдъ за Кутаисской губ., идетъ такъ называемая Карталинія, составляющаяся изъ двухъ уѣздовъ Тифлисской губ.—Горійскаго и Тифлисскаго, которая вывозить по желѣзной дорогѣ около 7% своего сбыта. Вывозъ этотъ съ 20 т. пуд. въ годъ за періодъ 1876-1889 г.г. достигъ до 40 т., которая направляются болѣе всего въ Тифлисъ (28%), Сурамъ (24%), Кутаисъ и др. мѣста. Карталинія, не довольствуясь собственнымъ виномъ, ввозить до 50 т. п. вина изъ другихъ районовъ—Имеретіи и Тифлиса. Большимъ рынкомъ для винъ Тифлисскаго и Борчалинского уѣздовъ является г. Тифлисъ, куда ввозится ихъ до 600 т. ведеръ.

Главнымъ винодѣльческимъ райономъ является Кахетія, которая сбываетъ половину производимаго ею вина (1.200 т. п.) преимущественно въ Тифлисъ, а черезъ его посредство въ Батумъ, Поти, Баку и внутреннія губернія. За послѣдніе годы кахетинское вино встрѣчаетъ сильнаго конкурента въ лицѣ дешеваго елисаветпольского вина. До самаго Тифлиса, на разстояніи 100-150 в., кахетинское вино идетъ гужемъ. Съ постройкой предполагаемой Кахетинской вѣтви сбыть вина долженъ несомнѣнно возрасти.

Эриванская губ. вывозить около 15% производимаго ею вина, которое направляется черезъ ст. Акстафа въ Батумъ, Поти, Тифлисъ и Баку; часть его гужемъ идетъ въ Карсскую область, а также, въ количествѣ около 11 т. п. въ Россію. Съ открытиемъ Карской дороги, эриванское вино должно найти себѣ болѣе обширный сбытъ.

Изъ Елисаветпольской губ., населенной на половину ма-

гометанами, вывозится половина всего производимаго вина—за періодъ 1883-1893 г.г. въ годъ по 229 т. пуд., при чемъ вывозъ этотъ съ каждымъ годомъ все возрастаетъ. Такъ, въ 1883-1888 г.г. вывозилось въ годъ около 206 т. п., а въ 1889-1893 г.г.—312 т. п. Больѣ всего вина вывозится въ Тифлисъ (152 т. п.), Батумъ (53 т. п.), Мингрелію (13 т.), Баку (11 т.) и т. д. Вывозъ во внутреннія губерніи тоже увеличился за послѣднее время: съ 30 т. п. въ 1891 г. онъ возросъ до 93 т. п. въ 1893 г.

Кромѣ того, районъ вывозить въ Тифлисъ значительное количество свѣжаго винограда—въ годъ 70-80 т. п.

Винодѣльческіе уѣзды Бакинской губ. пересѣкаются желѣзною дорогою, что ставить ихъ въ отношеніи вывоза въ благопріятныя условія, особенно сказавшіяся въ сильномъ развитіи винодѣлія послѣ открытия Бакинскаго участка дороги. Наибольшее количество вина Бакинскаго района отправляется станціей Кюрдамиръ, въ годъ въ среднемъ по 77 т. п., при чемъ вывозъ этотъ за послѣднее время все прогрессируетъ.

Весь вывозъ губерніи распредѣляется такъ: въ Тифлисъ—до 57 т. п., Баку—34 т., Поти—4 т., Поти-портъ—8 т. и т. д. Изъ числа этихъ пунктовъ Тифлисъ и Баку, куда въ періодъ 1883-1887 г.г. вывозилось въ годъ всего 61 т. п., теперь получаютъ до 84 т. п.

Слѣдуетъ упомянуть еще, что на ряду съ винодѣліемъ и въ связи съ нимъ въ Закавказье развивалось и виноградо-водочное винокуреніе. Всѣхъ заводовъ, занимавшихся этимъ дѣломъ, въ 1893 г. было 3391; выкурано ими 25 мил. градусовъ спирта. Первое мѣсто въ производствѣ виноградной водки принадлежитъ Елисаветпольской губ. (6 мил.), затѣмъ Кахетіи и Закатальскому округу (5 мил.). Благодаря своей дешевизнѣ, она вытѣсняетъ употребленіе въ Закавказье хлѣбной водки и вывозится даже во внутреннія губерніи (въ 1893 г. около 6 мил. градусовъ).

Солодковая промышленность.

Солодковая промышленность возникла и развилаась только благодаря открытию Бакинского участка желѣзной дороги. Объектомъ ея служить дикорастущее растеніе изъ семейства бобовыхъ *glycyrrhiza glabra*, лакричикъ, корень котораго, названный за свой сладкій вкусъ солодковымъ, идетъ на выварку экстракта, известнаго въ торговлѣ подъ именемъ лакрицы. Экстрактъ этотъ, кромъ примѣненія въ медицинѣ, какъ мягкчительное средство при кашлѣ, употребляется въ разнаго рода производствахъ, главнымъ образомъ для фальсификаціи чернаго пива, конфектъ, винъ, а также для подслащивания жевательнаго табаку *chok*.

Лакричикъ особенно распространенъ вдоль Куры, въ восточномъ Закавказии, въ уѣздахъ Геокчайскомъ, Аренскомъ, Джеванширскомъ, Шушинскомъ и Джеватскомъ, Елизаветпольской и Бакинской губерній.

Растеніе это состоитъ изъ травянистаго стебля и длиннаго, достигающаго $1\frac{1}{2}$ саж., многолѣтняго корня, дающаго множество отвѣтвленій. Та часть корня, которая ближе къ поверхности земли, болѣе толстая, по мѣрѣ же углубленія, корень утончается. Растетъ онъ главнымъ образомъ на плодородныхъ почвахъ, болѣе всего на пастбищахъ и отывающихся пахотныхъ поляхъ, предпочитая особено рыхлый мѣста.

До возникновенія солодковой промышленности, лакричикъ въ быту мѣстнаго населенія имѣлъ значеніе исключительно какъ кормовое средство: его скашивали и просушивали въ видѣ сѣна, или же имъ пользовались какъ подножнымъ кормомъ. Корень этого растенія употреблялся какъ топливо.

Солодковый корень добывается, помимо Закавказья, еще въ Испаніи, Греціи, въ Малой Азіи и Сиріи.

Лучшимъ по качеству считается корень испанскій, затѣмъ идетъ мало-азійскій и уже послѣднее мѣсто занимаютъ сирійскій и кавказскій. Разница сортовъ опредѣляется содержаніемъ особаго вещества—глициризина, придающаго корню сладкій вкусъ.

Возникновеніе солодковой промышленности въ Закавказье относится къ 1883 г., времени открытия Бакинского участка дороги. Пionерами этого дѣла были греческо-поданные гг. Хрусаки и Гизи, издавна занимавшіеся экспортомъ корня въ Америку изъ Турціи и Греціи. Въ началѣ корень вывозился въ непрессованномъ видѣ, въ послѣдствіи же ими былъ устроенъ на станціи Ляки особый заводъ для сушки и прессованія корня.

Въ 1888/9 годахъ на ряду съ этой первой фирмой возникли еще двѣ новыхъ—Ургардта, возлѣ ст. Уджары, и Бл исса—возлѣ станціи Елисаветполь. Изъ нихъ послѣдняя имѣеть въ Америкѣ обширный заводъ, перерабатывающій корень въ лакрицу; такие же заводы устроены и на ст. Елисаветполь и Уджары. Есть небольшой заводъ и въ г. Тифлисѣ.

Въ настоящее время вся промышленность сосредоточена исключительно въ рукахъ трехъ названныхъ фирмъ. Почти вся богатыя мѣсторожденія корня, расположенные вблизи желѣзодорожныхъ станцій, заарендованы фирмами Гизи и Ургардтъ, третій же предприниматель, Бл иссъ, вынужденъ покупать корень въ болѣе удаленныхъ отъ дороги мѣстностяхъ и доставлять его на ст. Ляки, Мюсюсли и Уджары, для дальнѣйшей отправки въ Елисаветполь.

Добыча солодковаго корня производится исключительно зimoю, съ начала ноября до половины марта, т. е. въ periodъ, въ который мѣстное населеніе свободно отъ полевыхъ работъ. Это обстоятельство могло бы поставить солодковую про-

мышленность въ ряду занятій, служащихъ мѣстному населенію источникомъ постоянныхъ и болѣе или менѣе крупныхъ заработковъ, но, къ сожалѣнію, какъ это и бываетъ часто, крестьяне, которымъ принадлежитъ и самыи корень и трудъ по добычѣ его, получаютъ ничтожныя крохи, весь же барышъ поступаетъ въ пользу трехъ названныхъ фирмъ.

Добычей корня занимаются какъ мужчины, такъ женщины и дѣти. Взрослый человѣкъ можетъ выкопать въ день 3-4 пуда. Цѣны на корень на заводахъ колеблются между 14 и 16 коп. за пудъ; на мѣстахъ же добычи цѣны устанавливаются такія, чтобы со стоимостью доставки они составляли столько, сколько корень стоитъ на заводѣ. Поэтому на мѣстѣ добычи цѣна пуда измѣняется въ предѣлахъ отъ 8 до 12 коп. Такимъ образомъ, заработка корнекопателя колеблется въ день отъ 24 до 48 коп., включая сюда и аренду за землю, если только рабочему приходится панимать ее у частнаго владѣльца.

Выкапывается корень не весь цѣликомъ, а только верхняя, болѣе богатая глицириномъ часть, на $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ аршина глубины. Нижняя часть корня, оставленная въ землѣ, продолжаетъ расти и черезъ 3-4 года вновь становится годной для добыванія. Это обстоятельство обеспечиваетъ почти непрерывный и постоянный запасъ корня.

Выкапываніе корня производится, если лакричникъ растетъ густо, плугами, въ большинствѣ же случаевъ—особыми узкими и длинными заступами.

Если земля распахивается плугомъ, то она затѣмъ поступаетъ подъ посѣвы, а черезъ 2-3 года подвергается вновь раскопкѣ. При добычѣ корня заступами изрытыя мѣста покрываютъ площадь не сплошь, а на извѣстномъ разстояніи, благодаря чему корни лакричника, оставшагося на нетронутыхъ клочкахъ, даютъ боковые отпрыски въ взрыхленныхъ частяхъ, что способствуетъ быстрому возстановленію толстыхъ корней. Такимъ образомъ, природа самого растенія и

характеръ добычи гарантируютъ непрерывное возстановленіе изъятыхъ изъ земли верхнихъ частей корня.

Районъ добычи корня съ каждымъ годомъ расширяется, что объясняется главнымъ образомъ все увеличивающимися размѣрами производства.

Ростъ солодковой промышленности наглядно выясняется данными о перевозкахъ корня по Закавказской жел. дорогѣ.

Такъ, въ 1886 г. перевезено было. 30.111 пуд.

”	”	1887	”	”	” .	142.348	”
”	”	1888	”	”	” .	186.397	”
”	”	1889	”	”	” .	167.509	”
”	”	1890	”	”	” .	872.561	”
”	”	1891	”	”	” .	2.132.955	”
”	”	1892	”	”	” .	2.277.350	”
”	”	1893	”	”	” .	2.071.573	”
”	”	1894	”	”	” .	1.113.096	”

Изъ этихъ цифръ усматривается, что добыча корня вплоть до 1893 г. увеличивалась въ колоссальныхъ размѣрахъ. Съ этого послѣдняго года она вновь пошла на убыль, давъ въ 1894 г., противъ предшествующаго года, уменьшеніе почти вдвое.

Выше уже указывалось, что добыча корня для нѣкоторыхъ фирмъ совершаются вдали отъ ихъ заводовъ и потому доставка на мѣста прессованія и просушки производится гужемъ и по желѣзной дорогѣ. Поэтому указанные размѣры перевозокъ заключаютъ въ себѣ какъ корень, доставляемый съ мѣстъ добычи къ заводамъ, такъ и тотъ, который затѣмъ переотправляется для экспорта въ Батумъ и частію въ Поти, въ видѣ прессованнаго корня и лакрицы.

Отправки корня въ Батумъ и Поти составляли:

въ 1890 г.	414.440	пуд.
» 1891 »	967.255	»
» 1892 »	1.042.464	»
» 1893 »	913.473	»
» 1894 »	1.011.245	»

Эти данные указывают на перевозки просушенного корня или такого, который просушен въ большей своей части. Что же касается добычи сырого корня, то, по свѣдѣніямъ агронома Тимофеева, она по годамъ выражалась такъ:

въ 1889 г.	1.120.000	пуд.
» 1890 »	2.450.000	»
» 1891 »	3.324.000	»

Перевозки корня по желѣзной дорогѣ за эти годы составляютъ всего 45% добычи сырого корня. Перевозится для вывоза за границу исключительно сухой корень, составляющій по вѣсу всего 40% сырого; если же среднюю ежегодную перевозку въ 869.755 пуд. перевести на сырой продуктъ, то это дастъ 2.174.437 пуд. въ годъ. Если сюда прибавить 300 т. п., перерабатываемыхъ въ лакрицу, то 2.474.437 пуд. выразятъ среднюю ежегодную добычу корня въ пудахъ для всѣхъ трехъ фирмъ.

На основаніи этихъ данныхъ г. Даниловичъ, специально изучавшій солодковую промышленность, принимаетъ, при средней цѣнѣ корня на мѣстахъ добычи въ 10 коп. за пудъ, что населеніе отъ этого промысла имѣть въ годъ въ среднемъ по 247.443 руб.; къ этому надо прибавить еще 113.068 руб., представляющихъ заработокъ по перевозкѣ, сушкѣ и прессованію, и тогда 360.511 руб. исчерпываютъ всѣ выгоды, получаемыя непосредственными производителями.

Заработка этотъ несомнѣнно былъ бы болѣе высокимъ, еслибы солодковая промышленность была поставлена въ иные условія, чѣмъ теперь.

До послѣдняго времени три оперирующія въ солодковой промышленности фирмы дѣйствовали вполнѣ самостоятельно, конкурируя другъ съ другомъ. Желая скупить возможно большее количество корня, онъ устраивали приемочные пункты въ однихъ и тѣхъ же мѣстахъ, рядомъ съ вѣсами одного промышленника ставились вѣсы другого; тогда и цѣны на корень стояли высокія. За послѣдніе два года картина

измѣнилась совершенно: предприниматели поняли, что конкурируя другъ съ другомъ, они держать цѣны на высокомъ уровнѣ, лишаясь значительныхъ барышей. Поэтому они вошли въ соглашеніе, устроили иѣкоторое подобіе синдиката, подѣливъ между собою всю промышленную площадь. Теперь у каждого изъ нихъ строго отграничены тѣть районъ, въ которомъ онъ имѣеть право производить закупки корня. Благодаря этому, цѣны на корень устанавливаются произвольно, цѣна пуда его, стоявшаго 12-18 коп., упала до 10 и даже 8 коп.

Корень покупается промышленниками въ сыромъ видѣ и затѣмъ просушивается сперва въ бунтахъ, въ которые онъ складывается, а затѣмъ въ скирдахъ. По высыпкѣ, его прессуютъ въ тюки.

Стоимость производства пуда сухого, спрессованного корня слагается изъ слѣдующихъ данныхъ.

Пудъ сухого корня на заводѣ, считая среднюю цѣну съ доставкой въ 15 коп. и принимая въ разсчетъ 60%

убыли при сушкѣ 38 коп.

Бунтованіе и скирдованіе 5 »

Прессованіе 1 »

Подвозка корня къ прессу и уборка кипъ . . 2 »

Обручи 4 »

Администрація 2 »

Ремонтъ машинъ и топливо 1 »

Итого. . . 53 »

Доставленный въ Америку, пудъ этотъ уже будетъ выражаться такъ:

Стоимость пуда на мѣстѣ производства 53 коп.

Фрахтъ отъ Елисаветполя до Батума, съ накладными расходами 14 »

Портовые и другіе расходы въ Батумѣ 5 »

Фрахтъ отъ Батума до Нью-Йорка, считая за тонну 24-40 шиллинговъ, или въ среднемъ за пудъ	24 »
Комиссионные и пр. расходы	5 »
	Итого . 1 р. 01 коп.
	.

Цѣны же на корень въ Нью-Йоркѣ въ 1894 г. стояли:
1 руб. 13 коп., 1 руб. 44 коп. за пудъ, смотря по
мѣсту его происхожденія. Въ 1891 г. цѣна корня доходила
до 1 р. 50 коп.

Изъ этихъ данныхъ видно, что наши закавказские пред-
приниматели получаютъ довольно солидные барыши, значи-
тельно превышающіе выгоды отъ солодковой промышленности
населенія двухъ губерній, въ которыхъ эта отрасль раз-
вита.

Что же касается экстракта солодковаго корня — лакри-
цы, то безпошлинный ввозъ ея во Францію, при существу-
ющей запретительной пошлине на итальянскую лакрицу,
обеспечиваетъ ей сбыть въ Европу. Предметомъ вывоза въ
Америку продуктъ этотъ не можетъ служить, такъ какъ тамъ
лакрица обложена чрезмѣрно высокой ввозной пошлиной.
Этимъ и объясняется, почему въ Америку вывозится такой
громоздкій товаръ, какъ корень, а не экстрактъ его.

Распространенію закавказской лакрицы въ Европѣ слу-
житъ, между прочимъ, препятствіемъ болѣе низкое качество
ея, по сравненію съ производимой въ другихъ странахъ, въ
въ зависимости отъ чего и цѣна на нее стоитъ болѣе низ-
кая. Такъ, на Лондонскомъ рынке итальянская и испанская
лакрица стоитъ за пудъ 8-8½ р., турецкая — 5 р., за-
кавказская же — всего 3 р. 90 к.—4 р. 17 коп. Поэтому еще долгое время предметомъ экспорта будетъ слу-
жить не лакрица, а солодковый корень.

По вычисленіямъ, закавказскій корень даетъ въ сред-
немъ 35% экстракта. Стоимость лакрицы самимъ промыш-
ленникамъ, съ доставкою въ Лондонъ, опредѣляется такъ:

Производство 1 пуда	3 руб.— коп.
Доставка отъ Уджаръ до Батума . . .	67 »
Портовые и др. расходы въ Батумъ .	5 »
Фрахтъ отъ Батума до Лондона . . .	20 »
	Итого . 3 руб. 92 к.

Слѣдовательно, выгоды производства и экспорта лакрицы, по крайней мѣрѣ при существующихъ цѣнахъ и техники, довольно незначительны.

8.

Шерстяная промышленность.

Закавказская желѣзная дорога производить перевозки шерсти какъ средне-азіатской, такъ и мѣстной.

Главными пунктами по закупкѣ шерсти въ настоящее время въ Средней Азіи являются города: Асхабадъ, Бухара, Мервъ, Мешедъ и Турбетти. Лучшею шерстью считается мервская, а также хорасанская; асхабадская и туркестанская достоинствомъ ниже.

Средне-азіатскій продуктъ, равно какъ и закавказскій, на рынкѣ цѣнится довольно низко, такъ какъ шерсть этихъ мѣстностей грязная. Размѣры экспорта Средней Азіи опредѣляются для бухарской шерсти до 200 т. п., туркестанской и асхабадской—130-150 т. п. и персидской—80-100 т. п., или всего около 450 т. п. До 1893 г. изъ всего этого количества почти половина шерсти вывозилась по Закавказской ж. д., остальная же часть—по Каспійскому морю и Волгѣ.

Главнымъ центромъ торговли закавказской шерстью является г. Тифлисъ, куда шерсть доставляется гужемъ, преимущественно изъ Кахетіи и Борчалинского уѣзда.

Лучшею шерстью считается тушинская, продаваемая по 6-7 руб. за пудъ; остальная же шерсть идетъ по цѣнамъ не свыше 3-4 руб. за пудъ. Цѣны средне-азіатской шер-

сти въ Бухарѣ колеблются около 8-8 р. 80 к. для бѣлой керкинской и афганской, для пендинской—6 р. 40 к.-6 р. 80 к., смѣси съ бухарской—5 р. 20 к.-5 р. 60 к. и грязной—3 р.-3 р. 20 к.

Общая перевозка шерсти, какъ средне-азіатской, такъ и Закавказской, достигала слѣдующихъ размѣровъ.

Въ 1884 г.	291.739	пуд.
» 1885 »	196.549	»
» 1886 »	356.101	»
» 1887 »	474.799	»
» 1888 »	414.916	»
» 1889 »	447.629	»
» 1890 »	381.429	»
» 1891 »	403.164	»
» 1892 »	398.083	»
» 1893 »	450.213	»
» 1894 »	315.093	»

Среднее за первое пятилѣтіе составляетъ 346.820 пуд., а за второе—399.268, слѣдовательно, вывозъ увеличился довольно сильно—на 15%. Послѣдній годъ даетъ уменьшеніе перевозокъ, что легко объясняется переходомъ части средне-азіатской шерсти съ Закавказской ж. д. на вновь открытую Петровскую вѣтвь.

Отдельно для закавказской и средне-азіатской шерсти перевозки выражались такъ:

	Закавказск.	Средне-Аз.
1884 г.	265.475	пуд. 26.264
1885 »	170.191	» 26.358
1886 »	275.409	» 80.692
1887 »	293.283	» 181.516
1888 »	255.127	» 159.789
1889 »	249.978	» 127.651
1890 »	204.679	» 176.750
1891 »	220.449	» 182.715

1892 . . .	240.865	пуд.	157.218	пуд.
1893 . . .	210.427	"	239.786	"
1894 . . .	141.183	"	173.910	"

Для закавказской шерсти среднее за первые пять лѣтъ даетъ 251.896 пуд., для послѣднихъ 6 лѣтъ—211.263; для средне-азіатской шерсти за тѣ же періоды—94.922 и 176.338 пуд., т. е. перевозки мѣстнаго продукта упали на 16%, а средне-азіатскаго—увеличились на 85%. Слѣдовательно, увеличеніе общихъ перевозокъ по Закавказской ж. д. на 15% есть результатъ уменьшенія перевозокъ мѣстной шерсти и сильнаго увеличенія средне-азіатскихъ транспортировокъ.

Первое явленіе можетъ служить несомнѣннымъ доказательствомъ упадка овцеводства въ Закавказье; второе имѣеть только временный характеръ, такъ какъ часть шерсти Средней Азіи будетъ отвлечена отъ Закавказской дороги на Петровскую вѣтвь.

Закаспійская шерсть направляется на Закавказскую дорогу главнымъ образомъ въ октябрь, ноябрь и декабрь. Это все осенняя стрижка, которая, за прекращеніемъ навигаціи, не успѣваетъ попасть въ Царицынъ, служацій центромъ главнаго района торговли русскою шерстью. Съ постройкой же означенной вѣтви часть этой шерсти, которая должна передвигаться въ зимніе мѣсяцы, направится на Петровскъ, откуда уже пойдетъ по общей сѣти дорогъ.

Какъ закавказская, такъ и закаспійская шерсть направляются главнымъ образомъ за границу и лишь $\frac{1}{3}$ ея поступаетъ на русскіе рынки—въ районы Московскій и Лодзинскій. Главными заграничными потребителями русской шерсти являются Франція, Америка и Англія. Вывозится шерсть для этихъ странъ преимущественно черезъ Батумъ.

Въ 1892 г. весь вывозъ изъ этого порта распределился такъ:

За границу	234.647	пуд.
Въ Московскій районъ	55.964	"

Въ Варшавскій районъ	51.600	пуд.
На Черноморское побережье.	10.524	"
Итого	352.735	пуд.

Шерстомойныхъ заведеній ни въ Закавказье, ни въ Средней Азіи нѣть, равно какъ нѣть и суконныхъ фабрикъ.

9.

Т о р г о в л я.

Почти до самаго открытия Поти-Тифлисской ж. д., торговыя сношениія Закавказья съ внутренними губерніями были довольно слабы и вся торговля края держалась главнымъ образомъ на вывозѣ мѣстныхъ продуктовъ за границу и обратно—привозѣ въ Закавказье европейскихъ и азіатскихъ заграничныхъ товаровъ.

За отсутствіемъ въ литературѣ болѣе или менѣе достаточныхъ указаний на размѣръ и характеръ торговыхъ сношений между Закавказьемъ и внутренней Россіей, а также и данныхъ о внутренней торговлѣ въ предѣлахъ самого Закавказья до начала семидесятыхъ годовъ, настоящій очеркъ, въ той части, которая касается торговли до постройки желѣзной дороги, имѣеть предметомъ только заграницную торговлю, которая по относительнымъ размѣрамъ своимъ имѣла для края наиболѣе существенное значеніе.

Внѣшняя торговля Закавказья получила особенное оживленіе съ 1821 года, когда Главнокомандующій Грузіи генераль Ермоловъ исходатайствовалъ разрѣшеніе на 10 лѣтъ привозить въ Закавказье всѣ европейскіе товары съ уплатою лишь 5% пошлины съ объявленной цѣны. По истеченіи этого десятилѣтія, таможенные пошлины, въ цѣляхъ охраненія отечественной промышленности, были сильно увеличены, въ резултатѣ чего привозъ заграничныхъ товаровъ

значительно упалъ, хотя нѣсколько лѣтъ спустя опять достигъ прежней нормы.

Въ 1846 г., по ходатайству Намѣстника Кавказскаго кн. Воронцова, пошлины на ввозимые въ Закавказье товары были уменьшены, но вплоть до 1850 г. ни привозъ заграничныхъ товаровъ, ни вывозъ мѣстныхъ произведеній не увеличились.

За весь этотъ періодъ привозъ и вывозъ колебались въ слѣдующихъ предѣлахъ.

Въ 1821 г. привезено товаровъ изъ-за границы на 826 т. р., вывезено на 463 т., въ 1828 г. привозъ достигъ 2.968 т. руб., въ 1834 г. упалъ до 1.744 т. р.; въ 1846 г. привезено на 3.892 т. руб., вывезено на 735 т., въ 1850 г.—привезено на 3.741 т. р., вывезено на 1.006 т. р.

Съ 1850 г., несмотря на новое увеличеніе пошлинъ, торговыя сношенія, въ силу возросшихъ потребностей края и увеличенія его производительныхъ силъ, начинаютъ быстро возрастать, давъ въ первомъ же году привозъ на 4.193 т. р., вывозъ—на 1.105 т. руб.

Въ первые тридцать четыре года виѣшней торговли Закавказья торговыя сношенія производились главнымъ образомъ по Военно-Грузинской дорогѣ и при помощи нѣсколькихъ казенныхъ пароходовъ—черезъ Черное и Каспійское моря. На первомъ изъ этихъ морей исходнымъ пунктомъ виѣшней торговли служилъ Редутъ-Кале.

Послѣ Крымской кампаніи былъ предпринятъ цѣлый рядъ мѣръ, значительно поднявшихъ торговлю Закавказья: была построена Военно-Имеретинская дорога, на Черномъ морѣ открыто срочное движеніе пароходовъ, Редутъ-Кале замѣненъ болѣе удобнымъ портомъ въ Поти, установлено судоходство по р. Ріону до Орииръ, открыта Поти-Тифлісская желѣзная дорога, построенъ Потійскій портъ.

Помимо самостоятельныхъ сношеній съ заграничными

государствами, какъ европейскими, такъ и азіатскими, Закавказье втеченіе долгаго времени служило транзитнымъ путемъ, черезъ который европейскіе товары доставлялись въ Персию и обратно—персидскіе въ Европу. По размѣрамъ своимъ и тому участію, которое принимало населеніе Закавказья въ транспортировкѣ кладей, персидскій транзитъ имѣлъ для края весьма важное значеніе.

До двадцатыхъ годовъ настоящаго столѣтія спошепія Европы съ Персіей производились черезъ Средиземное море и Сирію, по съ этого времени транзитъ мало по малу началь направляться уже на Редутъ-Кале, Тифлісъ и далѣе. Въ 1832 г., вмѣстѣ съ введеніемъ усиленныхъ пошлинь на заграницные товары, ввозившіеся въ Закавказье, движеніе транзитныхъ грузовъ, въ видахъ политическихъ, тоже было обставлено пѣкоторыми затрудненіями и тогда грузы эти, повернувшись отъ почти уже установленного пути на Закавказье, направились на Трапезундъ, сдѣлавшійся складочнымъ пунктомъ транзитной торговли. Городъ этотъ быстро пріобрѣлъ важное значеніе. Такъ обстояло дѣло до начала шестидесятыхъ годовъ, когда вопросъ о привлечениіи транзитныхъ грузовъ вновь былъ поднятъ, но Трапезундъ настолько уже упрочилъ свое положеніе, что потребовались значительныя усиленія, прежде чѣмъ удалось опять повернуть транзитъ на Закавказье.

Собственно говоря, Трапезундъ самъ по себѣ своего самостоятельнаго значенія въ транзитной торговлѣ не имѣлъ, онъ служилъ только передаточнымъ пунктомъ, главная же торговая дѣятельность Персіи имѣла своимъ центромъ Тавризъ, въ которомъ сходилось множество караванныхъ дорогъ: изъ Эрзерума въ Трапезундъ, черезъ Джульфы и Эривань въ Тифлісъ, черезъ Ардебиль и Ленкорань къ портамъ Каспійскаго моря, черезъ Міанэ и Казвинъ въ Тегеранъ, черезъ Казвинъ въ Решть, черезъ Хамаданъ въ Испаганъ и проч. При этомъ Тавризъ игралъ главную роль только въ привоз-

ной торговлѣ, въ вывозной же онъ уступалъ мѣсто Решту.

Вывозная торговля Персіи ограничивалась главнымъ образомъ шелкомъ, котораго отпускалось за границу на сумму около 4 мил. руб., шелковыми охлопьями (frisobs), табакомъ, коврами, сухими фруктами, воскомъ, чернильными орѣшками, шерстью, козьимъ пухомъ и хлопкомъ — всего 250 т. пуд. Въ ряду этихъ произведеній первое мѣсто занималъ шелкъ, составлявшій важный источникъ благосостоянія Персіи.

Чтобы упрочить направление транзита черезъ Закавказье, съ начала шестидесятыхъ годовъ принимались разнаго рода мѣры, изъ которыхъ главнѣйшими были слѣдующія: 1) установлено правильное еженедѣльное сообщеніе пароходовъ Русскаго общества по анатолійской линіи между Поти и Константинополемъ; 2) устраниены пѣкоторыя таможенные обрядности транзитной торговли; 3) построена шоссейная дорога отъ Тифлиса до Джульфъ, находящихся на персидской границѣ; 4) открыто агентство въ Тавризѣ и 5) что имѣло самое важное значеніе и дало сильный толчекъ развитію транзита,—построена была Поти-Тифлисская дорога. Въ результатѣ всѣхъ этихъ мѣропріятій персидскій транзитъ черезъ Закавказье получилъ значительное развитіе, усиливавшееся изъ года въ годъ.

Какъ указано выше, до открытія Поти-Тифлисской желѣзной дороги, торговыя сношенія Закавказья съ метрополіей были довольно слабы и потому данные о виѣшней торговлѣ представляютъ главную массу всѣхъ тѣхъ произведеній, которыя Закавказье предъявляло къ вывозу вообще и получали извѣніе.

Прежде чѣмъ перейти къ современному состоянію торговли въ Закавказье, считаемъ умѣстнымъ привести краткія данные о торговлѣ края до открытія желѣзной дороги, ограничиваясь оборотами только за нѣсколько послѣднихъ лѣтъ:

Привезено заграничныхъ товаровъ въ Закавказье: вѣ

1864 г. на 7.476 т. р., въ 1865 г.—7.348 т. р., въ 1866 г.—8.156 т. р., въ 1867 г.—8.518 т. р., въ 1868 г.—9.067 т. р., въ 1869 г.—10.722 т. р., въ 1870 г.—11.477 т. р. и въ 1871 г.—8.413 т. р.

Чтобы судить о томъ, что именно ввозилось въ Закавказье, укажемъ, по крайней мѣрѣ для пѣсколькихъ лѣтъ, роды ввозившихся товаровъ, съ обозначеніемъ происхожденія ихъ.

Ввезено главнѣйшихъ товаровъ изъ-за границы по годамъ и родамъ товаровъ (въ тысячахъ рублей):

Наименование товаровъ.	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.	1868 г.
<i>Европейскіе товары.</i>					
Бумажныя издѣлія.	1483	2207	2698	2506	3224
Сахаръ	463	666	697	673	378
Шерстяныя издѣлія	62	91	118	118	175
Металлы и металл. издѣлія .	62	94	90	90	800
Чай.	67	88	88	88	139
Напитки.	46	53	57	57	119
Шелковыя издѣлія.	72	91	54	54	77
<i>Азіатскіе товары.</i>					
Бумажныя издѣлія.	1073	1036	1086	1131	70
Хлопчатая бумага	1137	385	749	552	189
Фрукты	393	428	565	579	96
Шелковыя издѣлія.	281	284	372	339	252
Табакъ.	248	255	270	290	520
Мягкая рухлядь.	119	83	144	104	100
Скотъ разный.	72	59	77	129	105

Наименование товаровъ.	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.	1868 г.
Шелкъ сырецъ	895	349	65	224	22
Шерстяные изделия	59	81	64	107	73
Хлѣбъ.	75	46	51	149	120
Краски.	49	64	47	163	65

Слѣдовательно, предъ открытиемъ Поти-Тифлисской дороги Закавказье болѣе всего ввозило изъ европейскихъ товаровъ бумажныя изделия, сахаръ, металлы и металлическія изделия, изъ азіатскихъ—тоже бумажныя изделия, хлопчатую бумагу, табакъ, шелкъ и шелковыя изделия.

Для вывоза за границу за тѣ же годы Закавказье дало слѣдующія цифры: въ 1864 г. вывезено товаровъ на сумму 4.650 т. р., въ 1865—5.845 т. р., въ 1866—5.136 т. р., въ 1867—3.618 т. р., въ 1868—5.086 т. р., въ 1869—4.366 т. р., въ 1870—3.932 т. р. и въ 1871—4.812 т. р., или по родамъ главнѣйшихъ товаровъ:

Роды товаровъ.	1864 г.	1865 г.	1866 г.	1867 г.	1868 г.
Шелковичные коконы. . . .	946	967	1166	195	467
Шелкъ—сырецъ.	1119	546	506	41	551
Шерсть	690	1223	808	388	552
Хлопчатая бумага	295	1067	730	1079	1591
Металлы и метал. изделия. .	332	447	504	460	471
Хлѣбъ (глав. обр. кукуруза).	280	260	305	506	498
Скотъ.	81	232	229	73	81
Кожи и кожаные изделия. .	56	102	130	161	160
Шерстяные изделия. . . .	56	105	114	96	89

Слѣдовательно, ввозя главнымъ образомъ издѣлія фабрично-заводской промышленности, Закавказье вывозило преимущественно сырье продукты, изъ числа которыхъ первое мѣсто принадлежитъ шелковичнымъ коконамъ, шелку-сырцу, хлопчатой бумагѣ, кукурузѣ и шерсти.

Транзитомъ черезъ Закавказье изъ европейскихъ государствъ перевезено въ Персию: въ 1861 г.—6.944 пуда товаровъ, въ 1862 г.—21.613, въ 1863—43.757, въ 1864—82.672, въ 1865—141.295 п.

Среднимъ числомъ товаровъ этихъ проходило въ годъ за періодъ 1862-1866 г. па сумму 923.187 р., въ 1867-1871—1.634.703 р., въ 1872-1876—3.139.557 р., въ 1877-1881—2.461.144 р. Въ 1883 г., съ открытиемъ Бакинского участка ж. дороги, закавказскій транзитъ, дававшій подрывъ распространенію отечественныхъ произведеній въ Персіи, былъ закрытъ.

Обратно изъ Персіи въ Европу проходило транзитомъ товаровъ: въ 1861 г.—12.480 п., въ 1862—8.878 п., въ 1863—11.892 п., въ 1864—23.981, 1865—12.013, въ 1866—27.672 и въ 1867—21.606 п., или по цѣнности въ періодъ 1862-1866 г.г.—въ годъ въ среднемъ па 759.169 р., 1867-1871—447.782 р., 1872-1876—670.848, 1877-1881—590.541 р.

Насколько закрытіе транзита отразилось на развитіи торговли Россіи съ Персіей, можно судить уже по одному тому, что въ 1881 г. въ Персию транзитомъ ввезено сахару на 3.207 т. р., мануфактурныхъ товаровъ—на 3.279 т. р., въ то время какъ изъ Россіи поступило въ эту страну сахару на 273 т. р., мануфактурнаго товару на 1.772 т. р.; въ 1886 г.-же, т. е. вскорѣ послѣ уничтоженія транзита, Россія ввезла въ Персию уже на 2.627 т. р. сахару и на 2.703 т. р. мануфактурнаго товару, а эти два предмета составляли около 90% всей цѣнности товаровъ, доставлявшихся транзитомъ.

Къ сожалѣнію, скудость литературныхъ данныхъ за періодъ, предшествовавшій открытию Поти-Тифлісской дороги, не даетъ возможности остановиться на другихъ подробностяхъ тогдашняго состоянія торговли и потому, ограничиваясь приведенными свѣдѣніями, все же извѣстнымъ образомъ иллюстрирующими положеніе дѣла, мы болѣе подробно изложимъ вопросъ о современномъ состояніи закавказской торговли, пользуясь данными всеподданѣйшихъ губернаторскихъ отчетовъ.

Хотя Эриванская губернія и Карская область и не входятъ въ районъ дѣятельности дороги, тѣмъ не менѣе необходимо указать состояніе торговли и въ нихъ, такъ какъ только тогда мы получимъ возможность сравнивать данные о торговлѣ теперь и двадцать пять лѣтъ тому назадъ, за каковой періодъ имѣющіяся свѣдѣнія касаются всего Закавказья, безъ подраздѣленій на губерніи.

Внутренняя торговля Кутаисской губерніи сосредоточивается главнымъ образомъ въ городахъ и нѣкоторыхъ специальныхъ сельскихъ торговыхъ пунктахъ. Селеній, въ томъ смыслѣ, какой придается имъ вообще, въ Кутаисской губернѣ; отдельные крестьянскіе дворы расположены здѣсь не группами, а хуторами, раздѣляемыми пахотными и садовыми участками хозяевъ. Черезъ нѣсколько сотень подобныхъ самостоятельныхъ усадбъ раскинуты небольшіе поселки, состоящіе изъ однихъ торговыхъ заведеній, которыя спабжаютъ окрестное населеніе всѣми рыночными произведеніями.

Изъ большихъ городовъ губерніи Поти имѣть наибольшее значеніе, какъ мѣсто отпускной торговли кукурузой и марганцемъ, Батумъ—керосиномъ, Кутаисъ-же—какъ центръ внутренней торговли, главнымъ образомъ привозными товарами. Съ упраздненіемъ закавказского трапзита и постройкой Батумскаго и Бакинскаго участковъ, заграничная привозная торговля Поти сократилась и значеніе этого города мало по малу перешло къ Батуму, что легко усмотрѣть изъ

следующихъ данныхъ: въ 1881 г. таможенныхъ доходовъ поступило въ Батумъ 56 т. р., въ Поти—250 т.р., въ 1882 г.—59 и 311, въ 1883 г.—140 и 187, въ 1884 г.—367 и 44, въ 1885 г.—751 и 17, въ 1886 г.—826 и 18, въ 1887 г.—995 и 22, въ 1888 г.—1.212 и 16, въ 1889 г.—1.404 и 23, въ 1890 г.—1.977 и 6 т. р.

Произведеніями фабрично-заводской промышленности губернія снабжается главнымъ образомъ внутренними губерніями Россіи, при чёмъ большинство товаровъ поступаетъ въ г. Кутаись, откуда уже направляется въ уѣзды.

Города Поти и Батумъ получаютъ эти товары, конечно, самостоятельно.

Средній ежегодный привозъ въ г. Кутаись товаровъ отечественнаго производства составляетъ приблизительно:

Мука пшеничная	225	т. пуд.
Соль	70	"
Мануфактура	30	"
Рыба	22	"
Желѣзо не въ дѣлѣ	18	"
Сахаръ	17	"
Посуда фаянсовая и стекл.	12	"
Мыло	9	"
Крупа разная	8	"
Сахарный песокъ	2	"
Свѣчи стеариновые	2 $\frac{1}{2}$	"
Плоды сушеные и фрукты	6	"
Овѣсть	2	"
Мебель	4	"
Москательные товары	4 $\frac{1}{2}$	"
Оружіе всякое	1 $\frac{1}{2}$	"
Пиво и др. напитки	2 $\frac{1}{2}$	"
Стекло	3	"
Хлѣбное вино и спиртъ	7	"
Галантерейный товаръ	4	"

Бумага разная	3½	»
Желѣзныя издѣлія	10	»
Косметические товары	1	»

Почти во всѣхъ уѣздахъ губерніи учреждены сельскія ярмарки, оборотъ которыхъ, впрочемъ, не превышаетъ $\frac{1}{4}$ мил. руб. На ярмаркахъ этихъ сбываются нѣкоторая, довольно незначительная, часть мѣстныхъ произведеній—кукуруза, скотъ, шелкъ, деревянныя, гончарныя и шерстяныя издѣлія, а изъ привозныхъ—мануфактурные товары и соль.

Нѣкоторое представленіе о размѣрахъ внутренней торговли губерніи даютъ офиціальные данныя объ оборотахъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, привлеченныхъ къ платежу раскладочного сбора.

Всѣхъ подобныхъ гильдейскихъ предпріятій въ 1893 году было въ губерній 1.327 (195 въ Батумѣ, 326 въ Кутаисѣ и Кутаисскомъ уѣзд., 203 въ Озургетскомъ уѣзд. и городахъ Поти, Озургеты и Редутъ-Кале), съ оборотомъ въ 44.521 т. р.; негильдейскихъ—2.666 предпріятій, съ оборотомъ 5.632 т. р.

Во виѣшией, такъ-же какъ и во внутренней торговлѣ Закавказья, порта Кутаисской губер. играютъ главнѣйшую роль. Какъ велико торговое движеніе, производимое черезъ ихъ посредство, можно видѣть изъ одного числа судовъ, приходящихъ въ нихъ и отходящихъ отъ нихъ.

Такъ, въ Батумѣ въ 1893 г. пришло судовъ:

Заграничнаго плаванія: паровыхъ 1.071, парусныхъ 468	
каботажныхъ	1.087 » 125

Въ Поти:

Заграничнаго плаванія: паровыхъ 95, парусныхъ 12,	
каботажныхъ	419 » 64

Весь привозъ изъ-за границы въ губернію въ 1893 г. выразился суммой 6.077 т. пуд. на 9.730 т. р. (изъ этого числа около 6 т. пуд. на 23 т. р. сухимъ путемъ), почти вся масса этого товара доставлена въ Батумъ

(6.068 т. п., въ остальные же порта—всего 9 т. пуд.).

Главнейшими предметами ввоза въ Батумъ были:

Лѣсной матер. въ доск. и брусьяхъ—	2.350	т. п.	на	596	т. р.
Жесть	2.002	»	5.721	»	
Олово	38	»	437	»	
Желѣзо	162	»	328	»	
Сѣра	308	»	133	»	
Свинецъ	56	»	123	»	
Натръ и кали	75	»	124	»	

Такимъ образомъ, заграничный ввозъ европейскихъ товаровъ въ Закавказье захватываетъ преимущественно произведенія, необходимыя для нефтяной промышленности (приготовленіе деревянныхъ и жестяныхъ ящиковъ и пр.).

Вывезено изъ губерніи за границу 71.562 т. п. на сумму 30.113 т. р. (въ томъ числѣ сухимъ путемъ 7.545 п. на 15 т. р.). Въ вывозной торговлѣ хотя Батумъ опять играетъ главную роль, но и Поти имѣеть серьезное значеніе. Изъ Батума всего вывезено 57.726 т. пуд. на сумму 23.557 т. р., въ томъ числѣ:

Нефтяныхъ продуктовъ всякихъ	55.398	т. п.	на	18.219	т. р.
Шерсти немытой	175	»	1.238	»	
Солодковаго корня	1.110	»	1.110	»	
Шерстяныхъ ковровъ	22	»	853	»	
Кожъ	46	»	450	»	
Коконовъ шелковичныхъ	8	»	358	»	
Шелковичныхъ оческовъ	11	»	431	»	
Шелка-сырца	$\frac{1}{2}$	»	56	»	
Дерева орѣхового	141	»	207	»	
» пальмового	2	»	2	»	
Руды марганцевой	493	»	148	»	
Кукурузы	203	»	121	»	
Фруктовъ сухихъ	1	»	6	»	
Строительного лѣса	11	»	5	»	

Такимъ образомъ, изъ всѣхъ произведеній Закавказья Батумъ главнымъ образомъ отпускаетъ нефтяные продукты, шерсть, солодковый корень.

Изъ Поти вывезено всего 11.495 т. п. на 5.277 т. р., или по родамъ товаровъ:

Марганцевой руды	7.140	т. п. на	2.966	т. р.
Кукурузы	4.288	»	2.249	»
Лѣса строительного	29	»	9	»
Дерева орѣхового и пальмового .	34	»	32	»

Слѣдовательно, главными предметами вывоза являются марганцевая руда и кукуруза.

Значительнейшая часть торговыхъ оборотовъ Тифлисской губ. сосредоточена въ г. Тифлисѣ, на долю которого приходится болѣе $\frac{3}{4}$ и общей суммы фабрично-заводской производительности. Изъ всего числа разнаго рода торговыхъ свидѣтельствъ, выданныхъ по губерніи въ 1890 г. (11 т.), на Тифлисъ приходилось болѣе 6 т.

Какъ велико торговое значеніе Тифлиса не только для губерніи, но для всего края, для котораго онъ служить складочнымъ мѣстомъ, можно видѣть изъ того, что только по желѣзной дорогѣ въ 1893 г. доставлено въ Тифлисъ товаровъ 10.531 т. пуд. (известъ 147 т. п., вино 252, дрова 1.545, желѣзо 244, камень 171, лѣсные строительные материалы 167, мануфактур. товары 240, нефтяные продукты 586, мука 1.159, сахаръ 340, соль 274, каменный уголь 246, иненица 815, ячмень 905, овощи, арбузы и дыни 374, рыба 70 т. п. и т. д.).

Въ 1874 г. сюда же доставлено желѣзпою дорогою всего лишь 1.831 т. п. (мануфакт. и бѣлошвейныхъ товаровъ 169 т. п., муки 101, разнаго товару 104, ржи, овса и ячменя 177, сахару 552, муки 96 и т. д.).

Получая значительное количество грузовъ, Тифлисъ отправляетъ самъ несравненно меньше: въ 1893 г. всего вывезено дорогою изъ Тифлиса 2.030 т. п. (вины 218 т. п.,

мануфактурного товара 151, шерсти 119, смѣшанного това-
ра 90 т. п.); въ 1.874 г. вывезено 563 т. п. (шерсти 102
т. п., шелку 60 т. п., хлопка 90 т. п. пшеницы 37 т. п.)

Заграничныхъ товаровъ Тифлисъ получаетъ приблизи-
тельно на 1 милл. руб.

Елисаветпольская губернія въ торговомъ отношеніи, въ
ряду губерній, примыкающихъ къ линіи желѣзной дороги,
занимаетъ послѣднее мѣсто.

Въ 1894 г. выбрано по губерніи документовъ на право
торговли всего 7.190, изъ числа которыхъ на Елисаветполь
и его уѣздъ приходится 2.500, Шушу съ уѣздомъ—около
1.500. Примыкая къ персидской границѣ, губернія поддер-
живаетъ съ этимъ государствомъ торговыя сношенія, впро-
чемъ, довольно слабыя: въ 1894 г. привезено въ ея предѣ-
лы изъ Персіи черезъ Джебраильскую карантинно-таможенную
контру товаровъ на 298 т. р., вывезено на 32 т. р.

Въ Бакинской губерніи торговля широко развита преиму-
щественно въ гор. Баку, что видно изъ сопоставленія коли-
чества документовъ, выбранныхъ по всей губерніи и отдель-
но городомъ Баку: на долю первой приходится 9.036, а по-
слѣдняго—4.888.

Значеніе Баку, какъ торгового города, опредѣляется чи-
ломъ судовъ, прибывающихъ въ него и выходящихъ изъ него.

Въ 1893 г. въ Баку прибыло судовъ:

изъ россійскихъ портовъ:

Паровыхъ . . 3.758, вмѣстимостью 972 т. ласт.

Парусныхъ . . 2.405 » 356 » »

Всего. . . 6.163 » 1.329 » »

Заграничного плаванія:

Паровыхъ . . 302, вмѣстимостью 41 т. ласт.

Парусныхъ . . 216 » 14 » »

Всего. . . 518 » 55 » »

Всѣхъ товаровъ изъ россійскихъ портовъ привезено въ Баку въ 1893 г. 12.214 т. п., а именно:

Лѣса строительнаго и подѣлочнаго	3.081	т. п.
Пшеницы	1.073	»
Дровъ	1.070	»
Ячменя	902	»
Хлопка	886	»
Желѣза всякаго	646	»
Муки пшеничной	430	»
Чугунныхъ, желѣзныхъ, стальн. издѣлій . .	304	»
Соли повареной	277	»
Крупы и пшена	260	»
Рыбы всякой	69	»
Муки ржаной	32	»
Угля каменнаго	21	»
Цемента	18	»
Ржи	15	»
Гороха	12	»
Муки, кромъ пшеничной и ржаной	9	»
Дерева орѣховаго	9	»
Овса	4	»

Вывезено въ россійскіе порта 172.103 тыс. пудовъ на 28.341 тыс. руб.:

Нефтяные остатки	127.731	т. п.
Керосинъ	28.981	»
Нефть сырая	10.074	»
Прочіе нефтяные продукты	1.282	»
Крупа и пшено	1.001	»
Мука пшеничная	212	»
Хлопокъ	156	»
Соль поваренная	147	»
Желѣзо всякое	135	»
Чугунныя, желѣзныя и стальныя издѣлія . .	122	»
Ячмень	99	»

Пшеница	91	т. п.
Мука всякая, кромъ пшеничной и ржаной . . .	74	»
Лѣсъ строительный	66	»
Рожь	55	»
Рыба всякая	44	»
Цементъ	43	»
Мука ржаная	31	»
Кирпичъ и черепица	28	»
Дерево пальмовое	24	»
» орѣховое	19	»

Заграничныхъ товаровъ (изъ Персіи) привезено на
4.726.988 руб.:

Рисъ.	2.392	т. п. на 2.405 т. руб.
Хлопчатая бумага сырая . . .	134	» » 607 »
Сухіе фрукты	261	» » 478 »
Миндаль	28	» » 205 »
Шелковыя издѣлія	1½	» » 105 »
Рыба всякая	57	» » 87 »
Лѣсной товаръ.	376	» » 80 »
Растительныя крас. вещества	10	» » 52 »
Каменный уголь	220	» » 51 »
Сухія растенія	35	» » 43 »
Бязь.	3	» » 44 »
Кожи сухія	4	» » 43 »
Клей	3	» » 38 »
Мѣдь	18	» » 38 »
Деготь и смола.	6	» » 33 »
Шелкъ-сырецъ	1/4	» » 27 »
Съѣстные припасы	16	» » 24 »
Шерсть	2	» » 16 »
Ленъ и пенька	7	» » 14 »
Вязанье	1	» » 15 »

Вывезено за границу (въ Персію) на 8.045 т. руб.:

Сахаръ-рафинадъ	864	т. п. на 4.466 т. руб.
---------------------------	-----	------------------------

Бумажные ткани	62	»	»	1.765 т. руб.
Сахарный песокъ	229	»	»	1.029 »
Нефтяные продукты	746	»	»	172 »
Чай	1	»	»	75 »
Грана	$\frac{3}{10}$	»	»	50 »
Мишурные изделия	$\frac{2}{10}$	»	»	48 »
Издѣлія изъ стекла	13	»	»	38 »
Свѣчи стеариновые	5	»	»	30 »
Полотно	5	»	»	26 »
Холстъ	3	»	»	20 »
Фарфоровые изделия	8	»	»	19 »
Жизненные припасы	3	»	»	18 »
Желѣзо	14	»	»	17 »
Желѣзо въ лому	21	»	»	14 »
Табакъ	1	»	»	12 »
Серебро въ изделияхъ	$\frac{1}{10}$	»	»	11 »

Такимъ образомъ, главнѣйшими предметами заграничнаго ввоза являются: рисъ, хлопчатая бумага, сухие фрукты, лѣсной товаръ, каменный уголь и рыба; вывоза: сахаръ, нефтяные продукты, бумажные ткани.

Въ Эриванской губерніи торговыхъ и промысловыхъ документовъ выбрано въ 1894 году 6.507.

Черезъ таможенные учрежденія губерніи (изъ Персіи и Турціи) въ 1891 году ввезено 389 т. пуд. товаровъ на 1.723 т. руб.

Изъ этого числа главнѣйшими были:

Фрукты.	на	586	т. руб.
Шелкъ и шелковые изделия.	»	227	»
Кожи и мягкая рухлядь	»	225	»
Хлопокъ и изделия изъ него.	»	175	»
Шерсть и шерстяные изделия	»	109	»
Скотъ	»	73	»
Хлѣбъ зерновой	»	47	»
Краски и красильные вещества.	»	20	»

Бекмесь	»	18	»
Масло коровье и овчье	»	17	»
Конфекты и варенье	»	14	»

Вывозъ за границу за тотъ-же годъ составлялъ 90 т.
пуд. на 939 т. руб., въ томъ числѣ:

Керосинъ	26 т. п.	на 52 т. руб.
Рисъ	21	» » 42 »
Фрукты	8	» » 6 »
Кожи и мягкая рухлядь.	3	» » 19 »
Шерсть	1	» » 5 »
Бумажныя издѣлія. . .	9	» » 325 »

Въ Карской области документовъ на право торговли
выбрано въ 1893 г. всего лишь 639.

Черезъ таможенные учрежденія области ввезено изъ Тур-
ціи заграничныхъ товаровъ въ этомъ году на 2.972 р., вы-
везено—на 229 т. руб.

Суммируя все сказанное выше, мы видимъ, что по чис-
лу выбираемыхъ на право торговли документовъ Закавказ-
скія губерніи распредѣляется такъ:

Тифлисская	11.133
Бакинская.	9.036
Елисаветпольская	7.190
Эриванская.	6.507
Кутаисская	3.993
Карская область	639

Слѣдовательно, изъ четырехъ губерній района болѣе все-
го торговыхъ предпріятій имѣется въ Тифлисской губерніи,
затѣмъ идутъ Бакинская и Елисаветпольская; послѣднее же
место занимаетъ Кутаисская.

Ввозъ заграничныхъ товаровъ въ Закавказье выражает-
ся такъ:

черезъ границы Кутаисской губерніи (1893 г.).	9.730	т. р.
» » Елисаветпольск. » (1894 г.).	298	»
» » Эриванской » (1891 г.).	1.723	»

«	»	Бакинской	»	(1893 г.).	4.726 т. р.
»	»	Карской области	»	(1893 г.).	29 »
Итого					16.477 т. р.

Вывозъ за границу:

черезъ границы Кутаисской губерніи . . 30.113 т. р.

» » Елисаветпольск. » . . 32 »

» » Эриванской » . . 939 »

» » Бакинской » . . 8.045 »

» » Карской области . . 229 »

Итого. . . 39.358 т. р.

Слѣдовательно, привозъ—16.477 т. р., вывозъ—39.358 т. р., весь-же оборотъ—55.835 т. р.

Въ 1870 г., т. е. передъ самимъ открытиемъ Поти-Тифлисской дороги, привезено въ Закавказье заграничныхъ товаровъ на 11.477 т. р., вывезено на 3.923 т. р., а весь оборотъ составлялъ 15.400 т. р.

Такимъ образомъ, за періодъ около 25 послѣднихъ лѣтъ оборотъ всей внѣшней торговли Закавказья увеличился почти въ четыре раза, или на 266%, возросши съ 15 мил. руб. до 55 мил. руб.

Въ 1870 г. привозъ иностранныхъ товаровъ превышалъ вывозъ на $7\frac{1}{2}$ мил., въ девяностыхъ годахъ, наоборотъ, привозъ не только не превышалъ вывоза, но былъ меньше его почти на 23 мил. р. Такой благопріятный балансъ явился результатомъ двухъ причинъ: слабаго роста привоза и значительного увеличенія вывоза.

Привезено въ 1870 г. заграничныхъ товаровъ въ Закавказье на 11.477 т. р., въ началѣ девяностыхъ годовъ на 16.477 т. р., что составляетъ увеличеніе на 43%; вывезено за тѣ-же годы—на 3.923 т. р. и 39.357 т. р., или вывозъ увеличился на 900%.

Такимъ образомъ, изъ двухъ причинъ, вліявшихъ на благопріятность баланса, главное и почти все вліяніе должно быть отнесено къ колоссальному росту вывоза.

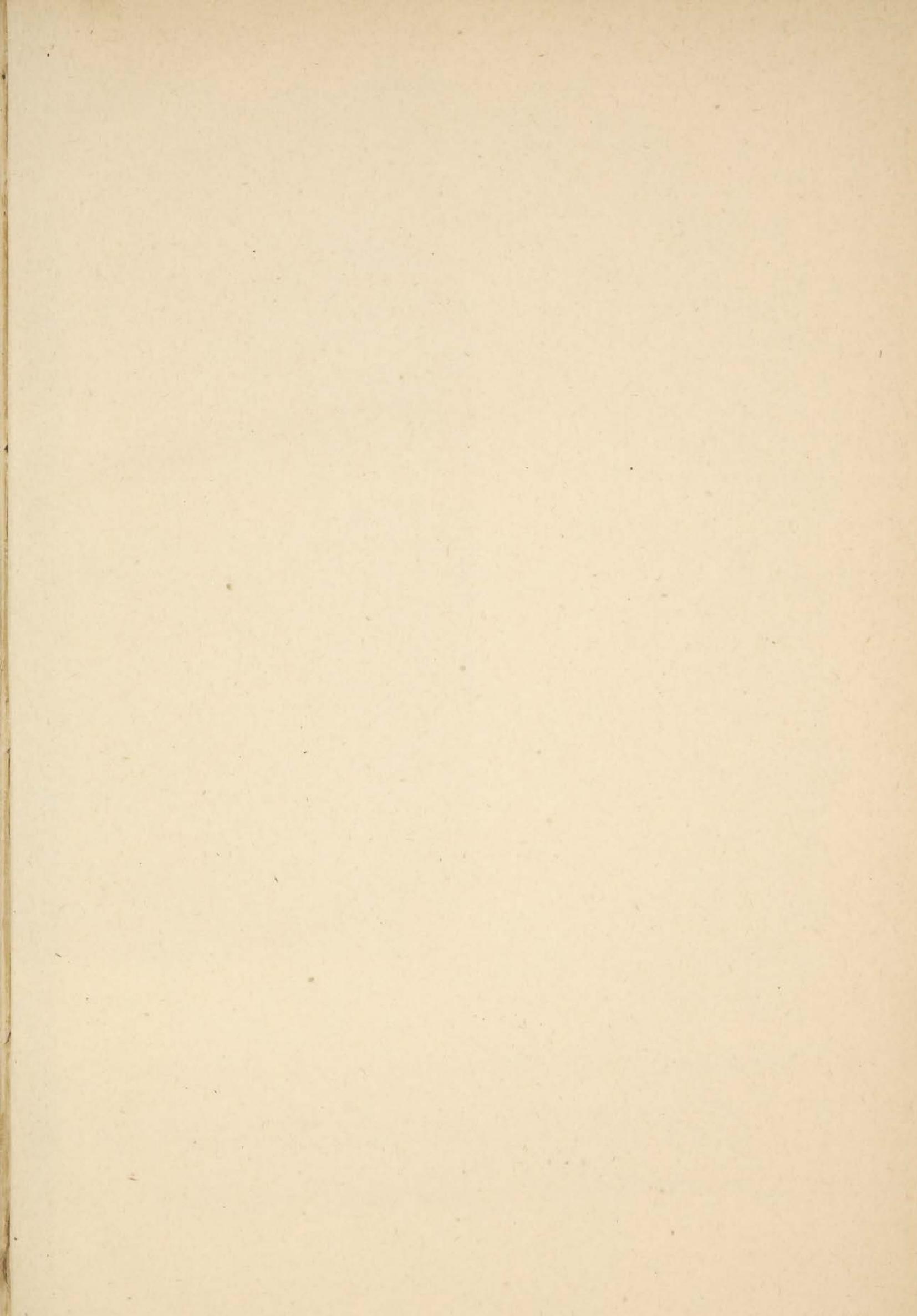
Главнейшими предметами вывоза изъ Закавказья въ ближайшее къ намъ время были:

Нефтяные продукты на 18.391 т. р. (18.219 т. р. изъ Батума и 172 т. р. изъ Баку).

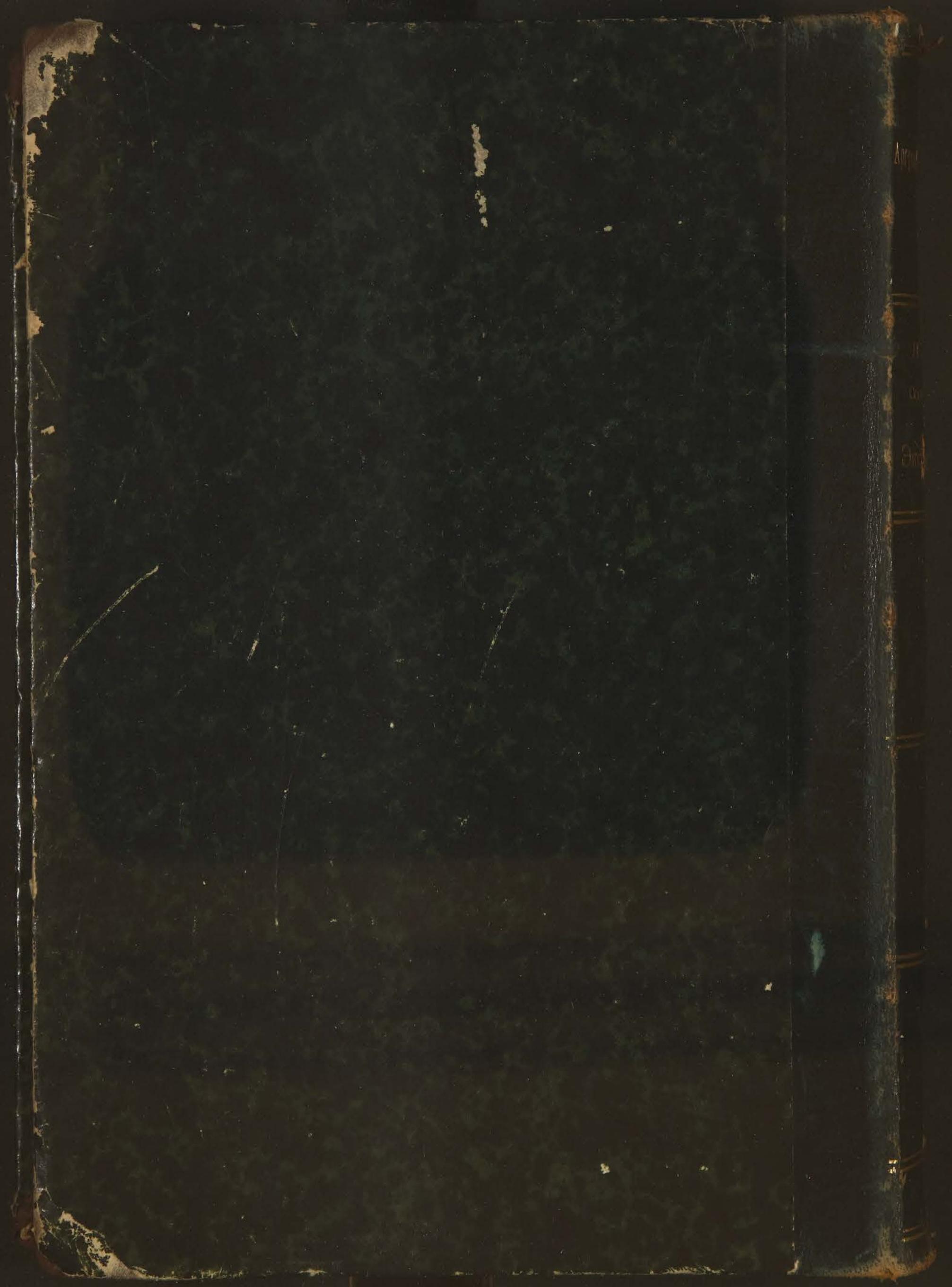
Марганецъ	3.114	т. р.
Кукуруза	2.249	"
Солодковый корень . . .	1.110	"

Изъ числа этихъ продуктовъ вывозъ нефти, марганца, солодковаго корня и большей части кукурузы, представляющихъ цѣнность въ 25 мил. рублей (общій вывозъ 38 мил. руб.), начался только съ постройкой Закавказской дороги, которая, такимъ образомъ, дала сильнейший толчекъ развитію вывозной торговли. Вывозомъ этихъ главнейшихъ предметовъ не ограничивается вліяніе желѣзной дороги на развитіе закавказскаго экспорта, такъ какъ увеличеніе вывоза и другихъ товаровъ, направлявшихся за границу до постройки желѣзной дороги, могло идти съ быстрымъ возрастаніемъ только благодаря дешевому и скорому подвозу ихъ по рельсовымъ путямъ.

Связавъ центръ Закавказья съ двумя морями, Закавказская желѣзная дорога приблизила край къ внутреннимъ рынкамъ Россіи, открывъ ихъ произведеніямъ болѣе широкій доступъ въ Закавказье и тѣмъ значительно ослабивъ ростъ заграничнаго вывоза, который, при иныхъ условіяхъ, долженъ быть увеличиться въ болѣе значительной степени.



ФАБРИКА
Н.В.ГАЕВСКАГО
Б.ДВОРЯНСКАЯ 24
МАГАЗИНЪ ВЛАДИМ.⁴



Аргутинский-Долгоруковъ

ИСТОРИЯ

Сооружения

и

Экспедиции

М. Ф.