

X 3916
X 378

Издание Азовской Городской Думы.

АЗОВСКАЯ
ЖЕЛЪЗНОДОРОЖНАЯ ВѢТВЬ.



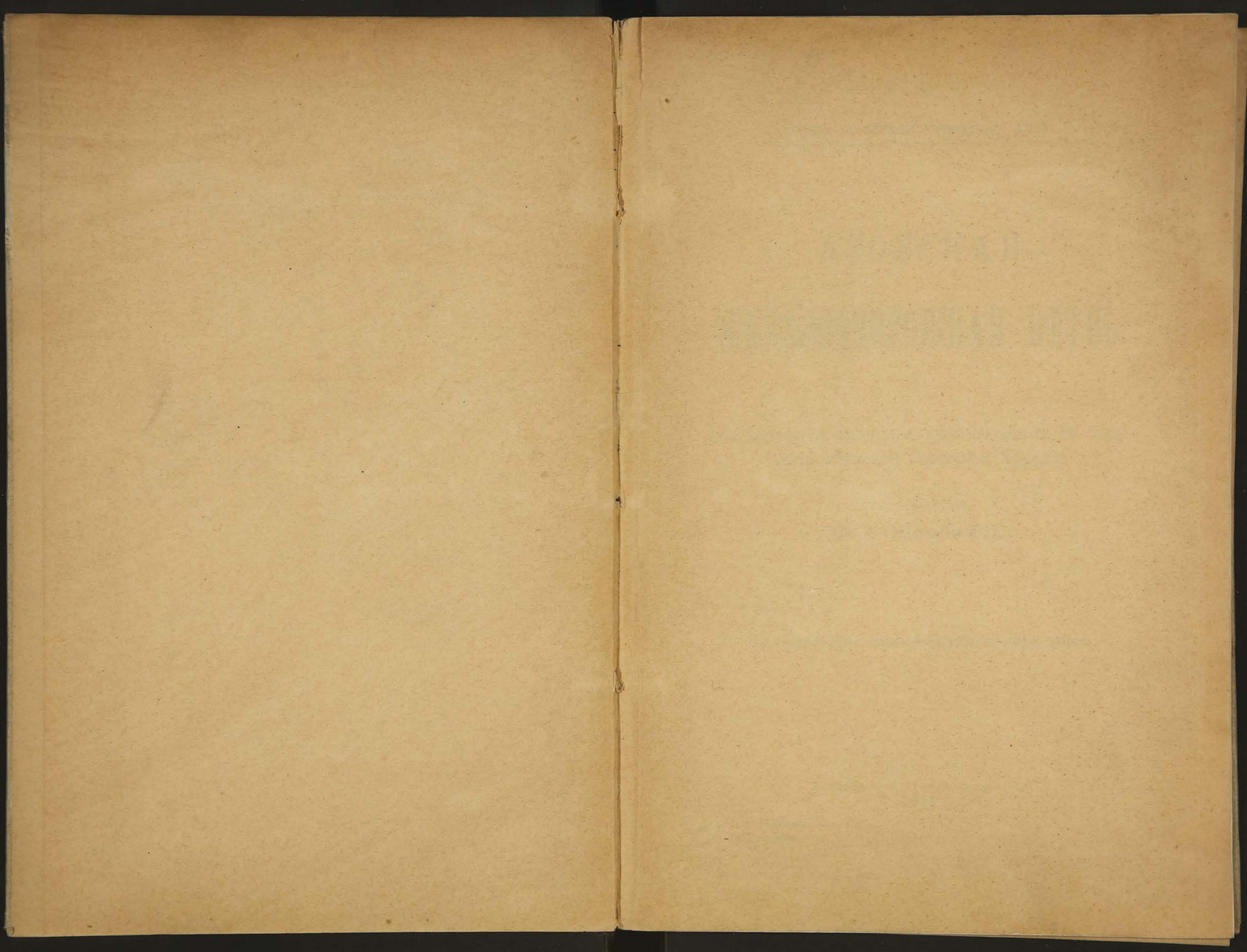
Экономическія изысканія, произведенныя по пору-
ченію Азовской Городской Управы,

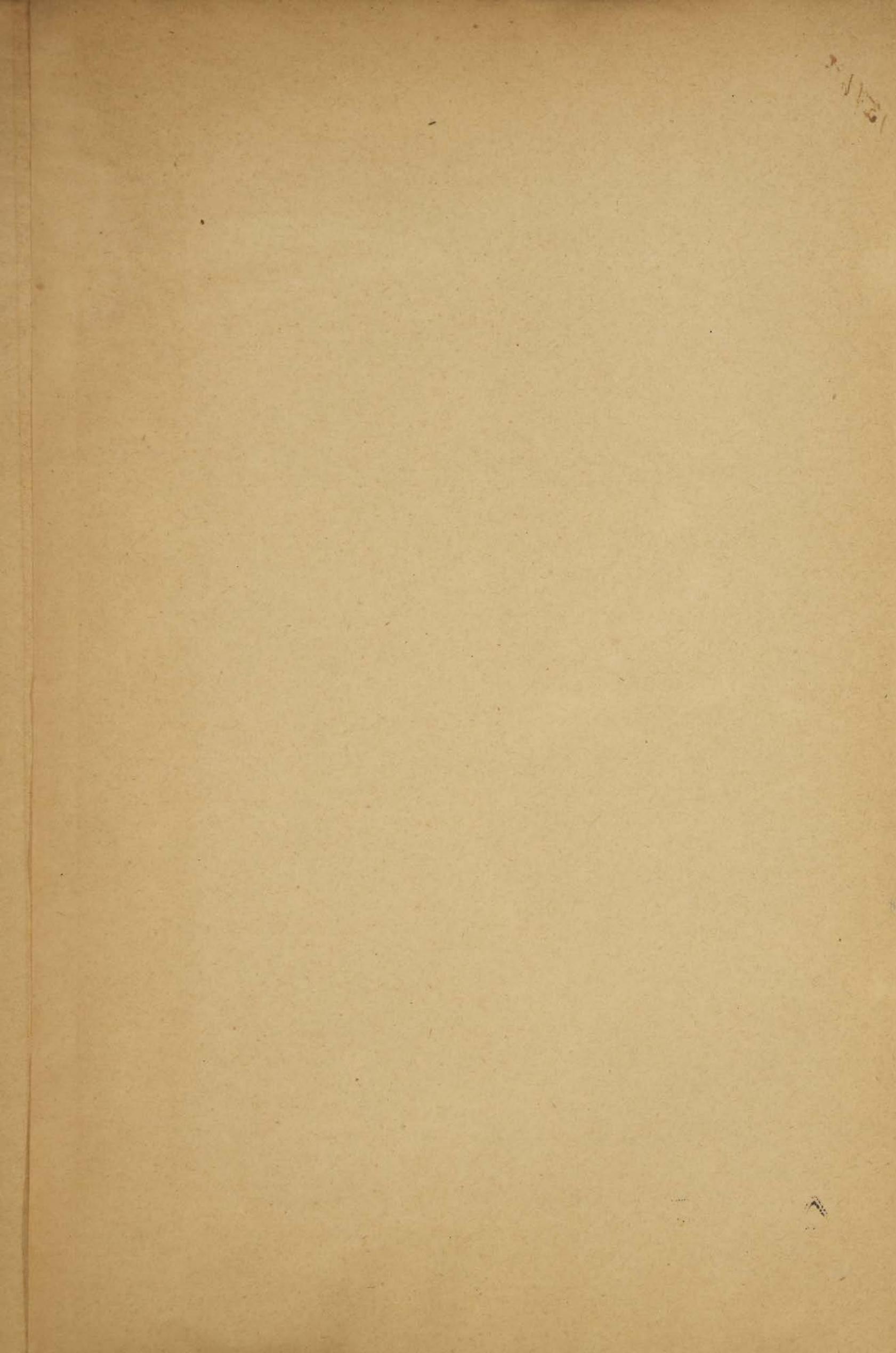
СОСТАВЛЕННЫЯ
Ф. А. Щербиною.

Съ ПРИЛОЖЕНИЕМЪ КАРТЫ АЗОВСКАГО ТОРГОВАГО РАЙОНА.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Ю. Н. Эрлихъ, Садовая, № 9.
1895.

Брошина





13762.

817

Издание Азовской Городской Думы.



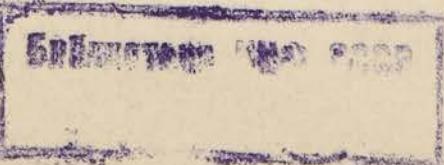
АЗОВСКАЯ ЖЕЛЪЗНОДОРОЖНАЯ ВѢТВЬ.

Экономическія изысканія, произведенныя по порученію Азовской Городской Управы,

составленныя
Ф. А. Щербиною.

Съ приложениемъ карты Азовскаго Торгового Района.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Ю. Н. Эрлихъ, Садовая, № 9.
1895.



4

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 8 Марта 1895 г.

43605

О ГЛАВЛЕНИЕ.

| | СТР. |
|---|------|
| Исторія вопроса объ Азовскомъ подъѣздномъ пути | 1 |
| Торгово-историческое значеніе Азова | 7 |
| Размѣры нынѣшняго Азовскаго района и движение грузовъ по немъ . | 9 |
| Населеніе района | 11 |
| Землевладѣніе и земельныя угодья | 12 |
| Размѣры запашекъ и посѣвныя площади | 13 |
| Урожай хлѣбовъ, потребленіе и остатки къ сбыту | 14 |
| Особенности земледѣльческихъ и скотоводческихъ занятій | 16 |
| Гужевой подвозъ хлѣбовъ и его особенности | 18 |
| Экономическая и хозяйственная условия п. Азова | 20 |
| Торговля вообще и хлѣботорговля | 22 |
| Продолжительность навигаціи Азовскаго порта и движение судовъ . | 25 |
| Размѣры хлѣбного экспорта | 27 |
| Накладные расходы хлѣботорговцевъ | 28 |
| Вліяніе хлѣботорговой конкуренціи на Азовъ | 30 |
| Необходимость Азовской вѣтви и вѣроятное обеспеченіе ея грузами . | 32 |
| Заключеніе | 37 |



Исторія вопроса объ Азовскомъ подъѣздномъ пути.

Въ то время, когда проводилась Владикавказская желѣзная дорога отъ г. Ростова на г. Владикавказъ, въ Азовскомъ городскомъ обществѣ не назрѣла еще настоятельная нужда въ желѣзнодорожномъ сообщеніи, не были еще надлежащимъ образомъ опредѣлены выгоды прямой и непосредственной связи Азова съ желѣзнодорожнымъ путемъ и достаточно выяснены или даже предугаданы сложившіяся затѣмъ неблагопріятныя для Азовскаго порта условія, — почему и самому вопросу о желѣзной дорогѣ Азовское общество или, вѣрнѣе, его представители не придавали серьезнаго значенія. Между тѣмъ Азовскій портъ и его торговыя операциіи росли и ширились, по мѣрѣ того какъ развивались хозяйство, производительность, торговля и хлѣбный экспортъ на Сѣверномъ Кавказѣ и въ торговомъ районѣ г. Ростова. Вмѣстѣ съ тѣмъ на экономическихъ особенностяхъ Азова все ярче и ярче стали сказываться невыгоды обойденного желѣзною дорогою торгового центра. Правда, Азовъ постепенно развивался въ торговомъ отношеніи одновременно съ тѣмъ, какъ росла и осложнялась экономическая жизнь и взаимоотношенія въ тяготѣвшихъ къ нему мѣстностяхъ, но въ то же время Азовъ постепенно терялъ часть хлѣбныхъ товаровъ въ пользу желѣзной дороги, Ростова, Ейска и другихъ пунктовъ. Въ этомъ обстоятельствѣ, понятно, крылись тѣ причины, которыя рано или поздно должны были привести Азовское городское общество къ мысли о необходимости самостоятельной желѣзнодорожной вѣтви къ Азовскому порту. Такъ на самомъ дѣлѣ и случилось.

Въ январѣ 1890 года Азовскій Городской голова Г. Х. Пятибратовъ представилъ докладъ въ Азовскую Думу о томъ, что, въ ви-

дахъ развитія и увеличенія торговыхъ оборотовъ въ Азовѣ, необходимо было бы связать послѣдній подъѣзднымъ путемъ съ Владикавказскою желѣзною дорогою, вслѣдствіе чего Городской голова и просилъ Думу разрѣшить ему войти въ переговоры по этому предмету съ Правленіемъ Владикавказской желѣзной дороги. Раздѣляя соображенія своего Городского головы, Дума, постановленіемъ отъ 28 января того же 1890 года, дала необходимыя на этотъ счетъ полномочія г. Пятибратову. Такимъ образомъ были заведены съ представителями Владикавказской желѣзной дороги сношенія по вопросу объ Азовской желѣзнодорожной вѣтви.

Въ мартѣ 1890 года Азовскій Городской голова извѣстилъ Управлѣніе Владикавказской желѣзной дороги, что требуемыя на расходы по техническимъ изысканіямъ подъѣзднаго пути отъ ст. Батайской до Азова деньги въ количествѣ 500 рублей ассигнованы Думой, а 26 ноября того же года эти деньги были препровождены въ Управлѣніе дороги. Въ ноябрѣ мѣсяцѣ управляющій Владикавказскою желѣзною дорогою уведомилъ Городского голову, что для техническихъ изысканій Азовъ-Батайскъ Управлѣніемъ дороги командированъ инженеръ В. Е. Воробьевъ. Въ свое время изысканія эти были произведены, и, при отношеніи отъ 11 марта 1891 года, Правленіе Общества Владикавказской желѣзной дороги препроводило Азовскому Городскому головѣ самый проектъ техническихъ изысканій съ объяснительной запискою къ нему.

Произведенныя инженеромъ Воробьевымъ изысканія Азовской вѣтви дали слѣдующіе общіе выводы.

Протяженіе вѣтви опредѣлилось въ 31 версту, именно: протяженіе собственно желѣзнодорожной линіи въ 27,35 версты и разъѣздныхъ путей при ней въ 3,65 версты.

Затѣмъ, не принимая въ расчетъ сооруженій на ст. Батайской, какъ конечномъ пунктѣ къ главной Владикавказской линіи, и стоимости подвижного состава, каковыми Владикавказская желѣзная дорога расчитывала снабдить Азовскую вѣтвь изъ общихъ своихъ источниковъ, собственно расходы по сооруженію вѣтви были установлены техническими изысканіями въ такихъ размѣрахъ:

| | | |
|---|--------|------|
| 1) По отчужденію имуществъ | 19.880 | руб. |
| 2) По устройству полотна | 53.964 | " |
| 3) На искусственные сооруженія. | 20.380 | " |

| | | |
|--|-------------------|--------------|
| 4) На верхнее строеніе пути | 96.426 | руб. |
| 5) На принадлежности пути | 6.095 | " |
| 6) На телеграфъ | 7.603 | " |
| 7) На устройство сторожевыхъ домовъ, казармъ и переездовъ | 19.875 | " |
| 8) На станціонныя постройки | 50.700 | " |
| 9) На водоснабженіе | 5.000 | " |
| 10) На принадлежности станцій | 30.740 | " |
| 11) Общіе расходы | 13.000 | " |
| 12) Непредвидѣнныя издержки | 14.197 | " |
| | Итого | 337.860 руб. |
| Рельсы и скрѣпленія | 122.140 | " |
| | А всего | 460.000 руб. |

Но пока шли переговоры объ устройствѣ Азовской вѣтви, условія по сооруженію послѣдней нѣсколько измѣнились. 16 января 1894 года Предсѣдатель Правленія Общества Владикавказской желѣзной дороги увѣдомилъ Азовскаго Городскаго голову, что имѣвшіеся раньше въ распоряженіи дороги старые рельсы, каковыми предполагалось снабдить Азовскую вѣтвь, были всѣ уже израсходованы и что, поэтому, для проектируемой вѣтви придется пріобрѣсти новые, стальные и болѣе цѣнныя рельсы, такъ что расходы по устройству вѣтви могутъ вообще повыситься, примѣрно, еще на 140.000 руб.

Такимъ образомъ, въ концѣ концовъ выяснилось, что, при протяженіи Азовской вѣтви въ 27 верстъ, стоимость ея сооруженій обойдется приблизительно въ 600.000 рублей, что въ среднемъ составить около 22 тысячъ рублей на одну версту.

Въ свою очередь и переговоры по сооруженію Азовской вѣтви также нѣсколько осложнились. Такъ, 20 января 1893 года бывшій Городской голова г. Пятибратовъ обратился въ Правленіе Общества Владикавказской желѣзной дороги съ предложеніемъ войти съ нимъ въ соглашеніе по вопросу о постройкѣ вѣтви къ Азову. Въ то же время Городской голова завязалъ сношенія по этому же вопросу съ Правленіемъ „Перваго Общества подъѣздныхъ путей въ Россіи“, представивъ этому учрежденію и проектъ техническихъ изысканій инженера Воробьевъ. Предсѣдатель Правленія названного Общества,

не отвѣчая по существу на сдѣланное Правленію предложеніе, про-
силъ Городского голову лишь доставить ему свѣдѣнія о количествѣ
предполагаемыхъ грузовъ отъ ст. Батайской до Азова и обратно,
предупредивъ при этомъ, что для того, чтобы окупились расходы
по постройкѣ вѣтви, потребуется не менѣе 7 миллионовъ пудовъ
груза при годовой работѣ вѣтви. На этомъ и были покончены пере-
говоры Городского головы съ Правленіемъ „Перваго Общества подъ-
ѣздныхъ путей въ Россіи“.

Вновь избранный Азовскою Думою Городской голова П. М. Могалинъ, находя невыгоднымъ для Азова направлениe вѣтви Азовъ-
Батайскъ, предложилъ въ своемъ докладѣ Думѣ возобновить перего-
воры съ Правленіемъ Общества Владикавказской желѣзной дороги
объ измѣненіи направлениe вѣтви на ст. Кагальницкую или на постъ,
находящійся между станціями Кагальницкой и Батайской. Поста-
новленіемъ отъ 10 октября 1893 года Дума уполномочила Голову
сообщить эти новыя соображенія Правленію Общества Владикавказ-
ской желѣзной дороги и ассигновать въ распоряженіе Головы на
всякій случай тысячу рублей. 13 октября 1893 года Городской го-
лова обратился въ Правленіе дороги съ предложеніемъ произвести
новыя техническія изысканія вѣтви по одному изъ указанныхъ выше
направленій при условіи половинныхъ на эти изысканія расходовъ
отъ Азова или даже полныхъ, если признаеть это необходимымъ
Правленіе.

Однако, Правленіе Общества Владикавказской желѣзной дороги
дало, отъ 23 октября 1893 года, слѣдующій отвѣтъ:

„Разсмотрѣвъ въ засѣданіи 21 сего октября, за № 909, вопросъ
о другомъ исходномъ пунктѣ для предполагаемой вѣтви отъ Влади-
кавказской желѣзной дороги къ городу Азову,—Правленіе не могло
не остановиться на нижеслѣдующихъ соображеніяхъ. Съ цѣлью
удешевленія стоимости сооруженія и облегченія дѣла эксплоатациі
вѣтви къ г. Азову, при производствѣ первоначальныхъ изысканій
исходнымъ пунктомъ для вѣтви была выбрана ст. Батайскъ. Станція
Батайскъ, по развитію своихъ путей, имѣя паровозное зданіе на
12 паровозовъ съ мастерской и будучи обеспечена водоснабженіемъ, не
требуетъ особыхъ затратъ на свое развитіе, въ случаѣ примыканія къ
ней Азовской вѣтви. При этомъ направлениi значительно сокращается
путь для пассажировъ и грузовъ, слѣдующихъ изъ Ростова въ Азовъ

и обратно. Удлиненіе пути для грузовъ съ Сѣвернаго Кавказа не-значительно, и, при существующей системѣ дифференцировки тариф-ныхъ платъ, причемъ съ увеличеніемъ разстоянія свыше 300 верстъ, для хлѣбныхъ, напримѣръ, грузовъ, провозная плата увеличивается около 1 копѣйки съ версты и четверти, не повліяетъ никакъ на то, чтобы грузы съ Кавказа не могли прослѣдовать въ Азовъ вмѣсто Ростова. Съ другой стороны, въ случаѣ проведенія вѣтви къ Азову съ поста № 1, т. е. съ 22-й версты, удлинится значительно путь для грузовъ изъ Ростова; на посту № 1 потребуется устроить осо-бую станцію съ депо и водоснабженіемъ, на что потребуется значи-тельный расходъ какъ на постройку, такъ и на содержаніе впо-слѣдствіи. При крутомъ подъемѣ мѣстности всѣ поѣзда изъ Ростова въ Азовъ должны будуть взбираться на подъемъ къ посту № 1 для того, чтобы только опуститься къ Азову и обратно. Между тѣмъ мѣстность между Батайскомъ и Азовомъ не представляетъ подъемовъ. Въ виду вышеизложеннаго Правленіе пришло къ заключенію, что постройка вѣтви къ Азову отъ поста № 1 сопряжена съ такими добавочными и, по мнѣнію Правленія, непроизводительными для Общества Владикавказской желѣзной дороги затратами, что Правленіе не считаетъ себя вправѣ ходатайствовать предъ правительствомъ объ осуществлѣніи этого направленія, предпочитая направленіе на Ба-тайскъ. Правленіе полагаетъ, что поэтому оно не можетъ принять на себя производство новыхъ изысканій для Азовской вѣтви по на-правленію, которому Правленіе не сочувствуетъ и признаетъ наврядъ ли возможнымъ къ осуществлѣнію, какъ питательной вѣтви, устраи-ваемой Обществомъ Владикавказской желѣзной дороги. Правленіе, не считая вслѣдствіе сего возможнымъ отвлекать инженеровъ Обще-ства производствомъ новыхъ изысканій къ Азову съ поста № 1, покорнѣйше просить Азовскую Думу распорядиться, буде она по-желаетъ, производить эти изысканія непосредственнымъ своимъ рас-поряженіемъ. Къ сему Правленіе обязывается присовокупитьъ, что въ случаѣ, если бы Азовская Дума нашла предпринимателей на по-стройку вѣтви по направленію, избранному Думою, Правленіе счи-таетъ себя обязаннымъ, тѣмъ не менѣе, содѣйствовать всѣми завися-щими отъ него мѣрами къ осуществлѣнію этой вѣтви, какъ само-стоятельного предпріятія, но не можетъ принять непосредственное въ этомъ участіе“.

Заслушавъ этотъ отвѣтъ Правленія дороги, Азовская Дума, въ засѣданіи 16 ноября 1893 года, постановила поручить Городскому головѣ П. М. Мочалину возбудить вопросъ о проведеніи вѣтви не на пость № 1, а на ст. Кагальницкую, если же Правленіе не согласится и на эту комбинацію, то во всякомъ случаѣ на ст. Батайскъ. Личные переговоры, однако, не измѣнили принятаго Правленіемъ Общества Владикавказской желѣзной дороги рѣшенія, при чёмъ выяснилось, что Правленіе дороги можетъ взять на свою долю только половинную часть расходовъ по сооруженію Азовской вѣтви. Въ виду этого Городской голова вошелъ съ ходатайствомъ къ Министрамъ Путей Сообщенія, Военному и Финансовъ о содѣйствіи по осуществлению Азовской вѣтви, прося принять половину расходовъ по сооруженію вѣтви, согласно существующему закону о подъѣздныхъ путяхъ, на счетъ казны. Результатомъ этого ходатайства было, съ одной стороны, увѣдомленіе Директора Департамента желѣзныхъ дорогъ о томъ, что Правленіе Общества Владикавказской желѣзной дороги ставить вопросъ объ осуществлении Азовской вѣтви въ зависимость отъ предпринятыхъ Правленіемъ работъ по переустройству станціи въ г. Ростовѣ и что до разрѣшенія этого вопроса Правленіе не находить возможнымъ дать какія либо соображенія объ условіяхъ осуществлія Азовской вѣтви; а съ другой стороны—предложеніе г. Войскового Наказнаго Атамана войска Донскаго о необходимости представить Его Сіятельству, согласно существующему закону и требованію Главнаго Управленія Казачьихъ войскъ, всѣ свѣдѣнія и данныя, относящіяся къ дѣлу о постройкѣ Азовской вѣтви, съ пособіемъ отъ правительства. Въ засѣданіи Думы 4 августа 1894 года, назначенномъ для выслушанія и обсужденія предложенія г. Наказнаго Атамана, выяснилось, между прочимъ, что Азовская Дума имѣла въ свое распоряженіи одинъ лишь проектъ техническихъ изысканій вѣтви по направленію Азовъ-Батайскъ, экономическая же изысканія о районѣ Азовской вѣтви и торговомъ районѣ г. Азова, необходимыя для представленія въ „Комиссію для выясненія экономического значенія проектируемыхъ дорогъ“ при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ, не были произведены. Находя существенно важнымъ участіе въ этихъ изысканіяхъ лица опытнаго и знающаго, Азовская Городская Дума въ томъ же засѣданіи постановила поручить названныя работы завѣдующему экономическими изысканіями въ районѣ Владикавказ-

ской желѣзной дороги Ф. А. Щербинѣ на условіяхъ, выработанныхъ при словесныхъ переговорахъ Городского головы съ г. Щербиною, а самыя экономическія изслѣдованія напечатать особымъ изданіемъ. Предлагаемый очеркъ производительности и торговли Азовскаго района представляетъ результатъ этого порученія Думы.

Торгово-историческое значеніе Азова.

Посадъ Азовъ правильнѣе было бы назвать городомъ. Въ этомъ дѣятельномъ и достаточно населенномъ центрѣ сложились уже всѣ тѣ условия, которыми принято обыкновенно характеризовать города: есть цѣнныя городскія строенія, каменная мостовая, водопроводъ, садъ, бульваръ, обширныя базарныя площади, роскошное думское зданіе, магазины и лавки, значительные хлѣбные и лѣсные склады, рѣчная пристань съ надлежащими приспособленіями для причала пароходовъ и судовъ, а главное, дѣятельная портовая торговля и хлѣботорговля. Если, несмотря на все это, Азовъ продолжаетъ именоваться посадомъ, а не городомъ, то въ этомъ лишь выражается недостаточная оцѣнка его материальныхъ и торговыхъ условій, низведеніе его на степень забитыхъ, заброшенныхъ центровъ.

Въ этомъ отношеніи Азову болѣе посчастливилось въ прошломъ, чѣмъ въ настоящемъ. Азовъ, известный въ древней исторіи и въ средніе вѣка подъ именемъ Тапа, считался позже важнымъ пунктомъ, изъза котораго соперничали отдѣльныя государства. Не въ примѣръ другимъ южно-русскимъ городамъ, Азовъ имѣеть не только свою внутреннюю, экономическую и граждански-бытовую, исторію, но также исторію политическую и общегосударственную. Въ народныхъ пѣсняхъ и сказаніяхъ онъ фигурируетъ, кромѣ того, какъ видный торговый, мѣновой центръ. Еще Петръ Великій обратилъ поэтому свое вниманіе на Азовъ и съ большими затратами и усилиями овладѣлъ имъ (въ 1696 г.), вытѣснивъ турокъ и положивъ такимъ образомъ начало русскому владычеству на крайнемъ югѣ Россіи въ предѣлахъ Азовскихъ побережій. Впослѣдствіи, по Прутскому договору (въ 1711 г.), Азовъ снова перешелъ къ Турціи. Бѣлградскимъ трактатомъ (въ 1739 г.) Турція обязалась срыть крѣпость Азовъ, а черезъ годъ (въ 1740 г.) была возобновлена граница между русскими и турецкими владѣніями, установленная послѣ первыхъ похо-

довъ Петра Великаго. При Екатеринѣ II, въ силу Кучукъ-Кайнарджійскаго договора (въ 1774 г.), Азовъ и Приазовскій край остались безповоротно въ русскомъ владѣніи.

Но съ этихъ именно поръ, какъ только окрѣпло русское владычество на Азовскомъ и Черноморскомъ побережьяхъ, обѣ Азовѣ какъ-то забыли и стали меныше заботиться, чѣмъ о сосѣднихъ портахъ—Таганрогѣ и Ростовѣ. Когда прошла, наконецъ, Владикавказская желѣзная дорога, Азовъ окончательно былъ забытъ и заброшенъ.

Очевидно, такимъ образомъ, что въ прошломъ Азову придавалось значеніе лишь по стольку, по скольку онъ былъ важнымъ военнымъ пунктомъ, и до тѣхъ поръ, пока за нимъ оставалось это значеніе. Измѣненіе тѣхъ обще-политическихъ условій, въ которыхъ находился прежде Азовъ, не осталось, однако, для него безслѣднымъ въ другомъ отношеніи. Азовъ началъ развиваться экономически по мѣрѣ того, какъ колонизовалось Приазовье и Сѣверный Кавказъ иширились здѣсь хозяйственныя начинанія. Какъ Ростовъ, Таганрогъ и Ейскъ,—Азовъ съ теченіемъ времени обратился въ торговый центръ, и его недолгая исторія въ этомъ отношеніи является весьма поучительною.

Собственно торговое развитіе Азова началось одновременно съ развитіемъ земледѣльческой производительности на Сѣверномъ Кавказѣ. Когда былъ окончательно покоренъ этотъ послѣдній и когда, взамѣнъ безконечныхъ военныхъ стычекъ и столкновеній между русскими и горцами, явилась возможность всѣмъ—и казаку, и поселенцу, и черкесу, мирно и спокойно вести сельскохозяйственныя занятія,—край быстро и рѣшительно двинулся по пути экономического развитія и хозяйственныхъ улучшеній. Расширились запашки, улучшились орудія производства, измѣнилась къ лучшему обстановка сельскаго населенія и т. п. Особенно же усиленно начали производиться разные виды зерна для сбыта его заграницу черезъ Приазовскіе порты. Такимъ портомъ въ числѣ другихъ явился и Азовъ.

Торговый районъ Азова распространялся далеко за предѣлы нынѣшняго вліянія этого порта на окрестныя мѣстности. Населеніе пяти губерній свозило сюда свои продукты для сбыта. Жители Кубанской области, Терского войска, Ставропольской губерніи, земли Донскаго войска и, наконецъ, Ростовскаго уѣзда Екатеринославской губерніи подвозили гужемъ къ Азову эти продукты за десятки, сотни и даже нѣсколько сотъ верстъ. Ввозя хлѣбъ, шерсть и льняное сѣмя

въ Азовъ, населеніе пріобрѣтало здѣсь взамѣнъ земледѣльческія орудія, лѣсъ и разнаго рода фабрикаты. Такимъ образомъ, между Азовомъ и Сѣвернымъ Кавказомъ съ южными частями Донской области и Екатеринославской губерніи установились прочныя торговые связи. Такія же связи съ тѣми же мѣстностями принадлежали одновременно Ростову и Ейску, такъ что Сѣверный Кавказъ разомъ тяготѣлъ къ тремъ портамъ, и собственно Азовъ занималъ въ этомъ отношеніи, такъ сказать, среднее положеніе. Но это положеніе существенно начало меняться съ тѣхъ поръ, какъ Владикавказская желѣзная дорога связала Сѣверный Кавказъ съ двумя портами—Ростовомъ и Новороссійскомъ. Несмотря на увеличеніе запашекъ и усиленіе зерновой производительности, большая часть хлѣбныхъ грузовъ, понятно, должна была направляться въ оба конца желѣзно-дорожного пути, и, безъ всякаго сомнѣнія, извѣстная доля этихъ грузовъ падала на счетъ относительного сокращенія экспорта по Азову. Будучи отрѣзанъ отъ желѣзной дороги, Азовъ лишенъ былъ наиболѣе благопріятныхъ условій въ этомъ отношеніи: границы его торговаго района начали постепенно съживаться, хотя размѣры хлѣбнаго экспорта и не ослабѣвали.

Размѣры нынѣшняго Азовскаго района и движение грузовъ по нему.

Такъ какъ первоначальныя границы Азовскаго торговаго района за послѣднее время сокращались постепенно, то въ настоящемъ своемъ видѣ районъ этотъ обнимаетъ троекаго рода мѣстности: ближайшую къ Азову полосу, продолжающую поставлять исключительно въ Азовъ зерно, среднюю, дающую Азову около половины своихъ хлѣбовъ, и дальнюю, поставляющую хлѣбѣ лишь временами и неравномѣрными частями изъ разныхъ мѣстностей. Первая полоса занимаетъ, примѣрно, пространство въ 229.091 дес., или, слѣдовательно, около 2.200 кв. верстъ. Сюда входятъ четыре волости Ростовскаго-на-Дону округа—Кагальницкая, Василевско-Петровская, Ново-Николаевская и половина Батайской, а также казачьи земли этого и Черкасскаго округовъ. Ко второй полосѣ можно отнести земли Семибалковской, Маргаритовской, Екатериновской и Отрадовской волостей и остальную часть казачьихъ земель Ростовскаго и Черкасскаго окру-

говъ отъ границъ первой полосы до границъ Кубанской области и Ставропольской губерніи. Размѣры этой второй полосы выражаются приблизительно въ 152.726 дес., или въ 1.466 кв. верстъ. Наконецъ, дальняя полоса обнимаетъ громадную площадь земли около миллиона десятинъ. Сюда входятъ южныя части Сальского и Черкасского округовъ, почти весь Медвѣженскій уѣздъ Ставропольской губерніи и части Ейскаго и Кавказскаго отдѣловъ Кубанской области.

На прилагаемой картограммѣ нанесены границы только двухъ первыхъ полосъ—ближней и средней. Что касается дальней полосы, то она теряется неопределенно въ мѣстностяхъ, тяготѣющихъ къ другимъ портамъ и торговымъ пунктамъ. Движеніе грузовъ къ Азову на отмѣченномъ пространствѣ отличается, поэтому, слѣдующими особенностями. Главная масса грузовъ направляется къ Азову съ юго-востока. Крайніе пункты этой линіи теряются въ Ставропольской губ. на разстояніи 120 и 150 верстъ отъ Азова. На пространствѣ 50 верстъ отъ Азова по этой линіи хлѣбные запасы почти цѣликомъ поступаютъ въ Азовскій портъ, на пространствѣ слѣдующихъ затѣмъ 40 верстъ хлѣбные запасы идутъ на Азовъ въ половиномъ размѣрѣ, и, наконецъ, на пространствѣ остальныхъ 30 или 50 верстъ хлѣбные грузы поставляются въ Азовъ только изъ нѣкоторыхъ населенныхъ пунктовъ. Такимъ образомъ, въ предѣлахъ ближайшаго тяготѣнія грузовъ, Азовъ пока стоитъ въ конкуренціи съ другими торговыми пунктами по отправкѣ хлѣба заграницу. Въ слѣдующей затѣмъ полосѣ часть хлѣбныхъ грузовъ, кроме Азова, поступаетъ, во первыхъ, въ Ростовъ, во вторыхъ на пристани Азовскаго побережья—въ Семибалки, Маргаритовку, Портъ-Катонъ, и, въ третьихъ, въ Ейскъ и на желѣзнодорожную линію. Тѣ же торговые пункты конкурируютъ затѣмъ съ Азовомъ и въ предѣлахъ послѣдней, дальней полосы, но здѣсь сказывается сильнѣе всего вліяніе, съ одной стороны, желѣзной дороги, на которую поступаетъ наибольшая доля хлѣбныхъ грузовъ, а съ другой, г. Ейска, отвѣкающаго часть грузовъ не только отъ Азова, но и отъ Семибалокъ, Маргаритовки и Порта-Катона. Вообще, слѣдовательно, чѣмъ дальше лежитъ извѣстная мѣстность отъ Азова, въ полосы его постоянныхъ хлѣбныхъ грузовъ, тѣмъ сильнѣе сказывается на ней вліяніе другихъ торговыхъ центровъ.

Население района.

Сообразно съ дѣленіемъ района на двѣ ближайшія полосы, заключенные въ болѣе или менѣе опредѣленныхъ границахъ, и населеніе здѣсь можетъ быть подраздѣлено на двѣ группы. Каждая группа, въ свою очередь, дѣлится по времени заселенія края на двѣ подгруппы—на коренныхъ жителей и жителей пришлыхъ, или иногороднихъ. Вотъ въ какомъ соотношеніи находятся эти подгруппы по обѣимъ мѣстностямъ:

| | К о р е н н о е . | Иногороднєе. | В с е г о . |
|---------------------|-------------------|--------------|-------------|
| Населеніе: | Мужч. | Женщ. | Мужч. |
| I. Ближн. полосы . | 40.190 | 37.810 | 8.807 |
| II. Средн. полосы . | 18.646 | 16.434 | 6.713 |
| | 8.540 | 5.280 | 48.997 |
| | | | 25.359 |
| | | | 46.350 |
| | | | 21.714 |

Такъ какъ площадь ближней полосы равна 229.091 дес., а площадь средней 152.726 дес., то, слѣдовательно, въ первомъ случаѣ на одну квадр. версту приходится 43 душ. обоего пола, а во второмъ 32 души. Вмѣстѣ съ тѣмъ и отношеніе пришлаго населенія къ коренному по обѣимъ мѣстностямъ оказывается различнымъ: въ ближней полосѣ иногородніе жители составляютъ 22,1% коренного населенія, а въ средней 34,2%. Т. е. чѣмъ меньше населеніе обеспечено землей, тѣмъ больше оказывается пришлыхъ или иногороднихъ жителей, и наоборотъ.

Частнѣе, по своему сословному положенію и отношенію къ земельнымъ владѣніямъ, жители группируются слѣдующимъ образомъ:

| | Д у ш ъ о б о е г о п о л а . | | |
|------------------------|-------------------------------|----------------------|---------|
| | Въ ближн. полосѣ. | Въ средн. полосѣ. | Всего. |
| Населеніе п. Азова . . | 13.080 | — | 13.080 |
| Мѣстное крестьянское . | 54.225 | 28.354 | 82.579 |
| Казаки | 10.695 | 6.726 | 17.421 |
| Иногородніе жители . | 17.347 | 11.993 | 29.340 |
| Итого | 95.347 | 47.073 | 142.420 |

Иначе говоря, мѣстное крестьянское населеніе составляетъ 58%, или болѣе половины всѣхъ жителей, иногородніе поселенцы 20,6%, казаки 12,2% и, наконецъ, горожане 9,2%. Собственно въ посадѣ

Азовъ находится, впрочемъ, больше жителей, такъ какъ, кромъ 13,080 душъ обоего пола или 9,2% наличныхъ приписныхъ жителей, здѣсь считается еще 2.560 жителей иногороднихъ.

Землевладѣніе и земельныя угодья.

Земли двухъ ближайшихъ полосъ Азовскаго района распредѣляются между четырьмя главными группами владѣльцевъ—пос. Азовомъ, частными землевладѣльцами, мѣстными крестьянами-общинниками и казаками Донскаго войска. Въ количественномъ отношеніи всѣ эти виды земельной собственности распредѣляются въ такомъ соотношениі:

| Земли: | Количество десятинъ: | | |
|----------------------------|----------------------|----------------------|---------|
| | По близн. полосѣ. | По средн. полосѣ. | Всего. |
| II. Азова | 9.825 | — | 9.825 |
| Мѣстныхъ крестьянъ . . . | 69.380 | 38.618 | 107.998 |
| Казаковъ | 137.299 | 79.970 | 217.269 |
| Частныхъ владѣльцевъ . . . | 12.587 | 34.138 | 46.725 |
| Итого | 229.091 | 152.726 | 381.817 |

Слѣдовательно, наибольшая доля земель, именно 217.269 дес. или 56,9% общаго числа принадлежитъ казакамъ, 107.998 дес. или 28,3% составляютъ земли крестьянъ, 46.725 дес. или 12,2% земли частныхъ владѣльцевъ и 9.825 дес. или 2,6% приходится на долю посада Азова. При крайнемъ однообразіи естественныхъ условій, распределеніе всѣхъ этихъ земель на разные виды угодій не представляетъ также рѣзкихъ отступленій по отдельнымъ мѣстностямъ. Приблизительно, общая площадь каждой полосы можетъ быть разбита на слѣдующія угодья и въ слѣдующихъ размѣрахъ:

| Земли: | Количество земли въ десятинахъ: | | | |
|-------------------------|---------------------------------|----------------------|---------|---------------|
| | По близн. полосѣ. | По средн. полосѣ. | Всего. | % к. общ. пл. |
| Усадебныя | 5.371 | 3.171 | 8.542 | 2,2% |
| Выгонныя | 11.549 | 8.170 | 19.719 | 5,2% |
| Пахатныя | 142.336 | 94.065 | 236.401 | 61,9% |
| Сѣнокосныя | 43.236 | 32.186 | 75.422 | 19,8% |
| Разныя угодья | 26.599 | 15.134 | 41.733 | 10,9% |
| Итого | 229.091 | 152.726 | 381.817 | 100% |

Отсюда видно, что пашни занимаютъ немногимъ менѣе $\frac{2}{3}$ всей площади, за ними следуютъ сѣнокосы, обнимающіе около $\frac{1}{5}$ площади, затѣмъ разныя угодья ($10,9\%$), выгоны ($5,2\%$) и усадьбы ($2,2\%$). Такое же приблизительно количественное соотношеніе между угодьями замѣчается и по каждой полосѣ въ отдѣльности. Такъ, по ближней полосѣ пашни составляютъ $62,1\%$ всей площади, а по средней $61,6\%$; по первой полосѣ на долю сѣнокосовъ приходится $18,9\%$ всего пространства, а по второй $21,1\%$ и т. п. Рѣзче различія въ этомъ отношеніи выражаются въ отдѣльныхъ видахъ землевладѣнія. Такъ, у крестьянъ площадь сѣнокосовъ очень ограничена, у частныхъ владѣльцевъ она значительно больше, у казаковъ точно также и пр.; но разсмотрѣніе всѣхъ этихъ частностей не имѣетъ существенного значенія для основной задачи нашего изслѣдованія— для опредѣленія размѣровъ производительности края и степени обеспеченія Азовскаго порта хлѣбными грузами.

Размѣры запашекъ и посѣвныя площади.

Входящія въ составъ Азовскаго торгового района мѣстности отличаются поразительнымъ однообразіемъ естественныхъ условій. Весь районъ представляетъ совершенно однохарактерную степную равнину, пересѣкаемую только изрѣдка незначительными степными рѣчками и неглубокими оврагами (балками). Черноземная почва, съ очень рѣдкими переходами къ суглинкамъ и отчасти къ супеси, легко поддается плугу. Поэтому и распашки здѣсь получили широкое развитіе въ зависимости, конечно, отъ удобства сбыта зерна черезъ близлежащіе порты. Но практикуемые въ этомъ отношеніи земледѣльческие приемы не отличаются рациональностью и расчетами на хозяйственное отношеніе къ землѣ. Во многихъ мѣстахъ, какъ наприм. на крестьянскихъ земляхъ Кагальника, земля засѣвается „безъ отдыха“ изъ году въ годъ, въ некоторыхъ случаяхъ практикуется двухпольная сѣнна. Однимъ словомъ, все расчитано на то, чтобы запахать возможно большую площадь земли и взять наибольше зерна. Въ частности, въ ближней полосѣ района ежегодно запахивается около $74,1\%$ пахатной площади, а въ средней около $74,9\%$, т. е. въ обоихъ случаяхъ почти $\frac{3}{4}$ пашенъ. Менѣе значительны затѣмъ запашки у частныхъ владѣльцевъ и болѣе значительны у крестьянъ и у казаковъ.

Преобладающимъ хлѣбомъ въ посѣвахъ, какъ и всюду вообще на крайнемъ югѣ Россіи, оказывается пшеница; значительное затѣмъ предпочтеніе предъ другими хлѣбами отдается ячменю; остальные же хлѣба имѣютъ въ хозяйствѣ лишь малозначительное, второстепенное значеніе.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ приблизительно выражено количественное соотношеніе для разныхъ видовъ хлѣба по обѣимъ полосамъ района:

Находится десятинъ подъ посѣвомъ:

| Хлѣба: | По близн. полосѣ. | По средн. полосѣ. | Всего. |
|--------------------|----------------------|----------------------|---------|
| Рожь | 1.117 | 1.320 | 2.437 |
| Озимая пшеница . . | 22.573 | 16.628 | 39.201 |
| Яровая пшеница . . | 47.193 | 29.392 | 76.585 |
| Ячмень | 20.772 | 13.635 | 34.407 |
| Овесъ | 5.470 | 4.065 | 9.535 |
| Разные хлѣба . . . | 8.375 | 5.460 | 13.835 |
| Итого | 105.500 | 70.500 | 176.000 |

Такимъ образомъ, судя по этимъ цифрамъ, озимые посѣвы въ данной мѣстности занимаютъ лишь 41.638 дес. или 23,7% общей посѣвной площади, что, конечно, составляетъ менѣе четверти всѣхъ посѣвовъ. Собственно же подъ пшеницей (озимой и яровой) находится 115.886 дес. или 65,8% посѣвной площади, т. е. ровно почти $\frac{2}{3}$ посѣва, причемъ на долю озимой пшеницы приходится 22,3% площади, а на долю яровой, преимущественно гарновки, 43,5%. Изъ остальныхъ хлѣбовъ бываетъ: подъ ячменемъ 19,5%, подъ овсомъ 5,4%, подъ рожью 1,4% и подъ разными хлѣбами 7,9% общей посѣвной площади. Вообще, слѣдовательно, зерновая культура здѣсь держится на производствѣ главнымъ образомъ краснаго хлѣба, служащаго и главнымъ предметомъ заграничнаго экспорта въ южнорусскихъ портахъ.

Урожай хлѣбовъ, потребленіе и остатки къ сбыту.

Судя по указаніямъ мѣстныхъ хозяевъ, урожайность хлѣбовъ не подвергается въ описываемыхъ мѣстностяхъ особенно сильнымъ колебаніямъ. Полныхъ неурожаевъ здѣсь не бываетъ. Колебаніе въ

урожайности главного хлѣба — пшеницы выражается между 3 и 18 четвертями на десятину. Вообще же, средній урожай, на основаніи собранныхъ на мѣстахъ данныхъ, можно принять для ржи въ 6 четвертей съ казенной десятины, для озимой пшеницы 7 четвертей, для яровой пшеницы 6 четвертей, для ячменя и овса въ 10 четвертей и для разныхъ хлѣбовъ въ среднемъ 6 четвертей. Вычисляя по выведеннымъ такимъ образомъ величинамъ общій сборъ разныхъ видовъ зерна и отбрасывая при вычисленіяхъ единицы и десятки четвертей, конечные результаты средняго валового сбора хлѣбовъ можно опредѣлить въ слѣдующихъ размѣрахъ:

| Виды хлѣбовъ: | Валовой сборъ въ четвертяхъ: | | |
|----------------------|------------------------------|----------------------|-----------|
| | По близн. полосѣ. | По средн. полосѣ. | Всего. |
| Рожь | 6.700 | 8.000 | 14.700 |
| Озимая пшеница . . . | 158.000 | 117.000 | 275.000 |
| Яровая пшеница . . . | 283.000 | 176.000 | 459.000 |
| Ячмень | 208.000 | 137.000 | 345.000 |
| Овесъ | 55.000 | 41.000 | 96.000 |
| Разные хлѣба . . . | 50.300 | 33.000 | 83.300 |
| Итого . . . | 761.000 | 512.000 | 1.273.000 |

Т. е. по размѣрамъ валового сбора всѣхъ хлѣбовъ располагаются въ слѣдующемъ порядкѣ: яровая пшеница составляетъ 36% всего сбора, ячмень 27,1%, озимая пшеница 21,6%, овесъ 7,5%, разные хлѣба 6,6% и рожь 1,2%.

Часть этихъ хлѣбовъ идетъ обыкновенно на обсѣмененіе полей, причемъ въ среднемъ на одну десятину высѣвается ржи и пшеницы по 8 пудовъ, ячменя 10 пудовъ, овса до 10 мѣръ. Главнымъ продовольственнымъ хлѣбомъ у мѣстнаго населенія служить пшеница, а также просо, картофель и проч.; въ кормъ скоту поступаютъ исключительно ячмень и овесъ. Какъ и во многихъ другихъ мѣстностяхъ, при существующемъ строѣ хозяйства, въ описываемомъ районѣ можно принять продовольственную норму въ двѣ съ половиною десятипудовыхъ четверти разнаго рода хлѣба на каждую душу населенія, или по 2 четверти продовольственныхъ хлѣбовъ на наличную душу и не менѣе $\frac{1}{2}$ четверти на остальныя нужды. При-

нимая все это въ основаніе, можно опредѣлить остатки хлѣбовъ для вывоза въ слѣдующихъ размѣрахъ по каждой части района:

I. По ближней полосѣ.

| Виды хлѣбовъ: | Валов. сборъ въ четверт. | Расходы въ четвертяхъ: | | | Остатка. |
|------------------------|-----------------------------|------------------------|-------------------------|---------|----------|
| | | На обѣмен. | На прод. и дом. нуж. | | |
| Рожь | 6.700 | 900 | 2.700 | 3.100 | |
| Озимая пшеница . . | 158.000 | 18.000 | 63.540 | 76.460 | |
| Яровая пшеница . . | 283.000 | 38.000 | 113.760 | 131.240 | |
| Ячмень | 208.000 | 187.000 | 40.000 | 149.300 | |
| Овесъ | 55.000 | 5.500 | 20.000 | 29.500 | |
| Разные хлѣба | 50.300 | 6.700 | 13.600 | 30.000 | |
| Итого . . | 761.000 | 87.800 | 253.600 | 419.600 | |

II. По средней полосѣ.

| | | | | |
|------------------------|---------|--------|---------|---------|
| Рожь | 8.000 | 1.000 | 2.820 | 4.180 |
| Озимая пшеница . . | 117.000 | 13.300 | 36.660 | 67.040 |
| Яровая пшеница . . | 176.000 | 23.500 | 54.520 | 97.980 |
| Ячмень | 137.000 | 12.300 | 20.000 | 104.700 |
| Овесъ | 41.000 | 4.100 | 15.000 | 21.900 |
| Разные хлѣба | 33.000 | 3.300 | 12.000 | 17.700 |
| Итого . . | 512.000 | 57.500 | 141.000 | 313.500 |

Такимъ образомъ, по обѣимъ частямъ района главную массу хлѣбныхъ остатковъ составляютъ, съ одной стороны, пшеница, а съ другой ячмень—въ большей степени первая и въ меньшей второй. Это вполнѣ совпадаетъ и съ особенностями экспорта по Азовскому порту.

Особенности земледѣльческихъ и скотоводческихъ занятій.

Экономическую основу края составляетъ земледѣліе. Другихъ занятій у громаднѣйшаго числа населенія не существуетъ. Въ расположенныхъ по берегу Азовскаго моря селеніяхъ некоторая часть жителей занимается рыболовствомъ, но за послѣднее время промыселъ этотъ сильно падъ и сталъ плохо обеспечивать рыболововъ.

Отдельные хозяева промышляютъ также въ свободное время извозомъ, но возить приходится исключительно зерно, почему и самый промыселъ оказывается приспособленнымъ единственно къ нуждамъ земледѣлія и является, такимъ образомъ, лишь необходимымъ дополненіемъ его. Характеръ земледѣльческаго подспорья носятъ и скотоводческія занятія. Словомъ, земледѣліе или, точнѣе, зерновое хозяйство налагаетъ рѣзкій отпечатокъ на весь экономическойстрой края.

При такомъ первенствующемъ значеніи земледѣльческихъ занятій, занятія эти оплачиваются здѣсь дороже, чѣмъ въ другихъ мѣстностяхъ южной Россіи. По крайней мѣрѣ, среднія цифры издержекъ производства оказываются на нѣсколько процентовъ выше, чѣмъ даже на Сѣверномъ Кавказѣ, всегда терпящемъ нужду въ рабочихъ рукахъ. Вотъ какимъ образомъ оцѣниваются эти издержки въ разныхъ селеніяхъ:

Расходы въ рубляхъ на десятину:

| Селенія. | Аренд. земли. | Сѣмена. | Вспаш. и посѣвъ. | Уборка. | Обмолотъ. | Итого. |
|--------------------|------------------|---------|---------------------|---------|-----------|--------|
| Кагальникъ . . . | 8 | 4,5 | 6 | 8,5 | 7 | 34 |
| Маргаритовка . . . | 8 | 5 | 6 | 8 | 6 | 33 |
| Энгеймгеймъ . . . | 15 | 5 | 5 | 7 | 5 | 37 |
| Койсугъ . . . | 5 | 5 | 6 | 9 | 6 | 31 |
| Самарскъ . . . | 10 | 4 | 5 | 8 | 6 | 33 |
| Пѣшково . . . | 8 | 4 | 6 | 7 | 5 | 30 |

Т. е., издержки производства на одну десятину колеблются между 30 и 37 руб. по разнымъ селеніямъ. Это значитъ, что при существовавшихъ осенью 1894 года цѣнахъ на пшеницу по 5 руб. за четверть, требуются отъ земли урожай не меньше 6 и $7\frac{1}{2}$ четвертей, чтобы можно было хозяину только свести, что называется, концы съ концами. Вслѣдствіе ли близости портовъ, или отсутствія рѣзкихъ колебаній въ урожайности, или же значительности, вообще, урожаевъ, но издержки производства видимо достигли здѣсь предѣльной нормы для существующаго типа земледѣльческихъ хозяйствъ. Между тѣмъ какъ въ большинствѣ мѣстностей Сѣверного Кавказа среднія издержки производства хлѣба колеблются между 25 и 30 руб. на десятину, въ данномъ случаѣ они оказываются на 20 и 23% выше. Какъ бы то ни было, впрочемъ, а отмѣченная особенность

могла сложиться лишь въ зависимости отъ выгодности земледѣльческихъ занятій на ряду съ другими отраслями хозяйства.

Въ самомъ дѣлѣ, скотоводческія занятія за послѣднія 10 лѣтъ существенно измѣнились, именно въ направленіи приспособленія къ нуждамъ чисто зернового хозяйства. Оказывается, что всюду, на ряду съ расширениемъ запашекъ, значительно сократилось количество гулевого и вообще рогатаго скота, причемъ увеличилось число рабочихъ лошадей. Такъ, по земско-статистическимъ изслѣдованіямъ, произведеннымъ въ 1883 году въ 12 селеніяхъ Василевско-Петровской волости, значилось 700 штукъ лошадей, 2.250 воловъ, 2.300 коровъ и 3.098 головъ мелкаго скота, а въ 1894 году, по даннымъ волостного правленія, было 1.451 лош., 1.062 вол., 958 кор. и 1.881 голова мелкаго скота, т. е. лошадей оказалось на 751 голову или на 107,3% больше, воловъ на 1.188 головъ или на 53,2% меныше, коровъ убыло на 58,3%, а мелкаго скота на 39%. Въ селеніи Пѣшково въ 1883 году лошадей было 349, а теперь числится 419, т. е. на 20% больше, количество же воловъ сократилось на 350 головъ или почти на 30%, коровъ на 589 гол. или на 52,5% и мелкаго скота на 943 головы или на 53,5%. Очевидно такимъ образомъ, что, съ расширениемъ запашекъ и сокращеніемъ площади сѣнокосныхъ угодій и пастбищныхъ мѣстъ, пришлось уменьшить количество гулевого скота и замѣнить воловъ, какъ рабочую силу, лошадьми, удобства содержанія которыхъ и лучшая приспособленность къ работамъ заставили хозяевъ предпочесть ихъ воламъ. Иначе говоря, кроме молочнаго скота, хозяевамъ оказались нужными исключительно лошади, какъ рабочій скотъ въ хозяйствѣ и наиболѣе подходящая перевозочная сила.

Гужевой подвозъ хлѣбовъ и его особенности.

Тѣ исключительныя условія, въ которыхъ находится Азовъ по экспорту зерна, придаютъ особое значеніе гужевому подвозу хлѣбовъ, какъ единственному средству обезпеченія порта грузами. Будучи отрѣзанъ отъ желѣзной дороги, Азовъ экспортируетъ только тѣ хлѣба, которые подвозятся къ нему гужемъ. Благодаря этому, здѣсь сложились свои специальныя условія по подвозу хлѣбовъ. Въ Азовѣ образовался цѣлый классъ такъ называемыхъ „самовозовъ“, т. е. фуршниковъ, занимающихся подвозомъ хлѣба частью купленнаго на

свой страхъ, частью принадлежащаго торговцамъ. Азовскіе самовозы проникаютъ съ этою цѣлью далеко за предѣлы Земли Донскаго войска, въ Ставропольскую губернію и Кубанскую область. Часто они набираютъ въ Азовъ или Кагальникъ лѣсъ, развозя послѣдній по станицамъ Кубанской области и берутъ здѣсь взамѣнъ хлѣбъ для Азова. Иногда самовозы являются на базары, какъ напримѣръ, въ Лежанку (Средн. Егорлыкъ), въ качествѣ мелкихъ скупщиковъ и скапають хлѣбъ съ такимъ расчетомъ, чтобы заработать на провозѣ его въ Азовъ. Иногда они просто подряжаются въ извозѣ.

Такъ какъ въ послѣдніе годы, благодаря усиленной борьбѣ съ чумною эпизоотіей на Сѣверномъ Кавказѣ, закрытъ доступъ для рогатаго скота въ Землю Донскаго войска, то образовался еще одинъ способъ транспортировки зерна изъ лежащихъ за предѣлами карантинной черты мѣстностей, преимущественно изъ Ставропольской губерніи. Вместо воловъ грузы начали направлять въ Азовъ на верблюдахъ какъ хлѣботорговцы, такъ и нѣкоторые землевладѣльцы. И самовозы, и возчики на верблюдахъ поставляютъ хлѣбъ изъ наиболѣе удаленныхъ отъ Азова пунктовъ. Изъ этихъ же пунктовъ идетъ часть хлѣба и на лошадяхъ. Такимъ образомъ, въ гужевомъ подвозѣ хлѣбовъ къ Азову участвуютъ самовозы, возчики на верблюдахъ и сами хозяева-землевладѣльцы. Наибольшая доля хлѣбнаго зерна поставляется въ портъ, конечно, послѣдними.

Какъ и въ другихъ мѣстностяхъ, стоимость подвоза къ Азову хлѣба гужемъ подчиняется извѣстнаго рода правильности, что, конечно, указываетъ на устойчивость рассматриваемаго явленія. Если раздѣлить среднія цифры стоимости подвоза одного пуда зерна на пройденное пространство, то въ частномъ получится такимъ образомъ стоимость провоза съ пудо-версты, причемъ выведенныя указаннымъ способомъ среднія величины оказываются очень близкими между собою, несмотря на различныя разстоянія. Исключеніе составляютъ лишь оплаты пудо-версты за очень близкія разстоянія отъ порта. Вообще же, оплата пудо-версты имѣеть тѣмъ большую тенденцію къ пониженію, чѣмъ дальше извѣстная мѣстность лежитъ отъ пункта поставки хлѣба. За подвозъ хлѣба къ Азову изъ селеній Кагальникъ и Пѣшково, лежащихъ отъ послѣдняго въ разстояніи 8 верстъ, возчики берутъ отъ $1\frac{1}{2}$ до 2 коп. съ пуда, что составляетъ, слѣдовательно, 0,19 и 0,25 коп. съ пудо-версты. Изъ селеній Круглаго и

Новониколаевского, отстоящихъ оть Азова въ 18 верстахъ, хлѣбъ возять по 30 коп. за десятипудовую четверть, т. е. въ обоихъ случаяхъ пудо-верста обходится въ 0,17 копѣйки. При разстояніяхъ въ 50 и 60 верстъ оть Азова оплата пудо-версты понижается до 0,16 коп., а на болѣе отдаленныхъ пространствахъ провоза она падаетъ до 0,15 коп. и рѣже до 0,14 коп. или даже до 0,13 коп.

Такимъ образомъ, зная среднія цифры оплаты пудо-версты, легко опредѣлить стоимость провоза хлѣба на всевозможныхъ разстояніяхъ. При оплатѣ пудо-версты въ 0,16 коп., подвозъ зерна къ порту, на разстояніи 50 верстъ, будетъ, слѣдовательно, стоить 80 коп. съ десятипудовой четверти, на разстояніи 100 верстъ—1 р. 60 коп., на разстояніи 120 верстъ—2 рубля съ четверти и т. д. Нѣкоторымъ пониженіемъ оплаты пудо-версты на дальнихъ разстояніяхъ отчасти объясняется, очевидно, и то обстоятельство, что въ Азовѣ продолжается транспортировка хлѣбныхъ грузовъ даже изъ тѣхъ мѣстностей, вблизи которыхъ развились уже свои торговые центры.

Экономическая и хозяйственныя условия п. Азова.

Значеніе Азова въ край опредѣляется его торгоюю дѣятельностью. Обстоятельство это налагаетъ рѣзкій отпечатокъ на весь складъ экономической и хозяйственной жизни Азова. Азовъ—по преимуществу торговый центръ. Обрабатывающая промышленность въ немъ слабо развита. Основныя занятія низшаго класса населенія—мѣщанъ—составлено земледѣліемъ чередуются съ занятіями чисто торгового характера.

По даннымъ Азовской Городской Управы, въ Азовѣ состояло въ 1894 году на лицо до 20.000 душъ *) населенія обоего пола. Въ эту цифру входило до 12.700 душъ мѣщанскаго населенія, нѣсколько сотъ купечества, духовенства и чиновничества; остальные жители принадлежать къ иногороднимъ поселенцамъ. По сравненію съ тремя соседними городами — Ростовомъ, Таганрогомъ и Нахичеванью, Азовъ оказывается наименѣе населеннымъ пунктомъ, такъ какъ въ

*) Выше, при определеніи общей цифры населенія въ районѣ, была взята не эта цифра, а данные Областного войска Донского Статистического Комитета въ виду однородности этихъ данныхъ со всеми остальными. По даннымъ Комитета, постоянныхъ жителей въ Азовѣ числилось въ 1893 г. 15.640 душъ обоего пола.

Ростовъ считается около 100,000 жителей, въ Таганрогѣ 50,681 и въ Нахичевани 24,158 д. об. пола. Собственно приписаного населенія въ Азовѣ значительно больше, чѣмъ въ Нахичевани. Однихъ мѣщанъ приписано къ Азову 24.776 душъ, но почти половина ихъ живеть въ Азова, занимаясь частью арендою земель, частью хлѣботорговлей.

По даннымъ Городской Управы, Азову принадлежить 9.825 дес. земли, часть которой была въ свое время отведена подъ посадъ, а часть, именно 5.610 дес., была куплена городскимъ обществомъ въ собственность посада. Около $\frac{3}{4}$ изъ общаго количества земли ежегодно сдается въ аренду съ торговъ, причемъ арендаторами являются мѣстные жители — преимущественно мѣщане. Подъ городомъ считается приблизительно около 400 десятинъ, а неудобной числится 285 дес. Мѣстные мѣщане, кромѣ того, арендуютъ на сторонѣ до 10.000 дес., и весь сборъ хлѣба съ этой земли обыкновенно полностью поступаетъ на Азовскій рынокъ.

Въ Азовѣ числится, по оцѣночнымъ вѣдомостямъ Управы, 2.330 недвижимыхъ имуществъ, дѣйствительная цѣнность которыхъ, по учету Городской Управы, равняется, по крайней мѣрѣ, одному миллиону рублей. Собственно помѣщеніе подъ Управу и другія городскія учрежденія стоятъ посаду 75.000 руб. Въ Азовѣ находится затѣмъ одинъ пивоваренный заводъ, одна паровая мукомольная мельница и четыре кирпичныхъ завода. Если прибавить къ этому, что въ посадѣ имѣются, кромѣ массы разнаго рода ремесленныхъ заведений и торговыхъ магазиновъ и лавокъ, лѣсные склады и хлѣбныя конторы или амбары, то этимъ можно исчерпать главнѣйшіе экономические признаки посада.

Въ связи съ отмѣченными признаками сложились, конечно, и хозяйственныя занятія населенія. Одна часть населенія занимается земледѣліемъ на городскихъ земляхъ и на земляхъ, принадлежащихъ ближайшимъ къ Азову селеніямъ и владѣльцамъ. Другая добываетъ средства къ жизни отъ ремесленныхъ производствъ. Третья поставляетъ матросовъ и, вообще, прислугу на пароходы и каботажные суда. Около 500 мѣстныхъ хозяевъ занимаются, по свѣдѣніямъ Азовской Управы, извозомъ. Часть жителей принимаетъ участіе въ погрузкѣ хлѣба на суда и въ подвозѣ его къ послѣднимъ. Нѣкоторые хозяева промышляютъ рыболовствомъ. Но главное, преобладаю-

щее надъ всѣми остальными промыслами, значеніе принадлежитъ торговымъ занятіямъ. Торговлей занимаются въ Азовѣ всѣ группы населенія — и купцы, и мѣщане, и пришлые, и коренные жители. Есть торговцы по профессіи, но очень многіе занимаются торговлей на ряду съ другими занятіями. Главная масса капиталовъ и силь привлекается собственно хлѣботорговлей; затѣмъ видное мѣсто занимаетъ лѣсоторговля и, вообще, сбыть окрестному населенію разнаго рода фабрикатовъ, колоніальныхъ товаровъ и привозныхъ предметовъ. Обо всемъ этомъ слѣдуетъ поговорить болѣе подробно.

Торговля вообще и хлѣботорговля.

Какъ замѣчено уже выше, значеніе Азова, какъ порта и какъ торговаго центра, сложилось годами. Та связь, которая теперь чувствуется между Азовомъ и тяготѣющими къ нему райономъ, завязалась еще въ то время, когда только начало развиваться зерновое хозяйство на Сѣверномъ Кавказѣ. Лѣтъ 25 и 30 тому назадъ въ Азовѣ уже подвозился хлѣбъ и лѣнное сѣмя изъ самыхъ отдаленныхъ уголковъ Сѣвернаго Кавказа. Сюда же и въ сосѣдній Кагальникъ кубанскіе казаки и ставропольскіе крестьяне гоняли скотъ на ярмарки, а обратно везли капусту, лѣсные материалы и лавочные товары. По мѣрѣ развитія земледѣлія и расширенія запашекъ, количество привозимаго въ Азовъ хлѣба увеличивалось все болѣе и болѣе. Съ теченіемъ времени къ предметамъ вывоза присоединились земледѣльческія орудія. Вмѣстѣ съ тѣмъ стала рости спросъ на лѣсные материалы. Такимъ образомъ, въ связи съ удовлетвореніемъ необходимыхъ хозяйственныхъ нуждъ привозными товарами и предметами, въ Азовѣ зародилась и окрѣпла самая хлѣботорговля. Вотъ почему торговые связи Азова съ тяготѣющими къ нему мѣстностями оказываются такъ прочны и долговременны, несмотря ни на проведеніе желѣзнодорожной линіи, ни на дѣятельную конкуренціюсосѣднихъ портовъ. Эти связи имѣютъ за собой солидное историческое прошлое, сгладить которое можетъ лишь цѣлый рядъ неблагопріятныхъ для Азова годовъ.

Помимо сбыта лавочныхъ товаровъ и продуктовъ ремесленного труда окрестному земледѣльческому населенію, особенно важное значеніе въ торговыхъ оборотахъ Азова имѣеть сбыть лѣсныхъ мате-

ріаловъ и земледѣльческихъ орудій. Продажа послѣднихъ производится изъ шести мѣстныхъ складовъ, содержащихъ большею частью на комиссионныхъ началахъ. Окрестные жители берутъ обыкновенно въ Азовѣ букера, плуги, вѣялки, сортировки, сѣялки, косилки, жатки и вообще мелкія орудія, повсемѣстно распространенные въ предѣлахъ Азовскаго торгового района. Самая продажа производится большею частью предъ началомъ полевыхъ работъ и меньше во время подвоза хлѣба. Продаются земледѣльческія орудія, главнымъ образомъ, на наличныя деньги и рѣже въ разсрочку подъ хлѣба.

Болѣе важное экономическое значеніе и для Азова, и для тяготѣющихъ къ нему въ торговомъ отношеніи мѣстностей имѣеть лѣсоторговля. Въ Азовѣ въ настоящее время существуетъ до десяти крупныхъ лѣсныхъ складовъ. Склады эти принадлежать частично мѣстнымъ самостоятельнымъ лѣсоторговцамъ, частично представляютъ собой отдѣленія ростовскихъ торговыхъ фирмъ. Тѣмъ не менѣе, въ тѣ и другіе склады лѣсъ поступаетъ большею частью изъ первыхъ рукъ — отъ поставщиковъ его въ Дубовку и Царицынъ. Преобладающій лѣсной материалъ составляютъ доски различной толщины; въ меньшемъ количествѣ требуются такъ называемые „подтоварники“, дрючки, слеги и проч. Что касается размѣровъ лѣсоторговли, то годовой оборотъ каждого изъ десяти лѣсоторговцевъ можетъ быть принять среднимъ числомъ въ 100.000 рубл., а слѣдовательно, общій по Азову оборотъ выразится въ одномъ миллионѣ рублей. Обыкновенно лѣсоторговцы дѣлаютъ въ годъ только одинъ оборотъ, при наличномъ капиталѣ въ 300.000 руб. и кредитѣ въ 700.000. Запасы лѣсныхъ материаловъ бываютъ на рынкѣ не менѣе, какъ на 400 или 500 тысячъ руб. Несмотря на такие размѣры лѣсоторговли, послѣдняя производится, тѣмъ не менѣе, исключительно въ розницу. Второстепенныхъ складовъ и отдѣленій въ разныхъ пунктахъ района нѣть. Лѣсные материалы сбываются или прямо производителю, или же самовозамъ, и всегда на наличныя деньги. Вообще, лѣсъ распространяется изъ Азова въ предѣлахъ тѣхъ же мѣстностей и пунктовъ, изъ которыхъ поступаетъ и хлѣбъ.

Еще шире и разностороннѣе охватываетъ мѣстную экономическую жизнь хлѣботорговля. Въ Азовѣ считается до 42 болѣе или менѣе крупныхъ хлѣботорговцевъ, изъ которыхъ 5 обладаютъ въ среднемъ на каждого до 250.000 руб. наличного капитала, 10 по 50.000 руб.

каждый, а остальные 27 торговцевъ около 15.000 каждый. Такимъ образомъ, наличный капиталъ въ азовской хлѣботорговлѣ можетъ быть опредѣленъ, по крайней мѣрѣ, въ 2 миллиона рублей. Капиталъ этотъ въ полномъ своемъ объемѣ обращается два, три раза въ году; въ отдельныхъ случаяхъ обороты капиталовъ, особенно мелкихъ, производятся по пяти и болѣе разъ. Кромѣ наличныхъ средствъ, въ хлѣботорговлѣ широко практикуется кредитъ. Солидные торговцы могутъ обыкновенно пользоваться кредитомъ, превышающимъ ихъ наличныя средства въ три, четыре и даже въ пять разъ.

Крупные и средніе азовскіе торговцы вѣршатъ собственно всю хлѣботорговлю Азовскаго порта. Ссыпки хлѣба на мѣстахъ, въ особенности въ ближней полосѣ, слабо развиты. Только въ Кагальникѣ, издавна славившемся своими ярмарками и торговлею, ссыпкою зерна занимается шесть лицъ, но въ общемъ производимыя ими хлѣбныя операциіи все-таки незначительны. Въ с. Кругломъ съ хуторомъ Обрывъ ссыпали въ 1893 году два мѣстныхъ лавочника до 1.500 четвертей. Въ селеніи Самарскѣ, расположенному возлѣ желѣзнодорожной станціи, ссыпается хлѣба до 10.000 четвертей. Болѣе развиты мѣстныя ссыпки зерна въ средней и дальней полосѣ, какъ, напримѣръ, въ Портъ-Катонѣ, Маргаритовкѣ и Семибалкахѣ, Ростовскаго округа, въ Лежанкѣ, Ставропольской губерніи и проч.; но тутъ начинается уже конкуренція Азова съ другими центрами. Впрочемъ, мелкіе ссыпщики зерна въ мѣстахъ его производства служать только поставщиками хлѣба для крупныхъ азовскихъ торговцевъ. Часть хлѣба, по уполномочію этихъ послѣднихъ, скupается на мѣстахъ ихъ приказчиками и довѣренными лицами. На крупныхъ азовскихъ торговцевъ работаютъ и азовскіе самовозы. Значительный $\%$ хлѣба получаютъ торговцы непосредственно отъ производителей въ самомъ Азовѣ. Скупка хлѣба изъ первыхъ рукъ широко практиковалась здѣсь издавна. Кромѣ мѣстныхъ хлѣботорговцевъ и 500 азовскихъ самовозовъ, въ Азовѣ еще недавно занимались этимъ дѣломъ до 250 мелкихъ маклеровъ или „кулашниковъ“. Чтобы парализовать вредную дѣятельность этого рода посредниковъ, не брезгавшихъ обмѣрами, обвѣсами, насильными зазываніями продавцовъ и т. п., Азовская Городская Дума, постановленіемъ отъ 26 октября 1892 года, „въ видахъ совершенного прекращенія происходящихъ во время призыва и ссыпки хлѣба безпорядковъ, хлѣботорговцамъ, ихъ приказчи-

камъ и служащимъ, а также кулашникамъ, безусловно воспретила выходить на встречу къ подъѣзжающимъ фурамъ и возамъ, представляя право продавцамъ хлѣбныхъ зерновыхъ товаровъ самимъ непосредственно свободно являться въ хлѣбные амбары и конторы съ предложеніемъ своихъ товаровъ“.

Принятыми, въ связи съ этимъ постановленіемъ, мѣрами Азовская Дума окончательно устранила на мѣстномъ хлѣбномъ рынке участіе въ хлѣботорговлѣ „кулашниковъ“.

По собраннымъ даннымъ, общіе размѣры азовской торговли и хлѣботорговли могутъ быть выражены въ суммѣ отъ 8 до 11 миллионовъ рублей годового оборота. Первое мѣсто въ этомъ отношеніи принадлежитъ торговлѣ хлѣбомъ, годовой оборотъ которой колеблется между 5 и 8 миллионами рублей. Торговля мануфактурными, скобяными и бакалейными и друг. товарами можетъ быть опредѣлена въ 1.200.000 рублей годового оборота, лѣсоторговля—въ одинъ миллионъ рублей, торговля жженнымъ кирпичемъ, каменнымъ углемъ, рыбой, мясомъ и проч.—въ 500.000 рублей, земледѣльческими орудіями и желѣзнымъ товаромъ—въ 200.000 и мелочная торговля—въ 100.000 рублей годового оборота. Въ общемъ итогѣ, слѣдовательно, годичные обороты азовской торговли равняются 3 миллионамъ рублей. Такимъ образомъ, отношеніе между размѣрами годичныхъ оборотовъ по торговлѣ и хлѣботорговлѣ выражается, въ концѣ концовъ, какъ 3 : 5 или какъ 3 : 8. Другими словами, значеніе Азова, какъ порта и торговаго центра, при настоящемъ его положеніи, опредѣляется по преимуществу хлѣботорговлей.

Всѣ запасы хлѣба въ Азовскомъ портѣ сбываются затѣмъ на заграничные рынки при посредствѣ ростовскихъ и таганрогскихъ экспортныхъ фирмъ. Заграничные и, вообще, импортные грузы поступаютъ въ Азовъ черезъ Ростовскую таможню.

Продолжительность навигаціи Азовскаго порта и движеніе судовъ.

Официальное открытие и закрытие навигаціи по Азову опредѣляется, такъ сказать, Ростовомъ, такъ какъ въ Ростовѣ находятся таможня и комитетъ донскихъ гирлъ, вѣдающій судоходствомъ по р. Дону въ его устьяхъ. По даннымъ Ростовской таможни, средняя продолжительность портовой дѣятельности Азова колебалась, приблизительно, слѣдующимъ образомъ за послѣднія 10 лѣтъ:

| Въ 1884 году | Когда была навигація | |
|------------------------|----------------------|-------------|
| | открыта. | закрыта. |
| 1885 " | 20 марта. | 15 ноября. |
| " 1886 " | 12 " | 19 " |
| " 1887 " | 18 " | 31 декабря. |
| " 1888 " | 18 " | 22 " |
| " 1889 " | 14 " | 3 ноября. |
| " 1890 " | 21 " | 25 " |
| " 1891 " | 10 " | 19 " |
| " 1892 " | 16 " | 4 " |
| " 1893 " | 14 " | 19 " |
| " | 14 " | 30 " |

Переведя эти цифры на количество дней, втеченіи которыхъ продолжалась навигація, за каждый годъ въ отдельности, можно видѣть, что наименьшая продолжительность навигаціи равнялась 234 днямъ (въ 1891 г.), наибольшая 289 днямъ (въ 1886 г.), и средняя за 10 лѣтъ продолжительность навигаціи выразится въ 255 дняхъ. Фактически дѣятельность Азовскаго порта зачастую можетъ быть начата нѣсколькими днями раньше и закончена позже, чѣмъ по Ростовскому порту. Азовъ стоить въ этомъ отношеніи хотя и не въ особыхъ, но во всякомъ случаѣ болѣе въ благопріятныхъ условіяхъ, чѣмъ Ростовъ.

О движеніи судовъ по Азовскому порту можно отчасти судить по слѣдующимъ отрывочнымъ даннымъ, заимствованнымъ Азовскою Городской Управой изъ официальныхъ источниковъ Ростовской таможни.

| Г О Д І. | К о л и ч е с т в о с у д о в ъ. | | | | | | | | | |
|----------|--|--|------------|----|-----|--|--|------------|----|-----|
| | Пришедшихъ въ портъ. | | | | | Ушедшихъ изъ порта. | | | | |
| | Съ грузомъ. Паровыхъ. Буксир- ныхъ. | Безъ груза. Паровыхъ. Буксир- ныхъ. | И т о г о. | | | Съ грузомъ. Паровыхъ. Буксир- ныхъ. | Безъ груза. Паровыхъ. Буксир- ныхъ. | И т о г о. | | |
| 1891 | 1 | 28 | 189 | 10 | 228 | 140 | 84 | 50 | 28 | 302 |
| 1892 | 1 | 38 | 215 | 2 | 256 | 166 | 71 | 50 | 36 | 323 |
| 1893 | 1 | 40 | 351 | 11 | 402 | 292 | 103 | 59 | 40 | 494 |

Такимъ образомъ, судя по этимъ даннымъ, въ Азовскій портъ за послѣдніе три года приходило въ годъ среднимъ числомъ 295 судовъ и отходило 373; но данные эти обнимаютъ только крупныя суда, приспособленныя, главнымъ образомъ, къ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ.

Размѣры хлѣбнаго экспорта.

По даннымъ о полукопѣчномъ сборѣ съ грузовъ въ пользу городскихъ средствъ Азова, за послѣднія 7 лѣтъ было выпущено че-резъ Азовскій портъ заграницу слѣдующее количество хлѣба.

| Г О Д Ы . | К о л и ч е с т в о въ п у д а хъ . | | | | | |
|----------------------------|-------------------------------------|-----------|---------|---------------------|----------|-----------|
| | Пшеницы. | Ячменя. | Ржи. | Масличн. сѣмянъ. | Прочаго. | В сего. |
| 1887 | 3.552,600 | 1.950,400 | — | 337,000 | 13,700 | 5.853,700 |
| 1888 | 6.831,780 | 1.316,250 | 107,000 | 84,550 | 22,000 | 8.361,580 |
| 1889 | 5.376,850 | 2.194,720 | 40,000 | 256,850 | 24,700 | 7.893,120 |
| 1890 | 5.298,920 | 1.273,000 | 102,500 | 29,000 | 35,000 | 6.738,420 |
| 1891 | 3.485,500 | 704,500 | 49,000 | 84,500 | 42,000 | 4.365,500 |
| 1892 | 4.112,720 | 1.235,370 | — | 25,000 | 43,700 | 5.416,790 |
| 1893 | 6.318,550 | 2.021,550 | 105,800 | 139,100 | — | 8.585,000 |
| Среднія за 7 лѣтъ . . . | 4.996,703 | 1.527,970 | 57,757 | 136,571 | 25,871 | 6.744,872 |

Изъ этихъ данныхъ видно, что въ общей массѣ вывозимаго за-границу хлѣба на долю пшеницы приходится 74,1%, ячменя — 22,6%, ржи — 0,9%, масляничныхъ сѣмянъ — 2,1% и прочаго — 0,4%, причемъ, вообще, средній за 7 лѣтъ вывозъ равнялся въ 6,744,872 пудамъ. Послѣднія цифра не можетъ быть, однако, при-знана характерною для портовой дѣятельности Азова. Въ составъ семилѣтняго периода вошли два (1891 и 1892) года, отличавшиеся особенно высокою урожайностью, во время которыхъ былъ воспре-щенъ вывозъ пшеницы, ржи и ячменя заграницу, почему именно за эти годы и оказываются особенно низкими цифры вывоза зерна. Если исключить эти годы и вывести среднюю цифру вывоза за остальные пять лѣтъ, то она повысится до 7,466,364 пуд. Но даже

1) Во 1894г. отпущено разного хлѣба - 10,142,550 пуд.
Во 1895г. " " " - 14,015,600 -

Александръ Григорьевъ Сенаторъ С. Малюшинъ

эта цифра будетъ во всякомъ случаѣ не выше, а ниже дѣйствительной. По крайней мѣрѣ, къ такому выводу приводитъ разсмотрѣніе данныхъ, касающихся производительности Азовскаго хлѣботорговаго района.

Изъ приведенныхъ въ своемъ мѣстѣ цифръ видно, что остатки хлѣба по ближней, непосредственно примыкающей къ Азову полосѣ равняются 419.000 десятипудовыхъ четвертей и что къ нимъ надо прибавить половину остатковъ слѣдующей, средней полосы, именно 156.750 четвертей. Затѣмъ, по указаніямъ хлѣботорговцевъ, изъ дальней полосы, площадь которой, по крайней мѣрѣ, въ три раза больше площади остальныхъ двухъ полосъ, вывозится въ Азовъ (изъ 2 милл. четв. остатковъ) не менѣе 300.000 четвертей, преимущественно пшеницы. Такимъ образомъ, общее количество остатковъ для вывоза черезъ Азовъ, при переводѣ на пуды, окажется въ среднемъ болѣе $8\frac{1}{2}$ миллионовъ пуд.

Экспортъ хлѣба изъ Азова издавна производился въ четыре государства—въ Великобританію, Италію, Грецію и Францію. Въ послѣднее время были случаи вывоза хлѣба также въ Голландію (за два года), Испанію, Швецію, Германію и Турцію (по одному году). Общее количество хлѣба, вывезенного за семь лѣтъ изъ Азова, распредѣлялось слѣдующимъ образомъ между этими государствами:

| | | |
|-------------------------------------|------------|--------------------|
| Въ Великобританію вывезено. | 30.201.050 | пудовъ. |
| Въ Италію | 9.228.200 | " |
| Въ Грецію | 5.400.000 | " |
| Во Францію | 1.742.000 | " |
| Въ другія государства | 486.000 | " |
| Итого | | 47.214.110 пудовъ. |

Переведя эти цифры на процентныя величины, получимъ, что въ Великобританію вывезено 64% хлѣба изъ общаго количества, въ Италію— $19,5\%$, въ Грецію— $11,4\%$, во Францію— $3,7\%$ и въ разныя государства— $1,4\%$. Такимъ образомъ, почти $\frac{2}{3}$ хлѣба экспортируются черезъ Азовъ въ Великобританію.

Накладные расходы хлѣботорговцевъ.

Накладные расходы хлѣботорговцевъ распадаются на двѣ части: одну часть ихъ несутъ мѣстные торговцы, включая сдачу хлѣба и

погрузку его на баржи, а другая падаетъ на экспортёровъ съ момента приема хлѣба на баржи до погрузки его на суда дальніаго плаванія. Перваго рода расходы исчисляются отъ $2\frac{1}{2}$ до 3 копѣекъ на пудъ, а расходы второго рода отъ 2 до $3\frac{1}{2}$ копѣекъ также на пудъ. Въ частности, перваго рода расходы слагаются изъ слѣдующихъ статей:

| | |
|--|--------------------------|
| 1. Помѣщеніе подъ зерно | отъ 0,5 до 1 к. съ пуда. |
| 2. Приказчики | „ 0,2 „ 0,2 „ „ |
| 3. Пріемка хлѣба съ вѣсовъ и ссылка въ амбаръ | „ 0,2 „ 0,2 „ „ |
| 4. Мѣшки, брезенты, ремонтъ ихъ и пр. | „ 0,1 „ 0,1 „ „ |
| 5. Подвозъ и погрузка на баржу | „ 1 „ 1 „ „ |
| 6. Комиссіонные. | „ 0,5 „ 0,5 „ „ |

Итого отъ 2,5 до 3 к. съ пуда.

Такимъ образомъ, собственно портовые расходы въ этомъ случаѣ колеблются между 33 и 40% , пріемка же хлѣба въ амбary и оплата за помѣщеніе въ послѣднихъ отъ 30 до 40% общей суммы расходовъ.

Въ составъ накладныхъ расходовъ экспортёра входять:

| | |
|---|--------------------------|
| 1. Оплата баржи за подвозъ къ судамъ дальніаго плаванія | отъ 1 до 2,5 к. съ пуда. |
| 2. Городской полукупѣчный сборъ | „ 0,5 „ 0,5 „ „ |
| 3. Другіе сборы (такъ называемыя „вѣ- домости“ или гирловые сборы) | „ 0,3 „ 0,3 „ „ |
| 4. Остальные расходы | „ 0,2 „ 0,2 „ „ |

Итого отъ 2 до 3,5 к. съ пуда.

Слѣдовательно, въ этомъ второмъ случаѣ накладные расходы отличаются болѣшими колебаніями, чѣмъ въ первомъ. Наиболѣе видную статью, поглощающую отъ 56 до $71,4\%$ общихъ расходовъ, составляетъ, какъ и слѣдовало ожидать, оплата провоза хлѣба отъ порта до судовъ дальніаго плаванія.

Складывая оба вида накладныхъ расходовъ, въ итогѣ получимъ отъ 4,5 до 6,5 коп. на пудъ, а это составить, при среднемъ годичномъ экспортѣ въ $7\frac{1}{2}$ миллионовъ пудовъ, отъ 337,500 до 487,500 рублей цѣнности вывозимаго заграницу хлѣба.

Вліяніе хлѣботорговой конкурренціи на Азовъ.

Давнішнimi конкурентами Азова по хлѣботорговлѣ были Ростовъ, Ейскъ и отчасти Таганрогъ. Находясь въ треугольникѣ между этими портами, Азовъ терялъ хлѣбные грузы въ пользу то одного, то другого. Каждый изъ этихъ конкурирующихъ портовъ имѣлъ свой собственный районъ. Къ Ейску тянула съверо-западная часть нынѣшней Кубанской области; Таганрогъ располагалъ совершенно обособленною мѣстностью, примыкавшею къ нему съ сѣвера; такой же, обособленный съ сѣвера и съ востока, районъ прилегалъ къ Ростову, и только Азовъ опирался на относительно незначительное пространство своего собственного района. Благодаря такому положенію, Азовскій портъ издавна получалъ большую часть хлѣба изъ тѣхъ мѣстностей, изъ которыхъ шли въ то же время торговыя дороги на Ростовъ и Ейскъ, а иногда даже и въ Таганрогъ лѣтомъ на судахъ, а зимой по льду, на подводахъ. Такое перекрещеніе торговыхъ путей, шедшихъ къ различнымъ портамъ, рано или поздно должно было разрѣшиться распределеніемъ отдѣльныхъ мѣстностей между отдѣльными портами. Естественное обособленіе и этихъ мѣстностей, и портовыхъ должно было повести къ усиленію хлѣботорговой конкурренціи между этими послѣдними. Такъ и случилось. Это былъ первый фазисъ хлѣботорговой конкурренціи для Азова, когда особенно быстро начали рости Ростовъ и Таганрогъ, и отчасти стало усиливаться торговое значеніе Ейска. Съ теченіемъ времени стали намѣчаться и усиливаться и другіе прибрежные пункты хлѣботорговли. Сюда нужно отнести Портъ-Катонъ, Маргаритовку и Семибалки. Погрузка хлѣба въ этихъ частяхъ Азовскаго побережья производилась издавна, хлѣбные грузы въ небольшомъ количествѣ шли чрезъ Глафировку, Садальникъ (Шабельское) и Портъ-Катонъ. Но лѣтъ 15 или 20 тому назадъ эти случайные погрузки стали постепенно замѣняться правильно организованнымъ экспортомъ зерна заграницу. Были устроены амбары и пристани, появились постоянныя хлѣботорговыя фирмы, а позже были заведены даже мѣстные склады. Такими побочными портиками оказались именно Портъ-Катонъ, Маргаритовка и Семибалки. Въ первыхъ двухъ, кромѣ постоянныхъ хлѣбныхъ конторъ и амбаровъ

для зерна, устроены мосты для погрузки хлѣба, а въ Портъ-Катонъ даже организованъ владѣльцемъ мѣстечка подвозъ зерна изъ амбаровъ на пристань. Въ Семибалкахъ постоянно дѣйствуютъ двѣ крупныя хлѣботорговыя фирмы, устроены хлѣбные амбары, заведена „лѣсная биржа“, т. е. склады лѣсныхъ материаловъ, но погрузка хлѣба проходитъ длинную процедуру перемѣщенія зерна съ дрогъ на каюки, съ каюковъ на баркасы, съ баркасовъ на баржи и, наконецъ, съ баржъ на суда дальніаго плаванія. Портъ-Катонъ, Маргаритовка и Семибалки экспортируютъ, среднимъ числомъ, въ годъ около трехъ миллионовъ пудовъ, и само собой понятно, что, по мѣрѣ развитія торговыхъ операций въ этихъ пунктахъ, будетъ все болѣе и болѣе неблагопріятно отражаться ихъ конкурирующее вліяніе на условіи экспорта черезъ Азовскій портъ.

Одновременно съ развитіемъ хлѣботорговли въ трехъ названныхъ пунктахъ началось образованіе торговыхъ центровъ на самыхъ мѣстахъ производства хлѣба. Рѣшающее значеніе въ этомъ отношеніи имѣло проведеніе Владикавказской желѣзнодорожной линіи. Съ устройствомъ послѣдней, ея станціи естественно начали привлекать хлѣбные грузы изъ ближайшихъ мѣстностей. Хлѣбъ, подвозившійся раньше гужомъ въ Ростовъ, Ейскъ и Азовъ, сталъ поступать на желѣзнодорожныя станціи и отсюда направляться исключительно въ одинъ Ростовъ. Такъ образовались сначала такие крупные центры, какъ Армавиръ, Кавказская, Тихорѣцкая и Кущевская, а затѣмъ второстепенные вродѣ Гулькевичей, Архангельской, Крыловской и проч. Новороссійская вѣтвь прибавила къ нимъ Станичную станцію и существенно повліяла на распределеніе грузовъ между сложившимися уже мѣстными центрами. Вмѣстѣ съ тѣмъ шире пошли закупки хлѣба и въ мѣстныхъ центрахъ, удаленныхъ отъ желѣзной дороги, какъ напр. въ Лежанкѣ, Бѣлоглинкѣ и проч., которые также начали поставлять часть хлѣба на желѣзнодорожную линію.

Такимъ образомъ, образованіе приморскихъ пристаней съ одной стороны, и желѣзнодорожныхъ центровъ съ другой, составило, такъ сказать, второй фазисъ въ конкуренціи Азовскаго порта съсосѣдними торговыми пунктами. Въ эту пору Азовъ, несомнѣнно, потерялъ тѣ хлѣбные грузы, которые могли бы поступать въ него при другихъ условіяхъ, но которые были привлечены въ меньшей мѣрѣ Портъ-Катономъ, Маргаритовкой и Семибалками и въ большей—

Ростовомъ, при посредствѣ желѣзнодорожнаго пути. Произошла, однімъ словомъ, естественная дифференцировка и распределеніе хлѣботорговыхъ операций между цѣлымъ рядомъ торговыхъ центровъ, съ наиболѣе невыгодной комбинаціей для Азовскаго порта.

Въ настоящую пору для Азова наступилъ третій и, быть можетъ, самый серьезный періодъ хлѣботорговой конкуренціи. И первостепенные, и второстепенные порты—Ростовъ и Ейскъ съ одной стороны и Портъ-Катонъ, Маргаритовка и Семибалки съ другой, совершенно уже обособились; Азовъ имѣть также свой определенный и чрезвычайно съузившійся торговый районъ, дальнѣйшее сокращеніе котораго неизбѣжно повлечетъ уменьшеніе азовскаго экспорта или, иначе говоря, вызоветъ пониженіе послѣдующаго экономического развитія города. Выгоды хлѣботорговой конкуренціи, при такихъ условіяхъ, ни въ какомъ случаѣ не останутся за Азовомъ. Нужны такія мѣропріятія, которыя, не измѣняя того естественного положенія, въ какомъ находятся нынѣ первостепенные и второстепенные приазовскіе порты, дали бы большій притокъ грузовъ Азову со стороны, изъ лежащихъ вѣтви его торгового района мѣстностей и изъ отдаленныхъ частей этого послѣдняго. Теченіе въ этомъ отношеніи давно уже намѣтилось. Въ Ейскѣ уже проектируется проведение желѣзнодорожной вѣтви и наряду съ этимъ улучшеніе портовыхъ приспособленій. Разъ будетъ осуществлена эта мѣра, Азовъ, несомнѣнно, потеряетъ еще извѣстную долю благопріятныхъ для его портовой дѣятельности условій.

Итакъ, слѣдовательно, существующій опытъ хлѣботорговой конкуренціи Азова съ сосѣдними центрами, несомнѣнно, указываетъ на то, что влияніе этой конкуренціи и въ первомъ, и во второмъ, и въ намѣтившемся уже третьемъ фазисахъ, отразилось и отражается неблагопріятно на торговыхъ условіяхъ Азовскаго порта.

Необходимость Азовской вѣтви и вѣроятное обеспеченіе ея грузами.

Отмѣченныя обстоятельства привели Азовское городское общество къ мысли о необходимости устройства подъѣзднаго пути къ Азову. Съ этимъ вопросомъ соединена торговая будущность послѣдняго, какъ порта. Съ проведеніемъ вѣтви ожидается болѣе обильный притокъ въ Азовъ какъ экспортныхъ, такъ и импортныхъ грузовъ, а

следовательно, и усиление хлѣботорговли и торговли вообще. Разъ будетъ осуществлена названная мѣра, Азовскій портъ окажется поставленнымъ въ одинаковыя съ Ростовомъ условія подвоза грузовъ. Его дальнѣйшему развитію, поэтому, перестанутъ мѣшать тѣ исключительныя обстоятельства, отъ которыхъ онъ до сихъ поръ зависѣлъ и находится въ зависимости.

Въ нынѣшней экономической жизни Азова есть достаточно основательныя указанія на то, что проектируемая вѣтвь, повидимому, будетъ обеспечена грузами и пассажирами. Нѣть сомнѣнія, что, при маломъ протяженіи этой вѣтви, она не можетъ, конечно, обѣщать широкихъ выгодъ сама по себѣ. Ея хозяйственное значеніе, надо полагать, опредѣлится не собственными, а преимущественно транзитными грузами. По ней повезутъ издали хлѣбъ и все то, что получается уже теперь въ Азовѣ для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ и потребностей населенія Азовскаго района. Но отъ этого суть дѣла не измѣняется. Къ тому же, въ самомъ Азовѣ обѣщаютъ развиться такія отрасли торговли, которыя дадутъ работу вѣтви въ направлѣніи отъ Азова къ главному пути.

Основной перевозочный матеріалъ составляеть, конечно, хлѣбъ. На соединительной линіи, по проекту, окажутся два большихъ селенія Батайскъ и Койсугъ. Въ первомъ уже теперь ссыпается до 12.000 четвертей мѣстнаго и привознаго хлѣба. Селеніе Койсугъ располагаетъ болѣе значительнымъ, чѣмъ Батайскъ, земельнымъ надѣломъ и производить массу зерна. Но хлѣбные грузы изъ этихъ ближайшихъ пунктовъ составятъ лишь незначительную долю того количества ихъ, какое, несомнѣнно, дадутъ отдаленныя отъ Азова мѣстности. Судя по историческому ходу развитія здѣшняго хозяйства и торговли, съ теченіемъ времени отдаленные пункты будутъ поставлять въ порты все меныше и меныше хлѣба гужемъ. Гужевой подвозъ уступить мѣсто желѣзнодорожной транспортировкѣ. И можно съ полною вѣроятностью сказать, что эти новые желѣзнодорожные грузы, полученные въ предѣлахъ нынѣшняго Азовскаго района, попадутъ именно въ Азовъ. Торговыя связи и соединенные съ ними обычай, привычки и отношения отличаются извѣстнаго рода прочностью и постоянствомъ. Если извѣстныя лица поставляютъ хлѣбъ въ Азовъ, а не въ Ростовъ, то это именно объясняется установленными торговыми связями—близкимъ знакомствомъ, взаимнымъ довѣріемъ, кредитомъ и пр., а

главное, съ измѣненіемъ условій транспортировки, должны измѣниться и формы приложенія къ дѣлу торговыхъ капиталовъ. Азовскіе хлѣботорговцы, затрачивающіе нынѣ свои капиталы на хлѣбъ, подвозимый къ Азову гужемъ, не прекратить, конечно, своей дѣятельности и не перестанутъ покупать тотъ же хлѣбъ при условіи болѣе выгодной подвозки его желѣзною дорогою. Можно безъ натяжки сказать, что, по крайней мѣрѣ, половина хлѣба, экспортируемаго черезъ Азовъ, т. е. отъ 3 до 4 миллионовъ пудовъ, современемъ будетъ подвозиться не гужемъ, а желѣзною дорогою. Это—будущіе грузы проектируемой дороги. Но пока произойдутъ неизбѣжныя въ этомъ отношеніи перемѣны, по новой линіи пойдутъ грузы изъ отдаленныхъ частей Сѣвернаго Кавказа. То, что случилось уже съ Ростовомъ и Новороссійскомъ, повторится, разумѣется, въ большей или меньшей степени и съ Азовомъ. Однимъ словомъ, такъ или иначе, а провозоспособность проектируемой линіи опредѣлится впослѣдствіи миллионами пудовъ хлѣба, который будетъ транспортироваться въ Азовъ какъ изъ предѣловъ его торговаго района, такъ и изъ разныхъ частей Сѣвернаго Кавказа, съ его обширною площадью въ 21 милл. десятинъ съ увеличивающимися съ каждымъ годомъ запашками. Если, поэтому, на первое время мы опредѣлимъ количество хлѣба, существующаго поступать въ Азовъ желѣзнодорожнымъ путемъ, отъ 2 до $3\frac{1}{2}$ милл. пудовъ, то такой расчетъ не будетъ имѣть за собою чеголибо невѣроятнаго или противорѣчащаго дѣйствительному положенію вещей.

Другой громоздкій матеріаль, потребляемый собственно Азовомъ, представляетъ каменный уголь. Въ настоящее время антрацитъ поставляется въ Азовъ частью судами, частью гужемъ. Потребленіе каменнаго угля въ Азовѣ, по свѣдѣніямъ Азовской Управы, опредѣляется въ 1 милл. пудовъ, и, по крайней мѣрѣ, на 500.000 пудовъ могутъ предъявить спросъ окрестныя селенія и помѣстья. Нѣть сомнѣнія, что, при возможности прямого желѣзнодорожнаго сообщенія, въ Азовѣ возникнутъ такие же склады антрацита, какіе существуютъ въ Ростовѣ, и каменный уголь будетъ получаться, такимъ образомъ, изъ первыхъ рукъ на шахтахъ, безъ посредничества Ростова, какъ это ведется теперь. Предположивъ, что желѣзнодорожнымъ путемъ будетъ поставляться отъ 30 до 50%, потребнаго для Азова угля, количество грузовъ этого рода можно, слѣдовательно, принять отъ 500.000 до 750.000 пудовъ.

Затѣмъ въ Азовъ гужемъ и, главнымъ образомъ, при посредствѣ Ростова, идутъ всѣ виды строительного камня для мощенія улицъ, а также цементъ, извѣстъ, нефть и проч. По даннымъ Азовской Управы, количество грузовъ этого рода можетъ быть опредѣлено отъ 200.000 до 250.000 пудовъ.

Съ другой стороны, можно расчитывать, что Азовъ дастъ слѣдующіе и въ слѣдующихъ размѣрахъ обратные грузы.

Такъ какъ зимою около 110 дней въ году Азовскій портъ находится въ бездѣйствіи, то хлѣботорговцы не преминутъ, конечно, воспользоваться возможностью направлять заграницу, при посредствѣ Новороссійскаго порта, тѣ запасы зерна, которые остаются у нихъ ежегодно послѣ закрытія навигаціи, и размѣръ которыхъ колеблется по годамъ отъ 4.000.000 до 6.000.000 пудовъ. Теперь существуютъ уже случаи транспортировки хлѣба зимою на Новороссійскъ не только изъ Ростова, но и изъ Воронежской, напримѣръ, губерніи. На такие дальние грузы можетъ расчитывать и Азовъ. Дѣло въ томъ, что зимній фрахтъ на суда заграничнаго плаванія всегда бываетъ значительно ниже фрахта лѣтняго и осенняго. Лѣтніе расходы, положимъ, въ 1 р. 20 к. на четверть падаютъ зимою до 80 коп. на ту же четверть. Такимъ образомъ, для хлѣботорговца является прямой расчетъ переложить часть морскаго фрахта на желѣзнодорожный тарифъ, чтобы вѣ время отправить хлѣбъ заграницу и не оставлять капиталовъ безъ движенія. Предполагая, что обратные изъ Азова хлѣбные грузы составлять только 40% зимнихъ хлѣбныхъ запасовъ, годичную пропорцію первыхъ можно, слѣдовательно, опредѣлить отъ 1.600.000 до 2.400.000 пудовъ.

По свѣдѣніямъ Азовской Городской Управы, въ Азовѣ и въ лежащемъ близъ Азова селеніи Петрогоровка вырабатывается 3 миллиона штукъ превосходнаго жженаго кирпича. Значительная часть этого материала, именно отъ 30 до 50%, вывозится въ Ростовъ, съ платою за провозъ водою до Ростовской пристани отъ 2 р. до 2 р. 50 коп. съ тысячи кирпича и по 5 руб. подводами черезъ Батайскъ. Этого рода грузы, очевидно, также могутъ быть транспортируемы въ Ростовъ, при посредствѣ проектируемой вѣтви, въ размѣрѣ отъ 100 до 150 тысячъ пудовъ.

При тѣснотѣ и неудобствахъ, соединенныхъ съ этою тѣснотою, по отправленію лѣсныхъ материаловъ изъ Ростова, можно также

предполагать, что извѣстная часть ихъ будетъ направляться по Азовской вѣтви, такъ какъ въ стоимости доставки лѣса водою въ Ростовъ или Азовъ нѣтъ почти никакой разницы, а между тѣмъ Азовъ имѣеть всѣ преимущества предъ Ростовомъ въ томъ отношеніи, что располагаетъ достаточнымъ запасомъ свободныхъ мѣстъ для лѣсныхъ складовъ и, значитъ, лучше, чѣмъ Ростовъ, можетъ обставить выгрузку лѣсныхъ материаловъ и погрузку ихъ въ вагоны. Лѣсные материалы могутъ дать также отъ 200 до 250 тысячъ пудовъ груза.

Наконецъ, съ проведеніемъ желѣзнодорожной вѣтви на Азовъ, въ послѣднемъ, безъ всякаго сомнѣнія, образуется рыбный рынокъ. Въ настоящее время вся рыба, вылавливаемая въ устьяхъ Дона и въ большинствѣ рыбныхъ мѣстъ по восточному побережью Азовскаго моря, какъ въ сыромъ, такъ и въ приготовленномъ въ прокѣ видѣ направляется въ Ростовъ, откуда она идетъ затѣмъ по желѣзнѣй дорогѣ во внутреннія губернія Россіи и заграницу. Но существованіе рыбнаго рынка въ Ростовѣ обставлено довольно значительными неудобствами. Такъ, подвозить живую рыбу въ Ростовъ приходится особаго рода судами, извѣстными подъ именемъ „водаковъ“. За доставку „водака“ изъ Азова въ Ростовъ буксиромъ берутъ обыкновенно до 20 рублей въ одинъ конецъ, что составляетъ приличный накладной расходъ въ рыботорговлѣ, а главное, отнимаетъ много времени у прасоловъ, промышляющихъ рыбной торговлей. Поэтому, большая близость Азова къ морю сравнительно съ Ростовомъ, сосѣдство такихъ рыбныхъ пунктовъ, какъ станица Елисаветинская и хутора Обуховъ, Рогожкинъ и Государевъ, и въ особенности выигрышъ во времени при закупкѣ прасолами рыбы отъ рыболововъ сразу же, съ открытиемъ желѣznодорожной вѣтви, перенесутъ центръ рыботорговли изъ Ростова въ Азовъ. Таково мнѣніе рыботорговцевъ. Образованіе рыбнаго рынка въ Азовѣ дастъ проектируемой вѣтви, по расчету Азовской Городской Управы, отъ 300.000 до 500.000 пудовъ груза въ видѣ свѣжей, вяленой, соленої и копченой рыбы.

Суммируя въ заключеніе всѣ перечисленные выше грузы, вѣроятное обеспеченіе ими будущей Азовской вѣтви можно опредѣлить въ слѣдующихъ размѣрахъ:

1. Хлѣбные грузы на Азовъ. . . отъ 2.000.000 до 3.500.000 пуд.
2. Каменный уголь „ 500.000 „ 750.000 „

| | | | | | |
|---------------------------------|-----|-----------|----|-----------|------|
| 3. Строительные материалы . . . | отъ | 200.000 | до | 250.000 | пуд. |
| 4. Зимніе хлѣб. грузы изъ Азова | " | 1.600.000 | " | 2.400.000 | " |
| 5. Жженый кирпичъ | " | 100.000 | " | 150.000 | " |
| 6. Лѣсные материалы | " | 200.000 | " | 250.000 | " |
| 7. Рыба. | " | 300.000 | " | 500.000 | " |

Итого отъ 4.900.000 до 7.800.000 пуд.

Ко всему этому надо прибавить, что и пассажирское движение, надо полагать, будетъ дѣятельно поддерживаться между Ростовомъ и Азовомъ. Объ этомъ отчасти можно судить на основаніи того факта, что въ лѣтнее время специально для пассажировъ совершаются ежедневно ростовско-азовскіе рейсы двумя пароходами одной частной компаніи, расходующей ежегодно не менѣе 150.000 пассажирскихъ билетовъ.

З а к л ю ч е н і е.

Исходя изъ той мысли, что, съ устройствомъ желѣзнодорожной вѣтви, Азовъ окажется однимъ изъ правильно обставленныхъ портовъ, что, при этомъ положеніи, онъ будетъ болѣе или менѣе регулярно отвѣтчать тѣмъ требованіямъ, которыя предъявляются ему, наряду съ другими портами, питающимися производствомъ обширнѣйшихъ и богатѣйшихъ мѣстностей въ предѣлахъ Кубанской и Терской областей, Ставропольской губерніи и Земли Донского войска, и что, такимъ образомъ, проектируемая вѣтвь послужить, такъ сказать, лишь первымъ шагомъ въ дѣлѣ дальнѣйшаго улучшенія торговыхъ условій Азова,—конечные итоги произведенныхъ изслѣдованій этого порта въ экономическомъ и торговомъ отношеніяхъ можно формулировать въ слѣдующихъ общихъ положеніяхъ:

1. Вслѣдствіе возбужденного представителями п. Азова вопроса объ Азовской желѣзнодорожной вѣтви, техническими изысканіями и соображеніями Правленія Общества Владикавказской желѣзной дороги установлено, что устройство вѣтви въ 27,35 верстъ протяженія и 3,65 версты разѣздныхъ путей безъ стоимости подвижного состава, обойдется въ 600 тысячъ рублей.

2. Въ прошломъ Азовъ считался для Россіи важнѣйшимъ военнымъ пунктомъ, а позже, въ новѣйшее время, несмотря на свое изолированное положеніе, Азовъ занялъ мѣсто торговаго порта пре-

имущественно для Съвернаго Кавказа, раздѣляя такую роль вмѣстѣ съ Ростовомъ и Ейскомъ.

3. Съ проведенiemъ Владикавказской желѣзной дороги, обширный торговый районъ Азова разложился на три части: ближайшую въ 2.200 кв. верстъ, поставляющую весь свой хлѣбъ въ Азовъ, среднюю въ 1.466 кв. верстъ, отпускающую Азову половину хлѣбныхъ остатковъ, и дальнюю, самую обширную, но дающую изъ своихъ громадныхъ запасовъ только относительно незначительный процентъ.

4. Населеніе двухъ ближайшихъ, наиболѣе связанныхъ съ Азовомъ частей района исчисляется въ 142.420 душъ обоего пола, при значительномъ преобладаніи мѣстнаго и пришлага крестьянского населенія надъ казаками и посадскими жителями.

5. Площадь земли въ тѣхъ же двухъ частяхъ района равняется 381.817 дес., изъ которыхъ казакамъ принадлежитъ 56,9% земли, крестьянамъ 28,3%, частнымъ владѣльцамъ 12,2% и Азову 2,6%, причемъ изъ отдѣльныхъ угодій на долю собственно пашни приходится 61,9% и сѣнокосовъ 19,8%.

6. Посѣвная площадь на указанномъ пространствѣ опредѣляется въ 176.000 дес., съ посѣвами пшеницы на 65,8% площади, ячменя на 19,5% и остальныхъ хлѣбовъ на 14,7%.

7. При валовомъ сборѣ всѣхъ хлѣбовъ въ 1.273.000 четвертей, расходуется среднимъ числомъ въ годъ на обсѣмененіе полей 145.300 четвертей, на продовольственные и домашнія нужды 394.600 четвертей, а остатки для сбыта составлять, слѣдовательно, 733,100 четвертей.

8. На ряду съ крайнимъ развитіемъ зернового хозяйства, по обѣимъ частямъ района замѣчаются, съ одной стороны, высокія издержки производства хлѣба, а съ другой, сокращеніе гулевого скота и замѣна быковъ лошадьми, какъ болѣе подходящей рабочей силой.

9. Гужевой подвозъ къ Азову хлѣба производится азовскими „самовозами“, возчиками на верблюдахъ и земледѣльцами на быкахъ и лошадяхъ, причемъ стоимость пудо-версты за среднія по району разстоянія колеблется между 0,16 и 0,17 коп.

10. Большая часть населенія Азова поставлена въ экономическую необходимость заниматься земледѣліемъ, меньшая ремеслами, извозомъ, службою на судахъ и рыболовствомъ, но господствующее занятіе жителей составляютъ торговля вообще и хлѣботорговля, привлекающая

значительный процентъ даже лицъ, отдающихъ свое время разнымъ другимъ занятіямъ.

11. Поэтому, кромѣ торговли лавочными товарами и ремесленными издѣліями, въ Азовѣ довольно развиты торговля земледѣльческими орудіями, лѣсоторговля и въ особенности хлѣботорговля, такъ что изъ общихъ годовыхъ оборотовъ по Азову отъ 8 до 11 миллионовъ рублей приходится на долю хлѣботорговли отъ 5 до 8 миллионовъ рублей, торговли разнаго рода лавочными и магазинными товарами 1.200.000 рублей, лѣсоторговли одинъ миллионъ рублей и разныхъ другихъ видовъ торговли до 800.000 рублей.

12. Средняя продолжительность навигаціи опредѣляется для Азовскаго порта въ 255 дней, при колебаніяхъ отъ 234 до 289 дней.

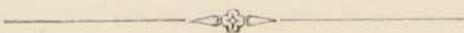
13. Средній экспортъ Азовскаго порта равняется 7.466.364 пудамъ разнаго рода зерна въ годъ, а средніе остатки хлѣба къ сбыту во всѣхъ трехъ частяхъ въ $8\frac{1}{2}$ миллионовъ пудовъ.

14. Накладные расходы хлѣботорговцевъ составляютъ отъ 4,5 до 6,5 копѣйки на пудъ хлѣба, причемъ отъ 2,5 до 3 копѣекъ несутъ собственно азовскіе представители хлѣботорговли, и отъ 2 до 3,5 коп. экспортеры.

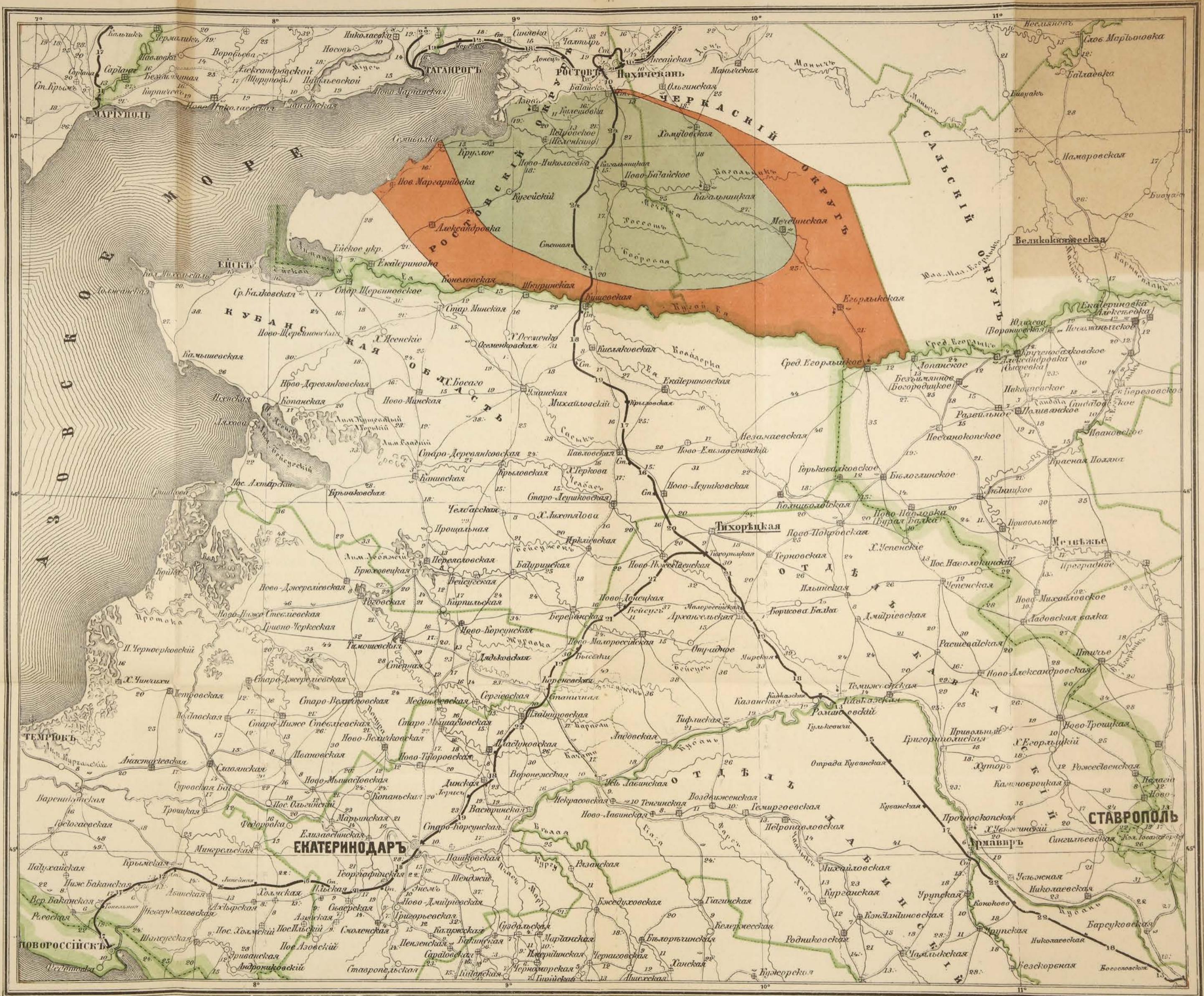
15. При отмѣченныхъ условіяхъ, Азовъ находился въ положеніи порта, съ неблагопріятнымъ для него вліяніемъ хлѣботорговой конкуренціи, сначала со стороны Ростова и Ейска, а затѣмъ со стороны мелкихъ приазовскихъ портовъ и мѣстныхъ торговыхъ центровъ, усилившихъ отправку хлѣба желѣзнодорожнымъ путемъ на Ростовъ.

16. Такой порядокъ вещей привель Азовское городское общество къ мысли о необходимости устройства желѣзнодорожной вѣтви, какъ средства улучшенія торговыхъ условій Азова.

17. Вѣроятное количество грузовъ, могущихъ обеспечить проектируемую вѣтвь, на основаніи вышеприведенныхъ указаній, колеблется между 4.900.000 и 7.800.000 пудовъ, а количество пассажировъ можно опредѣлить въ 150.000 человѣкъ.



КАРТА АЗОВСКАГО ТОРГОВАГО РАЙОНА.



КАРТОГРАФИЧЕСКИЙ ЗАВОД А. ИЛЬИНА СПб.

Ближняя полоса района.

Масштабъ 25 верстъ въ дюймъ.
25 в.

Средняя полоса района.

