31259
Отч. Авторка
БИБЛІОТЕКА Ученаго Комитета Мин. Фин.
39.207

ДОХОДЫ

КАЗЕННЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

ВЪ СВЯЗИ СЪ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ ЯВЛЕНІЯМИ РУССКОЙ ЖИЗНИ ПОСЛѢДНИХЪ ЛѢТЪ.

Записка, представленная Министру Финансовъ членомъ Совѣта Министра Финансовъ и начальникомъ бухгалтерскаго отдѣла Департамента Государственнаго Казначейства

Дементьевымъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. Ѳ. Киршбаума, д. М-ва Финансовъ, на Дворц. площ.
1913.



3/259

ДОХОДЫ

КАЗЕННЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

3929

ВЪ СВЯЗИ СЪ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ ЯВЛЕНІЯМИ РУССКОЙ ЖИЗНИ ПОСЛѢДНИХЪ ЛѢТЪ.

Записка, представленная Министру Финансовъ членомъ Совѣта Министра Финансовъ и начальникомъ бухгалтерскаго отдѣла Департамента Государственнаго Казначейства

Дементьевымъ.

БИБЛІОТЕКА * Ученаго Комитета Мин. Фин.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія В. Ѳ. Киршбаума, д. М-ва Финансовъ, на Дворц. площ.

1913.

39

К.

86838

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Страницы.

Необходимое разъясненіе . . . . . —

Введеніе 1

Доходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по смѣтнымъ предположеніямъ и въ дѣйствительности 2

Статистика желѣзнодорожнаго движенія, какъ матеріалъ для изслѣдованія экономическаго значенія перевозокъ 6

Перевозки по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ 16

I. Общіе итоги валовой выручки по казеннымъ ж. д. 16

II. Пассажирское движеніе 18

1. Размѣры пассажирскихъ перевозокъ 18

Общія данныя за 1907—1911 г.г.. 18

Пригородное движеніе 22

Распредѣленіе пассажирскаго движенія по классамъ 33

2. Экономическія причины измѣненій въ современномъ пассажирскомъ движеніи 43

Вздорожаніе городской жизни. 44

Увеличеніе цѣнъ на помѣщенія 47

Повышеніе цѣнъ на жизненные припасы 53

III. Товарное движеніе 70

1. Общія данныя о размѣрахъ товарныхъ перевозокъ въ 1907—1911 г.г. 70

Перевозка главнѣйшихъ грузовъ малой скорости въ 1908—1911 г.г 73

Хлѣбные грузы 74

Лѣсные грузы 76

Топливо и продукты перегонки нефти 78

2. Товарныя перевозки по отдѣльнымъ казеннымъ линіямъ 84

Желѣзныя дороги:

Привислинскія 84

Либаво-Роменская 91

Риго-Орловская 95

Полѣсскія.. 102

Сѣверо-Западныя. 112

Московско-Брестская (Александровская) 115

Николаевская 127

Сѣверныя.. 134

Московско-Курская, Нижегородская и Муромская 148

Южныя 157

Страницы.

Юго-Западныя 173
Екатерининская 185
Закавказскія 196
Сызрано-Вяземская 203
Самаро-Златоустовская 207
Пермская 230
Ташкентская 241
Средне-Азіатская 246
Сибирская 252
Забайкальская 279
3. Экономическія причины измѣненій товарнаго движенія 288
а) Итоги грузовыхъ перевозокъ по отправленію и вліяніе на нихъ урожаевъ, войны и забастовки 1905 г. 288
Хлѣбные грузы 292
Горючія ископаемыя 294
Металлургическіе грузы 295
Строительные грузы 296
Издѣлія обрабатывающей промышленности 297
Лѣсные грузы и издѣлія изъ дерева 298
Сельскохозяйственные грузы и жизненные припасы 299
Разные грузы 301
Книжный товаръ и учебныя пособія 302
б) Статистическія данныя изъ разныхъ областей экономической жизни Россіи 304
Развитіе промышленныхъ предпріятій 304
Производство чугуна и желѣза 309
Добыча каменнаго угля и нефти 310
Внѣшняя торговля 312
Цѣны на рабочія руки 313
Операціи кредитныхъ учрежденій 315
Государственные доходы 318
в) Вліяніе внѣшней торговли на улучшеніе экономическаго положенія Россіи 321

Виды на дальнѣйшій ростъ валовыхъ доходовъ желѣзныхъ дорогъ въ связи съ современными явленіями въ экономической жизни Россіи 328

Общій взглядъ на послѣдующее экономическое развитіе Россіи и на работу желѣзныхъ дорогъ 328
Ненормальность отношенія къ иностранному рынку 330
Синдикаты и ихъ дѣятельность 334
Значеніе топлива и государственная монополія его 339
Нужды промышленности и торговли, необходимость улучшенія дорожнаго дѣла 342
Значеніе сельскаго хозяйства и направленіе, принимаемое крестьянскимъ хозяйствомъ въ Россіи 344
Изслѣдованія петербургскаго земства 344

Страницы.

Крестьянское хозяйство въ Московской губерніи. 347
Земское страхованіе сельскихъ построекъ въ Самарской губерніи. 351
Положеніе крестьянъ въ Самарской губерніи 352
Скотоводство въ Самарской губерніи и другихъ раіонахъ. 353
Повышеніе урожайности ржи. 355
Распространеніе искусственнаго удобренія въ Россіи. 355
Пріобрѣтеніе крестьянами сельскохозяйственныхъ орудій. 356
Земельная реформа по указу 9 ноября 1906 г.. 358
Хуторское и отрубное хозяйство:
въ Волынской губерніи 359
» Кіевской » 360
» Пермской » 364
» Вятской » 365
» Псковской » 366
» Самарской » 368
» Могилевской » 370
» Виленской » 371
» Смоленской » 371
Нѣмецкій проф. Аухагенъ о реформѣ крестьянскаго землевладѣнія въ Россіи. 372
Д-ръ Вольманштетеръ о значеніи сельскаго хозяйства. 373

Заключеніе. 374

Дополнительныя замѣчанія о статистикѣ. 377

Приложенія. . . . . 1—23

Необходимое разъясненіе.

Всѣ выводы и заключенія настоящей записки принадлежатъ лично ея автору и по нѣкоторымъ вопросамъ не выражаютъ взглядовъ Министерства Финансовъ.

ВВЕДЕНІЕ.

Доходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ составляютъ одну изъ важнѣйшихъ статей нашего бюджета. Въ 1909 г. они достигли 22½%, въ 1910 г.—22½% и въ 1911 г.—24% итога всѣхъ обыкновенныхъ доходовъ. Начиная съ 1909 г., въ поступленіи ихъ [1]) обнаружился весьма рѣзкій поворотъ къ повышенію. Приростъ этихъ доходовъ въ 1909, 1910 и 1911 г.г. выразился въ суммахъ, небывалыхъ до этого трехлѣтія. Это явленіе обратило на себя особое вниманіе Министерства Финансовъ, признавшаго необходимымъ выяснить причины, подъ вліяніемъ которыхъ доходы казенныхъ дорогъ увеличились, чтобы подойти къ рѣшенію весьма важнаго въ бюджетномъ отношеніи вопроса о томъ, представляются ли современный ростъ доходовъ казенной сѣти и достигнутый ими уровень устойчивыми, или это явленіе, въ извѣстной мѣрѣ, преходящее, вызванное временными экономическими причинами, которыя могутъ и не повториться въ ближайшемъ будущемъ.

По распоряженію Министра Финансовъ, лѣтомъ 1912 г., на начальника бухгалтерскаго отдѣла Департамента Государственнаго Казначейства была возложена задача выяснить, въ общихъ чертахъ, насколько позволяютъ доступные для Министерства Финансовъ матеріалы, характеръ и причины роста желѣзнодорожнаго движенія на казенной сѣти, имѣя въ виду, какъ конечную цѣль изслѣдованія, освѣщеніе указаннаго выше, озабочивающаго Министерство Финансовъ, вопроса о вѣроятномъ размѣрѣ доходовъ желѣзнодорожнаго предпріятія казны, на который можно разсчитывать въ ближайшемъ будущемъ.

Для ознакомленія съ дѣломъ на мѣстахъ и для личнаго выясненія вопросовъ, находящихся въ связи съ поставленною зада-

---

[1]) Разумѣя подъ «поступленіемъ» зачисленіе вырученныхъ суммъ на текущій счетъ Департамента Государственнаго Казначейства въ Государственномъ Банкѣ въ теченіе календарнаго года, безотносительно къ тому, за какой годъ—текущій или предыдущіе—сданы деньги казенными дорогами или поступили за ихъ счетъ въ казну. Слѣдовательно, имѣется въ виду «кассовое» поступленіе доходовъ, а не выручка, причитающаяся дорогамъ за перевозки и обыкновенно въ нѣкоторой части остающаяся за дебиторами дорогъ въ долгу.

чею, названное лицо было командировано въ Варшаву, Кіевъ, Самару и Москву. Къ этому перечню городовъ на пути былъ присоединенъ Харьковъ. Эти города были избраны, какъ узловые пункты для желѣзныхъ дорогъ, находящіеся притомъ въ мѣстностяхъ съ разнообразными экономическими условіями. Путемъ личныхъ объясненій съ начальниками казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и съ другими чинами мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій, а также съ нѣкоторыми лицами, близко стоящими къ промышленности, удалось пополнить матеріалъ, характеризующій какъ желѣзнодорожное движеніе, такъ и нѣкоторые виды промышленности, и ближе подойти къ уясненію происходящихъ въ экономической жизни явленій и ихъ причинъ. Отъ тѣхъ казенныхъ дорогъ управленія которыхъ находятся въ другихъ городахъ, кромѣ поименованныхъ, матеріалы по статистикѣ желѣзнодорожнаго движенія были получены чрезъ посредство членовъ отъ Министерства Финансовъ въ совѣтахъ желѣзнодорожныхъ управленій.

Собранные и поступившіе матеріалы и послужили для составленія настоящей записки.

Доходы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по смѣтнымъ предположеніямъ и въ дѣйствительности. До какой степени стремительность роста доходовъ казенной сѣти послѣднихъ лѣтъ была неожиданною, видно изъ того, что въ работѣ, исполненной бухгалтерскимъ отдѣломъ Департамента Государственнаго Казначейства въ 1908 г., среднее возрастаніе поступленій желѣзнодорожныхъ сборовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по фактическимъ даннымъ за 1902—1907 г.г. было исчислено въ 12 милл. р., не считая повышенія перевозочныхъ тарифовъ на нѣкоторые товары. Два года спустя, въ другой работѣ того же отдѣла Департамента среднее возрастаніе всѣхъ, безъ исключенія, желѣзнодорожныхъ поступленій было опредѣлено, по болѣе новымъ свѣдѣніямъ за 1907—9 г.г., въ 20 милл. р. въ годъ. Между тѣмъ, поднявшись въ урожайномъ 1909 г. на 55 милл. р., поступленія отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ увеличились въ 1910 г. еще на 58 милл. р. и въ 1911 г.— еще на 82 милл. р. Такъ далеко ушла дѣйствительность послѣднихъ лѣтъ отъ еще недавно сдѣланныхъ вычисленій среднихъ нормъ. Въ 1907 г. кассовое поступленіе въ казну выручки казенныхъ желѣзныхъ дорогъ составило 510,2 милл. р., въ 1911 г. оно достигло 707,8 милл. р., увеличившись за четыре года почти на 200 милл. р., или на 39%.

Необходимо, однако, имѣть въ виду, что въ 1907 и 1908 г.г. значительныя суммы выручки не были сданы желѣзнодорожными управленіями въ казну, а по недостатку открытыхъ желѣзнымъ дорогамъ кредитовъ на эксплоатацію были обращены на произ-

водство расходовъ [1]). Поэтому сравненіе дѣйствительныхъ кассовыхъ поступленій въ доходъ казны за 1909—1911 г.г. съ неполными поступленіями за 1907 и 1908 г.г. даетъ въ сущности преувеличенную разность, т. е. суммы ежегоднаго возрастанія желѣзнодорожныхъ доходовъ получаются болѣе значительныя, чѣмъ слѣдуетъ. Сравненіе будетъ болѣе правильнымъ, если кассовыя поступленія желѣзнодорожныхъ доходовъ въ 1907 и 1908 г.г. замѣнить суммами эксплоатаціонной выручки, т. е. доходомъ, *вырученнымъ*, хотя и не вполнѣ поступившимъ за оба года [2]).

Годы.	Выручено казенными желѣзными дорогами.	Зачислено въ доходъ казны.	Въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ зачислено болѣе +.	Зачисленія въ казну при замѣнѣ поступленій суммами выручки за 1907 и 1908 г.г.	Въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ болѣе +, менѣе —.	Въ % отношеніи.
	Милліоны рублей.					
1907 . . .	542,4	510,2	—	542,4	—	—
1908 . . .	542,1	512,5	+ 2,3	542,1	— 0,3	—
1909 . . .	586,0	567,7	+ 55,2	567,7	+ 25,6	+ *4,7%*
1910 . . .	630,5	625,8	+ 58,1	625,8	+ 58,1	+ *10,2%*
1911 . . .	696,1	707,8	+ 82,0	707,8	+ 82,0	+ *13,1%*
Возрастаніе съ 1907 г.		**197,6**		**165,4**		

Съ замѣною дохода, обращеннаго въ казну въ 1907 и 1908 г.г., суммами выручки въ эти годы, валовой доходъ по эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ выражается за оба года почти въ одной и той же суммѣ 542 милл. р., а возрастаніе кассоваго поступленія въ 1911 г. (707,8 милл. р.), въ сравненіи съ выручкою 1907 г. (542,4 милл. р.), опредѣляется въ 165,4 милл. р., или въ 30½% вмѣсто упомянутыхъ выше 197,6 милл. р. и 39%.

Увеличеніе желѣзнодорожнаго дохода въ 1909 и 1910 г.г. было приписано, главнымъ образомъ, урожаямъ хлѣбовъ въ эти годы и крупному увеличенію вывоза хлѣба за границу. Поэтому при окончательномъ установленіи суммъ доходовъ по росписи на 1911 г. какъ законодательныя учрежденія, такъ и Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія предполагали, что въ 1911 г., по невозможности разсчитывать на третій подъ рядъ урожай, не только нельзя ожидать дальнѣйшаго роста поступленій по эксплоа-

---

[1]) Менѣе значительныя позаимствованія выручки на производство расходовъ были сдѣланы также въ 1909 г.

[2]) Безъ военной Ковель-Владиміръ-Волынской жел. д., которая въ настоящей запискѣ не принята въ разсчетъ.

таціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, но что нельзя разсчитывать и на сохраненіе ихъ на уровнѣ 1910 г. Подъ вліяніемъ этого предположенія, въ утвержденной росписи доходовъ и расходовъ на 1911 г. смѣтная цифра доходовъ отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ была исчислена въ 601,1 милл. р., *менѣе*, чѣмъ поступило въ 1910 г. (625,8 милл. р.), на 24,7 милл. р. Поступило же въ 1911 г. въ дѣйствительности 707,8 милл. р., *болѣе* на 82 милл. р., въ сравненіи съ поступленіями въ 1910 г., и на 106,7 милл. р., въ сравненіи съ смѣтными предположеніями на 1911 г., несмотря даже на то, что въ 1911 г. оказался недородъ хлѣбовъ на значительномъ пространствѣ европейской и азіатской Россіи.

Подъ тѣмъ же впечатлѣніемъ, что поступленіе доходовъ отъ эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1911 г., подобно предшествовавшимъ 1909 и 1910 г.г., находилось въ зависимости отъ продолжавшейся реализаціи запасовъ хлѣба, образовавшихся отъ урожаевъ предыдущихъ лѣтъ, и что достигнутое благополучіе, съ истощеніемъ запасовъ хлѣба въ странѣ, должно пойти на убыль, выручка казенныхъ дорогъ была предположена по росписи на 1912 г. въ суммѣ 646 милл. р., *менѣе* на 61,8 милл. р., чѣмъ поступило въ 1911 г. Но и на этотъ разъ смѣтные разсчеты оказались далекими отъ дѣйствительности. Въ 1912 г. поступило въ казну отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 742 милл. р., болѣе, чѣмъ ожидалось, на 96 милл. р. и болѣе, чѣмъ поступило въ 1911 г., на 34 милл. р. Такимъ образомъ, и въ 1912 г. произошелъ дальнѣйшій ростъ доходовъ казенныхъ дорогъ, несмотря на то, что урожай зерновыхъ хлѣбовъ въ Россіи [1]) въ 1911 г. (3.877,5 милл. пуд.) былъ ниже уровня 1910 г. (4.825,5 милл. пуд.) на 948 милл. пуд., или на 19%, а вывозъ хлѣбовъ за границу [2]) въ 1912 г. (548 милл. пуд.) понизился противъ 1911 г. (821 милл. пуд.) на 273 милл. пуд., или на 33%.

Очевидно, что ссылки на урожаи и опасенія, что съ окончаніемъ реализаціи хлѣба желѣзнодорожный доходъ сократится, представляются для послѣднихъ лѣтъ мало обоснованными и доказываютъ только, что учрежденія, принимавшія участіе въ установленіи размѣра доходовъ по смѣтѣ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, находясь подъ гипнозомъ мысли о двухъ урожаяхъ, не были ознакомлены съ существомъ происходящихъ въ странѣ экономическихъ явленій. Этимъ объясняется неувѣренность въ ближайшемъ будущемъ и неизвѣстность, составляетъ ли дости-

---

[1]) Въ 89 губерніяхъ и областяхъ.

[2]) По европейской границѣ съ включеніемъ черноморской границы Кавказа и торговли съ Финляндіей.

гнутый высокій уровень желѣзнодорожнаго дохода явленіе временное, ставшее возможнымъ лишь благодаря особенно счастливо сложившимся въ послѣдніе два — три года обстоятельствамъ, или можно считать его упроченнымъ, какъ выраженіе, въ области передвиженія, такого подъема экономической жизни Россіи, который достигнутъ трудами страны и который можетъ податься назадъ лишь въ исключительно бѣдственномъ случаѣ. Оставаться долѣе въ той же неизвѣстности нельзя было уже потому, что предстояло установить размѣръ дохода отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по проекту росписи на 1913 г. Весьма понятно, что исчисленіе дохода, которое при исполненіи росписи оказалось бы въ третій разъ ниже дѣйствительнаго поступленія на 100 милл. р., или на иную близкую къ этой суммѣ цифру, было недопустимо. Для того же, чтобы имѣть увѣренность въ устойчивости достигнутаго уровня желѣзнодорожнаго дохода и въ дальнѣйшемъ его повышеніи, необходимо было, не ограничиваясь одними общими свѣдѣніями о перевозкахъ, разобраться въ нихъ подробнѣе и по возможности выяснить тѣ экономическія явленія, которыя были причиною роста этого дохода въ послѣдніе годы. Такого рода работа и составляетъ предметъ настоящей записки.

Не слѣдуетъ, однако, ожидать, что въ этой запискѣ заключается всестороннее освѣщеніе и подробное изслѣдованіе вопроса во всей его полнотѣ. Установить ростъ перевозокъ пассажировъ и грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, конечно, дѣло не трудное. Для этого достаточно обратиться хотя бы къ тѣмъ даннымъ, которыя публикуетъ Министерство Путей Сообщенія въ журналѣ Отдѣла Статистики и Картографіи. Но, задаваясь выясненіемъ *причинъ* проявившагося въ 1909 — 1911 г.г. роста желѣзнодорожнаго движенія, необходимо обратиться къ изученію условій экономической жизни, переживаемыхъ страною, и перемѣнъ, происходящихъ въ бытѣ народныхъ массъ, а для этого требуется много времени и нужны разносторонніе матеріалы, собрать которые силами одного лица крайне трудно и едвали даже возможно при томъ состояніи, въ какомъ находится у насъ статистика. Подъемъ и упадокъ промышленности и торговли, увеличеніе и уменьшеніе спроса и предложенія на всевозможные продукты и издѣлія, количество собраннаго на поляхъ зерна, положеніе садоводства, скотоводства и другихъ отраслей сельскаго хозяйства, новыя формы землеустройства и множество другихъ крайне разнообразныхъ факторовъ человѣческой жизни вліяютъ на интенсивность передвиженія грузовъ по путямъ сообщенія, а слѣдовательно и на размѣръ доходовъ предпріятій, занимающихся перевозкою. Поэтому всякаго рода предположенія

и разсчеты о вѣроятныхъ доходахъ перевозочныхъ предпріятій на предстоящее время могутъ стоять на твердой почвѣ только въ томъ случаѣ, если они основаны на тщательномъ обслѣдованіи какъ общаго экономическаго положенія страны и отдѣльныхъ ея раіоновъ, такъ и различныхъ не только общихъ, но и мѣстныхъ причинъ, оказывающихъ непосредственное вліяніе на потребленіе и перевозки тѣхъ или другихъ предметовъ. Подобное обслѣдованіе можетъ быть выполнено лишь по заранѣе выработанной спеціалистами программѣ, обнимающей всевозможные виды торговой, промышленной и бытовой жизни населенія.

Исполненная работа преслѣдовала болѣе скромныя цѣли: внести на основаніи фактовъ изъ разныхъ областей экономической и бытовой жизни болѣе опредѣленное и твердое убѣжденіе въ томъ, дѣйствительно ли происшедшій экономическій подъемъ является не случайнымъ и можно ли разсчитывать на то, что желѣзнодорожные доходы въ ближайшемъ будущемъ не сойдутъ съ достигнутаго уровня, а, напротивъ, будутъ увеличиваться. Въ зависимости отъ такого заданія, записка не ограничивается характеристикою желѣзнодорожнаго движенія, а касается, въ общихъ чертахъ, въ видѣ иллюстрацій современной жизни, такихъ фактовъ и явленій, которые, имѣя экономическое значеніе, не могутъ быть безразличными и для желѣзнодорожнаго дѣла.

Статистика желѣзнодорожнаго движенія, какъ матеріалъ для изслѣдованія экономическаго значенія перевозокъ. Существенное значеніе для характеристики экономической жизни обслуживаемыхъ казенными желѣзными дорогами раіоновъ имѣетъ распредѣленіе перевозимыхъ грузовъ по роду товаровъ, и притомъ какъ по отправленію, такъ и по прибытію. Распредѣленіе грузового движенія—преимущественно грузовъ малой скорости—по роду товаровъ можетъ дать цѣнныя для поставленной задачи свѣдѣнія о томъ, какіе именно грузы растутъ за послѣдніе годы въ количествѣ. Имѣя эти свѣдѣнія, уже легче будетъ подойти къ разсмотрѣнію экономическихъ явленій, вызывающихъ ростъ перевозокъ тѣхъ или иныхъ грузовъ, и выяснить значеніе этихъ явленій для даннаго времени и для ближайшаго будущаго. Сопоставленіе товарныхъ перевозокъ по отправленію и прибытію въ прямомъ сообщеніи, въ свою очередь, показываетъ, преобладаетъ ли въ данныхъ раіонахъ производство товаровъ и какихъ именно, или мѣстное потребленіе вызываетъ спросъ на нихъ изъ другихъ раіоновъ. Столь же большую цѣнность имѣетъ и статистика такъ называемаго «мѣстнаго сообщенія», т. е. перевозокъ товаровъ съ

однѣхъ станцій на другія въ предѣлахъ отдѣльной желѣзной дороги, въ особенности, если принять во вниманіе, какія пространства прорѣзываютъ многія наши магистрали. Наконецъ, и статистика пассажирскаго движенія—его роста и происходящихъ измѣненій въ пробѣгахъ пассажировъ—дополняетъ общую характеристику современныхъ экономическихъ и бытовыхъ условій жизни населенія.

Планъ распредѣленія грузовыхъ перевозокъ по роду товаровъ и по направленіямъ (прибытіе, отправленіе, мѣстное сообщеніе) былъ предположенъ по полученіи отъ начальника службы сборовъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ [1]) весьма сложной работы, спеціально выполненной этою службою для настоящаго изслѣдованія. Въ этой работѣ распредѣлено, въ пудахъ, по прибытію и отправленію 77 наименованій грузовъ, перевезенныхъ Южными ж. д. въ 1908, 1909, 1910 и 1911 г.г., по каждой станціи отдѣльно. Но выдержать такой планъ по всѣмъ дорогамъ оказалось невозможнымъ. Нельзя было разсчитывать на полученіе отъ другихъ дорогъ такихъ же подробныхъ свѣдѣній о перевозкахъ, какія даны Южными желѣзными дорогами, — слишкомъ обременительна была бы разработка этихъ свѣдѣній для желѣзнодорожныхъ управленій, какъ извѣстно, крайне загруженныхъ текущими работами. Поэтому по прочимъ казеннымъ дорогамъ, кромѣ Южныхъ, пришлось ограничиться, большею частію, свѣдѣніями о распредѣленіи грузовъ по роду товаровъ общими по каждой казенной желѣзной дорогѣ итогами, безъ дробленія по станціямъ, а детальное выполненіе этого заданія было предоставлено согласшенію членовъ отъ Министерства Финансовъ въ совѣтахъ управленій желѣзныхъ дорогъ съ службами сборовъ и коммерческою.

Полученныя, чрезъ представителей Министерства Финансовъ, свѣдѣнія желѣзнодорожныхъ управленій и сопровождающія ихъ разъясненія не даютъ вполнѣ однородныхъ данныхъ. Въ каждой работѣ замѣчается индивидуальность въ ея выполненіи. Но это нисколько не вредитъ дѣлу, потому что и не предполагается

---

[1]) Э. В. Гартмана, бывшаго начальника службы сборовъ Южныхъ ж. д., а теперь Варшавско-Вѣнской ж. д. Слѣдуетъ съ признательностью отмѣтить, что начальники желѣзныхъ дорогъ и другіе члены желѣзнодорожныхъ управленій въ Варшавѣ, Кіевѣ, Харьковѣ, Самарѣ и Москвѣ оказали полное содѣйствіе къ выполненію возложеннаго на начальника бухгалтерскаго отдѣла Департамента Государственнаго Казначейства порученія и предоставили въ его распоряженіе весьма полезные матеріалы. Наконецъ, и нѣкоторые представители Министерства Финансовъ въ совѣтахъ желѣзнодорожныхъ управленій прислали разработанныя ими экономическія объясненія измѣненій въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ послѣднихъ лѣтъ. Эти матеріалы и объясненія использованы въ настоящей работѣ.

суммированія свѣдѣній о перевозкахъ по роду грузовъ по всей казенной сѣти. Отдѣльное обозрѣніе перевозокъ по каждой дорогѣ, напротивъ, слѣдуетъ предпочесть суммированію цифровыхъ данныхъ по всей сѣти, потому что каждый раіонъ имѣетъ свои особенности, которыя отдѣльно по дорогамъ могутъ быть прослѣжены, въ общихъ же подсчетахъ по всей сѣти легко могутъ остаться не замѣченными [1]).

Необходимо сказать нѣсколько словъ о *номенклатурѣ товаровъ*, по которой ведется статистика грузовыхъ перевозокъ [2]) и составляются отчеты о товарныхъ перевозкахъ. Подробный перечень товаровъ въ установленной группировкѣ можно найти въ статистическихъ изданіяхъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ. Эти изданія выходятъ ежегодно, раздѣляются на двѣ части: одни изъ нихъ—очень подробныя, касаются перевозокъ отдѣльныхъ товаровъ и пригодны преимущественно для спеціальныхъ цѣлей, другія же, а именно «Общіе итоги перевозокъ» и «Всѣ товары» даютъ общія свѣдѣнія о перевозкахъ товаровъ и могли бы быть весьма полезными и доступными справочниками для всѣхъ интересующихся экономическою жизнью Россіи. Номенклатура товаровъ въ послѣднемъ ея изданіи 1908 г. осталась сложною и дробною, но вмѣстѣ съ тѣмъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ, повидимому, страдаетъ излишнимъ обобщеніемъ. Товары въ изданіяхъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ соединены въ 130 группъ, большая часть которыхъ имѣетъ подраздѣленія на рубрики; напримѣръ, группа 1-я «Алебастръ, гипсъ, известь, мѣлъ и цементъ не въ дѣлѣ» имѣетъ 6 подраздѣленій, группа 5-я «Бакалейный, гастрономическій, колоніальный и кондитерскій товары и пряности» имѣетъ 17 подраздѣленій, группа 12-я «Бумага (кромѣ кровельной и хлопчатой), картонъ и издѣлія изъ нихъ» имѣетъ 5 подраздѣленій и т. д. Въ одномъ случаѣ (группа 66-я «Москательный и аптекарскій товары, красильныя вещества и химическіе составы») число подраздѣленій доходитъ до 23. Всего составляется свыше 360 подраздѣленій товаровъ. Почти въ каждой подраздѣленной группѣ послѣднее подраздѣленіе носитъ названіе «Остальные предметы группы», а товары, не вошедшіе въ номенклатуру, соединяются особо, подъ названіемъ «разныхъ то-

---

[1]) По пассажирскому движенію даются въ запискѣ общія свѣдѣнія по всей казенной сѣти съ нѣкоторыми лишь поясненіями по отдѣльнымъ линіямъ.

[2]) Нѣсколько критическихъ замѣчаній по поводу номенклатуры желѣзнодорожной статистики было высказано въ докладѣ Министру Финансовъ начальника бухгалтерскаго отдѣла Департамента Государственнаго Казначейства Дементьева по командировкѣ на Полѣсскія, Юго-Западныя, Екатерининскую и Южныя ж. д., 1909 г., стр. 130—136.

варовъ». Въ «остальныхъ предметахъ группы», въ нѣкоторыхъ случаяхъ, заключаются товары, перевозимые въ большихъ количествахъ и потому, казалось бы, заслуживающіе отдѣльнаго учета въ статистическихъ изданіяхъ, тогда какъ, съ другой стороны, въ отдѣльныя подраздѣленія выдѣлены товары, перевозимые въ малыхъ, иногда сравнительно ничтожныхъ количествахъ; нѣкоторые изъ нихъ имѣютъ небольшое экономическое значеніе. О подобномъ несоотвѣтствіи номенклатуры съ экономическимъ значеніемъ перевозимыхъ товаровъ могутъ дать понятіе слѣдующіе примѣры.

Отправлено въ 1910 г. товаровъ малой, большой и пассажирской скоростей по всѣмъ казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ:

Наименованіе группы.	Названіе товаровъ.	Тысячи пудовъ.
Асфальтовыя трубы и издѣлія всякія, кромѣ толя.	Асфальтовыя трубы и издѣлія всякія, кромѣ толя	9,6
Бакалейный, гастрономическій, колоніальный и кондитерскій товары и пряности.	ж) Горчица сухая	251,4
	п) Консервы и пюре изъ абрикосовъ и друг..	172,4
	р) Консервы и пюре изъ баклажановъ и томатовъ и проч.	379,6
	с) Остальные предметы группы. . .	*3.879,5*
Гробы порожніе.	Гробы порожніе	42,9
Деревянныя издѣлія и щепной товаръ.	д) Берда ткацкія, веретена и шпинделя, катушки, навои, прялки и ихъ принадлежности, челноки ткацкіе и шпульки	689,1
	е) Ковши, колоды долбленыя, корыта, ложки, чашки и проч..	807,2
	ж) Остальные предметы группы . .	*4.479,8*
Желѣзныя, жестяныя, стальныя и чугунныя издѣлія.	к) Ремесленные инструменты . . .	934,9
	п) Остальные предметы группы. . .	*5.574,6*
Жиры и сало.	в) Земляной воскъ неочищенный. . .	111,5
	г) Остальные предметы группы . . .	*1.356,4*
Земля и глина (въ сыромъ видѣ), кромѣ красильныхъ и японской земли.	*б) Остальные предметы группы. . .*	*69.874,3*
Камышъ и тростникъ не въ дѣлѣ.	Камышъ и тростникъ не въ дѣлѣ . .	231,9
Картины безъ рамъ и въ рамахъ,	Картины безъ рамъ и въ рамахъ. . .	126,6
Лѣсные товары.	б) Кора мимозы, древокорника, койотовая, малеттовая, натальная, а также гаруиль и кинегра	95,0
	г) Остальные предметы группы. . .	*1.648,3*

Наименованіе группы.	Названіе товаровъ.	Тысячи пудовъ.
Мануфактурный товаръ и ткацкія издѣлія [1]**).**	а) Затрапеза, крашенина, пестрядь, посконина, серпянка, холстъ и полотно крестьянскіе	560,3
	б) Льняныя и пеньковыя ткани и издѣлія изъ нихъ, кромѣ поименованныхъ въ предыдущемъ подраздѣленіи.	970,7
	в) Остальные предметы группы . . .	*46.143,9*
Матрацы, перины, подушки и тюфяки, кромѣ резиновыхъ.	Матрацы, перины, подушки и тюфяки кромѣ резиновыхъ.	216,1
Машины, кромѣ земледѣльческихъ, ихъ части и принадлежности.	а) Пожарныя машины и трубы и ихъ принадлежности.	146,6
	б) Остальные предметы группы. . .	*20.587,7*
Модели.	Модели.	42,9
Москательный и аптекарскій товары, красильныя вещества и химическіе составы.	ц) Витеритъ, стронцій углекислый, целестинъ, гравій и кремень толченые и молотые, кварцъ измельченный и шпаты тяжелый, плавиковый и кристаллическій.	692,4
	ч) Остальные предметы группы. . .	*10.369,9*
Рыбный товаръ и раки.	е) Тешка осетровыхъ рыбъ въ соленомъ видѣ	29,1
	ж) Икра частиковой рыбы, кромѣ кефальной, и икра кетовая.	422,6
	з) Икра красной рыбы и кефальная .	137,2
	и) Балыкъ осетровыхъ рыбъ, а также тешка осетровыхъ рыбъ копченая и вяленая и тешка бѣлорыбицы и лосося во всякомъ видѣ.	89,5
	к) Остальные предметы группы. . .	*821,0*
Цѣнные предметы.	Цѣнные предметы.	28,2

Въ группѣ бакалейныхъ и т. п. товаровъ и грузовъ, безъ обозначенія наименованій соединено, подъ названіемъ «остальныхъ», 3,8 милл. пуд. и въ то же время отдѣльно учитываются маловажные товары, перевозимые въ количествѣ отъ 172 до 379 т. пуд.; въ группѣ земля и глина перевезено «остальныхъ», безъ поименова-

---

[1]) На эту группу было, наконецъ, обращено вниманіе и въ концѣ 1910 г. послѣдовало распоряженіе о раздѣленіи ея на шесть частей: а) льняныя, пеньковыя, джутовыя ткани и матеріи, паруса и палатки, перевозимые въ ящикахъ, коробахъ, сундукахъ и корзинахъ; б) предметы, поименованные въ п. *а*—безъ упаковки или въ иной упаковкѣ; в) хлопчато-бумажныя ткани и матеріи; г) шерстяныя ткани и матеріи; д) шелковыя ткани и матеріи; е) остальные предметы группы. Въ полученныхъ матеріалахъ, однако, распредѣленіе товаровъ этой группы за 1911 г. сдѣлано, большею частію, по прежней номенклатурѣ.

нія, грузовъ 69 милл. пуд.; въ большой по вѣсу перевозимыхъ товаровъ (свыше 20 милл. пуд. въ 1910 г.) группѣ машинъ выдѣлены почему-то только пожарныя машины и трубы, перевозимыя въ незначительномъ количествѣ. Повидимому, нѣкоторые грузы, безъ ущерба для дѣла, могли бы быть соединены въ болѣе общія подраздѣленія, или прибавлены къ «остальнымъ» грузамъ. Не легко понять, почему тешку осетровыхъ рыбъ въ соленомъ видѣ надо учитывать особымъ номеромъ, а такую же тешку бѣлорыбицы и лосося—вмѣстѣ съ балыкомъ осетровыхъ рыбъ, или икру частиковой рыбы отдѣлять отъ икры красной рыбы, или трудиться на дорогахъ надъ учетомъ порожнихъ гробовъ, коры мимозы, древокорника, койотовой, малеттовой, натальной, гаруиля, кинегры и т. д. Всѣ эти грузы перевозятся въ небольшомъ количествѣ и сколько-нибудь крупнаго экономическаго интереса не имѣютъ.

Изданія Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ «Общіе итоги перевозокъ» и «Всѣ товары» имѣютъ то неудобство, съ экономической точки зрѣнія, что составляются только по отправленію товаровъ, безъ указанія прибытія. Если въ основаніе этихъ изданій положена мысль, что отправленіе товаровъ характеризуетъ производительность раіоновъ, обслуживаемыхъ каждою желѣзною дорогою, то этой цѣли они не достигаютъ. Одни и тѣ же товары въ раіонѣ каждой дороги и отправляются, и ввозятся, и только разность между отправленіемъ и ввозомъ товаровъ въ прямомъ и мѣстномъ сообщеніяхъ можетъ болѣе или менѣе указывать на то, какое количество однихъ товаровъ въ раіонѣ каждой дороги было дѣйствительно вывезено, какъ избытокъ, характеризующій производительность обслуживаемой дорогою мѣстности, и какое количество другихъ товаровъ, наоборотъ, было ввезено и осталось для потребленія въ раіонѣ каждой дороги. Съ экономической точки зрѣнія одинаково важны, какъ предложеніе, такъ и спросъ на товары, продажа добытыхъ продуктовъ и издѣлій и потребленіе ихъ.

Кромѣ изданій Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, Министерство Путей Сообщенія ежегодно выпускаетъ особые статистическіе сборники, посвященные перевозкамъ по всѣмъ (казеннымъ и частнымъ) желѣзнымъ дорогамъ и отчеты по эксплоатаціи однѣхъ только казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. И въ тѣхъ, и въ другихъ имѣются свѣдѣнія лишь по очень немногимъ отдѣльнымъ товарамъ, признаваемымъ главнѣйшими. Объ этихъ сборникахъ и отчетахъ еще придется говорить дальше.

Наконецъ, въ числѣ прочихъ матеріаловъ желѣзнодорожныя управленія доставляютъ въ Управленіе Желѣзныхъ Дорогъ, по

номенклатурѣ товаровъ, установленной въ 1908 г., *ежемѣсячныя вѣдомости о перевозимыхъ грузахъ* всѣхъ (малой, большой и пассажирской) скоростей. По своему содержанію эти вѣдомости [1]) близко подходятъ къ изданію Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ «Всѣ товары», но заключаютъ въ себѣ свѣдѣнія по меньшему числу отдѣльныхъ товаровъ, пропуская многіе товары большого экономическаго значенія. Зато эти вѣдомости имѣютъ то преимущество предъ изданіемъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ «Всѣ товары», что даютъ свѣдѣнія не только по отправленію, но по всѣмъ четыремъ видамъ сообщеній, на которые дѣлятся желѣзнодорожныя перевозки: а) мѣстное сообщеніе, б) вывозъ на другія желѣзныя дороги, в) ввозъ съ другихъ желѣзныхъ дорогъ, г) транзитъ. Кромѣ того, такъ какъ эти вѣдомости составляются ежемѣсячно, черезъ 2—3 мѣсяца послѣ отчетнаго, то, слѣдовательно, онѣ даютъ болѣе свѣжій статистическій матеріалъ, чѣмъ выпускаемыя во второмъ году послѣ отчетнаго [2]) изданія Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ при всемъ достоинствѣ ихъ.

Распредѣленіе грузовъ въ этихъ вѣдомостяхъ по четыремъ видамъ сообщеній производится вполнѣ согласно съ спеціальными требованіями желѣзнодорожной отчетности, установленной для поясненія взаимоотношеній между желѣзными дорогами. Но въ нихъ имѣется недостатокъ, который можетъ ввести въ заблужденіе тѣхъ, кто по этимъ вѣдомостямъ разсчитывалъ бы точно опредѣлить количество товаровъ, ввозимыхъ въ раіонъ данной дороги и вывозимыхъ изъ раіона дороги. Дѣло въ томъ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда товары привозятся на станціи желѣзной дороги воднымъ—рѣчнымъ или морскимъ—путемъ, или тѣмъ же путемъ вывозятся со станцій желѣзной дороги, то въ отчетности желѣзнодорожныхъ управленій они показываются не въ ввозѣ и не въ вывозѣ, а въ мѣстномъ сообщеніи; или же въ вывозѣ показывается товаръ, прибывшій водою, но не значащійся въ прибытіи по статистикѣ желѣзныхъ дорогъ, а въ ввозѣ можетъ оказаться товаръ, привезенный вовсе не для потребностей даннаго раіона, а для переотправки водою въ другіе раіоны. Эти свойства желѣзнодорожной статистики и отчетности лишаютъ возможности сдѣлать правильные экономическіе выводы о мѣстной производительности и мѣстномъ потребленіи.

Слѣдующіе примѣры могутъ пояснить, въ чемъ дѣло.

---

[1]) Приложеніе 1.

[2]) Статистическія изданія Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, выпущенныя въ 1912 г., относятся къ перевозкамъ 1910 г. Въ первый разъ, вслѣдствіе принятыхъ мѣръ къ ускоренію работъ, вышло нѣсколько выпусковъ за 1911 г.

Такъ, въ вѣдомости о товарныхъ перевозкахъ по Средне-Азіатской ж. д. за 1911 г. перевозка нефтяныхъ грузовъ показана слѣдующимъ образомъ:

	Мѣстное сообщеніе.	Вывозъ.	Ввозъ.
	П у д ы.		
Нефть сырая	1.292.917	5.270	2.548
Нефтяные остатки, грязь, смола и т. п..	1.947.381	5	2.705
Керосинъ	2.705.617	97.295	27
Нефтяныя смазочныя масла, вазелинъ и нефтяное сало	57.627	17	4.687
	6.003.542	102.587	9.967

Оказывается по этой вѣдомости, что нефтяныхъ грузовъ ввезено на станціи Средне-Азіатской ж. д. съ другихъ дорогъ въ 1911 г. около 10 т. пуд., а вывезено на другія дороги 102 т. пуд. и 6 милл. пудовъ перевезено мѣстнымъ сообщеніемъ. Экономическій обозрѣватель объяснилъ бы эти свѣдѣнія такъ: въ раіонѣ Средне-Азіатской ж. д. было добыто нефти и продуктовъ изъ нея 6 милл. пуд., изъ которыхъ почти все добытое количество было употреблено въ томъ же раіонѣ, и только 102 т. пуд. вывезено въ другіе раіоны, но зато изъ другихъ раіоновъ ввезено 10 т. пуд. На самомъ дѣлѣ вся потребность въ нефти и продуктахъ изъ нея въ раіонѣ Средне-Азіатской ж. д. была удовлетворена привозомъ нефтяныхъ товаровъ Каспійскимъ моремъ, чрезъ Красноводскъ.

Въ такой же вѣдомости Самаро-Златоустовской ж. д. о перевозкахъ за первые 4 мѣсяца 1912 г. показано:

	Мѣстное сообщеніе.	Вывозъ.	Ввозъ.
	П у д ы.		
Нефтяные остатки, грязь, смола и т. п. . .	314.230	2.721.080	8.821
Керосинъ	103.467	906.566	13.522
	417.697	3.627.646	22.343

Перевезено въ мѣстномъ сообщеніи 418 т. пуд., вывезено 3.628 т. пуд. и ввезено 22 т. пуд. Разсматривая эти цифры въ экономическомъ отношеніи, легко придти къ заключенію, что въ раіонѣ Самаро-Златоустовской ж. д. было перегнано керосина и добыто нефтяныхъ остатковъ свыше 4 милл. пуд., изъ которыхъ 3,6 милл. пуд. было вывезено въ другіе раіоны, мѣстное же потребленіе составило (418+22) 440 т. пуд. Въ дѣйствительности, нефтяные остатки и керосинъ поступили на Самаро-Златоустовскую ж. д. съ волжскихъ пристаней, въ раіонѣ же дороги этихъ продуктовъ не добывается.

Не менѣе интересенъ слѣдующій примѣръ. На всѣ станціи Южныхъ ж. д. прибыло пшеницы въ 1909 г. 74,6 милл. пуд. и въ 1910 г.—72 милл. пуд., а отправлено со всѣхъ станцій этихъ дорогъ въ 1909 г. 52,5 милл. пуд. и въ 1910 г.—56 милл. пуд., менѣе, чѣмъ прибыло, въ 1909 г. на 22,1 милл. пуд. и въ 1910 г.—на 16 милл. пуд. Обозрѣватель этой статистики, незнакомый съ ея принципами, съ недоумѣніемъ остановится надъ вопросомъ, куда же дѣвалось за два года болѣе 38 милл. пуд. пшеницы и, можетъ быть, объяснитъ себѣ, что на Южныхъ ж. д. образовались залежи и что не весь хлѣбъ могъ быть вывезенъ. Если, однако, взять хотя бы слѣдующія три портовыя станціи Южныхъ ж. д., то не трудно будетъ догадаться объ ошибочности этого предположенія.

	Пшеница.			
	1909 г.		1910 г.	
	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.
	Пуды.			
Николаевъ . . .	43.441.010	3.914	41.623.048	10.319
Геническъ . .	2.049.117	1.236	2.811.197	527
Ѳеодосія . . .	14.770.528	3.241	15.314.670	4.141

Очевидно, пшеница была ввезена въ названные три порта не для того, чтобы тамъ застрянуть. Дѣйствительно, она была вывезена моремъ, но въ желѣзнодорожной статистикѣ отпускъ пшеницы съ конечныхъ станцій Николаевъ, Геническъ и Ѳеодосія морскимъ путемъ не показывается. Съ другой стороны, цѣлый рядъ станцій показываетъ отправки пшеницы безъ обозначенія, привезена ли она рѣчнымъ путемъ изъ другихъ раіоновъ, или это товаръ мѣстнаго происхожденія, напримѣръ: [1]) Константиноградъ—прибыло 96 т. пуд., отправлено 1.138 т. пуд., Кобеляки—прибыло 5 т. пуд., отправлено 1.203 т. пуд., Новый-Бугъ—прибыло 3 т. пуд., отправлено 2.832 т. пуд., Павлоградъ прибыло 14 т. пуд., отправлено 1.690 т. пуд., Варваровка—въ прибытіи ничего не значится, отправлено 550 т. пуд. и т. д.

Но если легко установить несоотвѣтствіе приведенныхъ экономическихъ выводовъ, къ какимъ можетъ придти неосвѣдомленный съ принципами желѣзнодорожной статистики обозрѣватель, для такихъ грузовъ, какъ нефть и получаемые изъ нея продукты, или пшеница, то совершенно невозможно разобраться по статистическимъ вѣдомостямъ желѣзнодорожныхъ управленій во мно-

---

[1]) Всѣ цифры относятся къ 1910 г.

жествѣ другихъ грузовъ, происхожденіе которыхъ можетъ быть и мѣстное, и привозное.

На это можно возразить, что существующая форма желѣзнодорожной статистики предназначается для потребностей желѣзнодорожнаго управленія, а не для любознательности экономическихъ обозрѣвателей, и что цѣлямъ Министерства Путей Сообщенія она удовлетворяетъ. Это совершенно вѣрно, но въ виду крайняго недостатка въ статистическихъ изданіяхъ въ Россіи нельзя не пожелать, чтобы путемъ небольшого измѣненія формы отчетныхъ вѣдомостей желѣзнодорожныхъ управленій, безъ большихъ затратъ, можно было улучшить эти вѣдомости и приспособить ихъ не только для спеціальныхъ цѣлей Министерства Путей Сообщенія, но и для болѣе широкаго круга учрежденій и лицъ, интересующихся экономическою жизнью нашей родины. Существенное улучшеніе вѣдомостей было бы достигнуто даже въ томъ только случаѣ, если бы онѣ были дополнены обозначеніемъ количества грузовъ, поступающихъ на станціи желѣзныхъ дорогъ съ пристаней, а также вывозимыхъ со станцій водою. Это измѣненіе, повидимому, не такъ трудно сдѣлать, не нарушая спеціальныхъ требованій желѣзнодорожнаго управленія. Съ такимъ измѣненіемъ формы получилась бы отчетность, которая не только удовлетворяла бы желѣзнодорожное вѣдомство, но и давала бы очень хорошій матеріалъ для болѣе правильной характеристики производительности и потребленія продуктовъ и издѣлій въ раіонѣ каждой дороги. Еще лучше, если бы итоги передвиженія грузовъ подраздѣлялись въ отчетныхъ вѣдомостяхъ, хотя бы только разъ въ годъ, по губерніямъ. При бѣдности нашей экономической статистики эти улучшенія желѣзнодорожныхъ вѣдомостей увеличили бы общественный интересъ къ нимъ, при томъ условіи, если бы Министерство Путей Сообщенія печатало ихъ или извлеченія изъ нихъ въ своемъ журналѣ, или выпускало ихъ въ видѣ ежемѣсячныхъ сборниковъ своевременно, примѣрно черезъ 4—6 мѣсяцевъ послѣ отчетнаго.

Кромѣ того, эти ежемѣсячныя данныя слѣдовало бы пополнить нѣкоторыми пропускаемыми товарами.

Перевозки по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ.

I. Общіе итоги валовой выручки по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ [1]).

Прежде, чѣмъ перейти къ разсмотрѣнію пассажирскаго и товарнаго движенія, необходимо привести главнѣйшіе итоги валовыхъ доходовъ казенной сѣти въ 1907—1911 г.г. Расходы и вычисленіе чистаго дохода казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ задачу настоящей работы не входятъ.

Средняя годовая эксплоатаціонная длина казенныхъ дорогъ и общія суммы выручки опредѣлялись въ 1907—1911 г.г. въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годы.	Длина казенной сѣти въ верстахъ.	Общая сумма денежной выручки въ милл. руб.	Выручка на 1 версту.	
			Рубли.	Увеличеніе (+) или сокращеніе (—) въ %.
1907	40.974	542,4	13.237	—
1908	41.188	542,1	13.162	— *0,6%*
1909	41.347	586,0	14.174	+ *7,7%*
1910	41.716	630,5	15.115	+ *6,6%*
1911	41.901	696,1	16.613	+ *9,9%*

Въ 5-лѣтіе 1907—1911 г.г. средняя годовая эксплоатаціонная длина казенныхъ линій увеличилась на 927 верстъ отъ открытія движенія на вновь построенныхь линіяхъ Пермь-Кунгуръ-Екатеринбургъ, протяженіемъ 356 верстъ, Московской Окружной—51 верста, Улуханлу-Джульфа—177 верстъ и нѣсколькихъ участковъ.

Возрастаніе на версту въ сравненіи съ предыдущими годами, послѣ пониженія въ 1908 г. на 75 р., составило: въ 1909 г.—1.012 р. (7,7%), въ 1910 г.—941 р. (6,6%) и въ 1911 г.—1.498 р. (9,9%), а за три года (1909—1911)—3.451 р., или почти 24%.

Увеличеніе выручки на версту дороги съ 1909 г. объясняется отчасти повышеніемъ тарифовъ за перевозки и платы за станціонныя работы, главнымъ же образомъ—возрастаніемъ движенія. Точнаго подсчета увеличенія дохода отъ повышенія тарифовъ на перевозимые по дорогамъ товары не имѣется. Для 1911 г. оно находится, вѣроятно, въ предѣлахъ отъ 10 до 20 милл. руб. изъ общей суммы выручки въ 696,1 милл. руб.

---

[1]) Отчеты Управленія Желѣзныхъ Дорогъ по эксплоатаціи казенныхъ линій за 1908, 1909, 1910 и 1911 г.г.

Приведенныя суммы годовой выручки слагаются изъ слѣдующихъ главныхъ составныхъ частей по роду перевозокъ.

Годы.	Съ пассажировъ.	Отъ перевозки багажа и грузовъ пассажирской скорости.	Отъ перевозки грузовъ большой и малой скоростей.	Дополнительные сборы и разныя статьи дохода.	Итого.
	Тысячи рублей.				
1907	93.668	397.736		50.966	542.370
1908	101.861	9.872	385.438	44.953 [1])	542.124
1909	111.659	10.675	414.868	48.845	586.047
1910	119.028	11.357	446.355	53.793	630.533
1911	127.919	12.359	494.573	61.273	696.124
Увеличеніе съ 1908 г.[2]).	26.058	2.487	109.135	16.320	154.000
Въ %. . .	*25,6%*	*25,2%*	*28,3%*	*36,3%*	*28,4%*

Наибольшая часть выручки (около 90% въ 1911 г.) получается отъ перевозки пассажировъ и грузовъ малой скорости, такъ какъ заключающаяся въ общей суммѣ дохода отъ грузового движенія выручка отъ перевозки грузовъ большой скорости составляетъ лишь около 10 милл. р. въ годъ. Отъ перевозки багажа и грузовъ пассажирской скорости выручена въ 1911 г. высшая за пять лѣтъ, а сравнительно съ другими поступленіями—тоже небольшая сумма 12,3 милл. р. Дополнительные же сборы, связанные съ движеніемъ, не имѣютъ самостоятельнаго значенія, находясь въ зависимости отъ размѣра грузовыхъ перевозокъ. Повышеніе этихъ сборовъ составило 11,8 милл. руб. (44,3 милл. р. въ 1911 г. противъ 32,5 милл. р. въ 1908 г.) и произошло какъ отъ роста перевозокъ, такъ и отъ увеличенія съ 1 іюля 1909 г. на 50% размѣра станціонныхъ сборовъ за нагрузку и выгрузку товаровъ. Что касается разныхъ статей дохода, то въ значительной мѣрѣ эти поступленія имѣютъ случайный характеръ. Съ 1908 г. они повысились на 4,5 милл. р. (17 милл. р. въ 1911 г. противъ 12,5 милл. р. въ 1908 г.).

Въ дальнѣйшемъ будутъ разсматриваться преимущественно перевозки пассажировъ и грузовъ малой скорости, на которыхъ, главнымъ образомъ, и отражаются происходящія въ странѣ экономическія и бытовыя измѣненія.

86838

---

[1]) Сократились поступленія: дополнительныхъ сборовъ, связанныхъ съ движеніемъ, на 0,4 милл. р. и отъ разныхъ доходныхъ статей—на 5,6 милл. р.

[2]) Выручка 1911 г. сравнивается съ выручкою 1908 г., а не 1907 г., потому, что исправленныя свѣдѣнія по группамъ, обозначеннымъ въ таблицѣ, имѣются только съ 1908 г.

II. Пассажирское движеніе.

1. Размѣръ пассажирскихъ перевозокъ.

Число переѣзжающихъ по желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ съ каждымъ годомъ возрастаетъ. Это вполнѣ естественное явленіе объясняется, прежде всего, ростомъ населенія; но за послѣднее пятилѣтіе увеличеніе пассажирскаго движенія выразилось въ особенно внушительныхъ цифрахъ, далеко оставившихъ за собою приростъ населенія.

Въ 1907—1911 г.г. перевезено пассажировъ всѣхъ классовъ [1]):

Годы.	Число пассажировъ въ тысячахъ [2]).	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
		Число пассажировъ.	Въ % отношеніи.
1907	108.940	—	—
1908	119.527	10.587	*9,7%*
1909	128.131	8.604	*7,2%*
1910	141.999	13.868	*10,8%*
1911	157.894	15.895	*11,2%*

По сравненію съ 1907 г. пассажирское движеніе въ 1911 г. увеличилось на 49 милл. пассажировъ, что составляетъ 44,9% возрастанія. Отдѣльно по годамъ, послѣ возрастанія числа пассажировъ въ 1908 г. на 10,6 милл., или на 9,7 %, въ слѣдующемъ 1909 г. оказалось нѣсколько болѣе слабое повышеніе перевозки пассажировъ (на 8,6 милл.=7,2%). Это обстоятельство находится въ несомнѣнной связи съ послѣдовавшимъ въ срединѣ 1908 г. повышеніемъ пассажирскаго тарифа. Послѣ того, какъ эта мѣра не оправдала возлагавшихся надеждъ, пришлось отказаться отъ увеличенія обложенія пассажировъ, и въ 1910 г. пассажирская плата была понижена: по пригородному движенію съ 18 апрѣля и по общему движенію—съ 1 іюля. Послѣдствія возвращенія къ болѣе умѣреннымъ пассажирскимъ ставкамъ не замедлили сказаться: движеніе пассажировъ усилилось въ 1910 г. на 13,9 милл.,

---

[1]) Приложеніе 2. При оцѣнкѣ цифровыхъ данныхъ, выражающихъ количество перевозокъ какъ по пассажирскому, такъ и по грузовому движенію, необходимо имѣть въ виду, что по условіямъ дѣйствующей на желѣзныхъ дорогахъ статистики эти данныя заключаютъ въ себѣ повторительныя показанія вслѣдствіе передачи пассажировъ и грузовъ съ однѣхъ желѣзныхъ дорогъ на другія. Такимъ образомъ, дѣйствительное число перевозокъ должно быть меньше; но при сравненіи однородныхъ данныхъ указанное обстоятельство не имѣетъ для настоящей работы существеннаго значенія.

[2]) Подъ числомъ пассажировъ по терминологіи желѣзныхъ дорогъ подразумѣвается число отдѣльныхъ поѣздокъ пассажировъ.

или на 10,8% и въ 1911 г.—на 15,9 милл., или на 11,2%, а за оба года прибавилось пассажировъ около 30 милліоновъ.

Такой значительный ростъ пассажирскаго движенія, безъ сомнѣнія, зависѣлъ не только отъ пониженія тарифовъ, но и отъ другихъ причинъ; случай же съ повышеніемъ пассажирской платы въ 1908 г. показываетъ, что населеніе очень чувствительно относится къ накидкѣ за перевозки и на удорожаніе передвиженія отвѣчаетъ сокращеніемъ поѣздокъ, или, какъ будетъ видно дальше, переходомъ съ высшихъ классовъ въ низшіе.

Для характеристики пассажирскаго движенія заслуживаетъ вниманія сопоставленіе слѣдующихъ отчетныхъ свѣдѣній:

Годы.	Возрастаніе числа пассажировъ.		Возрастаніе выручки.	
	Тысячи пассажировъ.	Въ %.	Тысячи рублей.	Въ %.
1908	10.587	*9,7*	8.193	*8,7*
1909	8.604	*7,2*	9.798	*9,6*
1910	13.868	*10,8*	7.369	*6,6*
1911	15.895	*11,2*	8.891	*7,5*

Повышеніе выручки въ 1908 г. въ процентахъ довольно близко подходило къ повышенію числа пассажировъ, было значительно выше численнаго увеличенія пассажировъ въ 1909 г., послѣ повышенія пассажирской платы, и значительно ниже возрастанія числа пассажировъ въ 1910 и 1911 г.г. по уменьшеніи пассажирской платы. Сопоставленіе роста выручки за послѣдніе два года въ процентномъ отношеніи—6,6% и 7,5% съ ростомъ числа пассажировъ въ 1910 и 1911 г.г.—10,8% и 11,2% показываетъ, что выручка отъ пассажирскаго движенія увеличилась меньше, чѣмъ возрасла численная перевозка пассажировъ, или, другими словами, каждый пассажиръ заплатилъ за переѣздъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1910 и 1911 г.г., въ среднемъ выводѣ, меньше, чѣмъ уплатилъ каждый пассажиръ въ 1908—1909 г.г.

Разгадку этого явленія надо искать въ пробѣгѣ пассажировъ и въ распредѣленіи ихъ по классамъ.

Изъ приложенной таблицы [1]) видно, что пробѣгъ всѣхъ пассажировъ, въ общемъ итогѣ по всей казенной сѣти, изъ года въ годъ увеличивается, но въ процентномъ отношеніи возрастаніе пробѣга не достигаетъ численнаго роста пассажировъ. Въ послѣднее пятилѣтіе пробѣгъ пассажировъ увеличился съ 13.531,9 милл. пассажиро-верстъ въ 1907 г. до 16.598,2 милл. пассажиро-верстъ въ 1911 г., т. е. на 3.066,3 милл. пассажиро-верстъ, или на 22,7%, при увеличеніи числа пассажировъ на 44,9%. Отдѣльно

[1]) Приложеніе 3.

по годамъ возрастаніе пассажирскаго пробѣга шло неравномѣрно: въ 1908 г. — на 973,8 милл. пассажиро-верстъ, въ 1909 г. — на 527,3 милл., въ 1910 г.—на 1.013,5 милл. и въ 1911 г.—на 551,7 милл. пассажиро-верстъ. Въ слѣдующей таблицѣ приведено сопоставленіе, въ процентномъ отношеніи, роста числа и пробѣга пассажировъ съ увеличеніемъ дохода отъ пассажирскаго движенія.

Годы.	Увеличеніе общаго числа пассажировъ.	Увеличеніе общаго пробѣга пассажировъ.	Увеличеніе общей выручки отъ пассажирскаго движенія.
	(Во всѣхъ случаяхъ—по сравненію съ предыдущимъ годомъ).		
	%	%	%
1908	9,7	7,2	8,7
1909	7,2	3,6	9,6
1910	10,8	6,7	6,6
1911	11,2	3,4	7,5

Въ этихъ цифрахъ можно прослѣдить усиленіе роста числа пассажировъ и сокращеніе пробѣга пассажировъ и выручки отъ пассажирскаго движенія. Вліяніе повышенія тарифовъ сказалось на сокращеніи прироста числа пассажировъ и пробѣга ихъ въ 1909 г., тогда какъ приростъ выручки въ этомъ году увеличился. Послѣ отмѣны увеличенныхъ ставокъ, увеличился въ 1910 г. ростъ числа пассажировъ и пробѣга ихъ, но сократился приростъ выручки, а въ 1911 г., при дальнѣйшемъ усиленіи роста числа пассажировъ, ростъ пробѣга ихъ упалъ на 50%, приростъ же выручки въ процентномъ отношеніи нѣсколько повысился, но не достигъ даже нормы 1908 г.

Еще болѣе показательны цифры пробѣга и выручки отъ перевозки одного пассажира.

Годы.	Средній пробѣгъ одного пассажира.	Средняя выручка съ одного пассажира.
1907	124 версты.	86 коп.
1908	121 »	85 »
1909	117 »	87 »
1910	113 »	83 »
1911	105 »	81 »

Эти цифры указываютъ на систематическое, изъ года въ годъ, пониженіе средняго пробѣга одного пассажира въ общемъ по всей казенной сѣти. Пониженіе это съ 1907 г. составило 19 верстъ, или 15% [1]). Мало того, замѣчается *прогрессія* сокращенія

---

[1]) Приложеніе 4.

пробѣга. Начавшись въ 1908 г. съ 3 верстъ, сокращеніе пробѣга достигло 4 в. въ 1909 и 1910 г.г. и 8 в. въ 1911 г. Средняя выручка съ одного пассажира съ 87 к. въ 1909 г. (въ годъ дѣйствія повышенныхъ тарифовъ) понизилась до 83 к. въ 1910 г. и 81 к. въ 1911 г. Сокращеніе средней выручки съ одного пассажира не вызвало, однако, пониженія общей выручки отъ пассажирскаго движенія, которая, вслѣдствіе сильнаго прироста числа пассажировъ, какъ видно изъ приведенныхъ выше данныхъ [1]), напротивъ, ежегодно повышается.

Въ пониженіи пассажирскаго пробѣга имѣло большое значеніе, въ особенности для Сызрано-Вяземской, Самаро-Златоустовской и сибирскихъ линій, *сокращеніе переселенческаго движенія*. Изъ отчетныхъ данныхъ Самаро-Златоустовской ж. д., черезъ которую проходитъ переселенческая волна въ Сибирь, видно, что число проходившихъ по этой дорогѣ въ обоихъ направленіяхъ переселенцевъ въ 1907—1909 г.г. держалось въ мало подвижной цифрѣ отъ 767 т. до 806 т. человѣкъ, а въ 1910 г. оно понизилось до 535 т. и въ 1911 г. — до 328 т. Такъ какъ переселенцы дѣлаютъ самые длинные пробѣги, то естественно, что сокращеніе переселенческаго движенія сильно понизило средній пробѣгъ пассажировъ на поименованныхъ дорогахъ.

Желѣзныя дороги.	Пробѣгъ всѣхъ пассажировъ.					Средній пробѣгъ одного пассажира.				
	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1907г.	1908г.	1909г.	1910г.	1911г.
	Милліоны пассажиро-верстъ.					В е р с т ы.				
Сызрано-Вяземская	558,1	637,8	602,1	524,6	501,2	224	228	187	150	142
Самаро-Златоустовская . .	1149,3	1145,0	1197,4	1193,2	934,0	626	531	435	368	314
Сибирская . . .	1739,0	1952,8	2179,5	2016,1	1744,2	893	781	652	638	514
Забайкальская .	673,1	574,3	537,5	581,6	466,8	476	279	288	311	212

Средній пробѣгъ одного пассажира сократился съ 1907 г.: по Сызрано-Вяземской ж. д.—на 82 в. (37%), по Самаро-Златоустовской—на 312 в. (50%), по Сибирской—на 379 в. (42%), по Забайкальской—на 264 в. (55%). Сокращеніе по тѣмъ же линіямъ общаго пробѣга всѣхъ пассажировъ послѣдовало, несмотря даже на то, что на всѣхъ этихъ линіяхъ число пассажировъ съ 1907 г. значительно возросло.

Желѣзныя дороги.	Перевезено пассажировъ въ тысячахъ.					Увеличилось съ 1907 г.
	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	
Сызрано-Вяземская .	2.497	2.798	3.215	3.499	3.525	1.028
Самаро-Златоустовская.	1.837	2.156	2.753	3.239	2.977	1.140
Сибирская	1.948	2.499	3.344	3.162	3.393	1.445
Забайкальская	1.414	2.061	1.866	1.869	2.200	786

[1]) Стр. 17.

Возрастаніе числа пассажировъ произошло преимущественно въ мѣстномъ сообщеніи съ болѣе короткими пробѣгами [1]), а потому оно не могло уничтожить пониженія пассажирскаго пробѣга отъ сокращенія числа переселенцевъ, переѣзжающихъ на дальнія разстоянія. Такъ, по Самаро-Златоустовской ж. д. число платныхъ пассажировъ, перевезенныхъ по общему тарифу въ прямомъ сообщеніи, увеличилось въ 1907—1911 г.г. на 385 т. (съ 252 т. до 637 т.), число пассажировъ, прослѣдовавшихъ транзитомъ, уменьшилось на 182 т. (съ 802 т. до 620 т.), а перевезенныхъ въ мѣстномъ сообщеніи—увеличилось на 905 т. (съ 524 т. до 1.429 т.), т. е. въ 4½ раза больше, чѣмъ возросло число пассажировъ въ прочихъ направленіяхъ, вмѣстѣ взятыхъ (385—182=203 т.).

Въ менѣе замѣтныхъ цифрахъ сокращеніе переселенческаго движенія могло отразиться и на пассажирскомъ движеніи другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, кромѣ поименованныхъ выше, въ зависимости отъ того, изъ какихъ раіоновъ выселялись крестьяне. На многихъ линіяхъ значительно большее вліяніе на пониженіе пассажирскаго пробѣга имѣло развитіе **пригороднаго движенія** съ незначительными пробѣгами пассажировъ.

Надъ этимъ явленіемъ, прогрессирующимъ на большинствѣ казенныхъ линій, стоитъ остановиться, такъ какъ оно, очевидно, вызывается общими для самыхъ разнообразныхъ мѣстностей экономическими причинами [2]). Освѣщеніе его находится въ отчетныхъ свѣдѣніяхъ нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ.

Привислинскія ж. д. [3]). Отличительная особенность этихъ дорогъ состоитъ въ томъ, что въ составъ ихъ входятъ стратегическіе пути значительнаго протяженія. Изъ 2.265 верстъ общей длины этихъ дорогъ—715 верстъ принадлежатъ къ стратегическимъ путямъ съ слабымъ коммерческимъ движеніемъ. Съ другой стороны, большое значеніе для характера движенія на коммерческихъ участкахъ Привислинскихъ ж. д. имѣютъ населенность и сильно развитая промышленно-заводская дѣятельность края, по которому проходятъ эти дороги, примыканіе ихъ къ германской и австрійской границамъ, ставящее ихъ на положеніе транзитнаго

---

[1]) По Самаро-Златоустовской ж. д., кромѣ того, сокращеніе средняго пробѣга одного пассажира объясняется увеличеніемъ перевозокъ пассажировъ на короткихъ разстояніяхъ въ сообщеніи съ Ташкентскою ж. д. и отвлеченіемъ перевозки пассажировъ съ длинными пробѣгами съ Сибирской ж. д. въ сѣверномъ направленіи на Пермскую ж. д.

[2]) На развитіе пригороднаго сообщенія указывается даже въ отчетѣ Забайкальской ж. д. за 1911 г.

[3]) Пассажирское движеніе на Привислинскихъ ж. д. въ таблицахъ и цвѣтныхъ діаграммахъ изображено въ отчетѣ дорогъ за 1911 г.

пути между Россіей и западной Европой, и расположеніе въ предѣлахъ этихъ дорогъ весьма оживленныхъ курортовъ Бускъ, Солецъ, Наленчевъ и Ойцовъ. Въ зависимости отъ всѣхъ этихъ условій пассажирское движеніе на Привислинскихъ ж. д. распредѣляется такимъ образомъ, что около 80% по числу пассажировъ приходится на мѣстное сообщеніе, около 17%—на прямое сообщеніе и около 3%—на транзитъ. Измѣненія въ пассажирскомъ движеніи въ 1908—1911 г.г. характеризуются слѣдующими цифрами:

Годы.	Мѣстное сообщеніе.	Прямое сообщеніе.	Транзитъ.	Итого.
	Тысячи платныхъ пассажировъ [1]).			
1908.	5.939	1.341	207	7.487
1909.	6.346	1.469	204	8.019
1910.	7.418	1.684	309	9.411
1911.	8.692	1.863	337	10.892
Увеличеніе съ 1908 г. . . .	**2.753**	**522**	**130**	**3.405**

Всего съ 1908 г. пассажирское движеніе увеличилось на 3.405 тысячъ, въ томъ числѣ на 2.753 т., или на 81%,—по мѣстному сообщенію. Послѣдовательно мѣстное сообщеніе расло на 407 т., 1.072 т. и 1.274 т. пассажировъ. Средній пробѣгъ одного пассажира колебался въ 1908—1910 г.г. между 78—82 в., а въ 1911 г. понизился сразу до 73 в. Средняя выручка съ одного пассажира въ 69 к. въ 1909 г. уменьшилась до 63 к. въ 1911 г.

Весьма значительно растетъ на Привислинскихъ ж. д. пригородное и дачное сообщеніе, о чемъ нѣкоторое представленіе можно составить по количеству билетовъ, проданныхъ въ болѣе населенныхъ городахъ и пригородныхъ станціяхъ.

	Продано билетовъ. 1908 г.	1911 г.	Увеличилось съ 1908 г.	
	Тысячи		штукъ.	Въ %.
Варшава	1.539,8	2.160,8	621,0	*40,3%*
Люблинъ	259,3	359,4	100,1	*38,6%*
Сѣдлецъ	233,7	292,7	59,0	*25,2%*
Брестъ	208,2	262,6	54,4	*26,1%*
Кѣльцы	101,2	198,7	97,5	*96,3%*
Ивангородъ. . . .	98,9	156,6	57,7	*58,3%*
Стржемешицы . .	126,3	208,1	81,8	*64,8%*
Отвоцкъ [2])	223,2	284,7	61,5	*27,5%*
Фаленицы [2]) . .	110,7	211,3	100,6	*90,9%*
Ново-Минскъ [2]). .	133,9	185,2	51,3	*38,3%*

и мн. др.

---

[1]) Безъ проводниковъ.

[2]) Дачная пригородная станція.

Съ каждымъ годомъ усиливается выселеніе части городскихъ жителей въ пригородныя мѣстности на постоянное жительство. Населеніе городовъ, наиболѣе значительныхъ по торговой, промышленной и культурной дѣятельности, отъ этого, однако, не сокращается, потому что съ другой стороны, кромѣ естественнаго прироста, происходитъ приливъ въ подобные города населенія изъ другихъ мѣстъ.

Сѣверо-Западныя ж. д., примыкая къ такимъ густо населеннымъ городамъ, какъ С.-Петербургъ, Варшава и Рига, находятся въ условіяхъ, при которыхъ пригородное движеніе должно развиваться особенно сильно. Дѣйствительно, за послѣдніе два отчетныхъ года, 1910 и 1911, число пассажировъ на Сѣверо-Западныхъ ж. д. по сравненію съ предыдущимъ годомъ увеличилось:

Годы.	Общее увеличеніе числа пассажировъ.	Въ томъ числѣ: По пригородному сообщенію.	По прочимъ сообщеніямъ.
1910	2.291	1.723	568
		(*75%*)	(*25%*)
1911	1.942	1.583	359
		(*82%*)	(*18%*)

Эти немногія цифры краснорѣчиво свидѣтельствуютъ о сильномъ преобладаніи на Сѣверо-Западныхъ ж. д. роста пригороднаго сообщенія надъ ростомъ другихъ видовъ пассажирскаго движенія. Въ раіонѣ этихъ линій быстро развивается жизнь въ пригородныхъ поселкахъ, которые пополняются жителями, вытѣсненными изъ столицы, Варшавы и друг. большихъ городовъ условіями жизни послѣднихъ лѣтъ.

Хорошей иллюстраціей этого вывода служатъ слѣдующія свѣдѣнія о распредѣленіи числа пассажировъ въ пригородномъ сообщеніи по поѣздкамъ разовымъ, обратнымъ, мѣсячнымъ, сезоннымъ и годовымъ, по даннымъ, составленнымъ для настоящей работы Управленіемъ Сѣверо-Западныхъ ж. д [1]):

Перевезено пассажировъ въ пригородномъ сообщеніи.

Годы.	По разовымъ и обратнымъ билетамъ.	По мѣсячнымъ и сезоннымъ билетамъ [2]).	По годовымъ билетамъ [3]).	Итого.
	Тысячи пассажировъ.			
1908	8.324	1.033	1.084	10.441
1909	8.027	1.076	1.656	10.759
1910	8.609	1.314	2.559	12.482

---

[1]) Съ включеніемъ и 1912 г.

[2]) Считая въ мѣсячномъ билетѣ 50 поѣздокъ и въ сезонномъ—200 поѣздокъ.

[3]) Считая въ годовомъ билетѣ 500 поѣздокъ.

Перевезено пассажировъ въ пригородномъ сообщеніи.

Годы.	По разовымъ и обратнымъ билетамъ.	По мѣсячнымъ и сезоннымъ билетамъ.	По годовымъ билетамъ.	Итого.
	Тысячи пассажировъ.			
1911 . . .	9.126	1.467	3.472	14.065
1912 . . .	9.718	1.949	5.081	16.748
Увеличилось съ 1908 г. . .	**1.394**	**916**	**3.997**	**6.307**
Въ % . . .	*16,7%*	*88,7%*	*368,7%*	*60,4%*

Такимъ образомъ, на примѣрѣ Сѣверо-Западныхъ ж. д. видно, что хотя большая часть пассажировъ по пригородному сообщенію проѣзжаетъ по разовымъ и обратнымъ билетамъ и очевидно принадлежитъ, главнымъ образомъ, къ категоріи дачниковъ, переселяющихся изъ городовъ только на лѣто, но ростъ этой категоріи пассажировъ сравнительно не такъ великъ, составивъ за четыре года 16,7%. Сильнѣе въ процентномъ отношеніи выросли поѣздки пассажировъ, проѣзжающихъ по мѣсячнымъ и сезоннымъ билетамъ (на 88,7%). Всего же больше развивается движеніе пассажировъ по годовымъ билетамъ: за четыре года оно увеличились на 368,7%, а по числу поѣздокъ пассажировъ— на 4 милліона (63%) изъ общаго возрастанія пассажировъ пригороднаго сообщенія въ 6,3 милліона.

Пассажиры, имѣющіе годовые билеты, принадлежатъ, главнымъ образомъ, къ лицамъ, вытѣсненнымъ условіями жизни изъ городовъ въ пригородныя мѣстности. Среди нихъ весьма немного такихъ, которые ѣздятъ по билетамъ I класса — около 23 т. поѣздокъ въ 1912 г., больше пассажировъ 2 класса — 796 т. поѣздокъ, преобладаютъ же пассажиры 3 класса—4.262 т. поѣздокъ.

При такомъ ростѣ пригороднаго сообщенія пробѣгъ одного пассажира на Сѣверо-Западныхъ ж. д. ежегодно понижается и съ 74 в. въ 1908 г. упалъ до 62 в. въ 1911 г. [1]). Пониженіе шло такимъ образомъ: въ 1909 г.—на 3 в., въ 1910 г.—на 1 в. и въ 1911 г.—сразу на 8 в. Средняя выручка съ одного пассажира составила въ 1911 г. 66 к., тогда какъ еще два года назадъ, въ 1909 г., она достигала 73 к.

Въ аналогичныхъ съ Сѣверо-Западными ж. д. условіяхъ находится *Николаевская ж. д.* въ томъ отношеніи, что конечными ея пунктами являются два наиболѣе населенныхъ города Россіи— С.-Петербургъ и Москва. Присоединеніе къ Николаевской ж. д.

---

[1]) Свѣдѣній о пробѣгѣ пассажировъ за 1912 г. не имѣется.

Бологое - Сѣдлецкой ж. д. измѣнило прежнюю простоту и цѣльность ея направленія. Эта длинная приставка къ старой линіи была съ октября 1910 г. урѣзана и часть ея, Полоцкъ-Волковыскъ съ вѣтвью Мосты-Гродно, отошла къ Полѣсскимъ ж. д. Участокъ Бологое - Полоцкъ все же остался при Николаевской ж. д., къ которой, кромѣ того, присоединена съ 1908 г. Московская Окружная ж. д.

Всѣ эти измѣненія затемняютъ, при разсмотрѣніи отчетныхъ свѣдѣній, ростъ пассажирскаго движенія на старой линіи. Если же статистическія данныя о перевозкѣ пассажировъ очистить отъ пассажировъ Бологое-Сѣдлецкой и Московской Окружной ж. д., то ростъ пассажирскаго движенія на старой Николаевской линіи представится въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Перевезено пассажировъ. Всего.	Въ томъ числѣ: по Бологое-Сѣдлецкой линіи.	по Московской Окружной линіи.	по Николаевской линіи.
		Тысячи пассажировъ.		
1907	7.198	595	—	6.603
1908	7.959	713	5	7.241
1909	8.291	805	67	7.419
1910	9.267	690	95	8.482
1911	10.322	390	137	9.795

Съ 1907 г. пассажирское движеніе на Николаевской линіи увеличилось на 3.192 т. человѣкъ. Въ виду важнаго значенія этой линіи, какъ пути, соединяющаго сѣверную столицу съ центральной и южной Россіей, на ней развивается не только мѣстное, но также и прямое сообщеніе.

Что касается собственно пригороднаго сообщенія, то ростъ его усматривается изъ слѣдующихъ цифръ:

Годы.	Перевезено пассажировъ въ пригородномъ сообщеніи [1]). По разовымъ и обратнымъ билетамъ.	По мѣсячнымъ и сезоннымъ билетамъ.	По годовымъ билетамъ.	Итого.
	Тысячи пассажировъ.			
1908	2.868	450	697	4.015
1909	2.650	461	785	3.896
1910	2.876	542	952	4.370
1911	3.160	633	1.305	5.098
1912	3.463	710	1.923	6.096
Увеличилось съ 1908 г.	**595**	**260**	**1.226**	**2.081**
Въ %.	*20,7%*	*57,8%*	*175,9%*	*51,8%*

[1]) По даннымъ, полученнымъ отъ службы сборовъ Николаевской ж. д. Въ поѣздки 1912 г. не включены пассажиры городскихъ станцій за декабрь.

Въ общемъ—та же картина, что и по Сѣверо-Западнымъ ж. д. Слабѣе возрасла перевозка по годовымъ билетамъ, очевидно, по мѣстнымъ условіямъ, менѣе благопріятнымъ для постояннаго жительства въ пригородныхъ мѣстахъ Николаевской ж. д.; однако и по этой линіи ростъ пассажирскихъ поѣздокъ по годовымъ билетамъ значительно преобладаетъ надъ увеличеніемъ другихъ видовъ пригороднаго сообщенія, достигнувъ за 4 года 175,9%. На Николаевской ж. д. замѣчается полное отсутствіе пассажировъ по годовымъ, мѣсячнымъ и сезоннымъ билетамъ 1 класса и незначительное число пассажировъ 2 класса (98 т. въ 1911 г., 195 т. въ 1912 г.); преимущественно же этого рода перевозками пользуются на Николаевской ж. д. пассажиры 3 класса, принадлежаіціе къ менѣе обезпеченному населенію столицы (1.840 т. въ 1911 г., 2.438 т. въ 1912 г.).

Въ виду развитія на Николаевской ж. д. поѣздокъ на дальнія разстоянія, сокращеніе средняго пробѣга одного пассажира отъ увеличенія пригороднаго сообщенія выразилось на этой дорогѣ въ 1908—1911 г.г. въ менѣе замѣтной цифрѣ — на 4 в., а средняя выручка съ пассажира, поднявшись въ 1909 г. по сравненію съ 1908 г. на 2 к., понизилась въ 1910 г. на 6 к. и въ 1911 г. еще на 5 к.

Сѣверныя ж. д.[1]) протянулись отъ Москвы до Архангельска и отъ С.-Петербурга у ст. Обухово до Вятки. Изъ 2.941 в. общаго протяженія—1.144 в. отъ Обухово до Вятки открыты для движенія въ 1906 г. и слѣдовательно находятся еще въ началѣ развитія движенія. Это обстоятельство отражается на общихъ выводахъ, характеризующихъ перевозки по Сѣвернымъ ж. д., тѣмъ, что происшедшее и на этихъ дорогахъ сокращеніе средняго пробѣга и средней выручки отъ поѣздки одного пассажира выразилось въ менѣе рѣзкихъ цифрахъ. Такъ, пробѣгъ пассажира по широкой колеѣ сократился съ 80 в. въ 1908 г. до 73 в. въ 1911 г. и по узкой колеѣ—съ 131 в. до 123 в., а средняя выручка съ пассажира широкой колеи, составившая въ 1908 г. 67 к., держалась въ 1909 и 1910 г.г. на уровнѣ 69 к. и лишь въ 1911 г. спустилась до 66 к.; равнымъ образомъ, и по узкой колеѣ выручка съ пассажира увеличилась съ 104 к. въ 1908 г. до 110 к. въ 1909 г. и 114 к. въ 1910 г., послѣ чего понизилась въ 1911 г. до 106 к.

Разрастается болѣе всего пригородное движеніе. Въ пригородномъ раіонѣ Обухово-Вятской линіи, связанной съ С.-Пе-

---

[1]) Записка коммерческой службы Сѣверныхъ ж. д. «Общія условія перевозки пассажировъ и грузовъ въ 1911 г.».

тербургомъ, пассажирское движеніе по пригороднымъ тарифамъ хотя и выражается пока скромными абсолютными цифрами, но относительный ростъ его указываетъ на то, съ какою силою увеличиваются эти перевозки. Въ 1909 г. по пригороднымъ тарифамъ было перевезено по Обухово - Вятской линіи 34 т., въ 1910 г.—130 т. и въ 1911 г.—уже 267 т. человѣкъ, т. е. въ восемь разъ больше, чѣмъ два года назадъ.

Болѣе значительныя цифры даетъ раіонъ, прилегающій къ Москвѣ. Переживаемый Россіею періодъ промышленнаго развитія и измѣненія земледѣльческаго строя замѣтно отразился на Москвѣ, населеніе которой, по даннымъ послѣдней переписи 6 марта 1912 г., увеличилось за десять лѣтъ съ 1.179 т. до 1.617 т. человѣкъ, или на 37%, причемъ въ первое пятилѣтіе населеніе возрасло на 15,3%, а во второе—на 18,9%. Особенно сильный приростъ наблюдается на окраинахъ (въ пригородахъ) Москвы. Въ то время какъ въ предѣлахъ муниципальной черты въ пятилѣтіе 1907—1912 г.г. населеніе увеличилось на 17,3%, въ пригородахъ Москвы оно возрасло на 42,9%. По величинѣ ежегоднаго прироста населенія Москва стоитъ впереди другихъ большихъ городовъ цивилизованнаго міра, а именно средній приростъ населенія въ Москвѣ за послѣдніе годы составляетъ 3,53%, въ Нью-Іоркѣ—3,50%, въ Чикаго—2,58%, въ С.-Петербургѣ—2,55%, въ Филадельфіи—1,84%, въ Вѣнѣ—1,64%, въ Токіо—1,5%, въ Парижѣ—0,9%, въ Берлинѣ—0,4% и т. д. Наряду съ ростомъ населенія Москвы за счетъ прилива жителей изъ другихъ раіоновъ, происходитъ процессъ выселенія изъ Москвы менѣе зажиточныхъ жителей, связанныхъ своими занятіями съ Москвой, въ пригородныя дачныя мѣстности, которыя поэтому быстро развиваются, т. е. наблюдается то же явленіе, которое стало общимъ для многихъ русскихъ городовъ. Пассажирское движеніе по широкой колеѣ Сѣверныхъ ж. д. увеличилось въ 1911 г. противъ предыдущаго 1910 г. по общему тарифу лишь на 2,1% (на 84 т. человѣкъ), а по пригородному тарифу—на 20,9% (на 918 т. человѣкъ). Изъ общаго числа пассажировъ—10.744 т., перевезенныхъ въ 1911 г. по Сѣвернымъ ж. д., 5.312 т., или 50%, было перевезено по пригороднымъ тарифамъ.

Вслѣдствіе пролеганія *Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д.* [1]) по сравнительно густо населенному краю съ

---

[1]) Свѣдѣнія о пассажирскомъ движеніи, кромѣ годовыхъ отчетовъ, заключаются въ «Краткомъ очеркѣ дѣятельности Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. съ 1908 г. по 1911 г. включительно», изд. Управленія названныхъ дорогъ.

развитой фабрично-заводской дѣятельностью и географическаго положенія Курской линіи, соединяющей обѣ столицы, Москву и С.-Петербургъ, съ Крымомъ, Кавказомъ и горнопромышленнымъ югомъ Россіи, пассажирское движеніе на поименованныхъ линіяхъ растетъ очень быстро. Въ 1908 г. было перевезено всѣхъ пассажировъ 9.183 т., въ 1911 г.—12.843 т., болѣе на 3.660 т., или на 40%. Общій пробѣгъ пассажировъ за то же время возросъ на 216,4 милл. пассажиро-верстъ (съ 592,4 милл. въ 1908 г. до 808,8 милл. въ 1911 г.), или на 36%, но средній пробѣгъ одного пассажира понизился съ 65 до 63 верстъ, а средняя выручка съ одного пассажира съ 67 к. въ 1908 г. поднялась до 70 к. въ 1909 г. и затѣмъ упала до 64 к. въ 1911 г.

И здѣсь ростъ пассажирскаго движенія по сообщеніямъ происходитъ весьма неравномѣрно. Въ то время какъ по прямому сообщенію число пассажировъ увеличилось съ 1908 г. на 298 т., а по транзиту сократилось на 22 т., перевозки по мѣстному сообщенію (по общимъ и пригороднымъ тарифамъ вмѣстѣ) возросли на 3.384 т. пассажировъ. Подобно Сѣвернымъ ж. д., замѣчается прогрессивное увеличеніе пригороднаго сообщенія вслѣдствіе разселенія городского населенія по окрестностямъ Москвы. Отчетныя данныя показываютъ, что на слѣдующихъ дачныхъ пригородныхъ станціяхъ количество проданныхъ пассажирскихъ билетовъ (въ томъ числѣ годовыхъ и сезонныхъ) за послѣдніе годы постепенно возрастаетъ.

Продано пассажирскихъ билетовъ.

	Въ 1908 г.	Въ 1911 г.	Увеличилось съ 1908 г. Число билетовъ.	Въ %.
	Тысячи билетовъ.			
Кусково	321,7	377,1	55,4	*17,2%*
Обираловка	64,0	100,2	36,2	*56,6%*
Салтыковка	95,9	148,0	52,1	*54,3%*
Царицыно-Дачное .	122,6	187,0	64,4	*52,5%*
Бутово	39,2	50,4	11,2	*28,6%*
Подольскъ	96,2	142,5	46,3	*48,1%*

По третьей линіи Московскаго узла—*Московско-Брестской ж. д.* развитіе пассажирскаго движенія имѣетъ тотъ же характеръ: увеличеніе числа пассажировъ въ 1909—1911 г.г. на 1.190 т. (27%) и пробѣга пассажировъ—на 73 милл. пассажиро-верстъ (15,5%) при постепенномъ сокращеніи ежегоднаго пробѣга одного пассажира съ 107 в. до 97 в. и средней выручки съ пассажира—съ 92 к. до 86 к.

Въ это трехлѣтіе прямое и заграничное пассажирскія сообщенія увеличились на 20%, мѣстное по общимъ тарифамъ—на

16,2% и по пригороднымъ тарифамъ—болѣе чѣмъ на 30,6%, причемъ перевозка пассажировъ въ пригородномъ сообщеніи составила около 51% всего пассажирскаго движенія въ 1911 г. [1]). Причина—та же, которая указана выше: вытѣсненіе части менѣе обезпеченнаго населенія изъ Москвы и развитіе примосковскихъ поселковъ.

Южныя ж. д. [2]), являясь частью магистрали, соединяющей С.-Петербургъ и Москву, а также многіе другіе города съ курортами Крыма и Кавказа, перевозятъ значительное количество курортныхъ пассажировъ. По этому же пути передвигаются съ сѣвера на югъ въ отхожіе промыслы (на полевыя, горныя, строительныя и другія работы) рабочіе. Примыкая нѣкоторыми своими участками къ Донецкому бассейну, Южныя дороги находятся въ сферѣ крупныхъ интересовъ каменноугольной и металлургической промышленности, представительства которыхъ сосредоточены, главнымъ образомъ, въ Харьковѣ. Къ этому городу, кромѣ того, въ виду его административнаго, торговаго и культурнаго значенія, тяготѣютъ интересы жителей очень обширнаго раіона. Этими условіями и сравнительно значительною плотностью населенія раіона Южныхъ дорогъ объясняется сильное развитіе на нихъ пассажирскаго движенія. Въ 1907 г. Южными дорогами было перевезено пассажировъ 9.371 т., въ 1908 г. пассажирское движеніе увеличилось на 872 т., въ 1909 г.—на 2.133 т., въ 1910 г.—на 1.450 т. и въ 1911 г.—на 1.400 т. человѣкъ, а за все пятилѣтіе—на 5.855 т., или на 62,5%, и достигло 15.226 т. человѣкъ. Общій пробѣгъ пассажировъ за то же время возросъ нѣсколько менѣе—на 57,3% (на 566,6 милл. пассажиро-верстъ), средній же пробѣгъ одного пассажира понизился съ 106 в. въ 1907 г. до 99 в. въ 1909 и 1910 г.г. и затѣмъ въ 1911 г. поднялся до 102 в. Мало измѣнилась и средняя выручка съ одного пассажира: съ 91 к. въ 1908 г. она понизилась до 86 к. въ 1910 г. и до 89 к. въ 1911 г.

Такое сравнительно небольшое колебаніе средняго пробѣга одного пассажира и выручки съ пассажира зависитъ отъ указаннаго значенія Южныхъ ж. д., какъ соединительнаго пути между обширными сѣвернымъ и центральнымъ раіонами и югомъ Россіи, вслѣдствіе чего на этихъ дорогахъ значительно развито прямое сообщеніе и транзитъ съ длинными пробѣгами. Тѣмъ не менѣе и

---

[1]) По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ представителя Министерства Финансовъ въ Совѣтѣ Управленія Московско-Брестской ж. д., въ пригородномъ сообщеніи перевезено 2.845 т. изъ общаго числа 5.592 т. пассажировъ за 1911 г.

[2]) «Результаты эксплоатаціи Южныхъ ж. д. за 1911 г.» (Вѣстникъ Южныхъ ж. д. 1912 г. № 41) и «Обзоръ коммерческой дѣятельности Южныхъ ж. д. за 1910 г.» стр. 27—35.

мѣстное сообщеніе на нихъ, увеличиваясь съ каждымъ годомъ приняло значительные размѣры. Но здѣсь, какъ впрочемъ и на многихъ другихъ дорогахъ, оно должно считаться «мѣстнымъ» довольно условно. Южныя ж. д. имѣютъ эксплоатаціонную длину въ 3.063 в., захватывая губерніи Курскую, Харьковскую, Екатеринославскую, Полтавскую, Херсонскую и Таврическую. На этомъ обширномъ пространствѣ съ развитой промышленной, торговой и курортной жизнью такъ называемое «мѣстное» сообщеніе въ значительной части имѣетъ довольно длинные пассажирскіе пробѣги и выражается въ крупныхъ абсолютныхъ цифрахъ. Въ 1910 г. изъ всѣхъ 13,8 милл. пассажировъ, проѣхавшихъ по Южнымъ ж. д., въ мѣстномъ сообщеніи зарегистровано 10,2 милл., или 74%; въ 1911 г., вслѣдствіе усиленія перевозокъ по прямому сообщенію, мѣстное пассажирское движеніе въ процентномъ отношеніи составило немного менѣе, а именно 72,3%, но количественно повысилось до 11 милл. человѣкъ.

Пригородное движеніе развивается преимущественно въ окрестностяхъ Харькова. Небогатые обыватели этого города, вытѣсняемые изъ него непосильными для нихъ условіями современной городской жизни, вынуждены искать пріюта внѣ города и образовали значительное число поселковъ на линіи желѣзной дороги по направленіямъ къ Мерефѣ и Люботину. На этихъ протяженіяхъ за послѣдніе годы выросли поселки не только для дачнаго пребыванія, но и для жизни круглый годъ около станцій и платформъ: Липовой рощи, Карачевки, Покотиловки, Высокаго, Зеленаго Гая, Южнаго, Артемовки, Комаровки, Мерефы, Новой Баваріи, Минутки, Рыжова, Песочина, Березовскихъ Водъ, Водяного и Люботина. Въ теченіе 1910 г. между Харьковомъ и этими поселками было перевезено по пригородному тарифу 2.674 т. пассажировъ. Приблизительно столько же насчитывается безплатныхъ поѣздокъ лицъ, служащихъ въ мѣстномъ управленіи желѣзныхъ дорогъ, такъ что всего въ пригородныхъ поѣздахъ въ теченіе 1910 г. было сдѣлано около 5 милл. пассажирскихъ поѣздокъ [1]). За 1911 г. имѣются только общія указанія на то, что пригородное сообщеніе дѣлаетъ дальнѣйшіе успѣхи.

Пригородное движеніе, безъ сомнѣнія, развивается и на другихъ линіяхъ, въ отчетахъ которыхъ, однако, не содержится о немъ никакихъ цифровыхъ свѣдѣній. На нѣкоторыхъ линіяхъ

---

[1]) Безплатные пассажиры изъ числа желѣзнодорожныхъ служащихъ существуютъ и на другихъ желѣзныхъ дорогахъ, но регистраціи ихъ нѣтъ въ отчетныхъ данныхъ.

измѣненія пассажирскаго движенія вызываются иными, исключительно мѣстными, причинами.

Такъ, на *Закавказскихъ ж. д.* пассажирское движеніе, въ связи съ событіями въ нефтяномъ раіонѣ, въ теченіе 1907—1910 г.г. колебалось въ предѣлахъ 8.640—8.895 т. и только въ 1911 г. увеличилось до 9.224 т. (по сравненію съ 1907 г.—на 418 т., или на 4,7%); пробѣгъ пассажировъ съ 484,3 милл. въ 1907 г. поднялся въ 1911 г. до 566,8 милл. пассажиро-верстъ, или на 17%, средній пробѣгъ одного пассажира вмѣсто 55 в. достигъ 61 в. и средняя выручка съ одного пассажира опредѣлилась въ 1911 г. въ 57 к. вмѣсто 51 к. за 1907 г. На пассажирское движеніе въ Закавказьѣ оказываетъ вліяніе, между прочимъ, увеличивающійся пріѣздъ на Кавказъ туристовъ. Изъ года въ годъ все больше посѣщаютъ Закавказскій край русскіе и иностранные экскурсанты, пріѣзжающіе любоваться его красотами, отчасти же и съ цѣлью изученія его горныхъ и другихъ природныхъ богатствъ. По справедливому замѣчанію представителя Министерства Финансовъ въ Совѣтѣ Управленія Закавказскихъ ж. д., И. Ф. Дювре, не трудно было бы привлечь еще больше туристовъ въ Закавказье и повысить доходъ отъ пассажирскаго движенія на Закавказскихъ ж. д., если бы Управленіе этихъ дорогъ, подобно тому какъ дѣлается, напримѣръ, въ Италіи, позаботилось объ удобствахъ путешественниковъ и устроило удобные остановочные пункты, издало хорошіе путеводители и рекламировало красивыя и интересныя мѣстности, какихъ въ Закавказьѣ много. Но управленіямъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющимъ тяжеловѣсную организацію и связаннымъ во всемъ бумажными формальностями, всего труднѣе перейти на коммерческое положеніе и иниціативу.

Быстрѣе, въ сравненіи съ Закавказьемъ, растетъ пассажирское движеніе въ туркестанской окраинѣ, на *Ташкентской и Средне-Азіатской ж. д.* На первой изъ этихъ линій пассажирское движеніе увеличилось въ пятилѣтіе 1907 — 1911 г.г. съ 883 т. до 1.496 т. пассажировъ, или на 69,4%, а на второй—съ 1.938 т. до 3.933 т. пассажировъ, или на 102,9%. Общій пробѣгъ ихъ возросъ на 75% и 85,2% (съ 302,7 милл. до 529,8 милл. пассажиро-верстъ на Ташкентской линіи и съ 266,2 милл. до 493,0 милл. пассажиро-верстъ на Средне-Азіатской линіи). Обѣ туркестанскія линіи находятся, можно сказать, еще въ періодѣ начальнаго своего развитія, такъ какъ богатый Туркестанскій край сравнительно недавно сталъ привлекать къ себѣ больше вниманія и оживляться. Вмѣстѣ съ промышленнымъ оживленіемъ края увеличивается и пассажирское движеніе по обѣимъ туркестанскимъ линіямъ.

Большой интересъ представляетъ **распредѣленіе пассажирскаго движенія по классамъ** [1]). Въ слѣдующей таблицѣ заключаются свѣдѣнія о числѣ пассажировъ, перевезенныхъ въ 1908, 1909, 1910 и 1911 г.г. въ 1—4 классахъ, за исключеніемъ переселенцевъ, воинскихъ чиновъ и нѣк. др., перевозимыхъ по особымъ тарифамъ [2]).

Годы.	1 кл.	2 кл.	3 кл.	4 кл.	Итого.
	Тысячи пассажировъ.				
1908	1.008,3	10.507,8	80.306,1	16.117,1	**107.939,3**
1909	766,7	8.953,1	88.159,3	20.365,0	**118.244,1**
1910	872,6	10.406,8	95.082,5	25.259,9	**131.621,8**
1911	1.077,3	13.313,1	104.858,1	31.938,5	**151.187,0**

Исходнымъ годомъ принятъ 1908 г.—послѣдній передъ дѣйствіемъ въ цѣломъ году повышенныхъ пассажирскихъ тарифовъ. Въ сравненіи съ этимъ годомъ, число пассажировъ 1 и 2 классовъ въ слѣдующемъ 1909 г. замѣтно сократилось; даже въ 1910 г., т. е. въ годъ возвращенія къ болѣе умѣреннымъ пассажирскимъ ставкамъ, общее по всей казенной сѣти число пассажировъ 1 и 2 классовъ было ниже числа пассажировъ, перевезенныхъ въ 1908 г., и лишь въ 1911 г. оно превзошло перевозки 1908 г. Что касается пассажирскаго движенія въ 3 и 4 классахъ, то перевозки въ этихъ классахъ неизмѣнно возрастаютъ съ каждымъ годомъ, хотя возможно, что повышеніе платы на мѣста 3 класса повлекло за собою сокращеніе поѣздокъ пассажировъ этого класса, незамѣтное вслѣдствіе развитія движенія вообще и перехода части пассажировъ 2 класса въ 3 классъ. Если принять число перевезенныхъ въ 1908 г. пассажировъ за 100, то измѣненія въ пассажирскомъ движеніи по классамъ представятся въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	1 кл.	2 кл.	3 кл.	4 кл.	Итого.
1908	100	100	100	100	**100**
1909	76	85	110	126	**109**
1910	86	99	118	157	**122**
1911	107	127	130	198	**140**

Такимъ образомъ, число пассажировъ 1 класса понизилось въ 1909 г. на 24% и пассажировъ 2 класса—на 15% при повышеніи числа пассажировъ 3 класса на 10%. Въ 1911 г. по сравненію съ 1908 г. число пассажировъ повысилось: 1 класса на 7%, 2 класса—

---

[1]) Приложеніе 5.

[2]) Исключеніемъ этихъ группъ пассажировъ, вѣроятно, объясняется разница въ свѣдѣніяхъ о пассажирскомъ движеніи, доставленныхъ нѣкоторыми дорогами и заключающихся въ отчетахъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, на основаніи которыхъ составлена таблица 5.

на 27% и 3 класса—на 30%. Эти числа несомнѣнно указываютъ на то, что пассажиры 2 класса, перебравшіеся въ 1909 г. изъ 2 въ 3 классъ, возвратились въ 1911 г. во 2 классъ; кромѣ того, удешевленіе пассажирской платы привлекло во 2 классъ значительное количество новыхъ пассажировъ. Въ меньшемъ размѣрѣ это же явленіе могло имѣть мѣсто и въ 1 классѣ. Весьма наглядными представляются эти измѣненія, если взять абсолютныя числа пассажировъ и происшедшія въ каждомъ году перемѣны сравнить въ процентномъ отношеніи съ числомъ пассажировъ за каждый предшествовавшій годъ.

Годы.	Число пассажировъ (въ тысячахъ) увеличилось +, сократилось —.				
	1 кл.	2 кл.	3 кл.	4 кл.	Итого.
1909	— 241,6	— 1.554,7	+ 7.853,2	+ 4.247,9	+ **10.304,8**
	24,0%	*14,8%*	*9,8%*	*26,3%*	*9,5%*
1910	+ 105,9	+ 1.453,7	+ 6.923,2	+ 4.894,9	+ **13.377,7**
	13,8%	*16,2%*	*7,8%*	*24,0%*	*11,3%*
1911	+ 204,7	+ 2.906,3	+ 9.775,6	+ 6.678,6	+ **19.565,2**
	23,5%	*27,9%*	*10,3%*	*26,4%*	*14,9%*

Эти данныя подтверждаютъ возвращеніе пассажировъ изъ низшихъ въ высшіе классы, относительно очень крупное для 2 класса. Приростъ пассажировъ 1 класса составилъ въ 1910 г. 13,8%, въ 1911 г.—23,5% и пассажировъ 2 класса въ 1910 г.—16,2% и въ 1911 г.—27,9%, тогда какъ пассажирское движеніе въ 3 классѣ возросло въ эти два года лишь на 7,8% и 10,3%.

Несмотря на значительное возрастаніе числа пассажировъ 1, 2 и 3 классовъ въ 1911 г. по сравненію съ 1908 г., всего на 27,4 милл., процентное отношеніе ихъ къ общему итогу всѣхъ классныхъ пассажировъ въ 1911 г. сократилось.

Годы.	1 кл.	2 кл.	3 кл.	4 кл.
	Въ процентахъ.			
1908	0,9	9,8	74,4	14,9
1911	0,7	8,8	69,4	21,1

Относительное (въ процентномъ отношеніи къ итогу) сокращеніе пассажирскихъ поѣздокъ въ 1, 2 и 3 классахъ произошло за счетъ увеличенія пассажирскаго движенія въ 4 классѣ, которое растетъ съ исключительною быстротою, въ среднемъ—болѣе, чѣмъ на 25% въ годъ.

Число пассажировъ 1 класса не велико — 1.077,3 т. въ 1911 г. по всей казенной сѣти, что естественно, такъ какъ контингентъ богатыхъ людей въ Россіи, которыхъ не стѣсняетъ высокій тарифъ за поѣздки въ вагонахъ 1 класса, малочисленъ.

Тѣмъ не менѣе, этотъ разрядъ пассажировъ увеличился въ 1911 г. по сравненію съ 1908 г. на 69 тысячъ. Необходимо замѣтить, что по нѣкоторымъ желѣзнымъ дорогамъ (Московско-Курской, Нижегородской и Муромской, Пермской, Риго-Орловской, Сызрано-Вяземской и Закавказскимъ) число пассажировъ 1 класса въ 1911 г. оставалось ниже цифръ 1908 г. всего на 79,5 тысячъ, и слѣдовательно по остальнымъ казеннымъ линіямъ возрастаніе пассажировъ этого класса выразилось въ цифрѣ (69,0 + 79,5) 148,5 тысячъ. Почти половина этой цифры, а именно 74,2 т. приходится на три желѣзныя дороги: Привислинскія (21 т.), Юго-Западныя (29,6 т.) и Южныя (23,6 т.), обслуживающія раіоны крупной промышленности. Служитъ ли это предуказаніемъ того, что въ настоящее время лучше другихъ живется на Руси крупнымъ промышленникамъ, умножающимъ свои капиталы за счетъ увеличенія спроса и повышенія цѣнъ на многіе предметы производства, или наибольшій, въ сравненіи съ другими дорогами, приростъ пассажировъ 1 класса на трехъ поименованныхъ линіяхъ зависѣлъ отъ другихъ причинъ,—трудно сказать.

По желѣзнымъ дорогамъ, прилегающимъ къ столицамъ, число пассажировъ 1 класса возросло на 50 т., въ томъ числѣ по Московско-Брестской — на 4,7 т., Николаевской — на 12,2 т., Сѣвернымъ — на 20,8 т. и Сѣверо-Западнымъ — на 12,3 т. Въ столицахъ, какъ извѣстно, живутъ многіе владѣльцы крупныхъ предпріятій, банкирскіе дѣльцы, которые въ наше время тоже выгодно работаютъ, поставщики, посредники и т. п. лица, ведущія большія дѣла.

Изъ числа другихъ желѣзныхъ дорогъ сравнительно высокій приростъ пассажировъ 1 класса — на 9,2 т., или на 146% за три года, преимущественно же въ 1911 г., произошелъ на Забайкальской ж. д. Увеличеніе пассажирскаго движенія вообще на этой линіи въ 1911 г. [1]) объясняется, главнымъ образомъ, развитіемъ пригородныхъ сообщеній Верхнеудинска и Читы съ близъ лежащими полустанками по установленному съ 15 октября 1910 г. исключительному тарифу. Преобладаніе въ процентномъ отношеніи роста на Забайкальской линіи пассажировъ 1 класса, вѣроятно, вызывается постройкою Амурской ж. д., а также нѣкоторымъ, въ связи съ этою постройкою, торговымъ и промышленнымъ оживленіемъ края, создающими мѣстную денежную аристократію.

Изъ происшедшаго въ 1911 г. по сравненію съ 1908 г. прироста пассажировъ 2 класса, принадлежащихъ преимущественно

---

[1]) Въ томъ числѣ пассажировъ 2 класса на 37% и 3 класса—на 25% (по сравненію съ 1910 г.).

*

къ лицамъ средняго достатка, въ 2.805,3 т. нѣкоторая часть вызвана развитіемъ пригороднаго движенія. Такъ, напримѣръ, на Сѣверныхъ ж. д. перевозка пассажировъ 2 класса по пригородному тарифу въ 1911 г. увеличилась противъ 1910 г. на 53% (на 213,5 т.), на Сѣверо-Западныхъ ж. д. сравнительно съ 1908 г.—на 20% (356 т.), а въ 1912 г. — на 46% (828 т.), на Николаевской ж. д. въ сравненіи съ 1908 г.—на 18% (57 т.), а въ 1912 г.—на 60% (193 т.). Большая часть прироста пассажировъ 2 класса относится къ поѣздкамъ на болѣе длинныя разстоянія и объясняется желаніемъ пассажировъ найти больше удобствъ въ путешествіи, чѣмъ предоставляется имъ въ вагонахъ 3 класса.

Въ общемъ, пассажировъ обоихъ высшихъ классовъ составилось въ послѣднемъ отчетномъ 1911 г. 14,4 милл., или 9,5% всѣхъ перевезенныхъ въ этомъ году пассажировъ. Остальные 90,5% пользуются вагонами низшихъ—3 и 4—классовъ.

Пассажирское движеніе въ 3 классѣ возросло съ 1908 г. на 24.552 т. Это количество распредѣляется по отдѣльнымъ линіямъ въ слѣдующемъ нисходящемъ порядкѣ:

Желѣзныя дороги.	Возрастаніе числа пассажировъ, въ тысячахъ.
Сѣверо-Западныя	4.981,2
Южныя	3.145,9
Московско-Курская, Нижегородская и Муромская	2.722,8
Риго-Орловская	1.964,7
Сѣверныя	1.959,1
Привислинскія	1.754,6
Николаевская	1.446,6
Юго-Западныя	1.339,4
Московско-Брестская	1.167,0
Екатерининская	1.008,1
Либаво-Роменская	707,7
Полѣсскія	441,0
Самаро-Златоустовская	324,5
Пермская	214,9
Закавказскія	135,7
Баскунчакская	2,6
Всѣ азіатскія линіи вмѣстѣ	1.331,8

Сызрано-Вяземская ж. д., въ отличіе отъ прочихъ, дала сокращеніе противъ 1908 г. на 95,6 т. пассажировъ.

Эти данныя показываютъ, что наиболѣе развивается перевозка пассажировъ 3 класса на желѣзныхъ дорогахъ, въ раіонѣ которыхъ находятся столицы и наиболѣе значительные города—

Харьковъ, Рига, Варшава и Кіевъ. Въ значительной части пассажирскія перевозки 3 класса на этихъ линіяхъ объясняются ростомъ пригороднаго движенія. Такъ, напримѣръ, на Сѣверо-Западныхъ ж. д. увеличеніе пассажировъ въ пригородномъ сообщеніи исчисляется въ 3.279 т. изъ числа 4.981,2 т., на которые возросло движеніе пассажировъ 3 класса съ 1908 г., а въ 1912 г. произошло дальнѣйшее возрастаніе ихъ на 2.193 т.; по Николаевской ж. д. изъ 1.446,6 т. прироста пассажировъ 3 класса—1.027 т. относятся къ пригородному сообщенію, въ 1912 же году прибавилось пригородныхъ пассажировъ еще 862 т. Судя по кое-какимъ общимъ указаніямъ въ отчетныхъ свѣдѣніяхъ, та же картина получается и по нѣкоторымъ другимъ линіямъ, въ раіонѣ которыхъ находятся наиболѣе значительные по числу населенія города. Нельзя не пожалѣть, что такое крупное явленіе, какъ развитіе пригороднаго сообщенія, оставлено безъ всякаго вниманія въ отчетахъ большинства мѣстныхъ и центральнаго управленій желѣзныхъ дорогъ и что по этому роду пассажирскихъ перевозокъ не дается въ отчетахъ болѣе подробныхъ цифровыхъ свѣдѣній.

Укрѣпленіе пассажирскаго движенія 4 класса имѣетъ свою исторію. Повидимому, при введеніи въ движеніе новой величины—пассажировъ 4 класса подлежащія власти пришли въ смущеніе, не зная, какъ отнестись къ нимъ: считать ли ихъ за пассажировъ, или за товаръ. Разрѣшеніе приведшаго въ недоумѣніе вопроса состояло въ томъ, что пассажиры 4 класса признаны были промежуточными между товаромъ и людьми организмами, провозимыми по особой удешевленной таксѣ. На этомъ основаніи послѣдовало распоряженіе перевозить ихъ гуртами, не менѣе 40 человѣкъ, въ товарныхъ вагонахъ, въ особыхъ отъ перевозки пассажировъ 1, 2 и 3 классовъ поѣздахъ, и движеніе этихъ поѣздовъ по графикамъ желѣзнодорожной отчетности считать товарнымъ движеніемъ. Но такой порядокъ, послѣ нѣсколькихъ лѣтъ испытанія, былъ измѣненъ. Заботливость вѣдомства путей сообщенія объ удобствѣ пассажировъ побудила его строить для пассажировъ 4 класса особые, болѣе удобные вагоны, а затѣмъ и перечислить ихъ изъ товарнаго движенія въ пассажирское движеніе. Это преобразованіе послѣдовало съ неожиданною для мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій поспѣшностью, по телеграфу, но не сразу повсюду. Такъ, подобная телеграмма Привислинскимъ ж. д. была послана 27 мая 1910 г., а телеграмма Ташкентской ж. д. отправлена 22 января 1911 г. Кромѣ того, въ измѣненіе требованія о перевозкѣ пассажировъ 4 класса не менѣе, какъ по 40 человѣкъ, разрѣшено было возить ихъ по единичнымъ билетамъ.

Однако, нельзя же, чтобы пассажиры, ѣздящіе по дешевому, чуть ли не убыточному для желѣзныхъ дорогъ, тарифу, ничѣмъ не отличались въ правахъ отъ пассажировъ, проѣзжающихъ по нормальному тарифу. Поэтому для нихъ сохраняются нѣкоторыя ограниченія. Такъ, перевозки по единичнымъ билетамъ разрѣшаются пассажирамъ 4 класса только въ мѣстномъ сообщеніи и не допускаются въ прямомъ. Въ результатѣ получается то, что, напримѣръ, витебскій рабочій, пробирающійся въ Екатеринославскую губернію на заработки, долженъ на каждой попутной желѣзной дорогѣ покупать особый билетъ, дѣйствительный только на этой дорогѣ, и каждая желѣзная дорога числитъ его пассажиромъ мѣстнаго сообщенія. Пассажиры 4 класса на это не жалуются, такъ какъ при длительныхъ остановкахъ на станціяхъ повторная покупка билетовъ доставляетъ имъ даже развлеченіе. Изъ сказаннаго вытекаетъ, что по статистикѣ движенія и отчетамъ вѣдомства, подъ видомъ мѣстныхъ пассажировъ, перевозится не малое количество пассажировъ дальняго слѣдованія и, такимъ образомъ, по существу дѣла мѣстное пассажирское движеніе показывается въ отчетахъ преувеличеннымъ, а прямое сообщеніе—преуменьшеннымъ.

Другимъ отличіемъ въ правахъ пассажировъ 4 класса является медленность въ передвиженіи ихъ. Возятъ ихъ съ товарными и товаро-пассажирскими поѣздами весьма неторопливо, но за послѣднее время наблюдается заботливость объ увеличеніи скорости. Медленность передвиженія, впрочемъ, въ національномъ духѣ и со стороны пассажировъ 4 класса не встрѣчаетъ никакихъ возраженій. Нельзя, однако, не обратить вниманія на то, что большинство пассажировъ 4 класса принадлежитъ къ числу рабочихъ и что многіе изъ нихъ, оставаясь въ вагонахъ лишніе часы и даже дни, лишаются возможности употребить эти часы и дни на заработки, а между тѣмъ должны нести расходы на свое пропитаніе за все время своей бездѣятельности. Эти убытки не учитываются, но при значительномъ числѣ пассажировъ 4 класса (32 милл. въ 1911 г.) они должны составлять не малую сумму.

Предоставленныя пассажирамъ 4 класса права и удобства не вездѣ осуществляются сразу. Такъ, на Либаво-Роменской ж. д. пассажиры 4 класса свободно перевозились въ 1911 г. по единичнымъ билетамъ только на участкѣ Ромны-Осиновичи, а на остальныхъ участкахъ даже въ мѣстномъ сообщеніи они перевозились партіями по 10 человѣкъ и притомъ на нѣкоторыхъ участкахъ—въ товарныхъ вагонахъ-теплушкахъ.

Несмотря на всѣ неудобства, пассажирское движеніе 4 класса сильно развивается. Очевидно, оно отвѣчаетъ потребностямъ и

средствамъ простого русскаго люда. Тѣмъ болѣе пассажиры этого класса заслуживаютъ лучшаго вниманія къ нимъ и уравненія въ правахъ съ пассажирами другихъ классовъ. Всякое дальнѣйшее улучшеніе для нихъ привлечетъ новыя массы пассажировъ этой категоріи.

За исключеніемъ Забайкальской ж. д., на которой число пассажировъ 4 класса въ 1911 г. по сравненію съ 1908 г. уменьшилось на 180,4 т., [1]) по всѣмъ остальнымъ линіямъ притокъ пассажировъ 4 класса выражается въ значительныхъ цифрахъ. Слѣдующія данныя показываютъ увеличеніе пассажирскаго движенія 4 класса въ 1911 г. по сравненію съ 1908 г. въ нисходящемъ порядкѣ по числу пассажировъ.

Желѣзныя дороги.	Увеличилось съ 1908 г.	
	Число пассажировъ въ тысячахъ.	Въ % отношеніи.
Привислинскія	1.796,0	131 %
Юго-Западныя	1.773,6	62 %
Южныя	1.549,6	72 %
Сибирская	1.256,1	142 %
Сызрано-Вяземская	1.210,6	877 %
Пермская	1.122,5	53 %
Екатерининская	927,9	69 %
Московско-Курская, Нижегородская и Муромская	880,4	1.510 %
Полѣсскія	864,7	2.337 %
Николаевская	818,2	253 %
Средне-Азіатская	734,2	53 %
Самаро-Златоустовская	725,6	135 %
Либаво-Роменская	550,2	320 %
Закавказскія	439,8	48 %
Ташкентская	425,8	58 %
Сѣверо-Западныя	289,2	229 %
Сѣверныя	241,2	100 %
Риго-Орловская	226,4	129 %
Московско-Брестская	169,8	463 %

Численный приростъ пассажировъ 4 класса особенно значителенъ въ раіонахъ съ крупной промышленностью, гдѣ, очевидно, желѣзными дорогами пользуются рабочіе (Привислинскія, Юго-Западныя, Южныя, Екатерининская и нѣкоторыя другія дороги), а также на линіяхъ, на которыхъ сосредоточивается движеніе переселенцевъ. Выдающееся положеніе, въ отношеніи прироста пас-

---

[1]) Вслѣдствіе уменьшенія числа пассажировъ 4 класса (вѣроятно, переселенцевъ) населенность вагоновъ этого класса стала такъ мала, что въ 1911 г. большая часть состава поѣздовъ 4 класса использовалась Забайкальскою ж. д. для перевозки коммерческихъ грузовъ (Отчетъ дороги за 1911 г., стр. 22).

сажировъ 4 класса въ процентномъ отношеніи, занимаютъ Полѣсскія, Московско-Курская съ Нижегородскою и Муромскою и Сызрано-Вяземская дороги. На этихъ линіяхъ пассажирское движеніе 4 класса въ 1908 г. по сравненію съ другими линіями было незначительнымъ, а въ послѣдующіе три года увеличилось: въ 24 раза на Полѣсскихъ ж. д., въ 16 разъ на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. и почти въ 10 разъ на Сызрано-Вяземской ж. д.

На Полѣсскихъ ж. д. было перевезено пассажировъ 4 класса въ 1908 г. 37 т., въ 1909 г.—100,7 т., въ 1910 г.—547,9 т. и въ 1911 г.—901,7 т. Изъ этого видно, что на этихъ линіяхъ наибольшій приростъ пассажировъ 4 класса произошелъ въ 1910 г.—на 447,2 т. и въ 1911 г. — на 353,8 т. Столь значительное увеличеніе за эти годы объясняется введеніемъ въ концѣ 1909 г. и началѣ 1910 г. поѣздокъ пассажировъ 4 класса по единичнымъ билетамъ на большинствѣ участковъ, а съ 1911 г.—на всѣхъ участкахъ Полѣсскихъ ж. д.

На Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. перевозки пассажировъ 4 класса съ 58,3 т. въ 1908 г. увеличились до 120,1 т. въ 1910 г. и затѣмъ въ 1911 г. поднялись сразу до 938,7 т., или на 818,6 т. Такое возрастаніе этой категоріи пассажировъ находится въ связи съ введеніемъ въ 1911 г. на означенныхъ линіяхъ вагоновъ 4 класса, предоставляющихъ значительно большія удобства въ сравненіи съ товарными вагонами-теплушками. Возможно, что, благодаря этому улучшенію, въ 4 классъ на короткихъ разстояніяхъ перешла часть пассажировъ 3 класса, хотя при сильномъ общемъ повышеніи пассажирскаго, въ особенности пригороднаго, движенія на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской линіяхъ приростъ пассажировъ 4 класса не вызвалъ паденія перевозки пассажировъ 3 класса, которыхъ, наоборотъ, перевезено въ 1911 г. болѣе, чѣмъ въ 1910 г., на 1.086,6 т. (10.548,4 т. вмѣсто 9.461,8 т. въ 1910 г.).

Число пассажировъ 4 класса на Сызрано-Вяземской ж. д. ограничивалось въ 1908 г. 138 т. и затѣмъ повысилось въ 1909 г. на 547,6 т., въ 1910 г.—на 493,9 т. и въ 1911 г. на 169,1 т. На этой линіи пассажиры 4 класса до 1909 г. перевозились только партіями не менѣе 40 человѣкъ и лишь съ Московско-Брестскою и Самаро-Златоустовскою ж. д. было соглашеніе о перевозкѣ этихъ пассажировъ партіями не менѣе 20 человѣкъ. Въ 1909 же году для пассажировъ 4 класса были введены спеціальные поѣзда и единичные билеты мѣстнаго сообщенія, оказавшіе большое вліяніе на увеличеніе пассажирскаго движенія 4 класса. При этомъ на этой линіи, очевидно, въ 4 классъ перешла часть пассажи-

ровъ 3 класса, перевозка которыхъ, поднявшись въ 1909 г. на небольшую цифру 51,7 т. (при сокращеніи, вслѣдствіе увеличенія тарифа, пассажировъ 1 и 2 классовъ на 32,8 т.), уменьшилась въ 1910 г. на 102,2 т. и въ 1911 г. на 45,1 т. То же самое наблюдается на Ташкентской, Средне-Азіатской и Самаро-Златоустовской ж. д. На первой изъ нихъ число пассажировъ 3 класса въ 1911 г. по сравненію съ 1910 г. уменьшилось на 78,1 т., на второй—на 20 т. и на третьей — на 46,9 т. при одновременномъ увеличеніи числа пассажировъ 4 класса. Слѣдовательно, и на этихъ линіяхъ часть пассажировъ 3 класса перебралась въ 4 классъ.

Улучшенія, введенныя вѣдомствомъ путей сообщенія (спеціальные вагоны, поѣздки по единичнымъ билетамъ) способствовали росту пассажирскаго движенія 4 класса и на прочихъ линіяхъ, кромѣ поименованныхъ. Какихъ размѣровъ достигли перевозки въ этомъ классѣ на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ, видно изъ процентнаго отношенія пассажировъ 4 класса къ общему итогу пассажирскаго движенія. Въ 1911 г. пассажиры 4 класса составили: по Пермской ж. д.—80%, по Сибирской—65%, по Ташкентской—65%, по Средне-Азіатской—55%, по Самаро-Златоустовской—53%, по Сызрано-Вяземской—43% и т. д. Наименьшее процентное отношеніе получилось въ 1911 г. на линіяхъ, примыкающихъ къ столицамъ: Сѣверо-Западныхъ—2%, Московско-Брестской—4%, Сѣверныхъ—5%, Московско-Курской, Нижегородской и Муромской—7% и Николаевской—12%, а также на Риго-Орловской—4%, но и на этихъ линіяхъ замѣчается постепенное изъ года въ годъ подрастаніе, въ процентномъ отношеніи и въ абсолютныхъ цифрахъ, пассажирскаго движенія 4 класса.

Не лишены значенія указанія нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ на то, что съ введеніемъ вагоновъ 4 класса сократился проѣздъ такъ называемыхъ „зайцевъ“, потому что при дешевизнѣ тарифа 4 класса многіе любители даровыхъ проѣздовъ предпочитаютъ вносить недорогую плату, чѣмъ рисковать большими штрафами за неимѣніе билета. Уменьшеніе числа зайцевъ можетъ происходить и по другимъ причинамъ, къ числу которыхъ относятся введеніе перроннаго сбора и усиленіе контроля за пассажирскими поѣздами. Послѣдняя мѣра казалось бы должна быть дѣйствительнѣе другихъ. Однако, напрасно было бы искать въ отчетахъ большинства желѣзныхъ дорогъ какихъ-либо указаній по этому предмету. Кое-какія свѣдѣнія встрѣчаются въ отчетахъ Южныхъ, Ташкентской и Сѣверныхъ ж. д.

Усиленіе контроля на Южныхъ ж. д. [1]) привело къ слѣдующимъ результатамъ:

---

[1]) Отчетъ за 1911 г., стр. 22—23.

Годы.	Проконтролировано поѣздовъ.	Изъ того числа найдено:		Обнаружено безбилетныхъ пассажировъ.
		Исправныхъ поѣздовъ.	Неисправныхъ поѣздовъ.	
1909	49.495	30.476	19.019	33.737
1910	77.003	59.093	17.910	28.846
1911	86.813	72.220	14.593	22.000

Положительныя послѣдствія усиленія контроля выразились на Южныхъ ж. д. сокращеніемъ въ 1911 г. числа поѣздовъ, въ которыхъ найдены неисправные пассажиры, и числа безбилетныхъ пассажировъ, при увеличеніи числа проконтролированныхъ поѣздовъ по сравненію съ 1909 г. почти вдвое.

На Ташкентской ж. д. [1]) при повѣркѣ поѣздовъ ревизорами и главными кондукторами оказалось безбилетныхъ пассажировъ: въ 1909 г.—9.788, въ 1910 г.—12.212 и въ 1911 г.—16.422.

На Сѣверныхъ ж. д. [2]) число пассажировъ, оказавшихся въ 1911 г. безъ билетовъ или съ неисправными билетами, опредѣлено въ 128.911, изъ которыхъ обнаружено:

главными кондукторами.	95.267
ревизорами станціоннаго счетоводства, ихъ помощниками и другими агентами дорогъ .	26.051
чинами Государственнаго Контроля	7.593
	128.911

на сумму 63.003 р.

Эти данныя при всей ихъ отрывочности и, можно съ увѣренностью сказать, —неполнотѣ, показываютъ, насколько развитъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ проѣздъ пассажировъ безъ билетовъ или съ неправильными билетами. Если бы можно было учесть всѣ подобные случаи, значительная часть которыхъ, безъ сомнѣнія, остается необнаруженною, то общее число пассажировъ безъ билетовъ или съ неисправными билетами и сумма убытковъ казны по всей казенной сѣти выразились бы, вѣроятно, въ весьма солидныхъ цифрахъ.

---

[1]) Отчетъ за 1911 г., стр. 44.
[2]) Тоже, стр. 60.

2. Экономическія причины измѣненій въ современномъ пассажирскомъ движеніи.

На желѣзнодорожномъ движеніи, какъ уже отмѣчено въ началѣ этой записки, болѣе чѣмъ на какомъ-либо другомъ предпріятіи, отражается вся совокупность происходящихъ въ странѣ многообразныхъ экономическихъ явленій. Явленія эти, къ какой бы области жизни они ни относились, не могутъ проходить безслѣдно для желѣзныхъ дорогъ,—такъ велика зависимость желѣзнодорожнаго движенія не только отъ общаго экономическаго положенія страны, но въ разной степени и отъ такихъ въ отдѣльныхъ отрасляхъ человѣческаго труда и въ отдѣльныхъ раіонахъ измѣненій, которыя, повышая или понижая спросъ на товары и услуги, благопріятствуютъ увеличенію достатковъ населенія или, наоборотъ, ухудшаютъ его благосостояніе. Вотъ почему, говоря о положеніи желѣзнодорожнаго движенія и желая выяснить направленіе, какое оно можетъ принять въ ближайшемъ будущемъ, необходимо коснуться многихъ сторонъ современной экономической жизни.

Одни изъ экономическихъ явленій имѣютъ общее значеніе какъ для товарнаго, такъ и для пассажирскаго движенія, другія же сильнѣе воздѣйствуютъ или на размѣры перевозки товаровъ, или на движеніе пассажировъ. Въ виду такой связи многихъ сторонъ экономической жизни одновременно и съ грузовымъ, и съ пассажирскимъ движеніемъ, объясненія явленій экономическаго свойства, вызвавшихъ усиленную дѣятельность желѣзныхъ дорогъ въ послѣдніе годы, будутъ даны послѣ детальнаго разсмотрѣнія товарнаго движенія; что же касается собственно пассажирскаго движенія, то объясненія возрастанія его ограничиваются немногими общими указаніями и лишь на причинахъ увеличенія пригороднаго движенія приходится остановиться подробнѣе по ихъ глубокому значенію не только для городского населенія, но и для всего государства.

Характерныя черты пассажирскаго движенія послѣднихъ лѣтъ, какъ видно изъ представленныхъ выше данныхъ, заключаются: въ сильномъ ростѣ общаго числа пассажирскихъ поѣздокъ, въ преобладаніи роста пассажирскаго движенія низшихъ классовъ надъ ростомъ пассажирскихъ поѣздокъ высшихъ классовъ и въ преобладаніи развитія пригороднаго сообщенія надъ развитіемъ другихъ видовъ сообщеній.

Повсемѣстное увеличеніе числа пассажировъ объясняется

дѣйствіемъ многихъ общихъ причинъ, въ числѣ которыхъ видное мѣсто занимаетъ оживленіе промышленности и торговли.

Пониженіе пассажирскихъ тарифовъ, послѣ временнаго повышенія ихъ, введеніе удобныхъ вагоновъ и единичныхъ билетовъ для пассажировъ 4 класса и льготы для нѣкоторыхъ категорій пассажировъ (учениковъ учебныхъ заведеній и друг.), въ свою очередь, способствовали существеннымъ образомъ росту пассажирскаго движенія.

Громадное большинство пассажировъ, а именно 90%, сообразно своимъ средствамъ пользуется вагонами 3 и 4 классовъ, и только около 10% пассажировъ проѣзжаетъ по тарифамъ 1 и 2 классовъ. Въ 1911 г., повидимому, произошло разслоеніе пассажировъ 3 класса и нѣкоторая часть ихъ перешла во 2 и 4 классы. Необходимо подождать отчетовъ слѣдующихъ ближайшихъ лѣтъ для того, чтобы можно было составить болѣе опредѣленное представленіе о томъ, какъ распредѣлится контингентъ пассажировъ по классамъ по окончаніи переходнаго положенія, въ какомъ находится въ настоящее время перевозка пассажировъ 4 класса, еще не пользующихся всѣми правами и удобствами пассажировъ другихъ классовъ.

Едва ли, однако, можно сомнѣваться въ томъ, что процентъ пассажировъ, проѣзжающихъ въ вагонахъ низшихъ классовъ, не сократится, а увеличится. Основаніемъ для такого предположенія служитъ продолжающійся исключительный по своимъ размѣрамъ ростъ пассажирскаго движенія 4 класса и преобладаніе надъ прочими видами движенія развитія пригороднаго сообщенія, въ которомъ подавляющее большинство проѣзжающихъ состоитъ изъ пассажировъ 3 класса. Если еще можно допустить, что число пассажировъ 4 класса, принадлежащихъ большею частію къ рабочимъ и переселенцамъ, можетъ мѣняться въ ту или другую сторону, въ зависимости отъ усиленія или сокращенія дѣятельности фабричныхъ, заводскихъ и другихъ промышленныхъ предпріятій, отъ размѣра урожая хлѣбовъ и травъ, отъ увеличенія или уменьшенія переселенческаго движенія, то въ пригородномъ движеніи можно ожидать только одного: дальнѣйшаго роста, такъ какъ едва ли то положеніе, которое вынуждаетъ часть городского населенія перебираться на жительство въ пригороды, можетъ измѣниться въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ.

Главнѣйшая изъ этихъ причинъ заключается въ *вздорожаніи городской жизни*. Подъемъ цѣнъ на предметы первой необходимости за послѣдніе годы сталъ слишкомъ тяжелъ для той части городскихъ обывателей, которая имѣетъ опредѣленный, не поддающійся, или очень трудно поддающійся увеличенію, и притомъ ограниченный заработокъ. Въ особенности тяжело отзывается на

бюджетѣ такихъ, менѣе обезпеченныхъ семей высокая плата за квартиры. Къ этому присоединяются дурныя гигіеническія условія мелкихъ, болѣе доступныхъ по цѣнѣ квартирныхъ помѣщеній на дворахъ даже въ С.-Петербургѣ, который въ санитарномъ отношеніи совсѣмъ не походитъ на столицу культурнаго государства. Не въ лучшихъ условіяхъ находятся и другіе русскіе города. Тѣснимые высокими цѣнами, спасая своихъ дѣтей отъ дурныхъ санитарныхъ условій, малообезпеченные жители столицы и другихъ большихъ городовъ выселяются въ пригородные поселки, несмотря на многія неудобства отдаленія отъ городовъ, гдѣ взрослые члены семей служатъ, а невзрослые учатся. Изъ представленныхъ выше свѣдѣній можно видѣть, съ какою силою развивается выселеніе.

Но семьи, выселившіяся въ пригороды, принадлежатъ еще не къ самымъ бѣднымъ элементамъ городского населенія. Большею частію это—такіе мелкіе служащіе въ казенныхъ и общественныхъ учрежденіяхъ и частныхъ предпріятіяхъ, которые имѣютъ возможность изъ своего заработка оплачивать ежедневные переѣзды по желѣзнымъ дорогамъ, хотя бы и по дешевымъ пригороднымъ тарифамъ; нѣкоторые изъ нихъ даже пріобрѣтаютъ въ разсрочку небольшіе клочки земли и строятъ на нихъ дачныя помѣщенія, приспособленныя для жизни и зимою. Менѣе счастливые горожане не имѣютъ возможности перейти на такой образъ жизни. Въ обѣихъ столицахъ и другихъ большихъ городахъ множество семей, существующихъ личнымъ трудомъ,—городской интеллигентный и полуинтеллигентный пролетаріатъ—можетъ кое-какъ перебиваться только при условіи, если, кромѣ главы семьи, другіе ея члены тоже служатъ, или занимаются мастерствомъ, уроками и т. д. Не мало такихъ семей, въ которыхъ мать вынуждена оставлять своихъ даже маленькихъ дѣтей, пренебрегая ихъ здоровьемъ и воспитаніемъ, на попеченіе прислуги, чтобы службою приработать 30—40 р. въ мѣсяцъ, въ помощь мужу.

Тѣ, кто знакомъ съ бытомъ малообезпеченной городской среды, понимаютъ всю трагедію жизни изъ-за безконечныхъ надбавокъ на мясо, рыбу, овощи, масло и другіе предметы повседневной жизни. Изъ копѣечныхъ надбавокъ составляются рубли, новыхъ же рублей пріобрѣсти семьѣ трудно, а часто и негдѣ.

Въ программу настоящей работы не входитъ разсмотрѣніе во всей полнотѣ вліянія вздорожанія жизни на бытъ населенія. Такъ, приходится оставить не затронутымъ вопросъ о томъ, какъ возрастаніе цѣнъ на предметы первой необходимости отражается на духовной сторонѣ жизни многочисленныхъ группъ населенія, которымъ становится все труднѣе и труднѣе существовать. Но и по своимъ матеріальнымъ только послѣдствіямъ вздорожаніе жизни имѣетъ огромное общественное и государственное значеніе, въ

виду того, что если повышеніе цѣнъ вливаетъ новые капиталы въ промышленность и обогащаетъ промышленные и торговые классы населенія, то съ другой стороны потребительскіе классы бѣднѣютъ и ихъ достатки оскудѣваютъ до тѣхъ поръ, пока плата за трудъ не повысится до уровня, соотвѣтствующаго новымъ расцѣнкамъ предметовъ необходимости, а повышеніе платы тяжело ложится не только на бюджеты частныхъ и общественныхъ учрежденій и предпріятій, но и на бюджетъ государства.

Что касается послѣдовавшаго, подъ вліяніемъ вздорожанія жизни, увеличенія, въ указанныхъ выше размѣрахъ, пригородныхъ поѣздокъ пассажировъ, то едва ли возрастаніе этихъ поѣздокъ приноситъ много выгоды желѣзнымъ дорогамъ. Въ отчетныхъ данныхъ не встрѣчается разсчетовъ, показывающихъ, во что обходится желѣзнымъ дорогамъ перевозка пассажировъ въ пригородныхъ и другихъ сообщеніяхъ въ отдѣльности и какой онѣ имѣютъ средній чистый доходъ или убытокъ съ одного пассажира по каждому виду сообщеній. Изъ данныхъ, полученныхъ отъ представителя Министерства Финансовъ въ Совѣтѣ Управленія Московско-Брестской ж. д., видно, что въ 1911 г. валовая выручка съ одного пассажира этой дороги, въ среднемъ выводѣ, составила:

Въ прямомъ сообщеніи [1]) по прибытію.	2 р. 73 к.
» » по отправленію	1 » 92 »
Въ мѣстномъ сообщеніи, кромѣ пригороднаго	1 » 02 »
Въ пригородномъ сообщеніи.	— » 21 »
Съ перевозокъ по тарифамъ для рабочихъ (въ 4 классѣ)	— » 51 »
Съ перевозокъ по воинскимъ тарифамъ.	— » 65 »
Съ перевозокъ переселенцевъ, проводниковъ, конвойныхъ и арестантовъ.	— » 80 »

Такимъ образомъ, съ каждаго пригороднаго пассажира получается наименьшая валовая выручка—21 к. Это еще не доказываетъ, что и чистый доходъ съ такого пассажира наименьшій, или что перевозка пригородныхъ пассажировъ даетъ убытокъ. Извѣстно, какой густоты достигаетъ это движеніе въ лѣтнее время, когда во многихъ поѣздахъ пригородные пассажиры переполняютъ вагоны съ большимъ избыткомъ противъ положеннаго числа мѣстъ; этотъ избытокъ ѣдетъ стоя, набиваясь во всѣхъ проходахъ и на площадкахъ вагоновъ. Но при пониженныхъ пригородныхъ тарифахъ выгода отъ пригородныхъ пассажировъ, если она есть, во всякомъ случаѣ, едва ли можетъ быть значительнѣе чистаго дохода съ пассажировъ другихъ сообщеній, за исключеніемъ, быть можетъ, пассажировъ 4 класса, воинскихъ чиновъ, переселенцевъ, арестантовъ и т. п. Кромѣ того, если разселеніе городскихъ жителей по пригороднымъ поселкамъ вызы-

---

[1]) Не считая сообщенія съ заграницею.

вается недостаткомъ средствъ для жизни въ городахъ, то увеличеніе числа такихъ выселенцевъ въ пригороды не равносильно ли росту группы населенія, которая, будучи стѣсняема условіями жизни, только и можетъ ѣздить изъ города въ пригороды и обратно и уже не имѣетъ средствъ на совершеніе поѣздокъ на дальнія разстоянія. Для желѣзныхъ дорогъ, вѣроятно, было бы выгоднѣе, если бы благосостояніе населенія позволяло ему сильнѣе развивать поѣздки на большія разстоянія, а не въ пригородные поселки.

Значеніе вздорожанія жизни для городского населенія выяснится, если остановиться на нѣкоторыхъ цифрахъ, показывающихъ размѣры повышенія цѣнъ на предметы первой необходимости, и хотя немного коснуться вопроса о томъ, чѣмъ именно вызывается подъемъ цѣнъ и къ чему онъ приводитъ въ современныхъ условіяхъ русской жизни.

Увеличеніе цѣнъ на помѣщенія. Возрастаніе цѣнъ на помѣщенія въ наиболѣе значительныхъ городахъ объясняется, главнымъ образомъ, увеличеніемъ спроса на квартиры. Несмотря на развивающееся выселеніе части городскихъ жителей въ пригороды, населеніе въ большихъ городахъ не сокращается, а, напротивъ, возрастаетъ съ каждымъ годомъ. Возрастаніе это идетъ не столько за счетъ рождаемости, сколько за счетъ прилива пришлаго элемента извнѣ. Представленныя дальше свѣдѣнія относятся, главнымъ образомъ, къ г. С.-Петербургу, но въ общемъ та же картина, съ большими или меньшими отступленіями, получается и въ другихъ большихъ городахъ.

По переписи, произведенной въ 1900 г., число жителей въ С.-Петербургѣ вмѣстѣ съ пригородными мѣстностями, входящими въ раіонъ С.-Петербургскаго градоначальства [1]), было опредѣлено въ 1.439.613; по переписи 15 декабря 1910 г. оно оказалось въ 1.907.708, а къ началу 1913 г. исчислялось въ 2.018.596 [2]). Слѣдовательно, за 12 лѣтъ населеніе увеличилось на 578.983 человѣка. За то же время родившихся было 616.186 чел., а умершихъ—512.931 чел. [3]) и, слѣдовательно, естественный приростъ населенія отъ рождаемости въ С.-Петербургѣ съ пригородными участками составилъ всего только 103.255 чел. На остальные 475.728 чел. петербургское населеніе увеличилось за счетъ перехода на жительство въ столицу жителей изъ другихъ городовъ

---

[1]) Охта, Новодеревенскій, Лѣсной, Полюстровскій, Шлиссельбургскій, Александровскій и Петергофскій участки. До 1910 г. Охта по статистикѣ числилась въ чертѣ города.

[2]) «Краткій сводъ статистическихъ данныхъ по г. С.-Петербургу» за 1910 и 1912 г.г., изд. Статистическаго Отдѣленія С.-Петербургской Городской Управы.

[3]) Тоже за 1909—1912 г.г. Взяты исправленныя цифры за 1910 и 1911 г.г. согласно своду за 1912 г.

и селеній. Въ дѣйствительности число лицъ, перебравшихся въ С.-Петербургъ изъ другихъ мѣстностей, было даже значительнѣе, такъ какъ цифра 475.728 получается за вычетомъ петербургскихъ жителей, выселившихся на постоянное жительство въ пригородные поселки по линіямъ желѣзныхъ дорогъ. Въ среднемъ выводѣ населеніе въ С.-Петербургѣ увеличивалось въ 1901—1910 г.г. на 47 т. въ годъ, въ 1911 г. прибавилось 54 т. и въ 1912 г.—56 т. Этотъ ежегодный приростъ требуетъ помѣщенія. Постройка новыхъ домовъ въ С.-Петербургѣ и другихъ городахъ, принявшая въ послѣдніе годы обширные размѣры, вызвала повышеніе цѣнъ на городскія земли, на строительные матеріалы и рабочія руки. Съ возрастаніемъ спроса на квартиры, ослабленія котораго незамѣтно, и съ удорожаніемъ городскихъ построекъ естественно повысились и цѣны на квартиры. Кромѣ того, на повышеніе цѣнъ на квартиры, отапливаемыя за счетъ домохозяевъ, повліяло вздорожаніе топлива—дровъ и каменнаго угля. По мѣрѣ того, какъ цѣны на квартиры поднимались, менѣе обезпеченное петербургское населеніе вынуждено было изъ центральныхъ частей города выбираться на окраины и выселяться въ пригородные поселки. Данныя послѣдней переписи 15 декабря 1910 г. показываютъ, что за десять лѣтъ, 1900—1910 г.г., населеніе С.-Петербурга возросло значительнѣе именно въ окраинныхъ частяхъ [1]).

	Приростъ (+) или убыль (—) населенія за 1900—1910 г.г. въ процентахъ.
Спасская часть	— 2,7 %
Адмиралтейская часть	— 1,3 %
Казанская »	+ 1,9 %
Литейная »	+ 7,0 %
Московская »	+ 12,3 %
Коломенская »	+ 19,3 %
Шлиссельбургскій участокъ	+ 23,5 %
Петергофскій »	+ 28,4 %
Рождественская часть	+ 31,1 %
Нарвская »	+ 40,9 %
Васильевская »	+ 45,6 %
Александро-Невская часть	+ 47,6 %
Выборгская »	+ 48,1 %
Александровскій участокъ	+ 48,9 %
Большая и Малая Охты	+ 51,5 %
Полюстровскій участокъ.	+ 67,9 %
Петербургская часть	+ 79,4 %
Новодеревенская городская часть . .	+ 101,0 %
Новодеревенскій пригородный участокъ	+ 102,8 %
Лѣсной участокъ	+ 118,2 %

---

[1]) «Краткій сводъ статистическихъ данныхъ по г. С.-Петербургу» за 1911 г., стр. 2.

Изъ этихъ данныхъ видно, что населеніе сѣверной столицы устремляется предпочтительно на окраины города, гдѣ квартиры относительно дешевле. Въ Спасской и Адмиралтейской частяхъ населеніе за десять лѣтъ уменьшилось на 2,7% и 1,3%; изъ пригородныхъ же участковъ наибольшій приростъ получился въ двухъ Новодеревенскихъ—на 101% и 102,8% и въ Лѣсномъ—на 118,2%.

Въ силу необходимости петербуржцамъ приходится перебираться на окраины города, въ Шлиссельбургскій, Новодеревенскій и т. п. участки, несмотря на то, что эти окраины города находятся въ еще худшихъ санитарныхъ условіяхъ, чѣмъ даже дворы городскихъ домовъ въ центральныхъ частяхъ. Смертность въ окраинныхъ участкахъ С.-Петербурга обыкновенно—выше смертности въ центрѣ города. Въ 1910 г. коэффиціентъ смертности въ чертѣ города выразился цифрою 24,1 на 1000 жителей, тогда какъ въ Лѣсномъ участкѣ умерло 25,6, въ Полюстровскомъ—27,2, въ Шлиссельбургскомъ—29,4, въ Петергофскомъ—31,7, на обѣихъ Охтахъ—32,4, въ Новодеревенскомъ участкѣ—38 на 1000 жителей, и только въ Александровскомъ участкѣ коэффиціентъ смертности былъ ниже, чѣмъ въ чертѣ города,—19,7 на 1000 [1]).

Исключительнымъ оказался 1911 г., въ которомъ, судя по статистическимъ свѣдѣніямъ городского управленія, произошло нѣчто для С.-Петербурга необычайное, а именно коэффиціентъ смертности въ чертѣ города упалъ до 20,7, на обѣихъ Охтахъ и въ пригородныхъ участкахъ, въ общей сложности,—до 25,5 на 1000 жителей. Эта перемѣна не находитъ себѣ объясненія. Никакихъ улучшеній въ санитарномъ отношеніи въ теченіе 1911 г. въ С.-Петербургѣ не произошло, никакихъ существенныхъ мѣръ къ уменьшенію смертности городскимъ управленіемъ не предпринималось, и вдругъ такое неожиданное благополучіе. Длилось оно, впрочемъ, недолго, и уже въ 1912 г. коэффиціентъ смертности повысился въ чертѣ города до 21,9, на обѣихъ Охтахъ—до 28,2 и въ остальныхъ пригородныхъ участкахъ, въ общей сложности,—до 29 на 1000 жителей.

Дѣтская смертность на окраинныхъ участкахъ г. С.-Петербурга тоже выше, чѣмъ въ самомъ городѣ. Изъ общаго числа жителей, ежегодно умирающихъ на обѣихъ Охтахъ и въ пригородахъ, на долю дѣтей до 5-лѣтняго возраста приходится отъ 52 до 54%, въ чертѣ же города—отъ 45 до 46%.

---

[1]) Коэффиціентъ смертности на 1000 жителей въ 1910 г. въ главныхъ городахъ Европы: въ Римѣ—18,5, въ Парижѣ—16,8, въ Вѣнѣ—15,8, въ Стокгольмѣ—15,1, въ Берлинѣ—14,7, въ Лондонѣ—13,8 (Отчетъ о состояніи народнаго здравія за 1910 г., изд. Управленія Главнаго Врачебнаго Инспектора М. В. Д.).

За послѣднее время цѣны на квартиры повысились въ связи съ изданіемъ закона 6 іюня 1910 г. о налогѣ въ пользу казны съ городской недвижимости. Окладъ этого налога для С.-Петербурга, какъ видно изъ полученной отъ С.-Петербургской казенной палаты справки, по прежнимъ нормамъ, установленнымъ закономъ 4 октября 1866 г., составлялъ въ 1911 г. 2.440 т. р.; окладъ налога по новому закону опредѣлился на 1912 г. (первый годъ дѣйствія закона 6 іюня 1910 г.) въ суммѣ 6.168 т. р., болѣе на 3.728 т. р. Тяжесть этой надбавки домовладѣльцы не приняли на себя, а разложили на квартиронанимателей и притомъ еще съ нѣкоторымъ, и во многихъ случаяхъ не малымъ, повышеніемъ въ свою пользу. Многіе домовладѣльцы стали учитывать повышеніе налога при заключеніи контрактовъ на наемъ квартиръ уже въ 1911 г., до начала дѣйствія закона 6 іюня 1910 г. Въ доказательство этихъ заключеній могутъ быть приведены слѣдующіе разсчеты.

Оклады квартирнаго налога опредѣлены казенною палатою для С.-Петербурга, за всѣми причисленіями и исключеніями: на 1910 г.—въ 1.681 т. р., на 1911 г.—въ 1.729 т. р., болѣе на 48 т. р., и на 1912 г.—въ 1.838 т. р., болѣе противъ 1911 г. на 109 т. р. Путемъ помноженія среднихъ окладовъ квартирнаго налога по каждому изъ 35 разрядовъ, на которые эти оклады дѣлятся, на число плательщиковъ по каждому разряду получается приблизительный размѣръ квартирной платы, обложенной налогомъ [1]); дѣленіе общей годовой суммы налога на общій размѣръ годовой платы даетъ средній процентъ обложенія. Такимъ образомъ, оказывается, что въ С.-Петербургѣ общій размѣръ платы, причитающейся въ пользу домовладѣльцевъ съ квартиръ, обложенныхъ налогомъ, составлялъ въ 1910 г. 59.344 т. р., въ 1911 г.—59.909 т. р., болѣе на 565 т. р., и въ 1912 г.—63.154 т. р., болѣе на 3.245 т. р., а средній процентъ обложенія квартирнымъ налогомъ былъ въ 1910 г. 2,83%, въ 1911 г.—2,88% и въ 1912 г.—2,92%. Въ суммѣ 3.245 т. р. заключается и приростъ квартирной платы вслѣдствіе постройки новыхъ домовъ и увеличенія числа болѣе дорогихъ квартиръ; но, съ другой стороны, въ эту сумму не вошло повышеніе платы за квартиры, не обложенныя налогомъ, т. е. цѣною ниже 300 р., наниматели которыхъ, конечно, не избѣгли общей участи и также обречены на увеличеніе дани въ пользу домовладѣльцевъ. Кромѣ того, до прекращенія дѣйствія контрактовъ, заключенныхъ на нѣсколько лѣтъ, домовладѣльцы не могли повысить плату на всѣ квартиры

---

[1]) Квартирнымъ налогомъ въ столицѣ обложена плата за квартиры, начиная отъ 300 р. въ годъ.

въ 1912 г. и докончатъ свою разверстку въ 1913 и послѣдующіе годы. Во всякомъ случаѣ, приведенныя данныя показываютъ, что произведенное по закону 6 іюня 1910 г. повышеніе налога съ недвижимости переложено домовладѣльцами на квартиронанимателей.

Подтвержденіемъ этого предположенія и высказаннаго выше соображенія о томъ, что домовладѣльцы начали учитывать законъ 6 іюня 1910 г. еще въ 1911 г., служатъ слѣдующія свѣдѣнія о распредѣленіи плательщиковъ квартирнаго налога по разрядамъ.

Разряды квартирнаго налога.	Годовая наемная цѣна квартиръ.	1905 г. Число плательщиковъ.	1910 г. Число плательщиковъ.	Среднее годовое увеличеніе числа плательщиковъ по сравненію съ 1905 г.	1911 г. Число плательщиковъ.	1912 г. Число плательщиковъ.	Среднее годовое увеличеніе (+) или уменьшеніе (—) числа плательщиковъ за 1911 и 1912 г.г.
1.	Отъ 300 до 360 р.	18.358	21.135	+ **555**	20.439	18.986	— **1.075**
2.	Свыше 360 » 480 »	17.758	22.053	+ **859**	21.690	21.212	— **420**
3.	» 480 » 600 »	9.375	12.129	+ **551**	12.631	12.698	+ **285**
4.	» 600 » 720 »	5.821	7.533	+ **342**	7.855	8.615	+ **541**
5.	» 720 » 840 »	3.974	5.089	+ **223**	5.528	5.727	+ **319**
6.	» 840 » 960 »	2.949	3.692	+ **148**	3.967	4.274	+ **291**
7.	» 960 » 1.080 »	2.414	3.052	+ **127**	3.219	3.518	+ **233**
8.	» 1.080 » 1.200 »	2.109	2.518	+ **82**	2.624	2.825	+ **153**

и т. д.

По первымъ двумъ разрядамъ число плательщиковъ уменьшилось уже въ 1911 г. и затѣмъ снова понизилось въ 1912 г.; по слѣдующему (3-му) разряду приростъ плательщиковъ въ 1911 и 1912 г.г. оказался ниже средняго за предыдущія пять лѣтъ, а по всѣмъ остальнымъ разрядамъ, начиная съ 4-го, прибавилось плательщиковъ выше средняго. Ясно, что произошло массовое перемѣщеніе плательщиковъ изъ низшихъ разрядовъ квартирнаго налога въ высшіе, вслѣдствіе повышенія цѣнъ на квартиры, съ 1911 г.

Петербургскіе домовладѣльцы не составили исключенія въ переложеніи прибавки налога съ недвижимости на квартиронанимателей. То же самое наблюдается повсемѣстно не только въ большихъ городахъ, но и въ среднихъ, и въ малыхъ. Для примѣра можно взять Псковъ. Съ упадкомъ былого его значенія, какъ торговаго пункта, этотъ губернскій городъ влачитъ весьма скромное существованіе, такъ что о развитіи его говорить затруднительно. Населеніе его принадлежитъ большею частію къ людямъ малоимущимъ, нуждающимся въ самыхъ маленькихъ помѣщеніяхъ.

Дѣйствительно, какъ видно изъ свѣдѣній мѣстной казенной палаты, до 1912 г. въ Псковѣ существовала только одна квартира, причисленная по росписанію квартирнаго налога къ 21 разряду (годовая плата 1.801—2.000 р.), одна квартира, числившаяся въ 14 разрядѣ (1.101 – 1.200 р.), двѣ квартиры съ годовою платою отъ 1.001 до 1.100 р., пять квартиръ съ платою 901—1.000 р. въ годъ, 285 квартиръ цѣною въ 361—900 р. и 1.069 квартиръ съ платою, не превышающею 150—360 р. въ годъ. Всего обложенныхъ квартирнымъ налогомъ квартиръ [1]) числилось въ 1911 г. 1.363, т. е. 30,9% общаго числа всѣхъ квартиръ въ Псковѣ въ этомъ году—4.414. Плата за остальныя квартиры, числомъ 3.051 = 69,1%, не достигаетъ даже 150 р. въ годъ и потому освобождена отъ налога.

Ростъ за 1907—1912 г.г. въ Псковѣ квартиръ, оклада налога и размѣра квартирныхъ платъ, обложенныхъ налогомъ, представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Годы.	Число квартиръ. Всѣхъ городскихъ квартиръ.	Обложенныхъ налогомъ.	Сумма квартирнаго налога.	Ростъ квартирнаго налога въ годъ.	Приблизительная плата за квартиры, обложенныя налогомъ.	Ростъ платы за квартиры въ годъ.
			Рубли.			
1907	4.312	1.137	7.195	} **250**	322.855	} **10.120**
1910	4.366	1.216	7.947		353.215	
1911	4.414	1.363	8.786	**839**	392.900	**39.685**
1912	5.526	1.617	10.549	**1.763**	465.780	**72.880**

Въ 1907—1910 г.г. квартирный налогъ увеличивался, среднимъ числомъ, на 250 р. въ годъ, въ 1911 г. онъ возросъ на 839 р., въ 1912 г.—на 1.763 р. Плата за квартиры увеличивалась въ 1907—1910 г.г., среднимъ числомъ, на 10.120 р., въ 1911 г. она поднялась на 39.685 р., въ 1912 г.—на 72.880 р. Для такого города, какъ Псковъ, не знавшій до 1911 г. подобнаго повышенія квартирной платы, эти суммы представляются очень внушительными. Правда, въ 1912 г. довольно значительно увеличилось число квартиръ въ городѣ вслѣдствіе постройки новыхъ домовъ, но прибавились квартиры преимущественно мелкія. Доказательствомъ служитъ то, что несмотря на увеличеніе числа квартиръ, обложенныхъ налогомъ, на 254, въ процентномъ отношеніи такихъ квартиръ составилось меньше, чѣмъ въ 1911 г. (29,2% вмѣсто 30,9%). Квартиръ съ платою 1.801—2.000 р. стало двѣ вмѣсто бывшей

[1]) Въ Псковѣ квартирному налогу подлежатъ квартиры съ годовою платою отъ 150 р.

до 1912 г. одной, появилась одна квартира съ платою въ 1.700 р., квартиръ съ платою 1.101—1.200 р., вмѣсто одной, стало двѣ, число квартиръ съ платою 1.001—1.100 р. увеличилось до четырехъ (было въ 1911 г. двѣ), число квартиръ съ платою 901—1.000 р. (четыре) уменьшилось на одну по сравненію съ 1911 г. и на три по сравненію съ 1910 г. Квартиръ цѣною свыше 300 до 900 р. оказалось въ 1912 г. 337, а было въ 1911 г. 285, въ 1910 г.—258. Болѣе же всего увеличилось число обложенныхъ налогомъ мелкихъ квартиръ стоимостью отъ 150 до 360 р.: съ 947 въ 1910 г. и 1.069 въ 1911 г.—до 1.267 въ 1912 г.

Несомнѣнно, что и въ Псковѣ отъ увеличенія платы за квартиры произошло перемѣщеніе ихъ по окладу квартирнаго налога съ низшихъ разрядовъ въ высшіе; но въ Псковѣ число квартиръ низшихъ разрядовъ не сократилось, какъ въ С.-Петербургѣ, а значительно возрасло, вслѣдствіе увеличенія числа мелкихъ квартиръ въ городѣ, преимущественно же отъ повышенія домовладѣльцами платы на мелкія квартиры, ранѣе не облагавшіяся налогомъ.

Аналогичныя явленія можно прослѣдить и въ другихъ, даже уѣздныхъ городахъ. Всюду тяжесть прибавки налога съ недвижимости предусмотрительно переложена домовладѣльцами на квартиронанимателей, въ числѣ которыхъ преобладаетъ бѣднота, съ трудомъ добывающая свои заработки.

Повышеніемъ цѣнъ на квартиры дѣло для городскихъ обывателей не ограничилось. Торговцы, заключившіе контракты на наемъ помѣщеній для магазиновъ, лавокъ и складовъ по повышеннымъ цѣнамъ, разложили прибавку на свои товары, пожалуй еще съ большей выгодой для себя, чѣмъ отъ повышенія цѣнъ выиграли домовладѣльцы. То же сдѣлали всевозможныя ремесленныя заведенія, мастерскія и проч., увеличивъ цѣны за выполняемыя ими работы. Въ результатѣ повышеніе налога съ недвижимости оплачивается, можетъ быть, въ двойномъ и тройномъ размѣрѣ квартиронанимателями и потребителями, т. е. въ громадномъ большинствѣ менѣе достаточною частью городского населенія. Такъ передѣлываются въ жизни законы, разсчитанные на повышеніе обложенія болѣе состоятельныхъ классовъ.

Повышеніе цѣнъ на жизненные припасы. Слѣдующія свѣдѣнія, заимствованныя изъ доклада коммисіи о пользахъ и нуждахъ общественныхъ Городской Думѣ по вопросу объ устройствѣ рынковъ въ С.-Петербургѣ [1]), даютъ яркую картину вздорожанія цѣнъ на предметы первой необходимости въ столицѣ.

---

[1]) Стр. 86—88.

	Среднія цѣны (въ копѣйкахъ).			
	Въ **1895**—**1899** г.г.	Въ **1900**—**1904** г.г.	Въ **1905**—**1909** г.г.	Въ **1911** г.
Мясо черкасское здѣшняго убоя 1 сорта 1 пудъ	597	650	801	848
Тоже 2 сорта	511	586	705	749
» 3 »	244	393	504	563
Телятина здѣшняя 1 сорта 1 пудъ	—	921	1.063	1.140
Тоже 2 сорта	—	750	858	908
Свинина здѣшняго убоя 1 пудъ	532	648	686	675
Солонина » » 1 сорта 1 пудъ	581	645	647	675
Тоже 2 сорта	353	440	500	510
» 3 »	232	324	406	420
Сельдь астраханская 100 шт.	748	1.188	2.050	2.400
Треска сухая 1 пудъ	509	672	899	745
» соленая »	263	340	382	390
Судакъ свѣжій »	—	—	975	1.079
Лещъ крупный живой 1 пудъ	—	—	1.008	1.529
Щука крупная живая »	726	841	879	1.125
Окуни мерзлые »	485	499	604	808
Тарань мерзлая »	274	309	351	411
Куры здѣшняго убоя 1 сорта за пару	109	115	133	154
Брюква свѣжая 1 пудъ	30,9	30	35,6	64
Капуста кочанная свѣжая 1 кочанъ	16,5	16,1	18,8	20
Лукъ рѣпчатый 1 четверикъ	85,1	99,3	122,5	130
Картофель »	45,6	50,7	51,4	40
Морковь за 100 шт.	82,2	90,7	96,6	106
Огурцы свѣжіе 10 штукъ	13	17,5	20,9	28
» соленые »	10,1	10,8	12	16,5
Рѣдька 10 шт.	24,7	22,4	26,8	35
Хлѣбъ ситный изъ первача 1 ф.	4	4	4,4	5
» ржаной 1 ф.	1,8	2	2,7	2,3
Крупа гречневая 1 пудъ	145	141	164	133
» пшенная »	138	148	177	146
» ячная »	140	155	166	175
Мука крупчатка 1 сорта 1 пудъ	202	214	256	265
Тоже 2 сорта	190	202	243	258
Мука ржаная 1 пудъ	86	94	126	112
Масло сливочное 1 сорта 1 ф.	52,4	54,7	54,4	56
» чухонское 1 » 1 пудъ	1322	1512	1640	1683
Тоже 2 сорта	1095	1342	1456	1500
Масло русское 1 сорта 1 пудъ	1020	1254	1477	1610
Молоко парное 1 бут.	10	8	8,8	10
» снятое »	3,5	3	3,4	4
Творогъ 1 пудъ	247	276,5	290	311
Яйца 100 шт.	205,7	237	303	300

Въ 1912 г. цѣны поднялись еще выше: на мясо черкасское 1 сорта—до 927 к. за пудъ (по сравненію съ 1911 г. + 79 к.), 2 сорта—до 824 к. (+ 75 к.), на телятину 1 сорта—до 1264 к. (+ 124 к.), 2 сорта—до 1065 к. (+ 157 к.), на свинину—до 755 к.

(+ 80 к.), на судакъ свѣжій—до 1371 к. (+ 292 к.), на капусту кочанную свѣжую за кочанъ—до 26 к. (+ 6 к.), на хлѣбъ ржаной за фунтъ—до 3 к. (+ 0,7 к.), на крупу гречневую за пудъ—до 148 к. (+ 15 к.), на муку крупчатку 1 сорта—до 284 к. (+19 к.), 2 сорта—до 275 к. (+ 17 к.), на муку ржаную—до 127 к. (+15 к.), на масло чухонское 1 сорта—до 1685 к. (+ 2 к.), 2 сорта—до 1599 к. (+ 99 к.) и т. д. [1]).

За немногими исключеніями, цѣны на поименованные выше предметы поднялись въ С.-Петербургѣ съ 1895 г., т. е. за 17 лѣтъ, въ общемъ, по крайней мѣрѣ на 50%. Замѣчается при этомъ относительно болѣе значительное повышеніе цѣнъ на низшіе сорта одного и того же товара, потребляемые болѣе бѣднымъ населеніемъ, чѣмъ на высшіе. Такъ, по сравненію съ средними цѣнами за 1895—1899 г.г., цѣна повысилась: на мясо 1 сорта—на 55%, 2 сорта—на 61%, 3 сорта—на 132%; на солонину: 1 сорта—на 16%, 2 сорта—на 44%, 3 сорта—на 81%; на муку крупчатку: 1 сорта—на 40%, 2 сорта—на 45%; на масло чухонское: 1 сорта—на 27%, 2 сорта—на 46%. Болѣе значительное повышеніе цѣнъ на низшіе сорта доказываетъ, что спросъ на нихъ увеличился сильнѣе, чѣмъ на высшіе сорта. Весьма возможно. что недостаточные петербургскіе обыватели, подъ давленіемъ повышенія цѣнъ, стали переходить на потребленіе низшихъ сортовъ пищевыхъ продуктовъ съ тѣхъ болѣе высокихъ, которыми они пользовались раньше.

Дрова березовыя горныя стоили въ 1900 г. 6 р. 84 к., а въ 1912 г.—8 р. 90 к. за сажень; водоплавныя поднялись за тотъ же періодъ времени съ 6 р. 31 к. до 8 р. 71 к.

Повышеніе цѣнъ на нѣкоторые жизненные продукты въ Москвѣ, потребляемые рабочими, по даннымъ городской статистики, въ періодъ 1899—1911 г.г. было слѣдующее [2]):

	1899 г.	1911 г.	Увеличеніе въ %.
	Копѣйки.		
Печеный хлѣбъ кислый 1 пудъ	77	97	*26* %
Говядина 2 сорта 1 ф.	12	17	*42* %
Баранина 2 » »	7	11	*57* %
Свинина привозная 2 сорта 1 ф.	12	14	*17* %
Масло русское 1 ф.	34	46	*35* %
Картофель 1 мѣра	29	40	*38* %
Капуста квашеная 1 пудъ	70	77	*10* %
Огурцы соленые 100 шт.	60	68	*13* %

---

[1]) Краткіи сводъ статистическихъ данныхъ по г. С.-Петербургу за 1912 г., стр. 67—69.

[2]) Статистическій Ежегодникъ Московской губ. за 1911 г. ч. 2, стр. 7.

Три года назадъ, чинами службы сборовъ Южныхъ ж. д., на основаніи оффиціальныхъ мѣстныхъ источниковъ, была составлена таблица справочныхъ цѣнъ на предметы первой необходимости въ Харьковѣ къ концу 1900 и 1909 г.г. Слѣдующія данныя извлечены изъ этой таблицы:

	1900 г.	1909 г.	Увеличеніе въ %.
Мясо говяжье 1 сорта 1 пудъ	4 р. 80 к.	6 р. 80 к.	*42 %*
Тоже » 2 » 1 »	3 » 80 »	5 » 80 »	*52 %*
» » 3 » 1 »	3 » 40 »	4 » 80 »	*41 %*
Баранина 1 сорта 1 пудъ	3 » 20 »	6 » —	*87 %*
» 2 » 1 »	3 » —	5 » 20 »	*73 %*
Свинина обрѣзная 1 пудъ	4 » 80 »	7 » 20 »	*50 %*
Куры живыя, лѣтомъ (зимой дороже), 1 шт.	— 35 »	— 55 »	*57 %*
Индѣйка битая 1 шт.	1 » 20 »	2 » 75 »	*129 %*
Гуси битые, лѣтомъ (зимой вдвое дороже), 1 шт.	— 50 »	— 80 »	*60 %*
Яйца 100 шт.	1 » 30 »	2 » —	*54 %*
Караси 10 шт.	— 70 »	1 » —	*43 %*
Сельди 10 »	1 » 30 »	1 » 50 »	*15 %*
Горохъ 1 пудъ	1 » 40 »	1 » 80 »	*29 %*
Гречиха 1 пудъ.	— 80 »	1 » —	*25 %*
Картофель 1 пудъ	— 30 »	— 35 »	*16 %*
Капуста квашеная 1 ведро	— 30 »	— 40 »	*33 %*
Лукъ 1 пудъ	— 60 »	1 » 20 »	*100 %*
Огурцы соленые 10 шт..	— 5 »	— 7 »	*40 %*
Крупа перловая 1 пудъ	2 » 90 »	3 » 60 »	*24 %*
Пшено 2 сорта 1 пудъ	1 » 10 »	1 » 40 »	*27 %*
Мука ржаная 1 пудъ	— 80 »	1 » 05 »	*31 %*
» пшеничная 1 пудъ.	2 » 40 »	2 » 80 »	*17 %*
» картофельная 1 пудъ	1 » 80 »	2 » 40 »	*33 %*
Масло топленое 1 ф.	— 35 »	— 42 »	*20 %*
» подсолнечное 1 п..	4 » 60 »	5 » 80 »	*26 %*
Молоко 1 ведро	— 80 »	1 » —	*25 %*
Хлѣбъ ржаной	— 2½ »	— 3 »	*20 %*
Уголь (полуантрацитъ) 1 пудъ. . . .	— 9 »	— 14,4 »	*60 %*
Дрова дубовыя и березовыя 1 куб. саж.	26 » —	32 » 50 »	*25 %*
Квартира въ 2 комнаты и кухня на окраинахъ города.	10–12 » —	15–18 » —	*50 %*

Эти свѣдѣнія уже поустарѣли, такъ какъ съ 1909 г. цѣны на многіе предметы первой необходимости въ Харьковѣ поднялись еще выше, но, какъ доказательство сильнаго вздорожанія жизни въ одномъ изъ центровъ юга Россіи въ короткій 9-лѣтній періодъ времени, приведенныя цифры весьма поучительны.

Вздорожаніе пищевыхъ продуктовъ, выражаясь болѣе рѣзко въ большихъ городахъ, составляетъ повсемѣстное явленіе. Слѣдую-

щія свѣдѣнія касаются среднихъ цѣнъ ржи, мяса и русскаго масла въ 50 губерніяхъ европейской Россіи, распредѣленныхъ по раіонамъ [1]).

Раіоны.	Рожь. (Осеннія цѣны).			Мясо говяжье.			Масло топленое русское.		
	1901—1905 г.г.	1906—1910 г.г.	1911 г.	1901—1905 г.г.	1906—1910 г.г.	1911 г.	1901—1905 г.г.	1906—1910 г.г.	1911 г.
	Въ копѣйкахъ за пудъ.								
Центральный земледѣльческій . . .	61	83	88	308	443	413	1197	1441	1419
Средневолжскій . .	57	78	103	258	362	243	1127	1355	1427
Нижневолжскій . .	53	81	108	243	336	242	1109	1371	1443
Новороссійскій . .	58	81	82	358	446	419	1141	1339	1352
Малороссійскій . .	55	85	81	298	387	448	1042	1196	1220
Юго-Западный . .	57	84	80	317	401	470	1030	1194	1365
Промышленный . .	74	98	105	339	440	448	1276	1497	1613
Бѣлорусскій . . .	68	96	92	308	396	436	1085	1243	1354
Литовскій	71	89	95	352	453	453	1082	1319	1385
Приозерный	92	115	122	341	422	431	1136	1385	1452
Приуральскій . . .	61	77	101	247	326	225	1079	1206	1363
Прибалтійскій . . .	85	100	103	408	503	492	1148	1278	1400
Сѣверный	98	116	122	270	338	388	1098	1284	1427
По 50 губерніямъ, въ среднемъ. . .	68	90	98	311	404	401	1135	1362	1418
Увеличеніе въ %. .	*32%*		*44%*	*30%*		*29%*	*20%*		*25%*

При разсмотрѣніи этой таблицы обращаетъ на себя вниманіе сильное повышеніе цѣнъ на рожь и пониженіе цѣнъ на мясо въ 1911 г. по сравненію съ средними цѣнами за 1906—1910 г. г. въ приволжскихъ и приуральскомъ раіонахъ. То и другое находится во взаимной связи и объясняется неурожаемъ хлѣбовъ въ этихъ раіонахъ, повысившимъ цѣны на хлѣбъ на мѣстныхъ рынкахъ и вынудившимъ крестьянъ продавать скотъ, за неимѣніемъ корма, по дешевымъ цѣнамъ. Въ болѣе слабой степени эти явленія наблюдались и въ нѣкоторыхъ другихъ раіонахъ, пострадавшихъ отъ недорода хлѣбовъ.

Во всякомъ случаѣ изъ приведенныхъ примѣровъ видно, что за нѣкоторыми временными и случайными исключеніями цѣны на пищевые продукты идутъ на повышеніе, и не только въ столицахъ и другихъ большихъ городахъ, но повсюду въ Россіи. Повышеніе

[1]) «Сборникъ статистико-экономическихъ свѣдѣній по сельскому хозяйству Россіи и иностранныхъ государствъ», вып. 1913 г., изд. Отдѣла Сельской Экономіи и Сельскохозяйственной Статистики, стр. 456, 483, 491. Въ другомъ изданіи того же вѣдомства «Земледѣльческій центръ и югъ европейской Россіи» (подъ ред. В. Морачевскаго) констатируется то же явленіе повышенія цѣнъ на мясо говяжье, свиное сало и масло.

цѣнъ объясняется общими причинами: а) численнымъ ростомъ населенія, б) увеличеніемъ вывоза жизненныхъ припасовъ за границу и в) несоотвѣтствіемъ увеличенія производства пищевыхъ продуктовъ съ приростомъ населенія и увеличивающимся требованіемъ иностранныхъ рынковъ. Это—главныя причины, но кромѣ нихъ есть и другія, имѣющія мѣстное значеніе, какъ, напримѣръ, недостатокъ рынковъ въ большихъ городахъ, неорганизованность и дороговизна подвозки въ большіе города жизненныхъ продуктовъ изъ дальнихъ раіоновъ и друг.

Съ увеличеніемъ населенія потребность въ пищевыхъ продуктахъ возрастаетъ во всѣхъ странахъ. Густо населенныя государства, каковы, напримѣръ, Германія, Франція и Англія, гдѣ свое сельское хозяйство не можетъ дать количества продуктовъ, достаточнаго для прокормленія всего населенія страны, покупаютъ недостающіе имъ жизненные припасы въ тѣхъ странахъ, которыя производятъ ихъ, сравнительно, еще много. Но и въ этихъ странахъ количество желудковъ, требующихъ пищи, съ каждымъ годомъ увеличивается. Въ Россіи приростъ населенія составляетъ, въ среднемъ, около 2,2%, или болѣе 3 милліоновъ человѣкъ въ годъ, для прокормленія которыхъ соотвѣтственно должно бы увеличиваться производство пищевыхъ продуктовъ. Однако, дѣло обстоитъ не совсѣмъ такъ: производство пищевыхъ продуктовъ дѣйствительно увеличивается, но не въ такой степени, какъ увеличивается потребность, считая вмѣстѣ съ вывозною торговлею. Для поясненія этого вывода необходимо численность населенія, производство и вывозъ пищевыхъ веществъ разсматривать во взаимной ихъ связи.

Въ періодъ времени съ 1906 г. по 1911 г. посѣвная площадь въ европейской и азіатской Россіи подъ всѣми *продовольственными хлѣбами*, кромѣ озимаго ячменя, овса и картофеля, по даннымъ Центральнаго Статистическаго Комитета[1]), увеличилась съ 71,1 милл. до 76,8 милл. десятинъ, или на 8% [2]), при возрастаніи населенія за пять лѣтъ на 11%. Сборъ хлѣбовъ, въ общемъ, безъ сомнѣнія, возрастаетъ, но количество собраннаго зерна зависитъ отъ урожая и при неблагопріятныхъ условіяхъ сокращается противъ предыдущихъ лѣтъ. Слѣдующія данныя показываютъ, сколько осталось хлѣба для потребленія въ странѣ, за отчисленіемъ сѣмянъ на посѣвъ и за вывозомъ за границу.

---

[1]) Статистическій Ежегодникъ Россіи за 1911 г., изд. Центральнаго Статистическаго Комитета, отд. VII, стр. 12.

[2]) Въ дѣйствительности даже меньше, потому что въ цифру 71,1 милл. дес. не вошли Амурская, Забайкальская, Камчатская, Приморская, Сахалинская, Якутская и Ферганская области, въ которыхъ подъ посѣвами въ 1911 т. было 884 т. дес.

Годы (сельскохозяйственные съ 1-го августа по 31 іюля).	Остатокъ всѣхъ продовольственныхъ хлѣбовъ, кромѣ овса и картофеля, за вычетомъ сѣмянъ для посѣва [1]).	Вывозъ за границу.	Остатокъ за вывозомъ.	На 1 душу населенія.
	Милліоны пудовъ.			Пуды.
$190^{6}/_{7}$	2.205	421	1.784	11,97
$190^{7}/_{8}$	2.550	356	2.194	14,34
$190^{8}/_{9}$	2.660	469	2.191	13,95
$19^{09}/_{10}$	3.348	720	2.628	16,32
$19^{10}/_{11}$	3.276	823	2.453	14,96
$19^{11}/_{12}$	2.488	442	2.046	12,25

Изъ этой таблицы видно, что послѣ неурожайнаго 1906 г. сборъ хлѣбовъ въ 1907 и 1908 г. г., за вычетомъ сѣмянъ, повысился приблизительно до такого уровня, который можно было бы считать близкимъ къ нормальному, а затѣмъ, послѣ отличныхъ урожаевъ 1909 и 1910 г.г., понизился въ 1911 г. до размѣра, довольно близкаго къ урожаю 1907 г. Вліяніе увеличившагося вывоза сказалось въ томъ, что послѣ повышенія остатка хлѣба для народнаго потребленія въ $190^{6}/_{7}$—$190^{7}/_{8}$ г.г. съ 11,97 до 14,34 пуд. на 1 душу населенія, размѣръ этого остатка понизился въ $190^{8}/_{9}$ г. до 13,95 пуд. При отличномъ урожаѣ 1909 г. остатокъ хлѣба увеличился въ $19^{09}/_{10}$ г. до 16,32 пуд. на душу, но затѣмъ вслѣдствіе дальнѣйшаго возрастанія вывоза, при нѣкоторомъ уменьшеніи урожая, понизился въ $19^{10}/_{11}$ г. до 14,96 пуд. на душу. Въ $19^{11}/_{12}$ г., оказавшемся неурожайнымъ для многихъ мѣстностей, вывозъ хлѣба упалъ на 46%, но относительно, по сравненію съ урожаемъ, настолько былъ великъ, что вызвалъ пониженіе остатка хлѣба до 12,25 пуд. на душу населенія. Дѣйствіе вывоза, слѣдовательно, значительно можетъ понижать количество хлѣба, остающагося для населенія Россіи, повышая въ то же время цѣны на него на внутреннихъ рынкахъ. Необходимо замѣтить, что средняя норма потребленія хлѣба считается въ 15 пуд. на душу населенія [2]). Если это такъ, то количество хлѣба, оставшагося за вывозомъ его за границу, въ $19^{11}/_{12}$ г. было значительно ниже нормы, необходимой для потребленія.

Культура *картофеля* стала существенно усиливаться съ 1907 г. и сборъ его, непрерывно возрастая, съ 1.763 милл. пуд. въ 1907 г. достигъ въ 1910 г. 2.232 милл. пуд., увеличившись за три года на 469 милл. пуд., или на 26% [3]). Картофель является

---

[1]) Статистическій Ежегодникъ Россіи за 1911 г., изд. Центральнаго Статистическаго Комитета, отд. VII, стр. 12. Прибавленъ яровой ячмень, считая по 12 милл. пуд. въ годъ.

[2]) Самарское земство считаетъ за норму потребленія 18 пуд. на одного человѣка. См. изданіе земства «Урожай хлѣбовъ и травъ въ 1912 г. въ Самарской губерніи», стр. 11.

[3]) Сборникъ статистико-экономическихъ свѣдѣній по сельскому хозяйству Россіи и иностранныхъ государствъ вып. 1913 г., стр. 59.

однимъ изъ важнѣйшихъ продуктовъ для народнаго питанія, а потому увеличеніе производства его имѣетъ огромное значеніе въ продовольственномъ дѣлѣ. Вывозъ картофеля за границу не великъ; высшей цифры—18½ милл. пуд. достигъ онъ въ 1911 г. Къ сожалѣнію, въ 1911 г. вслѣдствіе неблагопріятной погоды сборъ картофеля понизился противъ 1910 г. на 278 милл. пуд. и составилъ только 1.954 милл. пуд. [1]), что, при неурожаѣ въ нѣкоторыхъ раіонахъ другихъ хлѣбовъ, должно было чувствительно отразиться на народномъ хозяйствѣ. Однако, даже при такомъ паденіи урожая картофеля сборъ его въ 1911 г. былъ почти на 11% выше сбора 1907 г.

Увеличеніе культуры картофеля вызывается отчасти развитіемъ винокуренія. Въ $190^{6}/_{7}$ г.г. на выкурку спирта было употреблено 152,1 милл. пуд. картофеля, въ $19^{10}/_{11}$ г.г.—223,5 милл. пуд., болѣе на 71,4 милл. пуд. Тѣмъ не менѣе, за вычетомъ вывоза и переработки картофеля на спиртъ, приходилось на душу населенія въ $190^{6}/_{7}$ г.г. 9,7 пуд. и въ $19^{10}/_{11}$ г.—12,2 пуд., изъ которыхъ свыше 2 пуд. надо отчислить на посадку.

Скотоводство. Статистическія свѣдѣнія по скотоводству получаются Центральнымъ Статистическимъ Комитетомъ и Ветеринарнымъ Управленіемъ. Оба учрежденія—одного и того же вѣдомства Министерства Внутреннихъ Дѣлъ. Не безынтересно сравнить свѣдѣнія, исходящія изъ этихъ двухъ источниковъ.

Число крупнаго рогатаго скота въ 60 губерніяхъ европейской Россіи.

Годы.	По даннымъ Центральнаго Статистическаго Комитета [2]).	По даннымъ Ветеринарнаго Управленія [3]).
	Тысячи головъ.	
1901	33.073,8	34.688,6
1904	33.207,9	34.427,2
1905	36.215,4	33.656,3
1906	34.409,4	32.849,2
1907	33.544,5	31.975,4
1908	33.178,1	32.139,4
1909	33.002,5	32.882,5
1910	33.849,0 [4])	33.615,7
1911	34.446,8	—

---

[1]) Статистическій Ежегодникъ Россіи за 1911 г., отд. VII, стр. 32. Главнымъ образомъ, пострадали привислинскія губерніи, въ которыхъ собрано въ 1911 г. картофеля менѣе на 203 милл. пуд.

[2]) Статистическій Ежегодникъ Россіи за 1911 г., отд. VII, стр. 68—69.

[3]) Сборникъ статистико-экономическихъ свѣдѣній по сельскому хозяйству Россіи и иностранныхъ государствъ вып. 1913 г., стр. 236—240. Свѣдѣнія по скотоводству въ этомъ изданіи ограничиваются 60 губ. европейской Россіи и доведены только до 1910 г.

[4]) Эта цифра взята изъ Статистическаго Ежегодника Россіи за 1910 г., такъ какъ въ послѣдующемъ выпускѣ за 1911 г. количество рогатаго скота въ Россіи невѣрно показано во всѣхъ итогахъ больше на 600 т. головъ, вслѣдствіе ошибочнаго обозначенія его въ Архангельской губ. въ 724 т. вмѣсто 124 т. головъ.

Сопоставленіе этихъ цифръ характеризуетъ состояніе нашей статистики по скотоводству. Помимо разницы въ цифрахъ за всѣ годы, обращаютъ на себя вниманіе непостижимые въ нѣкоторые годы скачки въ количествѣ скота.

Въ періодъ 1901—1904 г.г. количество скота мало измѣнилось. Но въ 1905 г., по свѣдѣніямъ Комитета, количество скота въ 60 губерніяхъ европейской Россіи, за вычетомъ естественной смертности и убоя, увеличилось въ одинъ годъ на 3.007,5 т. головъ, или на 9% [1]). Эти данныя не подтверждаются Ветеринарнымъ Управленіемъ, по свѣдѣніямъ котораго количество рогатаго скота въ 60 губерніяхъ не только не увеличилось въ 1905 г. на 3.007,5 т. головъ, но, наоборотъ, сократилось на 770,9 т. головъ.

Послѣ усиленнаго размноженія рогатаго скота въ 1905 г., количество его въ 60 губерніяхъ, по свѣдѣніямъ Центральнаго Комитета, шло на убыль въ теченіе четырехъ лѣтъ: въ 1906 г. — на 1.806 т., въ 1907 г.—на 864,9 т., въ 1908 г.—на 366,4 т. и въ 1909 г.—на 175,6 т., а всего за четыре года—на 3.212,9 т. головъ. Данныя же Ветеринарнаго Управленія показываютъ сокращеніе количества скота только въ 1906 и 1907 г.г. на 807,1 т. и 873,8 т. головъ, а затѣмъ по свѣдѣніямъ Управленія количество скота увеличилось въ 1908 г.—на 164 т. и въ 1909 г.—на 743,1 т. головъ, въ общемъ же за четыре года убыло только 773,8 т. головъ.

Противорѣчивыя между двумя источниками статистическія свѣдѣнія причиняютъ большія затрудненія для сколько-нибудь правильныхъ выводовъ о положеніи скотоводства въ Россіи. Если принять цифры Центральнаго Комитета для всей Россіи: за 1901 г. — 41.301,6 т. головъ и за 1911 г.—51.622,4 т. головъ, а за исключеніемъ мѣстностей, гдѣ скотъ не учитывался въ 1901 г.[2])—44.699,4 т. головъ, то приростъ рогатаго скота за 10 лѣтъ опредѣляется приблизительно въ 8% при увеличеніи населенія на 22%. За послѣдніе три отчетныхъ года количество рогатаго скота во всей Имперіи опредѣлено Комитетомъ въ 1909 г.—въ 48.491 т., въ 1910 г.—въ 50.587 т. [3]), болѣе на 2.096 т. головъ, или на 4,3%, и въ 1911 г. — въ 51.622 т. головъ, болѣе противъ 1910 г. на 1.035 т. головъ, или на 2%. Судя по этимъ свѣдѣніямъ, приростъ скота за самое послѣднее время дѣлаетъ успѣхи, но, какъ будетъ видно дальше, по числу жителей приходится скота въ Россіи относительно меньше, чѣмъ во многихъ другихъ государствахъ.

---

[1]) На Кавказѣ количество скота за одинъ 1905 г. увеличилось, по тѣмъ же свѣдѣніямъ, на 13,6%, въ Сибири—на 16,3% и въ Средней Азіи—на 46,6%.

[2]) Въ 21 губерніи и области Кавказа, Сибири и Средней Азіи.

[3]) За указанною выше поправкою въ 600 т. головъ.

Въ подсчетѣ овецъ, барановъ, козъ и свиней также имѣются крупныя разногласія между Центральнымъ Комитетомъ и Ветеринарнымъ Управленіемъ. Приведенныя дальше свѣдѣнія основываются исключительно на статистическомъ матеріалѣ Центральнаго Комитета [1]).

	Числилось животныхъ въ Россіи.			
	1901 г.	**1909** г.	**1910** г.	**1911** г.
	Тысячи головъ.			
Овецъ, барановъ и козъ.				
Въ 71 губерніи и области [2]).	69.913	56.887	59.528	60.714
» 21 » » » [3]).	—	20.672	19.638	17.617
	—	**77.559**	**79.166**	**78.331**
Свиней:				
Въ 70 губерніяхъ и областяхъ.	14.238	12.000	12.671	13.309
» 22 » » »	—	651	764	779
	—	**12.651**	**13.435**	**14.088**

Цифры этой таблицы показываютъ значительное сокращеніе числа овецъ, барановъ и козъ въ 71 губерніяхъ и областяхъ съ 1901 г. до 1909 г. и увеличеніе въ 1909 — 1911 г.г., но приростъ въ числѣ овецъ, барановъ и козъ въ 71 губерніи и области почти парализуется сокращеніемъ количества ихъ въ остальныхъ 21 губерніи и области. Число свиней увеличивается съ 1909 г. по 92 губерніямъ и областямъ, хотя въ 1911 г. оно еще не достигло уровня 1901 г.

Нашъ вывозъ за границу живыхъ животныхъ ничтоженъ и съ избыткомъ возмѣщается привозомъ скота изъ за границы; вывозъ мяса увеличился съ 424 т. пуд. въ 1901 г. до 825 т. пуд. въ 1911 г. По свѣдѣніямъ за 1912 г. вывезено мяса по европейской границѣ 1.155 т. пуд., болѣе въ сравненіи съ вывозомъ по той же границѣ за 1911 г. (817 т. пуд.) на 338 т. пуд. Увеличеніе требованія мяса въ Германію дало мясоторговцамъ хорошій поводъ для повышенія цѣнъ на мясо на внутреннихъ рынкахъ; повышенныя цѣны, къ огорченію недостаточныхъ потребителей, продолжаютъ оставаться безъ наклонности къ пониженію.

Развитіе вывоза другого продукта скотоводства—масла идетъ гораздо шире прироста скота, а именно съ 1.968 т. пуд. въ

---

[1]) Въ Ежегодникѣ Центральнаго Комитета за 1911 г. свѣдѣнія о животныхъ приведены: за 1901—1903 г.г. по 71 губерніи и области (свиней за 1901 г.— по 70 губерніямъ и областямъ), за 1903—1908 г.г.—по 72 губерніямъ и областямъ и за 1909 — 1911 г.г.—по 92 губерніямъ, областямъ и округамъ.

[2]) 60 губерній и областей европейской Россіи, 4—Кавказа, 3—Сибири и 4—Средней Азіи.

[3]) 10 губерній, областей и округовъ Кавказа, 6 губерній и областей Сибири и 5 областей Средней Азіи.

1901 г. вывозъ масла увеличился до 4.672 т. пуд. или на 137% въ 1911 г. Такое значительное возрастаніе вывоза масла, при слабомъ увеличеніи количества скота за 10 лѣтъ, могло произойти не иначе, какъ за счетъ потребленія молочныхъ продуктовъ въ Россіи. Абсолютныя цифры потребленія, въ общемъ, увеличились, но сильное повышеніе цѣнъ показываетъ, что предложеніе молочныхъ продуктовъ на внутреннихъ рынкахъ отстаетъ отъ спроса.

Статистики, характеризующей положеніе у насъ *птицевод-ства*, не существуетъ. Изъ данныхъ же о внѣшней торговлѣ извѣстно, что количество яицъ, вывезенныхъ за границу за 10 лѣтъ (1901—1911 г.г.), повысилось съ 1.997 милл. до 3.682 милл. штукъ, или на 84%. Несомнѣнно, что и вывозъ яицъ происходитъ за счетъ внутренняго потребленія, такъ какъ птицеводство не могло развиться въ Россіи за то же десятилѣтіе въ равной степени. Къ этому выводу, кромѣ повышенія цѣнъ на яйца, приводятъ данныя о вывозѣ за границу живой и битой птицы и пера, показывающія, что процентъ увеличенія вывоза птицы и пера значительно меньше процента увеличенія экспорта яицъ. Въ 1901—1911 г.г. вывозъ домашней птицы возросъ: живой (кромѣ гусей)—лишь на 20% (съ 2.501 т. до 2.992 т. штукъ), битой—на 49% (съ 623 т. пуд. въ 1904 г. до 932 т. пуд. въ 1911 г.), но въ 1912 г. вывозъ птицы сократился (по европейской границѣ): живой—на 195 т. шт., битой вмѣстѣ съ дичью [1])—на 169 т. пуд. Вывозъ гусей увеличился на 22% (съ 5.651 т. штукъ въ 1901 г. до 6.910 т. въ 1912 г.), вывозъ пера сократился (100 т. пуд. въ 1901 г., 93 т. пуд. въ 1912 г.).

Уловъ *рыбы*, которою казалось бы такъ богаты русскія воды, не соотвѣтствуетъ росту потребностей населенія. Отдѣльно по годамъ колебанія въ уловѣ бываютъ весьма значительны; за десятилѣтіе же они представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Въ Каспійско-Волжскомъ бассейнѣ выловлено [2]):

	1901 г.	**1911** г.
	Тысячи штукъ.	
Леща	37.568,0	22.047,8
Судака	27.031,0	13.763,2
Севрюги.	354,5	340,3

---

[1]) Дичи было вывезено въ 1911 г. 68 т. пуд. Въ предварительныхъ свѣдѣніяхъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ за 1912 г. битая дичь не отдѣлена отъ битой домашней птицы.

[2]) Свѣдѣнія объ уловѣ рыбы позаимствованы изъ Сборника статистико-экономическихъ свѣдѣній по сельскому хозяйству Россіи и иностранныхъ государствъ вып. 1909 и 1913 г.г.

Но въ этомъ бассейнѣ, по крайней мѣрѣ, увеличился ловъ другихъ породъ рыбы:

	1901 г.	**1910** г.
	Тысячи штукъ.	
Осетра	262,9	636,2
Бѣлуги	57,7	68,8
Сазана	9.808,0	10.501,5
Сельди	126.876,0	132.391,5
Сома	744,9	1.426,2
Воблы	453.729,0	585.844,4

Изъ Уральскаго бассейна было вывезено всякой рыбы въ 1901 г. 1.380 т. пуд., въ 1907 г.—2.070 т. пуд., а въ 1910 г.—только 970 т. пуд., въ 1911 г. вдвое меньше—450 т. пуд.

На Донскихъ промыслахъ добыто:

	1901 г.	**1910** г.
Красной рыбы, тыс. пуд.	10	9
Бѣлой » » »	516	254
Сельди, тыс. штукъ.	2.590	1.704

Въ устьяхъ Дуная было добыто сельди: въ 1907 г.—4.496 т. шт., въ 1909 г.—4.618 т. шт., въ 1910 г.—1.966 т. шт., въ 1911 г.—1.465 т. шт.

Развивается ловъ рыбы въ Ледовитомъ океанѣ и Бѣломъ морѣ, гдѣ добыто въ 1901 г. трески и пикшуя 570 т. пуд. и сельди 62 т. пуд., а въ 1911 г. выловлено трески и пикшуя 883 т. пуд. и сельди 337 т. пуд. Но и здѣсь замѣтно сокращеніе улова нѣкоторыхъ породъ: семги съ 49 т. пуд. въ 1907 г. до 15 т. пуд. въ 1911 г., камбалы (въ Бѣломъ морѣ) съ 107 т. пуд. въ 1907 г. до 24 т. пуд. въ 1910 г.

Лучшіе результаты за послѣднее пятилѣтіе 1906—1910 г.г., о которомъ имѣются свѣдѣнія, получились въ бассейнѣ Аральскаго моря и р.р. Аму-Дарьѣ и Сыръ-Дарьѣ, гдѣ выловлено разной рыбы, кромѣ воблы [1]), по приблизительнымъ даннымъ:

Въ **1906** г.	492 т. пуд.
» **1907** »	707 » »
» **1908** »	830 » »
» **1909** »	1.088 » »
» **1910** »	933 » »

Замѣтные успѣхи дѣлаетъ рыболовство въ Тихомъ океанѣ и нѣкоторыхъ бассейнахъ Сибири. Принадлежащія Россіи азіатскія воды, еще очень мало использованныя, могутъ доставить большое количество рыбы для народнаго питанія. Примѣромъ можетъ служить развитіе лова кэты въ Приамурскомъ краѣ.

---

[1]) Уловъ воблы показанъ только за 1910 г.—около 7 милл. штукъ.

Еще недавно этотъ видъ рыбы и ея икра не были извѣстны въ европейской Россіи; за послѣдніе же годы кэта и кэтовая икра получили широкое распространеніе по всей Россіи, и въ особенности кэта стала серьезнымъ продуктомъ народнаго питанія. Въ 1910 г. было выловлено ея по однимъ источникамъ около 50 милл., а по другимъ—около 60 милл. штукъ. Несомнѣнно, что тихоокеанскіе и сибирскіе промыслы могутъ снабжать европейскіе рынки Россіи большимъ количествомъ рыбы, но пока увеличивающаяся дороговизна рыбы показываетъ, что требованіе на нее, какъ на предметъ народнаго питанія, превышаетъ предложеніе. Недостатокъ рыбы своего улова пополняется привозомъ ея (болѣе всего—сельди) изъ-за границы. Ввозъ иностранной рыбы съ 10.465 т. пуд. въ 1901 г. поднялся до 21.611 т. пуд. въ 1911 г. и увеличился въ 1912 г. по европейской границѣ еще на 1.499 т. пуд. Въ то же время и изъ Россіи вывезено рыбы и икры: въ 1901 г.—1.074 пуд. и въ 1911 г.—2.543 т. пуд.

Для покрытія платежей по долговымъ обязательствамъ, помѣщеннымъ за границею, и по пріобрѣтенію на иностранныхъ рынкахъ различнаго рода издѣлій и другихъ товаровъ, Россіи необходимо вывозить свои товары. Вывозится преимущественно сырье. Возрастаніе вывоза хлѣба, а также продуктовъ животноводства и другихъ пищевыхъ веществъ представляетъ естественное явленіе и вѣроятно, вслѣдствіе роста населенія иностранныхъ государствъ, будетъ, въ общемъ, продолжаться по требованіямъ иностранныхъ рынковъ, съ колебаніями по отдѣльнымъ годамъ. Но и внутренніе рынки увеличиваютъ по той же причинѣ требованія на предметы питанія. Емкость ихъ съ каждымъ годомъ возрастаетъ. Если при этомъ производство пищевыхъ продуктовъ отстаетъ отъ совокупнаго требованія своихъ и иностранныхъ рынковъ, то должно пройзойти одно изъ двухъ: или сокращеніе вывоза, или же недостаточное, въ сравненіи съ потребностью, предложеніе товара на внутреннихъ рынкахъ и вздорожаніе его, въ томъ случаѣ, когда вмѣстѣ съ излишками производства страны вывозится отчасти и необходимое самому ея населенію.

Возможно ли увеличеніе производства въ Россіи пищевыхъ продуктовъ? На этотъ вопросъ не можетъ быть иного отвѣта, кромѣ утвердительнаго. Увеличеніе производства пищевыхъ продуктовъ въ Россіи можетъ быть достигнуто какъ за счетъ улучшенія сельскаго хозяйства, такъ и за счетъ остающихся неиспользованными громадныхъ природныхъ запасовъ.

Достаточно вспомнить, какъ отстала у насъ полевая культура. Переходъ къ болѣе интенсивнымъ формамъ полевого хозяйства,—лучшая обработка земли, замѣна все еще значительно

распространенной трехпольной системы многопольною, введеніе улучшенныхъ орудій и т. д.,—все это можетъ существенно повысить урожай хлѣбныхъ растеній, даже безъ распашки новыхъ земель.

По количеству рогатаго скота Россія, если даже не считать азіатскихъ ея владѣній, занимаетъ первое мѣсто въ сравненіи съ прочими государствами Европы; по соотношенію же количества скота съ числомъ жителей она— ниже многихъ государствъ западной Европы. Невыгодное для Россіи сравненіе получается также по овцеводству и свиноводству, какъ видно изъ слѣдующаго [1]):

	Количество скота на 100 жителей.		
	Крупнаго рогатаго скота.	Овецъ и барановъ.	Свиней.
Европейская Россія (по 60 губерніямъ, 1912 г.)	24,3	27,8	8,2
Австрія (1910 г.)	32,1	8,5	22,5
Венгрія (1909 г.)	34,2	37,9	26,3
Англія (1911 г.)	26,2	67,4	9,4
Бельгія (1910 г.).	24,5	—	18,4
Болгарія (1905 г.)	51,6	193,1	11,0
Германія (1907 г.).	33,0	12,3	35,5
Данія (1909 г.)	82,7	26,7	53,9
Норвегія (1907 г.).	46,2	58,8	13,5
Сербія (1910 г.).	33,1	130,8	29,7
Франція (1910 г)	36,7	43,2	17,4
Швеція (1910 г.)	49,8	18,2	17,3

Если взять всю Россію вмѣстѣ съ Кавказомъ, Сибирью и Среднею Азіею, гдѣ населеніе лучше обезпечено скотомъ, то на 100 душъ населенія придется: рогатаго скота 29,1, овецъ и барановъ—44,1 и свиней—8 головъ [2]).

Въ Финляндіи при худшихъ почвенныхъ и климатическихъ условіяхъ въ сравненіи съ большею частью Россіи, на 100 жителей приходится: рогатаго скота 50,2 головъ, овецъ и барановъ—30,5, свиней—7,4.

Если западно-европейскія государства могли довести скотоводство до указанной въ таблицѣ густоты, то и Россія, обладая бо́льшимъ просторомъ для разведенія животныхъ, очевидно, не лишена возможности достигнуть того же самаго. Повторяющіеся

---

[1]) Цифры для Россіи опредѣлены по новѣйшимъ даннымъ Центральнаго Статистическаго Комитета, а для другихъ государствъ и Финляндіи взяты изъ Сборника статистико-экономическихъ свѣдѣній по сельскому хозяйству Россіи и иностранныхъ государствъ вып. 1913 г., стр. 255.

[2]) Въ подсчетъ не вошелъ городской скотъ, но количество его незначительно.

неурожаи и эпизоотіи, къ сожалѣнію, сильно мѣшаютъ прогрессу скотоводства въ Россіи. Такъ, по свѣдѣніямъ Центральнаго Комитета, въ 1912 г. количество скота въ сравненіи съ 1911 г. уменьшилось: рогатаго—на 2.726 т., овецъ и барановъ—на 4.265 т. и свиней—на 579 т., главнымъ образомъ, въ мѣстностяхъ, пострадавшихъ отъ неурожая въ 1911 г.

Птицеводство въ Россіи хотя и развивается, но пока не приноситъ народному хозяйству всей той выгоды, какую оно могло бы приносить при лучшей постановкѣ. Массы крестьянъ незнакомы съ способами раціональнаго птицеводства. Во многихъ раіонахъ крестьяне держатъ куръ, и то въ недостаточномъ количествѣ, только для себя. Не дальше какъ во многихъ деревняхъ С.-Петербургской губерніи очень трудно находить въ продажѣ яйца, куръ и цыплятъ, а утки и особенно гуси встрѣчаются въ видѣ исключенія, несмотря на обиліе воды. Между тѣмъ, гдѣ же, какъ не около столицы, разводить птицъ. Вѣрный сбытъ здѣсь обезпеченъ.

То же слѣдуетъ сказать объ огородничествѣ и плодовомъ садоводствѣ, которыми мало гдѣ въ деревняхъ занимаются съ промышленною цѣлью. Съ развитіемъ этихъ отраслей труда можетъ значительно увеличиться поступленіе на рынки овощей и продуктовъ садоводства.

Развитіе рыбныхъ промысловъ при рыбныхъ богатствахъ Россіи, особенно въ азіатскихъ ея владѣніяхъ, можетъ существенно смягчить народную нужду въ рыбѣ и даже увеличить матеріалъ для вывоза за границу, безъ ущерба для внутреннихъ рынковъ.

Для облегченія острой нужды въ пищевыхъ продуктахъ вѣдомству Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія надлежало бы устроить въ С.-Петербургской и другихъ губерніяхъ съ большими городами, въ болѣе широкихъ размѣрахъ, чѣмъ это имъ дѣлается, показательныя хозяйства крестьянскаго типа съ цѣлью поднятія продуктивности полевого хозяйства и пропаганды развитія скотоводства, птицеводства, огородничества и садоводства, какъ выгодныхъ для крестьянъ хозяйственныхъ статей. Послѣ разсмотрѣнія товарнаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ, еще придется вернуться къ характеристикѣ положенія нашей сельскохозяйственной промышленности и тогда будутъ приведены доказательства того, что крестьяне стали интересоваться улучшеніемъ своего хозяйства, ищутъ возможности расширенія своихъ познаній и охотно слѣдуютъ разумнымъ и понятнымъ имъ совѣтамъ инструкторовъ и другихъ компетентныхъ въ сельскомъ хозяйствѣ лицъ. Увеличеніе производства пищевыхъ продуктовъ

БИБЛІОТЕКА * Ученаго

дастъ хорошій заработокъ сельскому хозяйству и въ то же время поможетъ привести цѣны на предметы первой необходимости къ доступнымъ для менѣе обезпеченныхъ потребителей размѣрамъ.

Удешевленію цѣнъ на жизненные припасы въ городахъ могутъ способствовать и другія мѣры. Въ числѣ этихъ мѣръ слѣдуетъ отмѣтить:

Со стороны правительства—измѣненіе нѣкоторыхъ тарифовъ съ такимъ разсчетомъ, чтобы необходимѣйшіе продукты выгодно было возить въ русскіе центры; введеніе въ широкихъ размѣрахъ вагоновъ-холодильниковъ для перевозки мяса, битой птицы и рыбы. Живыя животныя перегонялись, для убоя, съ юга на сѣверъ въ то время, когда не было желѣзныхъ дорогъ. Съ постройкой желѣзныхъ дорогъ стали возить скотъ въ вагонахъ. Въ этой мучительной для животныхъ перевозкѣ они теряютъ въ вѣсѣ, что ложится накладнымъ расходомъ на потребителей. Перевозка мяса въ вагонахъ-холодильникахъ удешевила бы стоимость доставки мяса въ города. Кромѣ того, необходимо установленіе болѣе строгихъ карательныхъ законовъ для организацій, искусственно, по взаимному соглашенію, поднимающихъ цѣны на предметы первой необходимости, и преслѣдованіе ихъ въ уголовномъ порядкѣ.

Со стороны общественныхъ управленій — устройство хорошихъ рынковъ-складовъ, на которыхъ потребители могли бы получать товаръ, минуя сонмы мелкихъ посредниковъ и лавочниковъ, эксплоатирующихъ покупателей, устройство торговыхъ площадокъ для окрестныхъ крестьянъ и для торга съ возовъ и усиленіе надзора за правильностью торговли. Городская торговля имѣетъ массу недостатковъ, тяжело отзывающихся на городскомъ населеніи; упорядоченіе ея крайне необходимо, но объ этомъ сложномъ вопросѣ надо говорить не въ этой запискѣ. Къ сожалѣнію, со стороны городскихъ общественныхъ управленій, въ средѣ которыхъ встрѣчаются лица, заинтересованныя не въ пониженіи, а въ повышеніи цѣнъ, не предпринимается ничего для удешевленія жизни въ городахъ.

Наконецъ, со стороны самого городского населенія необходимо, не полагаясь на заботы общественныхъ управленій, проявить больше самодѣятельности и самому вести борьбу съ повышателями цѣнъ. Наиболѣе дѣйствительнымъ средствомъ для этого является устройство потребительскихъ обществъ для покупки товара изъ первыхъ рукъ и продажи его съ маленькой прибылью, покрывающею лишь накладные расходы по веденію дѣла. Но опытъ показываетъ, что у насъ очень трудно орга-

низоваться такимъ обывательскимъ обществамъ: недостаетъ ни средствъ для начала дѣла, ни людей, которые охотно, умѣло и энергично вели бы его. Въ результатѣ получается такое положеніе, что въ то время, какъ промышленники и торговцы объединяются и, подъ благовиднымъ предлогомъ улучшенія организаціи сбыта товара, сообща дѣйствуютъ въ своихъ интересахъ, устраняя, гдѣ только возможно, конкуренцію и регулируя производство и доставку товара такъ, чтобы цѣны держались выше, потребительскія массы остаются беззащитными и обречены на всѣ послѣдствія все большаго и большаго вздорожанія жизни. Между тѣмъ, этихъ потребительскихъ массъ, если ограничиться только населеніемъ городовъ, насчитывается 23 милліона душъ, испытывающихъ отягченіе жизни вслѣдствіе непрерывнаго повышенія цѣнъ на предметы первой необходимости.

Представленное, нѣсколько длинное, объясненіе причинъ и послѣдствій вздорожанія жизни оправдывается значеніемъ этого явленія въ экономической жизни государства. Даже въ узкихъ предѣлахъ пассажирскаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ вздорожаніе городской жизни не прошло безслѣдно, и если оно не проявляется болѣе ощутительнымъ образомъ на размѣрахъ пассажирскихъ поѣздокъ и на валовомъ доходѣ отъ нихъ, то лишь потому, что желѣзнодорожное движеніе растетъ подъ вліяніемъ другого, болѣе сильнаго фактора: оживленія промышленности и торговли, вслѣдствіе увеличенія правительственныхъ и частныхъ заказовъ и повышенія покупательной силы 140-милліоннаго сельскаго населенія, послѣ хорошихъ урожаевъ послѣднихъ лѣтъ и выгодной реализаціи хлѣба. Урожаи дали заработокъ не только землевладѣльцамъ въ хлѣбныхъ раіонахъ, но и большому числу крестьянъ, уходящихъ на уборку чужихъ полей; передвиженіе ихъ на югъ, а по окончаніи работъ — обратно сильнѣйшимъ образомъ повліяло на ростъ пассажирскаго движенія 4-го класса. Однако, постепенно распространяющееся повышеніе цѣнъ на предметы домашняго обихода и хозяйства сельскихъ обывателей можетъ стать чувствительнымъ для крестьянскаго населенія, подобно тому, какъ дороговизна предметовъ первой необходимости легла гнетомъ на средства населенія городовъ.

III. Товарное движеніе.

1. Общія данныя о размѣрахъ товарныхъ перевозокъ.

Товары перевозятся по желѣзнымъ дорогамъ: малою скоростью, большою скоростью и пассажирскою скоростью. По годовымъ отчетамъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ товары, перевозимые въ пассажирскихъ поѣздахъ, показываются съ 1909 г. слитно вмѣстѣ съ перевозкою багажа; за 1907 и 1908 г.г. перевозка багажа была выдѣлена особо, а товары пассажирской и большой скоростей показывались вмѣстѣ. Общій размѣръ всѣхъ этихъ перевозокъ въ 1907—1911 г.г. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Багажа и товаровъ пассажирской скорости.	Товаровъ большой скорости.	Товаровъ малой скорости [1]).
	Милліоны пудовъ.		
1097	102,3		7.152,2
1908	109,2 [2])		7.180,2 [2])
1909	56,5	58,7	7.573,4
1910	62,8	62,8	7.965,4
1911	68,2	70,3 [3])	9.004,5 [3])

Перевозка товаровъ пассажирской и большой скоростей, даже вмѣстѣ съ багажемъ, составляетъ едва $1^1/_2\%$, а безъ багажа не достигаетъ и 1% всѣхъ товарныхъ перевозокъ. Въ виду этого въ настоящей запискѣ разсматриваются преимущественно перевозки грузовъ малой скорости, и только въ нѣкоторыхъ случаяхъ приведены свѣдѣнія о перевозкѣ товаровъ большой и пассажирской скоростей.

---

[1]) За исключеніемъ грузовъ съ нулевымъ пробѣгомъ на ст. Челябинскъ Сибирской ж. д.

[2]) Въ отчетѣ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ за 1910 г. размѣръ товарныхъ перевозокъ значится на стр. 1 и 220—221. На стр. 1 показано, что въ 1908 г. перевезено багажа и грузовъ большой скорости 109.159 т. пуд. и грузовъ малой скорости—7.211.298 т. пуд., а на стр. 220—221 размѣръ этихъ перевозокъ опредѣленъ въ 109.358 т. и 7.212.834 т. пуд. Причины разницъ не объяснены. Такъ какъ суммы 109.358 и 7.212.834 по прокладкѣ частностей не получаются, то въ настоящей запискѣ приняты суммы 109.159 и 7.211.298, за исключеніемъ товаровъ съ нулевымъ пробѣгомъ на ст. Челябинскъ, какъ оправдывающіяся слагаемыми по отдѣльнымъ линіямъ на стр. 2—13 отчета.

[3]) Въ отчетѣ того же Управленія за 1911 г. показано грузовъ большой скорости 68.814 т. пуд. и малой скорости—9.045.713 т. пуд.; по прокладкѣ же частностей получается 70.322 и 9.044.205 т. пуд., которые, за исключеніемъ товаровъ съ нулевымъ пробѣгомъ на ст. Челябинскъ, и приняты въ настоящей запискѣ.

Въ пятилѣтіе 1907—1911 г. г. количество перевезенныхъ по казенной сѣти грузовъ малой скорости ежегодно увеличивалось и вмѣстѣ съ тѣмъ возрастала и выручка отъ нихъ.

Годы.	Перевезено грузовъ малой скорости [1]).	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.		Выручено отъ перевозки грузовъ малой скорости.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
	Милл. пуд.	Милл. пуд.	Въ %.	Милл. руб.	Милл. руб.	Въ %.
1907.	7.152,2	—	—	380,4	—	—
1908.	7.180,2	+ 28,0	+ *0,4%*	375,8	— 4,6	— *1,2%*
1909.	7.573,4	+ 393,2	+ *5,5%*	406,6	+ 30,8	+ *8,0%*
1910.	7.965,4	+ 392,0	+ *5,2%*	437,5	+ 30,9	+ *7,6%*
1911.	9.004,5	+ 1.039,1	+ *13,0%*	483,8	+ 46,3	+ *10,6%*

Увеличеніе перевозки грузовъ въ 1908 г. было незначительнымъ,—лишь на 28 милл. пуд., или на 0,4%; въ 1909 г. перевозка возросла на 393,2 милл. пуд. (на 5,5%), въ 1910 г.—на 392 милл. пуд. (на 5,2%), но въ особенности значительно увеличилось количество перевезенныхъ казенными желѣзными дорогами грузовъ въ 1911 г.—на 1.039,1 милл. пуд., или на 13% болѣе противъ 1910 г.

Возрастаніе перевозки товаровъ сопровождалось увеличеніемъ валовыхъ доходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ 1908 г., въ которомъ, при повышеніи количества грузовъ на 28 милл. пуд., выручка отъ грузового движенія понизилась на 4,6 милл. р., или на 1,2%. Въ слѣдующіе три года валовой доходъ отъ товарнаго движенія повышался въ слѣдующихъ размѣрахъ: въ 1909 г. — на 30,8 милл. р., или на 8%, въ 1910 г. — на 30,9 милл. р., или на 7,6% и въ 1911 г.—на 46,3 милл. р., или на 10,6%, и такимъ образомъ приростъ дохода въ 1909 и 1910 г.г. былъ выше, въ процентномъ отношеніи, прироста перевезенныхъ грузовъ (5,5% и 5,2%), а въ 1911 г. оказался ниже увеличенія количества грузовъ (13%). Такое несоотвѣтствіе возрастанія доходовъ съ возрастаніемъ грузовыхъ перевозокъ объясняется различными причинами: измѣненіемъ состава грузовъ, состоящимъ въ томъ, что въ одни годы перевозится грузовъ, оплачиваемыхъ по болѣе высокимъ тарифамъ, больше, чѣмъ въ другіе, повышеніемъ или, напротивъ, пониженіемъ тарифной таксы на перевозки товаровъ, увеличеніемъ или сокращеніемъ пробѣга грузовъ и др.

Скудныя свѣдѣнія о распредѣленіи грузовъ по роду ихъ въ годовыхъ отчетахъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ не даютъ возможности придти къ болѣе или менѣе точнымъ выводамъ о

[1]) Приложеніе 6.

томъ, какъ мѣняется составъ грузовъ по всей казенной сѣти. Какъ будетъ видно дальше, въ отчетахъ выдѣляются лишь немногіе массовые грузы, чего, однако, недостаточно для подобныхъ выводовъ.

Произведенныя въ грузовыхъ тарифахъ измѣненія касались, главнымъ образомъ, слѣдующихъ предметовъ: *въ 1909 г.* повышены тарифы на перевозку русскаго винограднаго вина на разстояніяхъ до 2.300 верстъ и на перевозку донецкаго угля, установлены новыя схемы на перевозку хлопка и коровьяго масла, также повысившія платы за перевозки, а съ другой стороны въ томъ же году пониженъ тарифъ на перевозку марганцовой руды; *въ 1910 г.* введены повышенные тарифы для нѣкоторыхъ первоклассныхъ грузовъ большой цѣнности, а также повышены тарифы на перевозку спирта и руды, но нѣсколько пониженъ экспортный тарифъ на перевозку керосина отъ Баку до Батума; *въ 1911 г.* произведено незначительное повышеніе тарифа на перевозку желѣза не въ дѣлѣ.

Происшедшія измѣненія тарифныхъ платъ могли оказать повышающее вліяніе на валовые доходы въ 1909 и 1910 г.г. и въ значительно меньшей степени въ 1911 г.

Размѣры пробѣга грузовъ оказываютъ большое вліяніе на сумму годовой выручки отъ товарнаго движенія. Пробѣгъ грузовъ въ 1907—1911 г.г. выразился въ слѣдующихъ цифрахъ [1]):

Годы.	Пробѣгъ грузовъ въ милл. пудо-верстъ.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
		Милл. пудо-верстъ.	Въ %.
1907	1.839.015,6	—	—
1908	1.832.449,4	— 6.566,2	— *0,4%*
1909	1.978.707,7	+ 146.258,3	+ *8,0%*
1910	2.064.631,9	+ 85.924,2	+ *4,3%*
1911	2.283.680,3	+ 219.048,4	+ *10,6%*

Въ 1908 г. пробѣгъ грузовъ сократился. Въ этомъ же году уменьшилась и выручка отъ товарнаго движенія, несмотря на то, что количество грузовъ увеличилось. Въ 1909—1911 г.г. пробѣгъ грузовъ ежегодно увеличивался, повышалась и выручка.

О вліяніи размѣра пробѣга грузовъ и другихъ поименованныхъ выше факторовъ на размѣръ выручки можно до нѣкоторой степени судить по слѣдующему сопоставленію измѣненій, въ процентномъ отношеніи, количества грузовъ малой скорости, пробѣга ихъ и валового дохода отъ нихъ:

---

[1]) Приложеніе 7.

Годы.	Происшедшее увеличеніе или уменьшеніе: Въ количествѣ грузовъ малой скорости.	Въ пробѣгѣ грузовъ.	Въ суммѣ выручки.
1908 . . .	+ 0,4%	— 0,4%	— 1,2%
1909	+ 5,5%	+ 8,0%	+ 8,0%
1910	+ 5,2%	+ 4,3%	+ 7,6%
1911	+ 13,0%	+ 10,6%	+ 10,6%

Этою таблицею подтверждается указанное обстоятельство—пониженіе въ 1908 г. выручки при увеличеніи количества перевезенныхъ грузовъ. Вліяніе прироста грузовъ было уничтожено сокращеніемъ пробѣга грузовъ и, вѣроятно, измѣненіемъ состава ихъ. Увеличеніе выручки въ 1909 и 1910 г.г. въ большей степени, чѣмъ возрасли количество грузовъ и (въ 1910 г.) пробѣгъ ихъ, произошло, повидимому, вслѣдствіе повышенія въ эти годы тарифныхъ платъ, а такъ какъ тарифы на перевозку первоклассныхъ грузовъ и спирта были повышены лишь съ средины 1910 г., то дѣйствіе повышенныхъ тарифовъ въ теченіе цѣлаго 1911 г. могло вызвать нѣкоторое увеличеніе выручки и въ этомъ году, независимо отъ возрастанія ея вслѣдствіе роста грузовыхъ перевозокъ и пробѣга ихъ. Подъ воздѣйствіемъ этихъ факторовъ, увеличеніе выручки въ 1911 г. въ процентномъ отношеніи совпало съ увеличеніемъ пробѣга грузовъ (10,6%), но было ниже увеличенія количества перевезенныхъ грузовъ (13%).

Колебанія средняго пробѣга одного пуда груза въ 1907—1911 г.г. были незначительны. Съ 257 верстъ въ 1907 г. средній пробѣгъ пуда груза понизился въ 1908 г. до 255 верстъ, затѣмъ поднялся въ 1909 г. до 261 версты, послѣ чего снова понизился въ 1910 г. до 259 верстъ и въ 1911 г. до 253 верстъ. Однако, благодаря повышенію провозныхъ платъ и, можетъ быть, измѣненіямъ въ составѣ грузовъ, средняя выручка съ одного пуда перевезеннаго груза не пострадала, и въ 1911 г., при наименьшемъ пробѣгѣ пуда груза за пятилѣтіе, она оставалась на уровнѣ 5,4 коп. съ пуда, подобно выручкѣ 1909 г. [1]).

Перевозка главнѣйшихъ грузовъ малой скорости. Въ отчетахъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ выдѣляются слѣдующіе главнѣйшіе грузы малой скорости: хлѣбные грузы, лѣсъ, дрова, каменный уголь и нефть вмѣстѣ съ керосиномъ и другими ея продуктами. По неполнотѣ отчетныхъ данныхъ за 1907 г., въ приложенныхъ таблицахъ [2]) дается сравненіе перевозокъ названныхъ товаровъ лишь за четыре (1908—1911) года.

[1]) Въ 1907 г. средняя выручка съ одного пуда груза составила 5,3 к., въ 1908 г.—5,2 к., въ 1910 г.—5,5 к.

[2]) Приложенія 8—11.

Хлѣбные грузы [1]) по количеству занимаютъ первое или, въ нѣкоторые годы, не далѣе, какъ второе мѣсто въ товарномъ движеніи желѣзныхъ дорогъ. Съ ними соперничаетъ лишь каменный уголь, перевозка котораго иногда превышаетъ перевозку хлѣбныхъ грузовъ. Эти выводы относятся ко всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, по отдѣльнымъ же линіямъ перевозка хлѣба занимаетъ различное мѣсто.

Въ общихъ по всей казенной сѣти итогахъ перевезено хлѣбныхъ грузовъ въ 1908—1911 г.г. [2]):

Годы.	Всего хлѣбныхъ грузовъ.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
	Милліоны пудовъ.		Въ %.
1908	1.230,2	—	—
1909	1.604,1	+ 373,9	+ *30,4%*
1910	1.519,3	— 84,8	— *5,3%*
1911	1.548,3	+ 29,0	+ *1,9%*

Послѣ 1908 г., въ которомъ перевозка хлѣбныхъ грузовъ была сравнительно слабою, эти грузы повысились въ 1909 г., отличавшемся по своей урожайности, сразу на 373,9 милл. пуд., или на 30,4%, и держались затѣмъ съ небольшими колебаніями на высокомъ уровнѣ въ 1910 и 1911 г.г.; но въ эти два года перевозка ихъ была ниже перевозки 1909 г.: въ 1910 г.—на 84,8 милл. пуд. и въ 1911 г.—на 55,8 милл. пуд.

Высокая перевозка хлѣбныхъ грузовъ по казенной сѣти въ 1909—1911 г.г. находится въ связи съ повысившимся вывозомъ ихъ за границу. Вывозъ продуктовъ, причисляемыхъ по номенклатурѣ желѣзнодорожной статистики къ хлѣбнымъ, составилъ:

въ **1908** г.	453 милл. пуд.	
» **1909** »	805 » »	болѣе на 352 милл. пуд.
» **1910** »	893 » »	» » 88 » »
» **1911** »	875 » »	менѣе » 18 » »

Сильно увеличившійся въ 1909 г. вывозъ хлѣбныхъ грузовъ за границу естественно вызвалъ возрастаніе движенія ихъ въ этомъ году по желѣзнымъ дорогамъ. Далѣе свѣдѣнія о желѣзнодорожныхъ перевозкахъ и вывозѣ хлѣбныхъ грузовъ расходятся.

---

[1]) Къ хлѣбнымъ грузамъ по номенклатурѣ желѣзнодорожной статистики принадлежатъ: хлѣбъ въ зернѣ, горохъ, бобы, вика, чина, соя, мука, крупа, солодъ (солодовые ростки), тарица (хлѣбные сметки), сѣчка хлѣбныхъ зеренъ и разныя сорныя примѣси, льняные отбросы, отруби, лузга, мякина, выжимки сѣменные, сѣмена конопляныя, льняныя, подсолнечныя и нѣк. др., шапки подсолнечныя, головки маковыя.

[2]) Приложеніе 8. Цифры взяты изъ отчетовъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ съ нѣкоторыми измѣненіями, указанными въ приложеніи.

Отчетность Управленія Желѣзныхъ Дорогъ показываетъ сокращеніе перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ въ 1910 г. на 84,8 милл. пуд., а таможенная статистика свидѣтельствуетъ объ увеличеніи вывоза ихъ въ 1910 г. на 88 милл. пуд. Это разногласіе могло произойти оттого, что часть хлѣба, вывезеннаго въ 1910 г. изъ портовыхъ городовъ моремъ, была доставлена въ эти города желѣзнодорожными путями въ предыдущемъ 1909 г. Противорѣчіе же за 1911 г. (перевозки хлѣбныхъ грузовъ, согласно желѣзнодорожной отчетности, увеличились на 29 милл. пуд., вывозъ же ихъ, по свѣдѣніямъ таможеннаго вѣдомства, сократился на 18 милл. пуд.) объясняется, главнымъ образомъ, тѣмъ, что вслѣдствіе политическихъ осложненій между Турціей и Италіей значительныя партіи хлѣба, вмѣсто отправки изъ южныхъ портовъ морскимъ путемъ, были вывезены за границу по желѣзнымъ дорогамъ. Неурожай въ нѣкоторыхъ раіонахъ въ 1911 г. отчасти измѣнилъ направленіе хлѣбныхъ грузовъ, потому что для продовольствія населенія пострадавшихъ отъ неурожая мѣстностей потребовался хлѣбъ въ восточныя губерніи европейской Россіи и въ западную Сибирь, которыя при нормальныхъ условіяхъ посылаютъ хлѣбные грузы на югъ и западъ.

Въ отчетахъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ не приводится распредѣленія выручки по роду грузовъ и не дается свѣдѣній о томъ, сколько приноситъ валового дохода перевозка хотя бы главныхъ грузовъ, въ томъ числѣ и хлѣбныхъ, которые перевозятся по болѣе низкимъ тарифамъ, но зато дѣлаютъ самые длинные пробѣги. Между тѣмъ, такія свѣдѣнія могутъ быть весьма полезны для опредѣленія потерь или выгодъ, въ случаяхъ сокращенія или увеличенія количества перевозки какъ хлѣбныхъ, такъ и другихъ массовыхъ грузовъ. Если предположить условно, что всѣ вообще грузы перевозятся желѣзными дорогами по одинаковому тарифу и дѣлаютъ одинаковые пробѣги, доставляя средній доходъ, какъ уже было сказано, по 5,4 к. съ пуда, то выручка отъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ выразится въ слѣдующихъ суммахъ:

въ **1908** г.	66,4	милл.	р.
» **1909** »	86,6	»	»
» **1910** »	82,0	»	»
» **1911** »	83,6	»	»

Въ теченіе четырехлѣтія 1908—1911 г.г. наиболѣе низкая перевозка хлѣбныхъ грузовъ по казенной сѣти приходилась на 1908 г., а наиболѣе высокая оказалась въ 1909 г. Разница въ выручкѣ отъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ въ эти два года по среднему, одинаковому для всѣхъ грузовъ, тарифу составила около 20 милл. р. Изъ этого можно заключить, что при неблагопріятныхъ условіяхъ, т. е. при неурожаѣ хлѣбовъ, сокращеніе перевозки хлѣбныхъ гру-

зовъ можетъ понизить выручку едва ли много болѣе 20 милл. р.; между тѣмъ, доходъ отъ эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по росписи 1912 г. былъ исчисленъ на 61,8 милл. р. менѣе въ сравненіи съ дѣйствительнымъ поступленіемъ въ 1911 г., въ разсчетѣ на средній урожай; такое исчисленіе, очевидно, отличалось слишкомъ большою осторожностью, которая объясняется неимѣніемъ достаточныхъ данныхъ для болѣе точнаго подсчета дохода отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на 1912 г.

Лѣсные грузы (кромѣ дровъ). Количество лѣсныхъ грузовъ въ четырехлѣтіе 1908—1911 г.г. ежегодно увеличивалось въ значительныхъ размѣрахъ.

Годы.	Всего перевезено лѣсныхъ грузовъ. [1]) Милл. пуд.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ. Милл. пуд.	Въ %.
1908	571,9	—	—
1909	679,7	+ 107,8	+ *18,8%*
1910	780,9	+ 101,2	+ *14,9%*
1911	891,2	+ 110,3	+ *14,1%*

Приведенныя цифры перевозки лѣса не согласуются съ показаніями отчетовъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, въ которыхъ [2]) значится этихъ грузовъ: за 1908 г.—530,6 милл. пуд. (менѣе на 41,3 милл. пуд.), за 1909 г.—652,4 милл. пуд. (менѣе на 27,3 милл. пуд.), за 1910 г.—794,7 милл. пуд. (болѣе на 13,8 милл. пуд.) и за 1911 г.—897,9 милл. пуд. (болѣе на 6,7 милл. пуд.).

По поводу отчетныхъ разницъ слѣдуетъ замѣтить, что цифры перевозокъ главнѣйшихъ грузовъ (хлѣбныхъ, лѣсныхъ и др., поименованныхъ выше), показанныя въ отчетахъ центральнаго Управленія, не сходятся, и иногда очень значительно, съ отчетами нѣкоторыхъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій. По перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ эти разницы сравнительно не велики. Что касается лѣса, то нельзя не остановиться на весьма существенной разницѣ въ цифрахъ въ отчетахъ центральнаго Управленія и мѣстнаго Управленія Привислинскихъ ж. д. Центральное Управленіе показываетъ, что Привислинскими ж. д. перевезено лѣсныхъ грузовъ: въ 1908 г.—20,9 милл. пуд., въ 1909 г.—33,3 милл. пуд., въ 1910 г.—80,3 милл. пуд. и въ 1911 г.—89,9 милл. пуд., тогда какъ, согласно отчету Привислинскихъ ж. д. за 1911 г. [3]), въ которомъ помѣщены діаграммы грузовыхъ перевозокъ за четыре года, лѣсныхъ грузовъ этими дорогами перевезено соотвѣтственно 61,4, 63,8, 71,1 и 82,6 милл. пуд.; эти цифры подтверждаются полученными отъ Управленія Привислинскихъ ж. д. подробными свѣдѣніями. И ло-

[1]) Приложеніе 9.
[2]) Стр. 210 отчета за 1910 г. и стр. 214 отчета за 1911 г.
[3]) Стр. 83.

гически данныя мѣстнаго Управленія представляются болѣе правильными, такъ какъ трудно допустить, чтобы перевозка лѣсныхъ грузовъ по Привислинскимъ линіямъ за одинъ 1910 г. поднялась на 47 милл. пуд., или на 141% (80,3 милл. пуд. противъ 33,3 милл. пуд., перевезенныхъ, согласно отчету центральнаго Управленія, въ 1909 г.).

Кромѣ Привислинскихъ ж. д., замѣчены разницы съ отчетами центральнаго Управленія по желѣзнымъ дорогамъ: Либаво-Роменской въ 1908 г.—на 3 милл. пуд., Самаро-Златоустовской въ 1911 г.—на 5,5 милл. пуд., Сѣверо-Западнымъ въ 1911 г.—на 1,7 милл. пуд. и др. Въ приложенной таблицѣ болѣе существенныя разницы исправлены согласно свѣдѣніямъ желѣзныхъ дорогъ, доставившихъ цифровыя данныя по перевозкѣ лѣсныхъ грузовъ; по тѣмъ же дорогамъ, отъ которыхъ этихъ данныхъ не было получено, оставлены цифры центральнаго Управленія.

О причинахъ замѣченныхъ разницъ довольно трудно догадаться, безъ детальнаго разсмотрѣнія всѣхъ видовъ лѣсныхъ грузовъ. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ установлено, что центральное Управленіе по однѣмъ дорогамъ беретъ, въ числѣ лѣсныхъ грузовъ, клепку, а по другимъ не беретъ.

Далѣе будетъ видно, что крупныя разницы между отчетами центральнаго и мѣстныхъ управленій имѣются по перевозкѣ нефти и менѣе значительныя—по перевозкѣ другихъ видовъ топлива.

Исправленіе цифръ перевозки отдѣльныхъ главнѣйшихъ грузовъ повлекло за собою соотвѣтственное измѣненіе цифръ въ приложеніи [1]), заключающемъ въ себѣ данныя о перевозкѣ всѣхъ «прочихъ», кромѣ поименованныхъ въ таблицахъ 8, 9 и 10, грузовъ, потому что, это приложеніе представляетъ не что иное, какъ разницу между общимъ итогомъ всѣхъ грузовъ малой скорости и суммою слагаемыхъ таблицъ 8, 9 и 10.

Изъ этихъ объясненій слѣдуетъ заключить, что отчетныя свѣдѣнія центральнаго Управленія Желѣзныхъ Дорогъ о перевозкѣ главнѣйшихъ грузовъ безъ поправокъ не могутъ быть приняты для сколько-нибудь точныхъ статистическихъ работъ. Но и въ исправленномъ видѣ приложенныя къ настоящей запискѣ таблицы не могутъ считаться точно выражающими дѣйствительные размѣры перевозокъ главнѣйшихъ, а также и «прочихъ» грузовъ, потому что сдѣланная починка таблицъ коснулась только наиболѣе крупныхъ цифровыхъ разницъ и не могла быть доведена до конца, за недостаточностью матеріаловъ по нѣкоторымъ желѣзнымъ дорогамъ. Такимъ образомъ, сообщенныя въ исправленныхъ таблицахъ 8—11 цифры могутъ быть приняты, какъ дающія лишь

[1]) Приложеніе 11.

болѣе приблизительную, но не вполнѣ точную картину перевозокъ по казеннымъ линіямъ, что необходимо имѣть въ виду при оцѣнкѣ сдѣланныхъ дальше выводовъ. Болѣе полное исправленіе данныхъ о перевозкѣ главнѣйшихъ грузовъ можетъ быть выполнено самимъ Министерствомъ Путей Сообщенія на основаніи свѣдѣній, имѣющихся на линіяхъ и въ самомъ вѣдомствѣ.

Возвращаясь къ перевозкѣ лѣса, необходимо отмѣтить, прежде всего, что спросъ на лѣсъ увеличился какъ со стороны внѣшнихъ, такъ и со стороны внутреннихъ рынковъ. По свѣдѣніямъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ нашъ экспортъ лѣса (кромѣ дровъ) выражался въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годы.	Милл. пуд.	Въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ *болѣе:* Милл. пуд.	Въ %.
1908	343,7	—	—
1909	400,2	+ 56,2	+ *16,4%*
1910	401,0	+ 0,8	+ *0,2%*
1911	403,4	+ 2,4	+ *0,6%*

Весьма значительно (на 16,4%) повысился вывозъ лѣса лишь въ 1909 г., а затѣмъ увеличеніе вывоза подвигалось очень слабо: въ 1910 г.—на 0,2% и въ 1911 г.—на 0,6%. Сопоставленіе этихъ данныхъ съ отчетными свѣдѣніями о перевозкѣ лѣса по желѣзнымъ дорогамъ, возраставшей на 18,8%, 14,9% и 14,1%, позволяетъ заключить, что повышеніе движенія лѣсныхъ грузовъ вызывалось въ 1909 г. какъ потребностями внѣшней торговли, такъ и внутреннимъ спросомъ, а въ 1910 и 1911 г.г. почти исключительно требованіями лѣсныхъ матеріаловъ на внутренніе рынки. Какъ извѣстно, въ 1910 г. и особенно въ 1911 г. сильно развились постройки и перестройки не только въ нашихъ городахъ, но и въ селеніяхъ.

Топливо и продукты перегонки нефти. Въ приложеніи 10 сгруппирована перевозка разныхъ видовъ топлива: дровъ, каменнаго угля и нефти. Освѣтительныя масла, отчасти примѣняемыя и какъ топливо, смазочныя масла и нѣкоторые другіе продукты нефти тоже включены, потому что въ отчетахъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, подъ названіемъ «нефть и керосинъ», показываются въ общихъ цифрахъ разные продукты нефти, въ томъ числѣ, кромѣ керосина, также бензинъ, астралинъ, смазочныя и друг. минеральныя масла.

Посредствомъ группировки въ одномъ приложеніи дровъ, каменнаго угля и нефти предполагалось дать общую картину перевозки всѣхъ главныхъ видовъ топлива и въ текстѣ записки сопоставить перевозку съ добычею, привозомъ изъ за границы и вывозомъ за границу. Такъ это и сдѣлано дальше въ запискѣ, но

еще разъ приходится предостеречь на счетъ точности цифръ. Какъ сказано выше, сличеніе отчетовъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ съ матеріалами, полученными отъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій, приводитъ къ разницамъ въ цифрахъ центральнаго и нѣкоторыхъ мѣстныхъ управленій по перевозкѣ каменнаго угля и нефтяныхъ грузовъ. Начать съ того, что самыя названія грузовъ [1]) «каменный уголь», «нефть и керосинъ» по своей неточности не только могутъ ввести въ заблужденіе лицъ, посторонних вѣдомству путей сообщенія, но очевидно вводятъ въ ошибки и самихъ составителей отчетовъ, которые даютъ разный составъ названныхъ грузовъ за разные годы и дѣлаютъ, такимъ образомъ, несравнимыми отчетныя цифры.

Такъ, въ таблицѣ главнѣйшихъ грузовъ, кромѣ каменнаго угля, по нѣкоторымъ желѣзнымъ дорогамъ (Екатерининская, Самаро-Златоустовская и нѣкоторыя др.) показанъ въ отчетѣ Управленія за 1911 г. коксъ, по другимъ же дорогамъ въ цифрахъ перевозки заключаются каменный уголь, коксъ и торфъ (Привислинскія ж. д.) и, наконецъ, по части дорогъ значится только каменный уголь, даже безъ кокса (Юго-Западныя ж. д.).

Еще больше затрудненій для сравненія однородныхъ данныхъ представляютъ цифры перевозки нефтяныхъ грузовъ. Въ графахъ перевозки ихъ за 1909 и 1910 г.г. въ таблицѣ главнѣйшихъ грузовъ показаны въ отчетѣ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ за 1911 г. или всѣ нефтяные грузы, т. е. сырая нефть, нефтяные остатки, керосинъ, смазочныя нефтяныя масла и друг. продукты нефти, или же за исключеніемъ нѣкоторыхъ второстепенныхъ продуктовъ нефти. По перевозкамъ же за 1911 г. принята въ той же таблицѣ другая система, а именно по многимъ желѣзнымъ дорогамъ показаны въ графѣ «нефть и керосинъ» только освѣтительныя и смазочныя масла и нѣкоторые второстепенные продукты нефти, а по Самаро-Златоустовской ж. д.—даже одни только освѣтительныя масла; сырая же нефть и нефтяные остатки, а по Самаро-Златоустовской ж. д. и смазочныя масла исключены изъ нефтяныхъ грузовъ и подобно другимъ, не попавшимъ въ учетъ главнѣйшихъ грузовъ, но принадлежащимъ къ нимъ продуктамъ (коксъ и друг.), заключаются въ таблицѣ 11, въ числѣ «прочихъ» грузовъ, въ которыхъ по первоначальной идеѣ таблицы не должны бы значиться хлѣбные, лѣсные, каменноугольные и нефтяные грузы. Впрочемъ, и эта система не выдержана и, напримѣръ, по Либаво-Роменской ж. д., въ числѣ нефтяныхъ грузовъ, показана Управленіемъ также сырая нефть и нефтяные остатки. Къ чему приводитъ такой способъ составленія таблицы главнѣйшихъ грузовъ, видно изъ слѣдующихъ примѣровъ:

[1]) Стр. 215 отчета за 1911 г.

Желѣзныя дороги.	Перевезено нефтяныхъ грузовъ. По данным отчета Управленія Желѣзныхъ Дорогъ. 1910 г.	1911 г.	По сравненію съ 1910 г. менѣе—, болѣе+.	По свѣдѣніямъ желѣзнодорожныхъ управленій. 1910 г.	1911 г.	По сравненію съ 1910 г. болѣе+, менѣе—.
	Тысячи пудовъ.					
Екатерининская. . .	19.011	13.838	— **5.173**	19.384	21.141	+ **1.757**
Закавказскія . . .	56.135	35.815	— **20.320**	55.857	54.280	— **1.577**
Московско - Курская, Московско-Нижегородская и Муромская . .	27.285	5.974	— **21.311**	28.755	33.387	+ **4.632**
Николаевская . . .	29.545	5.496	— **24.049**	29.970	38.564	+ **8.594**
Полѣсскія.	3.464	4.381	+ **917**	4.818	6.262	+ **1.444**
Самаро - Златоустовская.	20.821	3.244	— **17.577**	20.010	21.512	+ **1.502**
Сызрано - Вяземская	6.091	3.035	— **3.056**	5.286	4.650	— **636**
Сѣверныя. . . .	42.155	50.522	+ **8.367**	43.084	51.466	+ **8.382**
Сѣверо-Западныя .	6.556	5.885	— **671**	7.560	8.469	+ **909**
Юго-Западныя . .	12.034	10.421	— **1.613**	12.078	12.398	+ **320**
Южныя.	15.293	17.107	+ **1.814**	15.008	17.107	+ **2.099**
	— **82.672**			+ **27.426**		

По одиннадцати поименованнымъ линіямъ въ отчетѣ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ показано *уменьшеніе* нефтяныхъ грузовъ за 1911 г., въ сравненіи съ 1910 г., на 82,7 милл. пуд., а по свѣдѣніямъ мѣстныхъ управленій было перевезено ихъ въ 1911 г. *болѣе*, чѣмъ въ 1910 г., на 27,4 милл. пуд. Расходимость тѣхъ и другихъ свѣдѣній достигаетъ *110 милл. пуд.* Въ виду такой значительной разницы, нефтяные грузы по одиннадцати поименованнымъ выше желѣзнымъ дорогамъ показаны въ приложеніи 10 къ настоящей запискѣ согласно свѣдѣніямъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій, съ соотвѣтственнымъ измѣненіемъ по тѣмъ же дорогамъ цифръ «прочихъ» грузовъ въ приложеніи 11. Равнымъ образомъ, сдѣланы такія же исправленія цифръ перевозки нефти и ея продуктовъ за 1908 и 1909 г.г. по нѣкоторымъ другимъ линіямъ и исправлены нѣкоторыя цифры перевозки каменнаго угля.

Четырехлѣтіе 1908—1911 г.г. характеризуется сокращеніемъ добычи въ Россіи каменнаго угля въ 1909 и 1910 г.г. и значительнымъ увеличеніемъ добычи его въ 1911 г. Съ нефтью произошло какъ разъ наоборотъ: въ 1909 и 1910 г.г. добываніе ея возрастало, а въ 1911 г. сократилось. Кромѣ собственнаго угля, Россія потребляетъ иностранные уголь и коксъ, ввозимые въ

довольно значительныхъ и притомъ возрастающихъ размѣрахъ. Вывозится же изъ Россіи каменнаго угля и кокса небольшое количество—отъ 5 до 6 милл. пуд. въ годъ, въ 1912 г. вывезено 12,6 милл. пуд.

Годы.	Добыто каменнаго угля.	Привезено каменнаго угля и кокса изъ за границы, за вычетомъ вывоза.	Итого угля и кокса.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ болѣе+, менѣе—.	Добыто нефти.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ, болѣе+, менѣе—.
	Милліоны пудовъ.					
1908. . . .	1.581,4	264,4	1.845,8	—	526,4	—
1909. . . .	1.595,4	260,5	1.855,9	+ **10,1**	563,3	+ **36,9**
1910. . . .	1.522,0	280,7	1.802,7	— **53,2**	588,4	+ **25,1**
1911. . . .	1.734,7	317,5	2.052,2	+ **249,5**	558,6	— **29,8**

Часть нефти по перегонкѣ ея въ керосинъ, а также въ смазочныя масла и другіе продукты, была вывезена за границу; вывозились также нефтяные остатки и сырая нефть [1]).

Годы.	Вывезено за границу. Керосина и друг. освѣтительныхъ маслъ.	Нефтяныхъ смазочныхъ маслъ.	Нефтяныхъ остатковъ.	Сырой нефти.	Итого нефтяныхъ продуктовъ.
	Милліоны пудовъ.				
1908	35,3	11,2	2,1	—	48,6
1909	33,2	12,5	2,9	—	48,6
1910	35,5	13,8	3,0	0,1	52,4
1911	31,5	15,4	4,0	1,2	52,1

Вывозимая за границу нефть утрачивается для русской промышленности; потребность же послѣдней въ топливѣ восполняется привозомъ каменнаго угля. Въ 1909 и 1910 г.г. поступленіе на внутренніе рынки каменнаго угля сократилось (въ оба года на 43,1 милл. пуд.); но это сокращеніе съ избыткомъ было пополнено возрастаніемъ добычи нефти (на 62 милл. пуд. за два года), теплопроизводительность которой приблизительно въ полтора раза выше теплопроизводительности каменнаго угля.

Заготовка третьяго вида топлива—*дровъ*, судя по цифрамъ перевозки ихъ по желѣзнымъ дорогамъ, сократилась въ 1909 и 1910 г.г. и повысилась въ 1911 г. Въ связи съ возрастающимъ внутреннимъ спросомъ на дрова, вывозъ ихъ за границу понижается, а именно было вывезено: въ 1908 г. 29,7 милл. пуд., въ

[1]) Привозъ нефтяныхъ продуктовъ изъ-за границы, въ виду его незначительности, здѣсь не приводится.

1909 г.—23,7 милл. пуд., въ 1910 г.—16 милл. пуд. и въ 1911 г.—13,5 милл. пуд.

На перевозкахъ топлива и нефтяныхъ продуктовъ по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ измѣненія въ добычѣ, привозѣ и вывозѣ ихъ отразились слѣдующимъ образомъ (приблизительно):

Годы.	Перевезено по желѣзнымъ дорогамъ: Дровъ.	Каменноугольныхъ грузовъ.	Нефтяныхъ грузовъ.	Итого.	Въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ болѣе +, менѣе —.
		Милліоны пудовъ.			
1908	470,6	1.536,4	274,5	2.281,5	—
1909	430,1	1.474,9	272,2	2.177,2	— **104,3**
1910	394,7	1.384,1	284,8	2,063,6	— **113,6**
1911	436,6	1.687,5	316,5	2.440,6	+ **377,0**

Такимъ образомъ, вслѣдствіе происшедшихъ измѣненій въ добычѣ и въ требованіяхъ на рынки топлива, освѣтительныхъ маслъ и другихъ продуктовъ нефти, перевозки этихъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, въ общихъ итогахъ, сократились въ 1909 и 1910 г.г. и увеличились въ 1911 г. Въ нѣкоторомъ несоотвѣтствіи съ уменьшившеюся въ 1911 г. добычею нефти находится увеличеніе нефтяныхъ грузовъ въ этомъ году, но это могло произойти на счетъ запасовъ, оставшихся отъ предыдущаго года. Полнаго соотношенія между добычею и перевозкою поименованныхъ грузовъ на казенныхъ линіяхъ, впрочемъ, и не можетъ быть, потому что, кромѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, они перевозятся частными дорогами и водою.

Прочіе грузы, кромѣ поименованныхъ главнѣйшихъ, были перевезены въ 1908—1911 г.г. въ слѣдующихъ количествахъ:

Годы.	Всего перевезено[1]).	Увеличилось въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ.
	Милліоны пудовъ.	
1908	3.096,6	—
1909	3.112,4	15,8
1910	3.601,6	489,2
1911	4.124,4	522,8

Весьма значительно возрасла перевозка прочихъ, самыхъ разнообразныхъ, грузовъ въ 1910 и 1911 г.г., послѣ двухъ хорошихъ урожаевъ. Въ числѣ этихъ грузовъ находится и массовая перевозка соли и руды желѣзной, марганцовой и др. По значительности и тарифной малоцѣнности этихъ грузовъ нельзя не по-

[1]) За объясненнымъ исправленіемъ цифръ перевозокъ главнѣйшихъ грузовъ: лѣсныхъ, нефтяныхъ и проч.

желать, чтобы въ отчетахъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ перевозка соли и руды выдѣлялась и чтобы въ такъ называемыхъ «прочихъ» грузахъ оставались по возможности болѣе цѣнные товары, не принадлежащіе къ массовымъ.

Изъ послѣдующаго изложенія свѣдѣній о перевозкахъ по отдѣльнымъ линіямъ будетъ видно, какіе, главнымъ образомъ, грузы изъ числа «прочихъ» увеличились въ 1910 и 1911 г.г.

2. Товарныя перевозки по отдѣльнымъ казеннымъ линіямъ.

Разсмотрѣніе товарнаго движенія по каждой линіи особо даетъ возможность выяснить подробнѣе измѣненія, происшедшія въ перевозкѣ грузовъ за рядъ послѣднихъ лѣтъ по отдѣльнымъ раіонамъ, и показать, чѣмъ отличается товарное движеніе однѣхъ линій отъ другихъ, по крайней мѣрѣ по болѣе выдающимся грузамъ. Сообразно съ этими заданіями, порядокъ слѣдованія желѣзныхъ дорогъ принятъ въ дальнѣйшемъ изложеніи не алфавитный, а пораіонный, насколько дозволяетъ протяженіе отдѣльныхъ казенныхъ линій, прорѣзывающихъ иногда нѣсколько обширныхъ раіоновъ.

Привислинскія ж. д.

Имѣя значеніе транзитнаго пути между рынками Россіи и западной Европы, Привислинскія ж. д. перевозятъ транзитныхъ грузовъ около 40%. Изъ остальныхъ 60% перевозимыхъ ими грузовъ малой скорости на мѣстное сообщеніе приходится около 18%, ввозныхъ грузовъ съ другихъ линій составляется около 24% и вывозныхъ на другія линіи—около 18%.

Преобладаетъ направленіе грузовъ съ востока на западъ къ границѣ, причемъ въ этомъ направленіи слѣдуютъ преимущественно сырые продукты сельскохозяйственной, лѣсной и горной промышленности: хлѣбъ въ зернѣ, отруби, руда, чугунъ не въ дѣлѣ, лѣсъ, пенька, ленъ, пакля, шерсть и т. п. Въ обратномъ направленіи, съ запада на востокъ, перевозятся предметы фабрично-заводской дѣятельности, колоніальные и галантерейные товары, уголь съ Домбровскаго бассейна, коксъ изъ Австріи, а изъ жизненныхъ припасовъ—сельди и проч.

Возрастаніе перевозки грузовъ малой скорости въ 1907—1911 г.г. происходило въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Годы.	Всего перевезено грузовъ малой скорости. Милл. пуд.	Увеличилось въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ. Милл. пуд.	Въ %.
1907	507,1	—	—
1908	520,4	13,3	*2,6* %
1909	529,7	9,3	*1,8* %
1910	531,7	2,0	*0,4* %
1911	635,6	103,9	*19,5* %

Изъ этихъ данныхъ видно, что приростъ грузовъ въ 1908—1910 г.г. былъ умѣренный и относительно даже сократился, а въ 1911 г. онъ сразу увеличился на 103,9 милл. пуд., или на 19,5%.

По роду сообщеній увеличеніе перевозокъ въ 1911 г. выразилось въ слѣдующихъ цифрахъ: [1]).

	1910 г.	**1911** г.	Увеличилось въ 1911 г.	
	Милліоны пудовъ.		Милл. пуд.	Въ %.
Мѣстное сообщеніе	99,8	115,8	16,0	*16,0* %
Вывозъ	98,6	110,8	12,2	*12,4* %
Ввозъ.	124,9	145,7	20,8	*16,6* %
Транзитъ	199,3	252,2	52,9	*26,5* %

Наиболѣе возросъ транзитъ, что вызвано, главнымъ образомъ, увеличеніемъ вывоза за границу хлѣба и лѣса, поступающихъ изъ другихъ раіоновъ Россіи.

Значительный ростъ товарнаго движенія на Привислинскихъ линіяхъ не ограничился 1911 г.; онъ повторяется и въ 1912 г. Изъ предварительныхъ статистическихъ свѣдѣній о грузовомъ движеніи въ 1912 г. оказывается, что за девять мѣсяцевъ этого года [2]), по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г., перевезено товаровъ малой скорости болѣе на 75 милл. пуд., или на 17%. Изъ того числа на транзитъ приходится 37,8 милл. пуд., т. е. половина всего возрастанія.

Увеличеніе товарныхъ перевозокъ въ 1911 г. на 19,5% Управленіе Привислинскихъ ж. д. объясняетъ оживленіемъ торговли и промышленности, въ частности металлургической и сахарной, и обмеленіемъ р. Вислы, вслѣдствіе чего часть грузовъ, сплавляемыхъ обыкновенно по водѣ, перешла въ 1911 г. на желѣзную дорогу. Эти причины. очевидно, дѣйствовали и въ 1912 г., судя по тому, что перевозка грузовъ въ 1912 г. дала дальнѣйшее, и притомъ значительное, повышеніе. Обмелѣніе р. Вислы было вызвано выдавшимся изъ ряду по сухости лѣтомъ 1911 г., изъ чего можно заключить, что при иныхъ атмосферическихъ условіяхъ Висла можетъ стать опять болѣе многоводною, а въ такомъ случаѣ грузы, перешедшіе на желѣзную дорогу съ воды, могутъ возвратиться на воду, по которой сплавъ товаровъ обходится дешевле, чѣмъ перевозка по желѣзной дорогѣ.

---

[1]) Въ подсчетъ не включено Управленіемъ Привислинскихъ ж. д., сравнительно съ данными центральнаго Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, грузовъ за 1910 г.—9 милл. пуд. и за 1911 г.—11 милл. пуд.

[2]) Во время составленія этой записки были получены отчетныя свѣдѣнія о товарныхъ перевозкахъ въ 1912 г. за девять, а по нѣкоторымъ линіямъ—за восемь мѣсяцевъ.

Первое по количеству мѣсто въ товарномъ движеніи на Привислинскихъ ж. д. принадлежитъ *хлѣбнымъ грузамъ*, которыхъ перевезено:

въ **1908** г.	80,0	милл. пуд.,	или	15,4%	всего количества грузовъ малой скорости.
„ **1909** „	113,6	„ „	„	21,4%	„
„ **1910** „	98,1	„ „	„	18,4%	„
„ **1911** „	120,5	„ „	„	19,0%	„

Большая часть хлѣба отправляется транзитомъ за границу, чрезъ пограничныя станціи Граево, Млава, Сосновицы и по Варшавско-Вѣнской ж. д. чрезъ станцію Щипіорно-Скальмержице.

Увеличившись въ 1909 г., т. е. въ годъ хорошаго урожая въ Россіи и неурожая въ Венгріи, вывозъ хлѣбныхъ грузовъ за границу сократился въ 1910 г., а затѣмъ въ 1911 г. снова повысился по случаю неудовлетворительныхъ результатовъ урожая ярового хлѣба и кормовыхъ травъ въ западно-европейскихъ государствахъ, въ особенности въ Германіи, гдѣ даже временно была отмѣнена таможенная пошлина на ввозъ нѣкоторыхъ видовъ хлѣба изъ Россіи.

Изъ 22,4 милл. пуд., на которые возрасла перевозка хлѣба въ 1911 г. по сравненію съ 1910 г., 8,7 милл. пуд. относятся къ перевозкѣ зерновыхъ хлѣбовъ, кукурузы и гороха; муки перевезено болѣе на 2,7 милл. пуд., крупы—на 1 милл. пуд., отрубей—на 8,2 милл. пуд. и выжимокъ сѣменныхъ—на 2,2 милл. пуд., при незначительномъ сокращеніи нѣкоторыхъ второстепенныхъ грузовъ, относимыхъ къ хлѣбнымъ. Въ первые девять мѣсяцевъ 1912 г. перевозка выжимокъ и отрубей снова увеличилась на 4,5 милл. пуд. Этотъ грузъ идетъ, главнымъ образомъ, въ Германію.

Уголь занимаетъ второе по количеству мѣсто въ товарномъ движеніи на Привислинскихъ ж. д. Перевозится преимущественно Домбровскій уголь и въ небольшихъ количествахъ Донецкій и Силезскій.

Перевезено угля:

въ **1908** г.	87,0	милл. пуд.,	или	16,7%	всего количества грузовъ малой скорости.
„ **1909** „	81,0	„ „	„	15,3%	„
„ **1910** „	77,4	„ „	„	14,5%	„
„ **1911** „	92,1	„ „	„	14,5%	„

По объясненію Управленія Привислинскихъ ж. д., уменьшеніе угольныхъ перевозокъ въ 1909 г. произошло вслѣдствіе продолжительнаго прекращенія движенія чрезъ перегонъ Иван-

городъ—Гарбатка, вызваннаго размывомъ пути и сносомъ мостовъ при проходѣ весеннихъ водъ по р. Вислѣ, а паденіе перевозокъ угля въ 1910 г. находилось въ зависимости отъ теплой зимы и образовавшихся на складахъ остатковъ угля отъ предыдущаго года. Увеличеніе, несмотря на теплую же зиму, перевозокъ угля въ 1911 г. объясняется оживленіемъ промышленности и увеличившимся потребленіемъ угля желѣзными дорогами вслѣдствіе возрастанія движенія. Въ первые девять мѣсяцевъ 1912 г. перевозка угля увеличилась на 24,8 милл. пуд., или на 39,1%, въ томъ числѣ по вывозу на 4 милл. пуд., по ввозу—на 9,2 милл. пуд. и по транзиту—на 9,6 милл. пуд.

Лѣсные матеріалы и дрова принадлежатъ къ третьей категоріи выдающихся по количеству товаровъ, перевозимыхъ по Привислинскимъ ж. д.

Перевезено:

Годы.	Лѣсныхъ матеріаловъ.	Дровъ.	Итого.	Процентное отношеніе къ итогу всѣхъ грузовъ малой скорости.
	Милліоны пудовъ.			
1908	61,4	30,2	91,6	*17,6* %
1909	63,8	30,2	94,0	*17,7* %
1910	71,1	20,9	92,0	*17,3* %
1911	82,6	23,3	105,9	*16,7* %

Перевозка лѣсныхъ матеріаловъ (безъ дровъ) ежегодно возрастаетъ, перевозка же дровъ значительно сократилась въ 1910 г., а затѣмъ въ 1911 г. немного поднялась. Послѣднее отчасти объясняется обмеленіемъ сплавныхъ рѣкъ въ 1911 г. и переходомъ лѣсныхъ грузовъ съ воды на желѣзную дорогу. Кромѣ того, увеличился вывозъ лѣса за границу, а усилившаяся постройка въ городахъ и пригородныхъ поселкахъ домовъ и другихъ сооруженій вызвала возрастаніе требованій на лѣсъ въ Привислинскомъ краѣ. Въ первые девять мѣсяцевъ 1912 г. перевозка (преимущественно транзитомъ за границу) лѣса увеличилась на 9,9 милл. пуд., но сократилась перевозка дровъ на 1,1 милл. пуд.

Далѣе, слѣдуетъ отмѣтить перевозку *руды* (желѣзной и въ ничтожномъ количествѣ марганцовой). Послѣ урегулированія рабочаго вопроса на югѣ Россіи и разрѣшенія безпошлиннаго вывоза руды за границу, усилилась перевозка ея съ 1907 г. изъ Криворожскаго раіона какъ на заводы, расположенные въ Привислинскомъ краѣ, такъ и за границу. Въ 1907 г. было перевезено руды около 62 милл. пуд., а затѣмъ перевозка ея стала падать и въ 1909 г. уменьшилась до 32,9 милл. пуд. Это паденіе объясняется постепеннымъ прекращеніемъ выдачи разрѣшеній

на безпошлинный вывозъ руды за границу и промышленнымъ застоемъ въ Россіи. Въ 1910 г. перевозка руды увеличилась до 36,7 милл. пуд. и въ 1911 г.—до 44,4 милл. пуд., болѣе по сравненію съ 1910 г. на 7,7 милл. пуд. Но особенно сильно возрасла перевозка руды въ 1912 г. За девять мѣсяцевъ этого года, въ сравненіи съ тѣмъ же періодомъ 1911 г., перевезено руды (42,8 вмѣсто 32,1 милл. пуд.) болѣе на 10,7 милл. пуд., въ томъ числѣ по ввозу на 4,3 милл. пуд. и по транзиту—на 6,8 милл. пуд., вывозъ же руды сократился на 0,4 милл. пуд.

Результатомъ увеличившейся дѣятельности металлургическихъ заводовъ какъ Привислинскаго края, такъ и другихъ раіоновъ, явилось возрастаніе перевозки изготовляемыхъ этими заводами продуктовъ:

	1910 г.	**1911** г.	Въ 1911 г. болѣе.	Увеличилось за первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.
			Тысячи пудовъ.	
Чугуна не въ дѣлѣ . .	9.908	10.293	385	992
Желѣза и стали не въ дѣлѣ	13.841	17.007	3.166	1.068

Изъ числа грузовъ, перевозимыхъ въ меньшихъ количествахъ, слѣдуетъ прежде всего остановиться на товарахъ, имѣющихъ отношеніе къ строительству. Этого рода грузовъ перевезено:

	1910 г.	**1911** г.	Въ 1911 г. болѣе.	Увеличилось за первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.
			Тысячи пудовъ.	
Извести	8.597	10.139	1.542	483
Цемента	5.160	7.392	2.232	944
Кирпича обыкновеннаго и огнеупорнаго .	5.364	6.135	771	560
Известняка [1]) и другого строительнаго камня.	9.735	16.816	7.081	4.040

Усиленіе перевозки этихъ грузовъ объясняется, главнымъ образомъ, увеличившеюся постройкою въ Варшавѣ и другихъ городахъ каменныхъ зданій и работами военнаго вѣдомства въ Брестѣ и Ново-Георгіевскѣ.

Въ составѣ *нефтяныхъ грузовъ* на Привислинскихъ ж. д. перевозится, главнымъ образомъ, керосинъ (около 80%), большая часть котораго идетъ на мѣстное потребленіе. Этого товара перевезено въ 1910 г. 6.740 т. п. и въ 1911 г.—7.176 т. пуд., болѣе на 436 т. пуд. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка керосина увеличилась на 542 т. пуд.

---

[1]) Известнякъ употребляется также, какъ флюсъ, при переплавкѣ руды.

Матеріаловъ, имѣющихъ значеніе въ *текстильной промышленности*, перевезено:

	1910 г.	1911 г.	Въ 1911 г. болѣе +, менѣе —.	Увеличилось въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.
	Тысячи пудовъ.			
Льна, кудели и пакли .	2.499	2.315	— 184	718
Пеньки	1.200	1.809	+ 609	16
Хлопка	1.916	2.247	+ 331	600
Шерсти	1.029	943	— 86	12

Поименованные товары слѣдуютъ по Привислинскимъ ж. д., большею частію, транзитомъ за границу; часть ихъ идетъ и на мѣстныя фабрики. Сокращеніе перевозки льна, кудели и пакли въ 1911 г. было вызвано неудовлетворительнымъ урожаемъ въ 1910 г. льна въ Смоленской, Витебской и Псковской губерніяхъ.

Мануфактурный товаръ перевозится на Привислинскихъ ж. д. въ довольно значительномъ количествѣ (свыше 7 милл. пуд. въ 1911 г.), но преимущественно транзитомъ изъ-за границы. Перевозка его увеличилась въ 1911 г. на 629 т. пуд. и въ 1912 г. на 220 т. пуд. (за 9 мѣсяцевъ).

По случаю неудовлетворительнаго урожая въ 1910 г. свекловицы въ Германіи и нѣкоторыхъ другихъ западно-европейскихъ государствахъ, изъ Россіи было отправлено въ 1911 г. значительное количество *сахара*. Увеличеніе перевозки этого продукта на Привислинскихъ ж. д. составило 11.609 т. пуд. (18.345 т. пуд. вмѣсто 6.736 т. пуд., перевезенныхъ въ 1910 г.), въ томъ числѣ 11 милл. пуд. по транзиту съ юго-западнаго раіона Россіи и около 500 т. пуд. по вывозу съ мѣстныхъ заводовъ. Въ первые девять мѣсяцевъ 1912 г. перевезено сахара 12,6 милл. пуд., болѣе въ сравненіи съ тѣмъ же періодомъ 1911 г. на 2.834 т. пуд. И въ этомъ году увеличились, главнымъ образомъ, транзитъ сахара—на 1.804 т. пуд. и вывозъ—на 431 т. пуд. *Свекловица*, употребляемая на свеклосахарныхъ заводахъ Привислинскаго края, перевозится преимущественно въ мѣстномъ сообщеніи. Перевозка ея возрасла въ 1911 г. на 2,4 милл. пуд., въ зависимости отъ удовлетворительнаго урожая свекловицы и ранѣе начавшейся, по случаю жаркаго и сухого лѣта, свекловичной кампаніи.

Изъ другихъ грузовъ заслуживаетъ быть отмѣченнымъ перевозка *картофеля*, поднявшаяся съ 5.719 т. пуд. въ 1910 г. до 15.534 т. пуд. въ 1911 г., главнымъ образомъ, по транзиту (на 5.621 т. пуд.) и по вывозу (на 3.132 т. пуд.). Въ то же время увеличился на 1.205 т. пуд. и ввозъ картофеля въ раіонъ Привислинскихъ ж. д., въ виду неурожая картофеля въ Привислинскомъ

краѣ. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. произошло дальнѣйшее увеличеніе перевозки картофеля на 4.697 т. пуд.

Въ небольшихъ сравнительно размѣрахъ возрасла перевозка слѣдующихъ пищевыхъ продуктовъ:

	Увеличилось:	
	въ 1911 г.	въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.
	Тысячи пудовъ.	
Мяса	69	108
Рыбы	42	146
Яицъ	108	152

Соли перевезено въ 1910 г. 7,2 милл. пуд. и въ 1911 г.—7,6 милл. пуд., болѣе на 0,4 милл. пуд. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка соли увеличилась на 0,8 милл. пуд. Большая часть соли ввозится въ Привислинскій край, или же проходитъ транзитомъ.

Изъ товаровъ, перевозка которыхъ сократилась, слѣдуетъ указать на *спиртъ*, котораго перевезено въ 1910 г. 2.648 т. пуд., а въ 1911 г.—2.321 т. пуд., менѣе на 327 т. пуд. Еще болѣе значительное сокращеніе этого груза произошло въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.—на 588 т. пуд. Сократилась также въ 1911 г. на 645 т. пуд. перевозка *сѣна*, преимущественно по ввозу съ Сѣверо-Западныхъ ж. д., въ раіонѣ которыхъ сѣнокосы были въ 1911 г. неудовлетворительны.

Въ ежемѣсячныя отчетныя вѣдомости Привислинскихъ ж. д. входятъ не всѣ перевозимые товары. Не вошедшихъ въ вѣдомости товаровъ малой скорости перевезено въ 1910 г. 119 милл. пуд. и въ 1911 г.—123 милл. пуд., болѣе на 4 милл. пуд. Пропускъ въ отчетности такого значительнаго количества товаровъ (до 20%) составляетъ большой ущербъ какъ для характеристики грузовыхъ перевозокъ по Привислинскимъ линіямъ, такъ и для другихъ экономическихъ выводовъ, въ особенности если принять во вниманіе, что въ числѣ пропускаемыхъ товаровъ заключается не мало такихъ, которые имѣютъ большое экономическое значеніе, каковы, напримѣръ, бакалейные и колоніальные товары (въ отчетныхъ вѣдомостахъ показывается только чай), бумага, вина, водочныя издѣлія, галантерейный товаръ, деревянныя издѣлія и щепной товаръ, желѣзныя, жестяныя, стальныя и чугунныя издѣлія, земледѣльческія и другія машины и орудія, кожи и шкуры, а также кожанныя издѣлія, москательные и аптекарскіе товары, мѣдь, олово, свинецъ и цинкъ, мѣховой товаръ, перо и пухъ, пряжа и нитки, стекло и стеклянныя издѣлія, та-

бакъ, солонина, удобрительные туки, фрукты, фарфоровыя и фаянсовыя издѣлія, шелкъ, щетина и щеточный товаръ.

Сводка приведенныхъ выше данныхъ показываетъ, что въ 1911 г. по сравненію съ 1910 г. увеличилась перевозка по Привислинскимъ ж. д.:

а) произведеній полевой культуры—хлѣба, картофеля и свекловицы—на 34,6 милл. пуд.,

б) сахара на 11,6 милл. пуд.,

в) лѣса—на 11,5 милл. пуд.,

г) строительныхъ грузовъ, кромѣ лѣса,—на 11,6 милл. пуд.,

д) металлургическихъ грузовъ—руды, чугуна и желѣза—на 11,3 милл. пуд.,

е) топлива—каменнаго угля и дровъ—на 17,1 милл. пуд.,

ж) всѣхъ остальныхъ грузовъ, въ томъ числѣ и не вошедшихъ въ отчетныя вѣдомости, въ общей сложности,—на 6,2 милл. пудовъ.

Либаво-Роменская ж. д.

Либаво-Роменская ж. д., имѣя эксплоатаціонную длину въ 1.332 версты, соединяетъ съ портомъ Либавою малороссійскій и нѣкоторые западные раіоны.

Въ 1907—1911 г.г. перевезено по Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ товаровъ малой скорости:

Годы.	Милліоны пудовъ.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
			Въ %.
1907	266,4	—	—
1908	264,4	— 2,0	— *0,7* %
1909	308,0	+ 43,6	+ *16,5* %
1910	305,7	— 2,3	— *0,7* %
1911	346,0	+ 40,3	+ *13,2* %

Послѣ небольшого пониженія количества грузовъ въ 1908 г., перевозка ихъ въ 1909 г. увеличилась на 16,5%, въ слѣдующемъ 1910 г. немного понизилась, а въ 1911 г. возрасла на 13,2%.

Первенствующее значеніе въ товарномъ движеніи Либаво-Роменской желѣзной дороги имѣютъ *хлѣбные грузы*, главнымъ

образомъ, вывозимые чрезъ Либавскій портъ за границу. Перевозка ихъ измѣнялась въ 1907—1911 г.г. слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Милл. пуд.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.
1907	61,1	—
1908	57,7	— 3,4
1909	82,0	+ 24,3
1910	78,1	— 3,9
1911	85,9	+ 7,8

Вліяніе перевозки хлѣбныхъ грузовъ на общіе итоги перевозки всѣхъ грузовъ малой скорости видно изъ сравненія приведенныхъ цифровыхъ данныхъ. Значительное увеличеніе перевозки хлѣбныхъ грузовъ въ 1909 г.—съ 57,7 до 82 милл. пуд., что составляетъ 42% возрастанія,—объясняется хорошимъ урожаемъ въ Россіи и требованіемъ хлѣба на внѣшніе рынки. Въ 1910 г. перевозка хлѣбныхъ грузовъ понизилась почти на 4 милл. пуд., но все же оставалась высокою, составивъ 78,1 милл. пуд.

Уменьшеніе хлѣбныхъ перевозокъ въ 1910 г. приходится, главнымъ образомъ, на транзитъ съ Рязанско-Уральской, Сибирской и Ташкентской ж. д. на Сѣверо-Западныя ж. д. и за границу. Объясняется это, между прочимъ, болѣе выгодными цѣнами на пшеницу на югѣ Россіи, откуда она закупалась въ 1910 г. для нуждъ сѣверо-западнаго раіона.

Въ 1911 г. перевозка хлѣбныхъ грузовъ поднялась до 85,9 милл. пуд. и превзошла даже высокую перевозку 1909 г. Повышеніе хлѣбныхъ, какъ и нѣкоторыхъ другихъ, перевозокъ въ 1911 г. зависѣло въ извѣстной степени отъ причины, указанной выше [1]) при объясненіи хлѣбныхъ перевозокъ по казенной сѣти, а именно отъ измѣненія, въ виду политическихъ осложненій между Италіей и Турціей, направленія нѣкоторыхъ грузовъ, вывозившихся чрезъ Одессу и Николаевъ, а въ 1911 г. пошедшихъ къ балтійскимъ портамъ и западной границѣ.

Кромѣ хлѣбныхъ, значительно повысилась въ 1909 г. перевозка *лѣсныхъ грузовъ* — съ 42,9 до 61,9 милл. пуд., тогда какъ *дровъ* перевезено было меньше на 10,2 милл. пуд. (29,4 милл. пуд. вмѣсто 39,6 милл. пуд. въ 1908 г.).

Въ 1910 г. снова понизилась перевозка дровъ и сократилась перевозка каменнаго угля. Сокращеніе перевозокъ каменнаго угля объясняется уменьшеніемъ требованія его для Либаво-Роменской ж. д., въ виду запасовъ, образовавшихся отъ покупокъ пред-

[1]) Стр. 75.

шествовавшаго года; кромѣ того, на перевозку каменнаго угля повліяло уменьшеніе добычи его въ Донецкомъ бассейнѣ во время развитія въ шахтахъ, лѣтомъ 1910 г., холерной эпидеміи. Съ другой стороны, какъ послѣдствіе двухъ подъ рядъ урожаевъ, увеличились грузы для промышленныхъ и строительныхъ надобностей и для домашняго обихода.

Въ 1911 г. увеличились, кромѣ хлѣба, главнымъ образомъ, слѣдующіе грузы:

	Перевезено:		Увеличилось
	въ **1910** г.	въ **1911** г.	въ 1911 г.
	Милліоны пудовъ.		
Лѣсные строительные матеріалы. . .	66,3	78,2	11,9
Дрова	21,4	22,0	0,6
Каменный уголь	18,8	22,8	4,0
Кирпичъ	3,6	4,1	0,5
Известь и цементъ	2,7	3,1	0,4
Желѣзо, жесть, сталь и чугунъ не въ дѣлѣ.	13,9	14,8	0,9
Земледѣльческія и другія машины . .	3,5	4,4	0,9
Бумага, картонъ и издѣлія изъ нихъ.	2,7	2,9	0,2
Кожи.	2,1	2,3	0,2
Ленъ, кудель, льняная пакля.	1,4	1,7	0,3
Овощи (картофель и свекловица) [1]) .	10,3	14,7	4,4
Сахаръ.	5,7	6,1	0,4
Фрукты	1,2	1,6	0,4
Яйца.	1,1	1,4	0,3
Рыбный товаръ	6,0	6,4	0,4
Масла сѣмянныя	1,8	2,0	0,2
Сѣно [2]).	3,5	5,4	1,9

Незначительно увеличилась перевозка мануфактурныхъ товаровъ, смолы, спирта и нѣк. др.

Съ другой стороны, на небольшія количества сократились грузы москательныхъ товаровъ и табака. Количество предметовъ, перевозимыхъ поштучно, уменьшилось на 0,8 милл. пуд.

Въ первые девять мѣсяцевъ 1912 г. по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г. произошли въ перевозкѣ нѣкоторыхъ грузовъ по Либаво-Роменской ж. д. болѣе или менѣе существенныя измѣненія. Хлѣбные грузы сократились на 16 милл. пуд. (40,6 милл.

---

[1]) Въ полученныхъ свѣдѣніяхъ оба груза показаны слитно.

[2]) Оригинально названіе группы товаровъ, въ которой по номенклатурѣ желѣзнодорожной статистики заключается сѣно: «Травы и растенія сухія, кромѣ лекарственныхъ, красильныхъ и дубильныхъ». Въ той же группѣ показывается солома. Казалось бы, сѣно и солома, въ виду ихъ значенія въ народномъ хозяйствѣ, могли быть выдѣлены въ особую группу и названы своими именами.

пуд. вмѣсто 56,6 милл. пуд. за 1911 г.), или на 28%, свекловица—на 1,1 милл. пуд., желѣзо и чугунъ не въ дѣлѣ—на 1 милл. пуд., соль—на 0,4 милл. пуд., сѣно—на 0,4 милл. пуд. и нѣк. др. въ меньшихъ количествахъ. Наоборотъ, увеличилась перевозка: лѣсныхъ матеріаловъ—на 4,3 милл. пуд. (въ томъ числѣ дрючковъ, кольевъ, горбылей и т. п.—на 6,2 милл. пуд., клепки и разныхъ сортовъ дерева—на 2,3 милл. пуд., тогда какъ досокъ перевезено меньше на 4,2 милл. пуд.), дровъ—на 3,4 милл. пуд., картофеля—на 2,5 милл. пуд., сахара—на 0,4 милл. пуд., спирта—на 0,6 милл. пуд., табака—на 0,7 милл. пуд., каменноугольныхъ грузовъ—на 1,4 милл. пуд., льна—на 0,7 милл. пуд. и т. д. Въ общемъ же, сокращеніе перевозки грузовъ малой скорости за 9 мѣсяцевъ опредѣлилось въ 3,8 милл. пуд.

Тотъ фактъ, что грузы Либаво-Роменской ж. д. слѣдуютъ преимущественно по направленію къ Либавѣ, удостовѣряется слѣдующимъ подсчетомъ статистическаго отдѣленія дороги. Свѣдѣнія относятся къ 1910 г., но, очевидно, общая картина мало измѣняется по годамъ, кромѣ хлѣба, размѣръ перевозки котораго зависитъ отъ урожая и требованій за границу.

Перевезено главнѣйшихъ грузовъ малой скорости по направленіямъ:

	Къ Либавѣ.	Къ Ромнамъ.	Итого.
	Милліоны пудовъ.		
Рожь	3,8	0,4	4,2
Пшеница	2,5	0,4	2,9
Ячмень	3,0	0,3	3,3
Овесъ	31,2	1,3	32,5
Мука пшеничная	12,9	0,4	13,3
» ржаная	4,8	0,4	5,2
Лѣсные матеріалы	27,0	37,0	64,0[1])
Дрова	14,1	7,3	21,4
Нефтяные грузы	2,5	0,5	3,0
Каменноугольные грузы	18,2	0,6	18,8
Соль	3,7	1,0	4,7
	123,7	49,6	173,3

Поименованные товары составляютъ 56% всѣхъ перевезенныхъ въ 1910 г. грузовъ малой скорости. Изъ нихъ 71% прослѣдовало по направленію къ Либавѣ и 29%—по направленію къ Ромнамъ, причемъ изъ 49,6 милл. пуд., перевезенныхъ въ этомъ послѣднемъ направленіи, 44,3 милл. пуд. принадлежали къ лѣснымъ матеріаламъ и дровамъ.

---

[1]) Правильнѣе должно быть 66,3 милл. пуд. См. приложеніе 9.

Такимъ образомъ, характерною особенностью товарнаго движенія по Либаво-Роменской ж. д. является преобладаніе надъ всѣми прочими грузами перевозокъ хлѣба, лѣса и дровъ. Эти три статьи составили въ 1910 г. 53% и въ 1911 г.—57% всѣхъ перевозокъ малой скорости. Изъ этого слѣдуетъ, что интенсивность товарнаго движенія по Либаво-Роменской ж. д. можетъ значительно измѣняться, главнымъ образомъ, въ зависимости отъ спроса и предложенія хлѣбныхъ и лѣсныхъ товарныхъ группъ.

Риго-Орловская ж. д.

Магистральная линія этой дороги соединяетъ центръ Россіи съ берегомъ Балтійскаго моря, пробѣгая отъ Орла до Риги черезъ Брянскъ, Смоленскъ, Витебскъ, Полоцкъ и Двинскъ на протяженіи 955 верстъ. Кромѣ того, Риго-Орловская ж. д. имѣетъ отвѣтвленія на Митаву, Туккумъ, Жлобинъ и др. протяженіемъ всего въ 505 верстъ.

Перевозка грузовъ малой скорости, согласно отчетамъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ и полученнымъ статистическимъ свѣдѣніямъ (за 1909—1911 г.г.) мѣстнаго Управленія, представляется, въ общихъ итогахъ, въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Мѣстное сообщеніе.	Вывозъ.	Ввозъ.	Транзитъ.	Итого.	Увеличилось въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ.	
	Милліоны пудовъ.					Милл. пуд.	Въ %.
1907 . .	—	—	—	—	**300,7**	—	—
1908 . . .	—	—	—	—	**316,8**	16,1	*5,3* %
1909 [1]) . .	51,7	85,2	123,7	110,8	**377,9**	61,1	*19,3* %
1910 [2]) . .	51,3	95,9	142,9	112,5	**408,9**	31,0	*8,2* %
1911 [3]) . .	61,9	106,3	141,4	112,9	**428,9**	20,0	*4,9* %

Въ отличіе отъ предыдущихъ двухъ дорогъ—Привислинскихъ и Либаво-Роменской, по которымъ, въ особенности по первой изъ нихъ, перевозки грузовъ малой скорости замѣтно повысились въ 1911 г., на Риго-Орловской ж. д. наблюдается иное: послѣ значительнаго увеличенія количества грузовъ въ 1909 г.

---

[1]) Слагаемыя по сообщеніямъ получены отъ Управленія Риго-Орловской ж. д. и въ общемъ даютъ итогъ въ 371,4 вмѣсто 377,9 милл. пуд., менѣе на 6,5 милл. пуд.

[2]) По тѣмъ же даннымъ получается итогъ слагаемыхъ въ 402,6 вмѣсто 408,9 милл. пуд., менѣе на 6,3 милл. пуд.

[3]) По тѣмъ же даннымъ итогъ слагаемыхъ равенъ 422,5 вмѣсто 428,9 милл. пуд., менѣе на 6,4 милл. пуд.

на 61,1 милл. пуд., или на 19,3%,—постепенное паденіе прироста грузовъ въ 1910 г. до 31 милл. пуд. (8,2%) и въ 1911 г.—до 20 милл. пуд. (4,9%).

По свѣдѣніямъ за первые девять мѣсяцевъ 1912 г. это паденіе прироста обозначилось еще сильнѣе, а именно съ 1 января по 1 октября 1912 г. перевезено грузовъ малой скорости 319,5 милл. пуд., по сравненію съ 318,9 милл. пуд., перевезенными за тотъ же періодъ 1911 г., болѣе только на 0,6 милл. пуд., или на 0,2%. Быть можетъ, въ остальные три мѣсяца 1912 г. товарное движеніе по Риго-Орловской ж. д. поправилось, но къ 1 октября этого года оно, въ общемъ итогѣ, почти не подвинулось впередъ по сравненію съ 1911 г.

Безполезно было бы искать въ отчетахъ центральнаго и мѣстнаго желѣзнодорожныхъ управленій объясненій послѣдовательности сокращенія прироста грузовъ по Риго-Орловской ж. д. Если еще кое-какія указанія на увеличеніе и уменьшеніе главнѣйшихъ грузовъ встрѣчаются въ отчетахъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, то въ отчетахъ Управленія Риго-Орловской ж. д. нѣтъ и этихъ краткихъ поясненій. Мѣстное Управленіе въ этомъ не виновато. Оно, какъ и управленія всѣхъ другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, составляетъ отчеты по формамъ, даннымъ начальствомъ, которое лучше знаетъ, что надо и чего не надо помѣщать въ отчетахъ. Согласно этимъ формамъ, отчеты заполняются массою такихъ мелочныхъ свѣдѣній, которыя не имѣютъ никакого общественнаго значенія, да едва ли нужны и центральнымъ учрежденіямъ вѣдомства. Такъ, напримѣръ, въ отчетѣ Риго-Орловской ж. д. можно найти свѣдѣнія о томъ, что сторожу Оршацкому выдано въ возмѣщеніе расходовъ по леченію его жены 5 р. 25 к. [1]), а для мастерскихъ станціи Витебскъ куплено двѣ швабры за 38 к. [2]) и т. д. безъ конца. Подобныя свѣдѣнія во множествѣ наполняютъ печатные отчеты всѣхъ казенныхъ линій. Для объясненія же экономическихъ причинъ роста или паденія движенія—мѣста въ отчетахъ не отведено, или въ рѣдкихъ случаяхъ эти объясненія ограничиваются немногими общими ссылками на урожай, на подъемъ промышленности и т. п.

Изъ приведенной выше таблицы видно, что транзитное сообщеніе по Риго-Орловской ж. д. довольно устойчиво, мѣняются же въ цифрахъ, главнымъ образомъ, мѣстное товарное сообщеніе, а также ввозъ и вывозъ товаровъ по сообщенію съ другими желѣзными дорогами, причемъ ввозъ товаровъ за послѣднее время

---

[1]) Стр. 511 отчета за 1911 г.

[2]) Тоже, стр. 459.

нѣсколько сокращается, а мѣстное сообщеніе и вывозъ товаровъ на другія линіи увеличиваются. Этотъ характеръ движенія сохранился и въ первые девять мѣсяцевъ 1912 г. Ввозъ товаровъ за этотъ періодъ времени по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г. сократился на 3,7 милл. пуд., а вывозъ и мѣстное сообщеніе увеличились на 4,9 милл. пуд. Значеніе этихъ дѣленій перевозокъ по сообщеніямъ, какъ уже было объяснено въ этой запискѣ [1]), весьма условно,что видно, между прочимъ, и изъ слѣдующаго примѣра. Согласно статистическимъ даннымъ Риго-Орловской ж. д., было ввезено на эту дорогу въ 1911 г. яицъ 5.295 т. пуд., а вывезено 8 т. пуд., изъ чего можно заключить, что прибалтійскіе жители съѣли въ 1911 г. 5.287 т. пуд. привозныхъ яицъ, что составляетъ по 2 пуда на душу населенія, считая и грудныхъ младенцевъ. На самомъ дѣлѣ яйца вывезены за границу морскимъ путемъ, но въ статистикѣ дороги этого не значится. Такъ и по многимъ другимъ дорогамъ—показывается только ввозъ, а надо понимать ввозъ и вывозъ.

Хлѣбные и лѣсные продукты вмѣстѣ съ дровами составляютъ обыкновенно отъ 50 до 55% всего товарнаго движенія по Риго-Орловской ж. д. Не безполезно прослѣдить вліяніе измѣненій въ перевозкѣ ихъ на общіе размѣры товарнаго движенія по этой дорогѣ.

Перевезено грузовъ:

Годы.	Хлѣбныхъ.	Лѣсныхъ, включая и дрова.	Прочихъ.	Итого.
	Милліоны пудовъ.			
1908. . .	63,9	92,2	160,7	316,8
1909. . .	112,3	100,8	164,8	377,9
1910. . .	114,9	112,7	181,3	408,9
1911. . .	95,2	125,4	208,3	428,9
Въ первые девять мѣсяцевъ [2]). **1911**. . .	71,5	98,5	148,9	318,9
Въ первые девять мѣсяцевъ [2]). **1912**. . .	49,6	89,5	180,4	319,5

Въ 1909 и 1910 г.г. перевозка хлѣбныхъ и лѣсныхъ грузовъ возрасла, въ 1911 г. поднялась еще выше перевозка лѣсныхъ грузовъ, количество же хлѣбныхъ грузовъ сократилось; наконецъ, въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г., наряду съ значительнымъ сокращеніемъ хлѣбныхъ перевозокъ, замѣчается умень-

[1]) Стр. 12—14.
[2]) По свѣдѣніямъ мѣстнаго Управленія.

шеніе и лѣсныхъ грузовъ. Перевозка прочихъ грузовъ, въ общемъ, съ 1909 г. ежегодно, и притомъ прогрессивно, увеличивается: въ 1909 г.—на 4,1 милл. пуд., въ 1910 г.—на 16,5 милл. пуд., въ 1911 г.—на 27 милл. пуд. и въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.—на 31,5 милл. пуд.

Причины повышенія хлѣбныхъ грузовъ въ 1909 г. уже извѣстны изъ предыдущихъ объясненій. Въ 1910 г. измѣнился составъ хлѣбныхъ грузовъ, а именно рожь сократилась на 2,7 милл. пуд., пшеница—на 0,8 милл. пуд., ячмень—на 0,8 милл. пуд., кукуруза—на 1 милл. пуд.; перевозка же овса возрасла на 7,8 милл. пуд. Уменьшеніе перевозки хлѣбныхъ грузовъ въ 1911 г. Управленіе Желѣзныхъ Дорогъ объясняетъ недородомъ хлѣбовъ. Уменьшеніе коснулось преимущественно ввоза и транзита пшеницы (на 16,8 милл. пуд.) и овса (на 8,9 милл. пуд.); увеличилась же перевозка пшеничной муки на 2 милл. пуд. и нѣкоторыхъ зерновыхъ хлѣбовъ: гречихи, ячменя и др. То же явленіе продолжалось, и даже съ большею силою, въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г., съ тою разницею, что въ этотъ періодъ уменьшилась перевозка также и муки.

Заслуживаетъ вниманія ростъ перевозки сѣмянъ конопли, льна и нѣк. другихъ растеній. Съ 4,8 милл. пуд. въ 1909 г. перевозка ихъ дошла до 6,7 милл. пуд. въ 1911 г., увеличившись за два года на 1,9 милл. пуд. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. получился дальнѣйшій приростъ на 1,7 милл. пуд.

Изъ числа лѣсныхъ грузовъ особенно увеличилась въ 1910 г., вслѣдствіе усилившагося экспорта и возросшей строительной дѣятельности внутри страны, перевозка досокъ—по ввозу на 10,6 милл. пуд., по вывозу—на 2,1 милл. пуд. и въ мѣстномъ сообщеніи—на 1,7 милл. пуд.; сократилась же перевозка дрючковъ, кольевъ и горбылей на 1,6 милл. пуд. и дровъ—на 1,8 милл. пуд. По мнѣнію Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, это сокращеніе произошло какъ на Риго-Орловской, такъ и на Либаво-Роменской и нѣкоторыхъ другихъ желѣзныхъ дорогахъ, подъ вліяніемъ неблагопріятныхъ цѣнъ за границей на дрова и дешевые сорта лѣсныхъ матеріаловъ. Если это объясненіе основано на справкахъ иностранныхъ биржъ, то надо допустить, что заграничныя цѣны на эти товары вскорѣ же повысились, такъ какъ въ 1911 г. болѣе всего возрасла перевозка по Риго-Орловской ж. д. дрючковъ, кольевъ и горбылей—на 5,7 милл. пуд., досокъ на—5,3 милл. пуд. и дровъ на—2,3 милл. пуд. Всѣ поименованные грузы въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. опять уменьшились, въ томъ числѣ доски на 5,2 милл. пуд. и дрова на—1,9 милл. пуд.

Другихъ *строительныхъ матеріаловъ*, кромѣ досокъ, перевезено за послѣдніе три года:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось въ 1911 г. по сравненію съ 1909 г.	Увеличилось въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г.
	Тысячи пудовъ.				
Известь	663	830	1.354	691	237
Цементъ.	5.294	7.831	10.840	5.546	706
Кирпичъ.	1.398	1.700	2.106	708	440
Известнякъ и друг. камень	2.916	3.016	2.991	75	1.336

Перевозка цемента увеличилась почти исключительно по вывозу изъ раіона Риго-Орловской ж. д., а дикаго камня—по ввозу и немного въ мѣстномъ сообщеніи.

Изъ *грузовъ растительнаго происхожденія*, кромѣ хлѣбныхъ и лѣсныхъ, ленъ и хлопокъ сократились въ 1911 г., но сокращеніе льна съ лихвою возмѣстилось увеличеніемъ перевозки его въ 1912 г. Грузы пеньки постепенно возрастаютъ.

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось въ 1911 г. по сравненію съ 1909 г.	Увеличилось или уменьшилось въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г.
	Тысячи пудовъ.				
Ленъ, кудель и льняная пакля	9.153	9.622	7.407	—1.746	+3.417
Пенька.	2.340	2.365	3.015	+ 675	+ 63
Хлопокъ..	797	815	603	— 194	— 23

Ослабленіе урожая картофеля вызвало сокращеніе перевозки его въ 1911 г. на 354 т. пуд., но уже въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка картофеля увеличилась на 296 т. пуд.

Сѣно дало пониженіе въ 1910 г. на 749 т. пуд. и увеличеніе въ 1911 г. на 352 т. пуд. и въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.—на 272 т. пуд.

Перевозка слѣдующихъ *жизненныхъ припасовъ животнаго происхожденія* ежегодно возрастаетъ, за исключеніемъ яицъ, перевозка которыхъ сократилась въ 1912 г.:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось въ 1911 г. по сравненію съ 1909 г.	Увеличилось или уменьшилось въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г.
	Тысячи пудовъ.				
Масло коровье [1]). . .	722	794	1.621	+899	+753
Мясной товаръ [1]). . .	933	1.058	1.229	+296	+ 28
Рыбный товаръ [1]). . .	4.667	4.680	4.864	+197	+253
Яйца.	4.925	5.287	5.475	+550	—441

Значительно увеличилась, главнымъ образомъ по ввозу и транзиту, перевозка продуктовъ металлургической промышленности: *чугуна* съ 7 милл. пуд. въ 1909 г. до 11,8 милл. пуд. въ 1911 г., *желѣза и стали*—съ 7,2 милл. пуд. въ 1909 г. до 13,5 милл. пуд. въ 1911 г. Такимъ образомъ, за два года перевозка чугуна возрасла на 4,8 милл. пуд., или на 68,8%, желѣза и стали—на 6,3 милл. пуд., или на 86,1%. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. получилось дальнѣйшее повышеніе перевозки чугуна на 1,5 милл. пуд., желѣза и стали—на 4,4 милл. пуд.

Желѣзной (и въ незначительномъ количествѣ марганцовой) *руды* перевозится по Риго-Орловской ж. д. немного, но обращаетъ на себя вниманіе ростъ этого груза: съ 107 т. пуд. въ 1909 г. онъ увеличился въ 1911 г. до 283 т. пуд., т. е. на 176 т. пуд., или на 164%, и въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.—на 169 т. пуд., или на 111%. Увеличеніе руды тоже идетъ по ввозу и транзиту.

Возрасла перевозка *каменнаго угля и кокса* [2]) съ 17,5 милл. пуд. въ 1909 г. до 22,4 милл. пуд. въ 1911 г., т. е. на 4,9 милл. пуд., или на 28%, и еще болѣе въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.—на 10,7 милл. пуд., или на 72% (25,6 милл. пуд. противъ 14,9 милл. пуд., перевезенныхъ въ первые 9 мѣсяцевъ 1911 г.). Перевозка каменнаго угля возрастаетъ преимущественно по тѣмъ же видамъ сообщеній, какъ предыдущіе грузы металлургической промышленности, т. е. по ввозу и транзиту, отчасти же и въ мѣстномъ сообщеніи. *Нефтяные грузы* въ періодъ 1909—1911 г.г. увеличились (съ 7.452 т. до 7.667 т. пуд.) на 215 т. пуд. [3]), а въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. повысились на 1.128 т. пуд. (съ 5.008 т. до 6.136 т. пуд.).

---

[1]) Въ томъ числѣ и перевозки въ поѣздахъ большой и пассажирской скоростей.

[2]) По свѣдѣніямъ Управленія Риго-Орловской ж. д., которыя не сходятся съ отчетомъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ за 1911 г., потому что въ послѣднемъ коксъ не показанъ.

[3]) По даннымъ центральнаго Управленія—на 1,8 милл. пуд. (съ 8 милл. до 9,8 милл. пуд., см. приложеніе 10).

Соли перевезено въ 1909 г. 5 милл. пуд., въ 1911 г. — 5,8 милл. пуд., болѣе на 0,8 милл. пуд.

Слѣдуетъ отмѣтить также возрастаніе перевозки *мануфактурнаго товара* на 234 т. пуд. въ 1909—1911 г.г. (19%) и на 164 т. пуд. въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. (14%) и *шерсти* за 1909—1911 г.г.—на 230 т. пуд. (128%).

Не маловажнымъ грузомъ для Риго-Орловской ж. д. являются *пиво и портеръ*: 2.446 т. пуд. въ 1909 г., 2.926 т. пуд. въ 1911 г., болѣе на 480 т. пуд.; въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. оказалось дальнѣйшее возрастаніе на 160 т. пуд.

Изъ представленнаго обозрѣнія товарныхъ перевозокъ по Риго-Орловской ж. д. видно, что на этой линіи весьма замѣтно повысились грузы, имѣющіе промышленное значеніе, или отношеніе къ промышленности: чугунъ, желѣзо, руда, топливо, кромѣ дровъ, ленъ, шерсть и мануфактура, а также строительные матеріалы и въ меньшемъ размѣрѣ—нѣкоторые жизненные припасы, тогда какъ перевозка хлѣбныхъ грузовъ и дровъ сократила сь Сокращеніе этихъ товаровъ и повліяло на относительное уменьшеніе прироста перевозокъ грузовъ малой скорости въ 1911 и 1912 г.г. Уменьшеніе же прироста этихъ грузовъ въ 1910 г. (31 милл. пуд.) по сравненію съ 1909 г. (61,1 милл. пуд.) объясняется исключительнымъ повышеніемъ товарнаго движенія въ 1909 г., которое въ равной степени не повторилось въ слѣдующемъ году.

Въ связи съ сокращеніемъ прироста перевозки грузовъ, обозначилось и уменьшеніе прироста выручки отъ товарнаго движенія малой скорости.

Годы.	Перевозка грузовъ малой скорости увеличилась въ процентномъ отношеніи.	Выручено отъ перевозки грузовъ малой скорости. Тысячи руб.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ. Тысячи руб.	Въ %.
1908	5,3 %	13.245	711	*5,7* %
1909	19,3 %	16.015	2.770	*20,9* %
1910	8,2 %	18.450	2.435	*15,2* %
1911	4,9 %	18.920	470	*2,5* %

Рѣзкое несоотвѣтствіе за 1910 и 1911 г.г. прироста выручки съ приростомъ грузовъ въ процентномъ отношеніи объясняется тѣмъ, что въ 1910 г. значительно повысился средній пробѣгъ пуда груза (226 верстъ вмѣсто 209 верстъ за 1909 г., или на 8,1%), тогда какъ въ 1911 г. грузы перевозились, въ общемъ, на меньшихъ разстояніяхъ и пробѣгъ одного пуда сократился до 208 верстъ, или на 8%.

БИБЛІОТЕКА

Дальнѣйшій ростъ доходовъ отъ товарнаго движенія по Риго-Орловской ж. д. будетъ зависѣть, главнымъ образомъ, отъ того, возстановится ли перевозка по этой линіи хлѣбныхъ и лѣсныхъ грузовъ до размѣровъ 1909—1911 г.г.

Полѣсскія ж. д.

Полѣсскія ж. д. раскинулись между Привислинскими, Риго-Орловскою, Сѣверо и Юго-Западными ж. д., отъ Брянска до Бреста, отъ Вильны до Сарны и отъ Бѣлостока до Барановичъ, съ двумя вѣтвями—Чучевичскою и Василевичскою. Съ 1 октября 1910 г. присоединены къ Полѣсскимъ дорогамъ участки Полоцкъ-Волковыскъ и Мосты-Гродно, находившіеся до того, со времени открытія движенія по линіи Полоцкъ-Волковыскъ — 1 января 1907 г., въ составѣ Николаевской ж. д. Наибольшее протяженіе имѣетъ линія Брестъ-Брянскъ — 753 версты, а вся эксплоатаціонная длина Полѣсскихъ ж. д.—1.909 верстъ.

Слѣдующія данныя представляютъ развитіе товарнаго движенія на Полѣсскихъ ж. д., кромѣ участковъ Полоцкъ-Волковыскъ и Мосты-Гродно.

Годы.	Перевезено грузовъ малой скорости.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ. Милл. пуд.	Въ %.
1907	153,1	—	—
1908	164,6	+ 11,5	+ *7,5* %
1909	204,8	+ 40,2	+ *24,4* %
1910	196,3	— 8,5	— *4,1* %
1911	217,4	+ 21,1	+ *10,7* %

Вмѣстѣ съ участками Полоцкъ-Волковыскъ и Мосты-Гродно, всего перевезено товаровъ малой скорости въ 1910 г. 200,3 милл. пуд. и въ 1911 г.—235,2 милл. пуд.

По предварительнымъ свѣдѣніямъ главной бухгалтеріи Полѣсскихъ ж. д. перевозка грузовъ малой скорости достигла на этихъ дорогахъ въ 1912 г. 250 милл. пуд., увеличившись противъ 1911 г. почти на 15 милл. пуд., или на 6,3%. Изъ полученныхъ свѣдѣній о товарныхъ перевозкахъ видно, что это увеличеніе достигнуто, главнымъ образомъ, въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г., въ которые грузовое движеніе увеличилось на 14 милл. пуд.

Такимъ образомъ, хотя на Полѣсскихъ ж. д. замѣчается, въ общемъ, значительное повышеніе товарнаго движенія, но происходитъ оно по годамъ неравномѣрно. Особенно обращаетъ на

себя вниманіе паденіе товарнаго движенія въ 1910 г., послѣ увеличенія его въ 1909 г. на 40,2 милл. пуд.

Втиснутыя между другими желѣзными дорогами, Полѣсскія дороги на половину своей дѣятельности являются транзитнымъ путемъ. Такъ, изъ 200,3 милл. пуд. товаровъ малой скорости, перевезенныхъ въ 1910 г., 106,5 милл. пуд., или 53%, перевезены транзитомъ; въ 1911 г. транзитъ составилъ 111,6 милл. пуд. изъ общаго итога грузовъ малой скорости въ 235,2 милл. пуд., или 47%.

Преобладающими на Полѣсскихъ ж. д. грузами являются *лѣсные*, а за ними *хлѣбные грузы*, составляющіе вмѣстѣ около 60% всѣхъ товарныхъ перевозокъ малой скорости.

Годы.	Лѣсные грузы (въ томъ числѣ и дрова).	Хлѣбные грузы.	Всѣ прочіе грузы.	Итого.
	Милліоны пудовъ.			
1908.	57,2 (*34,8* %)	35,3 (*21,4* %)	72,1 (*43,8* %)	164,6
1909.	68,0 (*33,2* %)	60,9 (*29,7* %)	75,9 (*37,1* %)	204,8
1910.	66,4 (*33,1* %)	52,0 (*26,0* %)	81,9 (*40,9* %)	200,3
1911.	86,2 (*36,7* %)	53,2 (*22,6* %)	95,8 (*40,7* %)	235,2

Изъ 40,2 милл. пуд., на которые повысились товарныя перевозки въ 1909 г.,—36,4 милл. пуд. принадлежали лѣснымъ и хлѣбнымъ грузамъ. Пониженіе тѣхъ и другихъ въ 1910 г. на 10,5 милл. пуд. повлекло за собою паденіе общаго итога товарныхъ перевозокъ, несмотря на продолжавшееся возрастаніе остальныхъ грузовъ. Сокращеніе хлѣбныхъ перевозокъ, опредѣлившееся въ 8,9 милл. пуд., произошло преимущественно по транзиту, а перевозка лѣсныхъ грузовъ уменьшилась по вывозу. Въ 1911 г. перевозка товаровъ (съ присоединеніемъ участковъ, перешедшихъ отъ Николаевской ж. д.) увеличилась на 34,9 милл. пуд., въ томъ числѣ на 19,8 милл. пуд. лѣсныхъ и на 1,2 милл. пуд. хлѣбныхъ грузовъ. Сильному возрастанію перевозки лѣса способствовало открытіе въ раіонѣ Полѣсскихъ дорогъ нѣсколькихъ новыхъ лѣсопильныхъ заводовъ и увеличеніе разработки лѣсныхъ площадей.

Строительные лѣсные грузы возрастаютъ непрерывно: въ 1909 г. — на 9,1 милл. пуд., въ 1910 г. — на 4,7 милл. пуд., въ 1911 г. — на 11,2 милл. пуд., въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. — на 8 милл. пуд.; перевозка же дровъ понизилась въ 1910 г. на 6,3 милл. пуд., послѣ чего въ 1911 г. поднялась сразу на 8,6 милл. пуд. (на 51%). Слабѣе увеличилась перевозка дровъ въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.—на 1,2 милл. пуд. (на 6,7%).

Изъ другихъ грузовъ за послѣдніе два отчетныхъ года, 1910 и 1911, по сравненію съ 1909 г. увеличилась перевозка: неф-

тяныхъ продуктовъ на 2.755 т. пуд. (78%) [1]), чугуна и желѣза не въ дѣлѣ — на 1.113 т. пуд. (55%), машинъ и издѣлій изъ чугуна и желѣза — на 1.649 т. пуд. (27%), льна, кудели, пеньки и пакли — на 1.609 т. пуд. (55%), кожъ — на 600 т. пуд. (97%), бумаги, картона, целлюлозы—на 735 т. пуд. (36%), стекла—на 218 т. пуд. (55%), мануфактурнаго товара — на 175 т. пуд. (10%), сахара—на 454 т. пуд. (15%), соли—на 985 т. пуд. (60%), спирта—на 622 т. пуд. (42%), масла конопляннаго, льняного и подсолнечнаго—на 270 т. пуд. (41%) и друг.

Въ 1911 г. по сравненію съ 1910 г. возросла на 3.400 т. пуд. (на 500%) перевозка, главнымъ образомъ, по вывозу и транзиту, картофеля, хорошо уродившагося въ раіонѣ Полѣсскихъ ж. д. Спросъ на картофель шелъ преимущественно изъ Германіи и Австріи, гдѣ былъ неурожай на него.

Перевозка малой скорости по Полѣсскимъ ж. д. за первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. характеризуется сокращеніемъ хлѣбныхъ грузовъ почти на 9 милл. пуд. и возрастаніемъ большей части другихъ грузовъ: каменноугольныхъ — на 6,2 милл. пуд., льна — на 901 т. пуд., сѣна—на 735 т. пуд., мануфактурнаго товара, сахара, соли, спирта, рыбы и друг. Объ увеличеніи лѣсныхъ грузовъ, какъ строительныхъ, такъ и дровъ, на 9,2 милл. пуд. упоминалось выше.

Изъ предыдущихъ объясненій видно, что самыя крупныя измѣненія въ количествѣ перевозимыхъ товаровъ: то увеличеніе, то уменьшеніе, принадлежатъ на Полѣсскихъ ж. д. хлѣбнымъ грузамъ. Въ главнѣйшей для этихъ дорогъ группѣ лѣсныхъ грузовъ тоже наблюдается неравномѣрность, но въ меньшихъ размѣрахъ, и только въ 1911 г. перевозка ихъ поднялась значительно — на 19,8 милл. пуд., или на 30%. Какъ же измѣненія въ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ отразились на выручкѣ Полѣсскихъ ж. д. отъ грузовъ малой скорости? Въ слѣдующей таблицѣ представлено увеличеніе и сокращеніе въ процентномъ отношеніи грузовъ малой скорости: хлѣбныхъ и всѣхъ остальныхъ (вмѣстѣ съ лѣсными), а также выручки отъ товарнаго движенія.

Годы.	Увеличилась или уменьшилась перевозка. Хлѣбныхъ грузовъ.	Всѣхъ остальныхъ грузовъ.	Увеличеніе выручки отъ перевозки грузовъ малой скорости.
1909.	+ 72,5 %	+ 11,3 %	+ 22,5 %
1910.	— 14,6 %	+ 3,0 %	+ 4,6 %
1911.	+ 2,4 %	+ 22,7 %	+ 16,1 %

Изъ этой таблицы видно, что колебанія въ размѣрѣ выручки зависѣли не столько отъ перевозки хлѣбныхъ, сколько отъ

[1]) По мѣстнымъ даннымъ; по свѣдѣніямъ же центральнаго Управленія перевозка нефтяныхъ грузовъ увеличилась на 2,1 милл. пуд. (прил. 10).

перевозки всѣхъ остальныхъ грузовъ. Увеличеніе хлѣбныхъ грузовъ въ 1909 г. на 72,5% и всѣхъ остальныхъ грузовъ на 11,3% дало въ результатѣ повышеніе выручки лишь на 22,5% при повышеніи тарифовъ на нѣкоторые товары. Сокращеніе перевозки хлѣбныхъ грузовъ въ 1910 г. на 14,6% не вызвало уменьшенія выручки, которая, наоборотъ, повысилась на 4,6% въ виду повышенія другихъ грузовъ, перевозка которыхъ дороже оплачивается, чѣмъ перевозка хлѣбныхъ грузовъ. Въ 1911 г. хлѣбные грузы повысились на 2,4%, остальные — на 22,7%, выручка—на 16,1%; но, какъ объяснено выше, въ числѣ остальныхъ грузовъ весьма значительно повысились лѣсные грузы, въ томъ числѣ и дрова, перевозимыя по сравнительно болѣе дешевымъ тарифамъ.

Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка хлѣба понизилась на 9 милл. пуд., или на 24%, а перевозка остальныхъ грузовъ увеличилась на 23 милл. пуд., или на 17%. Въ данное время нѣтъ свѣдѣній о томъ, сколько выручено за этотъ періодъ времени отъ перевозки грузовъ малой скорости по Полѣсскимъ ж. д.; въ общемъ же, по пассажирскимъ, багажнымъ и всѣмъ товарнымъ перевозкамъ выручено, по предварительнымъ свѣдѣніямъ, болѣе на 5%. Относительная незначительность этого повышенія объясняется, быть можетъ, тѣмъ, что въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. увеличилась перевозка преимущественно дешевыхъ грузовъ: каменнаго угля, дровъ, дрючковъ, кольевъ, горбылей, сѣна и картофеля.

Въ ближайшемъ будущемъ можно разсчитывать, при среднемъ урожаѣ, на постепенное повышеніе валовой выручки въ виду того, что лѣсныя и другія отрасли промышленности въ раіонѣ Полѣсскихъ ж. д. продолжаютъ развиваться, а значеніе этихъ дорогъ, какъ транзитнаго пути, остается высокимъ.

Въ 1909 г. исполнилось 25 лѣтъ со дня открытія (30 декабря 1884 г.) правильнаго движенія на первомъ участкѣ Полѣсскихъ ж. д. Вильна-Лунинецъ-Пинскъ [1]). По этому случаю Управленіемъ Полѣсскихъ ж. д. составлено и напечатано обстоятельное юбилейное изданіе, подъ названіемъ «Краткій обзоръ коммерческой дѣятельности Полѣсскихъ ж. д. за 1909 г.», въ которомъ, кромѣ подробнаго изложенія дѣятельности дорогъ въ коммерческомъ отношеніи за 1909 г. по сравненію съ 1908 г., заключается краткій очеркъ развитія экономической жизни въ раіонѣ дорогъ въ 1885—1909 г.г. Надо отдать должное Управленію этихъ дорогъ. Никѣмъ не побуждаемое, оно по собственной иниціативѣ про-

[1]) На остальныхъ участкахъ движеніе было открыто въ 1885—1887 г.г., а на Чучевичской вѣткѣ (28 верстъ)—въ 1908 г.

извело коммерческое обслѣдованіе раіона Полѣсскихъ дорогъ путемъ разсылки станціямъ опросныхъ листковъ, на которыхъ станціи отмѣчали находящіеся въ ихъ раіонѣ наиболѣе населенные пункты, заводы и фабрики, съ указаніемъ ихъ оборотовъ, ярмарки и т. п. свѣдѣнія. Такое хозяйственное пониманіе задачъ дороги, какъ перевозочнаго предпріятія, не часто встрѣчаемое на нашихъ дорогахъ, указываетъ на то, что администрація Полѣсскихъ дорогъ не ограничивается одною техническою стороною движенія, но удѣляетъ должное вниманіе и изученію экономическаго быта обслуживаемой ими мѣстности. Такія обслѣдованія полезны и даже необходимы, такъ какъ они вносятъ свѣтъ и разумъ въ коммерческую жизнь дороги.

Благодаря упомянутому юбилейному изданію, представляется возможнымъ на примѣрѣ Полѣсскихъ ж. д. видѣть, какъ проведеніе желѣзной дороги можетъ оживить мѣстность и изъ состоянія прозябанія вывести ее на путь промышленной и торговой дѣятельности. Слѣдующія данныя извлечены изъ этого изданія.

До проведенія желѣзной дороги Полѣсье представляло глухой край, почти сплошь покрытый непроходимымъ лѣсомъ и болотами. Кромѣ рѣкъ, имѣвшихъ значеніе лишь для прибрежныхъ полосъ, этотъ край не имѣлъ путей сообщенія; болѣе оживленныя сношенія, и то не каждый годъ, были возможны лишь въ зимнее время, послѣ замерзанія болотъ. Проходившія по окраинамъ Полѣсья Московско-Брестская и Либаво-Роменская ж. д., находясь въ сторонѣ отъ центра его, не могли имѣть особаго вліянія на жизнь самого Полѣсья. При такомъ недостаткѣ путей сообщенія промышленность почти во всемъ Полѣсьѣ стояла на самомъ низкомъ уровнѣ.

Проведеніе Полѣсскихъ ж. д., пересѣкшихъ Полѣсье въ двухъ направленіяхъ, съ востока на западъ и съ юга на сѣверъ, въ предѣлахъ Виленской, Гродненской и Минской губерніяхъ, и отчасти задѣвшихъ Волынскую, Могилевскую, Черниговскую и, Орловскую губерніи, кореннымъ образомъ измѣнило всю жизнь края. Были осушены значительныя болотистыя пространства, какъ безлѣсныя, такъ и лѣсистыя,—отчего увеличилась площадь посѣва и улучшилось произрастаніе лѣса,—возникли новые заводы и фабрики, подвинулись впередъ огородничество и скотоводство и т. д. Съ проведеніемъ Полѣсскихъ ж. д. и съ проложеніемъ грунтовыхъ подъѣздныхъ путей сталъ возможенъ сбытъ произведеній Полѣсья. Такъ, въ первый годъ (1885) открытія эксплоатаціи Полѣсскихъ ж. д. вывезено было со станцій этихъ дорогъ на другія дороги и на другія станціи своей дороги грузовъ малой скорости, кромѣ служебныхъ, воинскихъ и поштучныхъ, 5 милл. пуд., въ 1895 г.

отправлено 26 милл. пуд., въ 1905 г.—44 милл. пуд., а въ 1909 г. вывозъ возросъ до 62 милл. пуд. (въ 1911 г. даже до 91 милл. пуд.).

Лѣсной промыселъ составляетъ главную отрасль промышленности Полѣсья. На немъ особенно замѣтно отразилось проведеніе Полѣсскихъ дорогъ. Съ проложеніемъ дорогъ явилась возможность разработки тѣхъ площадей лѣса, которыя находились далеко отъ рѣчныхъ системъ, и увеличилась разработка лѣса въ мѣстностяхъ, гдѣ она производилась и раньше. Ко времени открытія Полѣсскихъ ж. д. въ ихъ раіонѣ было лишь 6 лѣсопильныхъ заводовъ съ общимъ оборотомъ немного болѣе 150 т. р., въ 1909 г. существовало уже 56 заводовъ съ общимъ оборотомъ свыше 4 милл. р.; число скипидарныхъ и дегтярныхъ заводовъ съ 1 въ 1885 г. увеличилось въ 1908 г. до 20, считая лишь болѣе крупные и постоянные; возникло въ раіонѣ дорогъ 8 фанерныхъ фабрикъ съ общимъ оборотомъ около 3 милл. р., целлюлозная фабрика, нѣсколько стружечныхъ фабрикъ, сильно развилось производство деревянныхъ издѣлій и проч., развился экспортъ лѣса за границу и получили сбытъ такіе сорта дерева, которые раньше шли на дрова низкаго сорта; напримѣръ, кругляки еловые, считавшіеся раньше, послѣ снятія коры для кожевенныхъ заводовъ, почти отбросомъ, въ настоящее время въ большомъ количествѣ отправляются на австрійскія и прибалтійскія фабрики бумаги и древесной массы.

Слѣдующія свѣдѣнія представляютъ ростъ отправки чрезъ Полѣсскія ж. д. въ 1885 и 1909 г.г. лѣсныхъ грузовъ, издѣлій дерева и другихъ лѣсныхъ товаровъ мѣстнаго производства.

Грузы, отправленные со станцій Полѣсскихъ жел. дорогъ.

	1885 г.	1909 г.
	Тысячи пудовъ.	
Лѣсные строительные матеріалы	1.017	16.863
Шпалы		3.525
Дрючки, колья и т. п.		9.524
Клепка	29	1.378
Дрова	79	16.516
Разные лѣсные товары.	21	238
Деревянныя издѣлія	10	687
Уголь древесный	13	1.157
Терпентинъ, смола и деготь	39	192
	1.208	50.080

Отправка спичекъ, постепенно развиваясь, дошла до 671 т. пуд. въ 1909 г. Спички выдѣлываются на 13 спичечныхъ фабрикахъ и отправляются со станцій Новозыбковъ и Злынка даже въ Китай, Персію и Среднюю Азію.

Слѣдующее мѣсто въ экономической жизни Полѣсья занимаетъ *земледѣліе*. Развитію послѣдняго мѣшаютъ неблагопріятныя почвенныя условія почти всего Полѣсья и первобытные способы обработки земли. Въ послѣднее время, однако, замѣчается стремленіе перейти къ болѣе правильнымъ системамъ хозяйства и даже у крестьянъ начали появляться желѣзные плуги и нѣкоторыя машины. Тѣмъ не менѣе, климатическія условія способствуютъ среднему урожаю и хлѣбные грузы отправляются почти со всѣхъ станцій Полѣсскихъ ж. д.

Грузы, отправленные со станцій Полѣсскихъ жел. дорогъ.

	1885 г.	1909 г.
	Тысячи пудовъ.	
Рожь	642	342
Пшеница	142	52
Овесъ	--	49
Просо	—	3
Гречиха	46	6
Ячмень	36	35
Кукуруза	—	1
Горохъ, чечевица, бобы	24	38
Мука ржаная	83	10
» пшеничная	145	382
» проч. и крахмалъ	—	250
Крупа разная	31	97
Солодъ	—	13
Отруби и высѣвки	23	130
Выжимки сѣмянныя	255	578
Сѣмена	56	262
	1.483	2.248

Отправка хлѣбныхъ грузовъ въ первые годы открытія движенія на Полѣсскихъ ж. д. быстро увеличивалась и въ 1892 г. дошла до 5.330 т. пуд. Съ того времени замѣчается наклонность къ пониженію отправки этого рода грузовъ и высшій размѣръ ея въ наиболѣе благопріятные годы уже не достигалъ ни разу уровня 1892 г. Такъ, въ 1899 г. было отправлено хлѣбныхъ грузовъ 4.580 т. пуд., въ 1906 г.—3.930 т. пуд., въ 1909 г.—2.248 т. пуд. Съ другой стороны, увеличилась отправка *спирта*: съ 50 т. пуд. въ 1885 г. вывозъ его со станцій Полѣсскихъ ж. д. достигъ въ 1906 г. 1.220 т. пуд. и въ 1909 г.—803 т. пуд. Въ 1911 г. отправка спирта возрасла даже до 1.272 т. пуд. Спиртъ идетъ въ большомъ количествѣ въ Москву и на югъ.

Такимъ образомъ, сокращеніе отправки хлѣба можетъ быть объяснено отчасти развитіемъ въ Полѣсьѣ винокуренія, которымъ занимаются около 100 винокуренныхъ заводовъ съ общимъ обо-

ротомъ около 2 милл. р. Имѣются, однако, указанія на то, что въ первое время по разработкѣ обширныхъ осушенныхъ пространствъ засѣвъ ихъ давалъ лучшіе урожаи, а затѣмъ новыя площади засѣва при первобытной системѣ хозяйства стали истощаться и давать меньшіе урожаи. Съ переходомъ къ болѣе совершеннымъ системамъ этотъ регрессъ земледѣлія въ Полѣсьѣ можетъ остановиться и тогда снова можетъ получиться большій избытокъ хлѣбныхъ продуктовъ для вывоза изъ раіона Полѣсскихъ ж. д.

Въ подтвержденіе заключенія объ истощеніи земли въ юбилейномъ изданіи не приведено никакихъ данныхъ. Возможны и другія предположенія о причинахъ сокращенія отправки хлѣбныхъ грузовъ со станцій Полѣсскихъ ж. д.: увеличеніе потребности въ хлѣбѣ на мѣстѣ, вслѣдствіе численнаго прироста населенія и распашки полей подъ другія культуры. Такъ, изъ того же изданія видно, что въ Полѣсьѣ увеличивается воздѣлываніе техническихъ растеній и, между прочимъ, вывозъ *льна, пеньки и пакли* увеличился за 25 лѣтъ съ 2 т. пуд. до 713 т. пуд.

Садоводство, огородничество, скотоводство и друг. побочныя отрасли сельскаго хозяйства развиты въ Полѣсьѣ еще мало, но этимъ Полѣсье не отличается отъ многихъ другихъ русскихъ раіоновъ, гдѣ тоже мало обращается вниманія на эти статьи сельскаго хозяйства. Болѣе значительныя цифры даетъ отправка яблокъ (186 т. пуд. въ 1908 г. вмѣсто 5 т. пуд. въ 1885 г.), овощей (158 т. пуд. въ 1908 г.) и крупнаго рогатаго скота (24 т. головъ въ 1908 г.).

Большое вліяніе оказало проведеніе Полѣсскихъ ж. д. на развитіе мѣстной *заводской и фабричной промышленности*. Еще до проведенія этихъ дорогъ западная окраина Полѣсья пользовалась линіею С.-Петербургъ—Варшава, а восточный раіонъ обслуживался линіею Бѣлостокъ—Брестъ Привислинскихъ ж. д. Поэтому въ этихъ раіонахъ могла установиться и развиваться промышленность.

Такъ, въ западномъ раіонѣ съиздавна существовало кожевенное производство и въ 1885 г. имѣлось 24 кожевенныхъ завода. Вліяніе проведенія Полѣсскихъ ж. д. сказалось въ томъ, что въ этомъ раіонѣ кожевенная промышленность стала развиваться быстрѣе и теперь тамъ имѣется до 65 кожевенныхъ заводовъ съ общей годовой производительностью около $3^1/_2$ милл. р. Изъ нихъ 46 заводовъ находятся въ окрестностяхъ ст. Берестовицы (въ мѣстечкахъ Свислочь и Крынка). Имѣя болѣе 3 т. рабочихъ, при оборотѣ около 3 милл. р., эти заводы вырабатываютъ свыше 1½ милл. пуд. товара, который большею частію отправляютъ чрезъ ст. Бѣлостокъ и Свислочь Привислинскихъ ж. д. и ст. Соколка Сѣверо-Западныхъ дорогъ.

Въ восточномъ раіонѣ съ давняго времени посады Клинцы и Ардонъ славились своими суконными фабриками, а другіе посады занимались кустарнымъ производствомъ чулокъ, парусины, щетины, обработкой кожъ, экипажнымъ мастерствомъ и др. Проведеніе Полѣсскихъ ж. д. оживило еще болѣе и этотъ раіонъ. Къ концу 25-лѣтія въ окрестностяхъ ст. Клинцы находилось 8 суконныхъ фабрикъ съ общимъ оборотомъ въ 5,6 милл. р., 2 пеньково-прядильныхъ фабрики съ оборотомъ въ 1,4 милл. р., 7 кожевенныхъ заводовъ, 3 лѣсопильныхъ завода, 3 паровыхъ мельницы, 6 кирпичныхъ заводовъ, 5 экипажныхъ заведеній, 3 винокуренныхъ завода, 2 картонныхъ фабрики, 2 чулочныхъ фабрики и др. Отправка мануфактурнаго товара со ст. Клинцы достигла въ 1909 г. 90 т. пуд. Издѣліями экипажнаго и тѣлежнаго промысла (клещами хомутовыми и др.) ст. Клинцы, Злынка, Унеча и Новозыбковъ снабжаютъ весь югъ Россіи.

Мануфактурныхъ фабрикъ во всемъ Полѣсьѣ числилось въ 1909 г. около 60 съ общимъ оборотомъ около 7 милл. р., маслобойныхъ заводовъ—25, одна писчебумажная фабрика въ Добрушѣ съ оборотомъ въ 2 милл. р., 4 стеклянныхъ завода, 6 пивоваренныхъ заводовъ съ общимъ оборотомъ около 1 милл. р., 6 гильзовыхъ и много другихъ фабрикъ и заводовъ по самымъ разнообразнымъ отраслямъ труда. Развитіе производительности фабрикъ и заводовъ Полѣсья по нѣкоторымъ видамъ производства усматривается изъ слѣдующихъ данныхъ:

Грузы, отправленные со станцій Полѣсскихъ жел. дорогъ.

	1885 г.	1909 г.
	Тысячи пудовъ.	
Масла сѣмянныя	36	332
Бумага и бумажныя издѣлія.	6	719
Кожи.	14	190
Мануфактурный товаръ	13	185
Стекло и стеклянныя издѣлія	3	394
Пиво и портеръ.	23	246

Эти данныя показываютъ, что отправленіе поименованныхъ грузовъ, въ зависимости отъ развитія производства, сильно увеличилось; напримѣръ, бумага—съ 6 т. до 719 т. пуд., стекло и стеклянныя издѣлія—съ 3 т. до 394 т. пуд. и т. д. Бумага отправляется изъ Полѣсья въ Нижній-Новгородъ, Москву и на югъ, стеклянныя издѣлія—преимущественно въ Кіевъ, Варшаву, Ригу, Вильну и другіе крупные центры, мануфактурные товары—въ Москву, С.-Петербургъ, Варшаву и на югъ.

Кустарное производство въ раіонѣ Полѣсскихъ ж. д. развито, главнымъ образомъ, въ восточной части. Количество отправляе-

мыхъ кустарныхъ издѣлій не велико,—немногимъ болѣе 1 милл. пуд., считая въ томъ числѣ и деревянныя издѣлія. Замѣчается наклонность къ развитію этихъ перевозокъ. Товарами кустарнаго производства Полѣсье снабжаетъ югъ Россіи, Кавказъ, Среднюю Азію и Сибирь.

Заслуживаетъ вниманія еще *рыбный промыселъ*, которому благопріятствуетъ обиліе озеръ (болѣе 350 въ одномъ Полѣсьѣ) и рѣкъ въ раіонѣ Полѣсскихъ дорогъ. Рыба доставляется въ свѣжемъ видѣ въ ближайшіе города, а въ послѣднее время сталъ развиваться вывозъ, преимущественно изъ Пинска, живой рыбы (щуки и линя) за границу въ наполненныхъ водой брезентахъ, подвѣшанныхъ внутри вагоновъ. Въ 1909 г. отправлено со станцій Полѣсскихъ ж. д. живой рыбы около 130 т. пуд., а вмѣстѣ съ соленою, вяленою и прочимъ рыбнымъ товаромъ—201 т. пуд.

Черезъ 25 лѣтъ своего существованія, въ 1909 г. Полѣсскія ж. д. перевезли 2.054 т. пассажировъ, багажа—765 т. пуд., грузовъ пассажирской скорости—601 т. пуд., большой скорости—1.567 т. пуд. и малой скорости—около 205 милл. пуд. Кромѣ того, перевезено служебныхъ грузовъ 41,2 милл. пуд. и балласта—53 милл. пуд. При началѣ движенія Полѣсскія дороги были дефицитными, а въ 1909 г. дали чистый доходъ по эксплоатаціи въ 4.729 т. р., равныхъ 5% строительной ихъ стоимости.

Юбилейное изданіе характеризуетъ работу каждой станціи Полѣсскихъ ж. д. за 1909 г.: число пассажировъ, количество и родъ отправленныхъ и прибывшихъ товаровъ и, какъ объяснено выше, даетъ свѣдѣнія о значеніи окружающей каждую станцію мѣстности въ коммерческомъ отношеніи. Объемъ настоящей записки не позволяетъ воспользоваться этимъ матеріаломъ для болѣе подробнаго извлеченія данныхъ, касающихся обслуживаемыхъ Полѣсскими дорогами раіоновъ. Нельзя, однако, не остановиться на одномъ уголкѣ, вѣроятно не единственномъ, по которому можно составить представленіе о состояніи нашихъ дорожныхъ сообщеній.

Ст. Валилы. Въ раіонѣ этой станціи, на разстояніи 1½, 9 и 10 верстъ, находится 19 суконныхъ фабрикъ, имѣющихъ годовой оборотъ въ общей сложности свыше 3½ милл. р. и вырабатывающихъ товара до 80 т. пуд.; со станціи Валилы отправляется мануфактуры лишь до 6 т. пуд.

Ст. Жедня. Въ окрестностяхъ станціи, на разстояніи 6—10 верстъ, находится 9 суконныхъ фабрикъ, 3 фабрики одѣялъ и 1 фабрика искусственной шерсти. Оборотъ этихъ фабрикъ достигаетъ 2,3 милл. р., товара вырабатывается ими около 60 т. пуд. Однако, станція Жедня отправляетъ преимущественно дрова, лѣсъ и сѣно, а не фабричные товары.

Такое странное явленіе объясняется отсутствіемъ удобныхъ подъѣздныхъ путей къ ст. Валилы и Жедня, вслѣдствіе чего почти всѣ находящіяся въ раіонѣ этихъ станцій фабрики отправляютъ свои товары гужемъ на ст. Бѣлостокъ. Такъ же поступаютъ многіе винокуренные, кожевенные и друг. заводы, находящіеся въ раіонѣ ст. Берестовицы. И они, за неимѣніемъ удобныхъ сообщеній съ этой станціей, везутъ свои товары лошадьми на Бѣлостокъ.

Вѣроятно, не въ каждой странѣ можно встрѣтить картину обозовъ, удаляющихся отъ ближайшей желѣзнодорожной станціи, а не приближающихся къ ней, для отправки товаровъ мѣстнаго производства.

Какъ бы то ни было, несмотря на всѣ неблагопріятныя условія (болотистая почва, недостатокъ грунтовыхъ дорогъ), проложеніе Полѣсскихъ ж. д. оживило край, способствовало созданію многочисленныхъ новыхъ и развитію прежнихъ предпріятій и открыло путь для вывоза на крупныя суммы продуктовъ мѣстной производительности.

Сѣверо-Западныя ж. д.

Сѣть Сѣверо-Западныхъ ж. д. имѣетъ эксплоатаціонную длину въ 2.546 верстъ. Главный путь тянется отъ С.-Петербурга чрезъ Варшаву до Вержболова; линіи, проведенныя къ Балтійскому побережью, оканчиваются въ Ригѣ, Балтійскомъ портѣ, Гапсалѣ и Ораніенбаумѣ. Вся сѣть проходитъ чрезъ губерніи С.-Петербургскую, Псковскую, Витебскую, Ковенскую, Виленскую, Гродненскую, Сувалкскую, Ломжинскую, Сѣдлецкую, Варшавскую, Лифляндскую, Эстляндскую и Курляндскую.

Перевозка грузовъ малой скорости по Сѣверо-Западнымъ ж. д. съ 1907 г. ежегодно увеличивается.

Годы.	Всего грузовъ малой скорости.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
	Милл. пуд.	Милл. пуд.	Въ %.
1907	324,5	—	—
1908	347,6	23,1	*7,1* %
1909	368,9	21,3	*6,1* %
1910	387,7	18,8	*5,1* %
1911	422,8	35,1	*9,1* %

Количественное возрастаніе грузовъ въ 1908—1910 г.г. происходило довольно равномѣрно съ наклонностью къ пониженію;

въ 1911 г. получился болѣе значительный приростъ грузовъ—на 35 милл. пуд.

Изъ отчетныхъ свѣдѣній видно, что и въ 1912 г. товарное движеніе по Сѣверо-Западнымъ ж. д. сильно возрастаетъ: за 9 мѣсяцевъ этого года оно увеличилось на 34,3 милл. пуд., или на 11%.

Довольно значительно развились перевозки по тѣмъ же дорогамъ грузовъ большой скорости. Въ 1909 г. грузовъ большой скорости перевезено 7,3 милл. пуд., въ 1910 г.—7,9 милл. пуд., въ 1911 г.—9,1 милл. пуд. За первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка грузовъ большой скорости достигла 7,8 милл. пуд., увеличившись по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г. на 1,2 милл. пудовъ.

На Сѣверо-Западныхъ ж. д. развито мѣстное грузовое сообщеніе, постепенно, впрочемъ, понижающееся въ процентномъ отношеніи къ общему итогу перевезенныхъ товаровъ: съ 46% въ 1908 г. оно сократилось до 37,5% въ 1911 г., тогда какъ транзитное сообщеніе увеличилось за тотъ же періодъ съ 15,2% до 20,3%. Прямое сообщеніе держится въ довольно устойчивыхъ цифрахъ отъ 40 до 42%.

Хлѣбные грузы повысились съ 48,9 милл. пуд. въ 1908 г. до 63,2 милл. пуд. въ 1909 г., а затѣмъ незначительно понизились: въ 1910 г. до 62,8 милл. пуд. и въ 1911 г.—до 60,7 милл. пуд., всего же за два года—на 2,5 милл. пуд. Существеннѣе уменьшились хлѣбные грузы въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.—около 6 милл. пуд. На Сѣверо-Западныхъ ж. д. эти грузы занимаютъ менѣе значительное мѣсто, чѣмъ на многихъ другихъ дорогахъ,—въ 1911 г. они составляли лишь 14% общаго итога грузовъ малой скорости.

Кромѣ хлѣбныхъ, по остальнымъ грузамъ большой и малой скоростей тоже имѣется распредѣленіе по роду товаровъ за три года, 1909—1911, но неполное.

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось въ 1910 и 1911 г.г.	
	Милліоны пудовъ.			Милл. п.	Въ %.
Перевезено грузовъ большой и малой скоростей:					
распредѣленныхъ по роду товаровъ	278,1	286,3	307,4	29,3	*10,5* %
остальныхъ, нераспредѣленныхъ.	98,1	109,3	124,5	26,4	*26,9* %
	376,2	395,6	431,9	55,7	*14,8* %

Нераспредѣленныхъ по товарамъ грузовъ составляется отъ 26 до 29%. Кромѣ значительнаго абсолютнаго количества ихъ,

обращаетъ на себя вниманіе то, что возрастаніе ихъ по вѣсу немногимъ не достигаетъ повышенія грузовъ, распредѣленныхъ по роду товаровъ, а въ процентномъ отношеніи значительно превосходитъ ростъ послѣднихъ. Къ нераспредѣленнымъ грузамъ, какъ и по другимъ дорогамъ, отнесены всевозможныя издѣлія, бакалейные товары, бумага, вина, галантерейные товары, машины, мебель, москательные товары, мѣха и мн. др., размѣры перевозки которыхъ могутъ служить хорошимъ показателемъ улучшенія или ухудшенія экономическаго положенія населенія.

Изъ числа грузовъ, распредѣленныхъ по роду товаровъ, наибольшее значеніе имѣетъ группа *строительныхъ товаровъ*:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось въ 1910 и 1911 г.г. (за два года). Милл. п.	Въ %.	Увеличилось или уменьшилось въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.
	Милліоны пудовъ.					Милл. пуд.
Известь и цементъ.	6,5	9,0	11,4	4,9	*75,4* %	+ 1,4
Кирпичъ	3,1	3,4	4,6	1,5	*48,4* %	+ 0,2
Доски и проч. сорта лѣса, кромѣ дровъ. . . .	41,5	52,6	63,5	22,0	*53,0* %	+ 11,4
Строительный камень	7,8	7,1	8,0	0,2	*2,6* %	— 0,2

Въ общей сложности, перевозка строительныхъ матеріаловъ возрасла на 28,6 милл. пуд., т. е. почти на всю ту цифру (29,3 милл. пуд.), на которую, въ общемъ итогѣ, увеличилась перевозка грузовъ, распредѣленныхъ по роду товаровъ. Ростъ перевозки лѣсныхъ матеріаловъ объясняется требованіемъ на лѣсъ для заграничныхъ рынковъ и ростомъ построекъ въ большихъ городахъ, къ которымъ примыкаютъ Сѣверо-Западныя ж. д., въ особенности же въ С.-Петербургѣ и Варшавѣ.

Кромѣ строительныхъ грузовъ, замѣтно возрасла перевозка:

Чугуна, желѣза и стали не въ дѣлѣ	на	8,7	милл. пуд.
Хлопка	»	1,1	» »
Молочныхъ продуктовъ	»	1,3	» »
Спирта	»	1,0	» »
Яицъ	»	0,4	» »
Мануфактурныхъ товаровъ	»	0,4	» »

и нѣк. друг.

Съ другой стороны, уменьшилась перевозка *дровъ* на 10,3 милл. пуд., *льна, кудели и пакли*—на 1,2 милл. пуд. и друг.

Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка дровъ возрасла на 5 милл. пуд., чугуна, желѣза и стали не въ дѣлѣ—на 2,3 милл.

пуд., льна, кудели и пакли—на 3 милл. пуд., хлопка—на 0,7 милл. пуд., молочныхъ продуктовъ—на 0,8 милл. пуд., картофеля—на 1,4 милл. пуд. Кромѣ того, увеличились каменноугольные грузы на 9,4 милл. пуд. и нефтяные грузы—на 1 милл. пуд.

Такимъ образомъ, товарное движеніе на Сѣверо-Западныхъ ж. д., въ общемъ, увеличивается съ каждымъ годомъ, несмотря даже на пониженіе въ нѣкоторые годы такихъ массовыхъ грузовъ, какъ хлѣбъ и дрова. Непрерывно возрастаетъ и выручка отъ товарнаго движенія, какъ видно изъ слѣдующаго:

Годы.	Выручено отъ перевозки грузовъ.		
	Малой скорости.	Большой скорости.	Итого.
	Тысячи рублей.		
1907	17.714	1.115	18.829
1908	18.855	1.210	20.065
1909	19.544	1.260	20.804
1910	22.073	1.269	23.342
1911	23.664	1.552	25.216

Съ 1907 г. выручка увеличилась на 6.387 т. р., или почти на 34%.

Московско-Брестская (Александровская) ж. д.

Представляя простѣйшій видъ желѣзнодорожнаго пути, тянущагося прямой линіей, безъ развѣтвленій, если не считать мелкихъ вѣтокъ всего на 24 версты, Московско-Брестская ж. д. имѣетъ протяженіе въ 1.025 вер. и соединяется въ Брестѣ съ Привислинскими ж. д. На этомъ протяженіи дорога проходитъ чрезъ губерніи: Московскую, Смоленскую, Могилевскую, Минскую и Гродненскую, имѣя, кромѣ Москвы и Бреста, болѣе значительныя станціи въ Смоленскѣ, Минскѣ, Можайскѣ, Гжатскѣ, Вязьмѣ, Оршѣ и Борисовѣ. Кромѣ дорогъ Московскаго узла и Привислинскихъ, Московско-Брестская ж. д. имѣетъ прямое сообщеніе съ дорогами: Сызрано-Вяземскою и Николаевскою—чрезъ Вязьму, съ Рязанско-Уральскою и Риго-Орловскою—чрезъ Смоленскъ, а съ послѣднею, кромѣ того, чрезъ Оршу, съ Либаво-Роменскою—чрезъ Минскъ и съ Полѣсскими—чрезъ Барановичи и Жабинку.

Почти на всемъ протяженіи Московско-Брестской ж. д. преобладаетъ почва глинистая, суглинистая, песчано-глинистая, песчаная и болотистая; мѣстами попадается известь и рѣдко — черноземъ, а въ уѣздахъ Минскомъ и Могилевскомъ встрѣчается каменистая почва. Такой составъ почвы дѣлаетъ ее въ мѣстностяхъ, тяготѣющихъ къ Московско-Брестской ж. д., мало благопріятною

для земледѣльческаго промысла; лѣсное же хозяйство тамъ развито, такъ какъ лѣсомъ изобиловала большая часть раіона дороги еще до открытія движенія на ней (въ 1870—1871 г.г.) и продукты этого хозяйства до настоящаго времени сохранили первенствующее значеніе въ товарномъ движеніи дороги.

Лѣсныя богатства на участкѣ Москва — Смоленскъ разрабатываются преимущественно на дрова, для снабженія ими Москвы, а на участкѣ Смоленскъ—Брестъ преобладаетъ разработка строительныхъ лѣсныхъ матеріаловъ. Такъ, въ 1910 г. со станцій перваго участка отправлено дровъ 16,5 милл. пуд. и лѣсныхъ матеріаловъ—4,5 милл. пуд., а со станцій второго участка вывезено дровъ 6,3 милл. пуд., лѣсныхъ же матеріаловъ—16 милл. пуд. Необходимо, однако, пояснить, что разработка дровъ давно уже не прогрессируетъ, а именно десять лѣтъ назадъ, въ 1901 г., отправка ихъ была такою же (22,8 милл. пуд.), какъ и въ 1910 г. (всего 22,8 милл. пуд.). Отправка лѣсныхъ матеріаловъ, напротивъ, за это десятилѣтіе возрасла на 8 милл. пуд. (съ 12,6 милл. до 20,5 милл. пуд.). Въ настоящее время перевозка лѣса и дровъ составляетъ около 30% всего товарнаго движенія на Московско-Брестской ж. д.

Другимъ главнымъ грузомъ этой дороги, какъ и на большинствѣ прочихъ линій, является *хлѣбъ*, но большая часть этого груза перевозится по Московско-Брестской ж. д. транзитомъ. Такъ, изъ 33,2 милл. пуд. хлѣбныхъ грузовъ за 1910 г.—20,7 милл. пуд. перевезено транзитомъ, 1,5 милл. пуд. отправлено на станціи своей дороги и 2,1 милл. пуд.—на станціи другихъ дорогъ и 8,9 милл. пуд. прибыло со станцій другихъ дорогъ. Въ составленномъ Управленіемъ Московско-Брестской жел. дор. обстоятельномъ и интересномъ, хотя не такомъ подробномъ, какъ юбилейное изданіе Полѣсскихъ дорогъ, «Описаніи Московско-Брестской ж. д. и обзорѣ коммерческой ея дѣятельности за 1910 г.» [1]) высказывается предположеніе, что недостатокъ собственнаго хлѣба въ раіонѣ Московско-Брестской ж. д. въ менѣе урожайные годы долженъ быть болѣе тѣхъ 7 милл. пуд., на которые ввозъ хлѣба на эту дорогу превысилъ вывозъ его въ 1910 г., т. е. въ годъ удовлетворительнаго урожая; этотъ недостатокъ въ продовольствіи населенія за-

---

[1]) Свѣдѣнія коммерческаго значенія заимствованы въ настоящей запискѣ изъ этого «Описанія» и изданныхъ Управленіемъ Московско-Брестской ж. д. «Сводныхъ статистическихъ свѣдѣній о перевозкѣ пассажировъ, багажа и грузовъ» за 1909 и 1910 г.г., а также изъ особо полученныхъ таблицъ и вѣдомостей. Во время печатанія записки былъ полученъ «Краткій очеркъ дѣятельности Александровской казенной желѣзной дороги въ финансовомъ и эксплоатаціонномъ отношеніяхъ съ 1908 г. по 1912 г. включительно», изъ котораго тоже были извлечены нѣкоторыя свѣдѣнія, относящіяся къ товарному движенію.

мѣняется картофелемъ. Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что цифра въ 7 милл. пуд., какъ относящаяся только къ желѣзнодорожной перевозкѣ хлѣба, еще не доказываетъ, что для продовольствія населенія въ раіонѣ Московско-Брестской ж. д. недостало въ 1910 г. хлѣба именно 7 милл. пуд. Кромѣ желѣзной дороги, хлѣбъ могъ ввозиться, какъ и вывозиться, рѣчными путями, которыхъ, правда, въ раіонѣ Московско-Брестской ж. д., въ особенности на участкѣ Москва—Смоленскъ, немного. Однако, мѣстности отъ Смоленска до Бреста имѣютъ общеніе съ Днѣпромъ, Березиной, Западной Двиной, Припетью, Нѣманомъ и Бугомъ. Такимъ образомъ, по крайней мѣрѣ на этомъ участкѣ не исключается возможность такихъ передвиженій хлѣба и другихъ грузовъ водными путями, которыя совершенно видоизмѣняютъ разсчеты объ отпускѣ и полученіи товаровъ, вытекающіе изъ статистики движенія по желѣзной дорогѣ. Комбинированныхъ данныхъ о перевозкахъ товаровъ по желѣзной дорогѣ и водными путями, къ сожалѣнію, какъ уже приходилось говорить въ этой запискѣ, не имѣется.

Изъ произведеній мѣстной почвы нѣкоторыя станціи отправляютъ *сѣно* (2,6 милл. пуд. въ 1910 г.) и *ленъ* (1,5 милл. пуд. въ 1910 г.). Но несомнѣнно, что во многихъ раіонахъ, прорѣзываемыхъ Московско-Брестскою ж. д., земледѣліе не покрываетъ нуждъ мѣстнаго сельскаго населенія; требованія же послѣдняго, напримѣръ, на чай, одежду и друг. предметы домашняго обихода повышаются. Такъ, въ Московской губерніи земледѣльческимъ промысломъ не покрывается и половины крестьянскаго бюджета, а потому мѣстный крестьянинъ долженъ искать заработка на сторонѣ, или заниматься какимъ-либо кустарнымъ ремесломъ, или же идти на мѣстные заводы и фабрики, которыхъ, кстати, особенно много въ Московской губерніи.

Кустарные промыслы болѣе всего развиты въ Московской губерніи. Здѣсь населеніе занимается слесарнымъ, котельнымъ, часовымъ, гранильнымъ, мебельнымъ, экипажнымъ, бондарнымъ, токарнымъ, корзиночнымъ, сапожнымъ, щеточнымъ, портняжнымъ, веревочнымъ и друг. мастерствами, издѣліемъ земледѣльческихъ орудій, музыкальныхъ инструментовъ, выдѣлкою издѣлій изъ стали, желѣза, шерсти, коры и лыка, шитьемъ перчатокъ и друг. Чѣмъ дальше отъ Москвы, тѣмъ кустарное производство становится менѣе значительнымъ. Въ Смоленской губерніи выдѣлываются кожи, изготовляются плуги и другія земледѣльческія орудія, существуетъ колесно-телѣжное, бондарное и гончарное производства, но все это, большею частію, остается въ предѣлахъ своего уѣзда. Въ Могилевской губерніи населеніе лѣсныхъ мѣстностей занимается гонкою дегтя и смолы, пережиганіемъ угля,

выдѣлкою мочалы и рогожъ, производствомъ телѣгъ, саней, бочекъ, посуды и другихъ деревянныхъ издѣлій. Въ Минской губерніи кустарные промыслы развиты еще слабѣе, ограничиваясь ткаиьемъ простого сѣраго сукна и холста, плетеніемъ лаптей, коробовъ изъ бересты, соломенныхъ шляпъ и корзинъ изъ лозы. Въ немногихъ селеніяхъ изготовляются глиняная посуда, игрушки, развозимыя по деревнямъ, бочки, ободья, колеса, сани и т. п. Въ Гродненской же губерніи кустарное ремесло находится въ зачаточномъ состояніи.

Фабрично-заводская промышленность разнообразна. Въ предѣлахъ Московской губерніи, отъ Кунцево до Можайска, имѣются фабрики брезентовъ и клеенки, красильная, аппретурная, двѣ суконныхъ, шерстяныхъ матерій, ковровыхъ издѣлій, катушечная, игольная, хрустальный заводъ, до 10 кирпичныхъ заводовъ, нѣсколько известковыхъ. На протяженіи отъ Можайска на западъ до Бреста въ раіонѣ Московско-Брестской ж. д. насчитывается около 60 лѣсопильныхъ заводовъ; въ Смоленской, Могилевской и Минской губерніяхъ имѣются фабрики и заводы издѣлій изъ дерева: фанерныя, деревянныхъ гвоздей, фабричныхъ катушекъ, клепки и древесной стружки и друг. и болѣе 70 смолокуренныхъ заводовъ; тамъ же во многихъ мѣстахъ находятся кирпичные заводы. Начиная отъ Гжатска, Смоленской губерніи, до Бреста работаютъ чугунно-литейные, машиностроительный и котельный заводы, всего числомъ семь, около 60 винокуренныхъ заводовъ, 2 ректификаціонныхъ, пивоваренные, болѣе 20 кожевенныхъ, мыловаренные, гончарные, 7 крахмальныхъ, маслобойные и разные другіе заводы, табачныя, спичечныя, писчебумажныя и друг. фабрики, около 30 паровыхъ и водяныхъ мельницъ, около 15 сыроварень (въ Смоленской, Могилевской и Минской губерніяхъ) и проч. При разнообразіи фабрично-заводской дѣятельности, число фабрикъ и заводовъ, находящихся въ раіонѣ станцій Московско-Брестской ж. д., по многимъ отраслямъ промышленности очень незначительно— одинъ, два, три завода или фабрики на всемъ протяженіи дороги, рѣдко больше, кромѣ лѣсопромышленныхъ, винокуренныхъ, кирпичныхъ и нѣкоторыхъ другихъ, о развитіи которыхъ даютъ понятіе приведенныя выше цифры. На этихъ фабрикахъ и заводахъ мѣстное населеніе находитъ себѣ заработки. Продукты фабрично-заводскаго производства, кромѣ сплавляемыхъ по рѣкамъ, поступаютъ для перевозки, большею частію, на Московско-Брестскую ж. д., по которой доставляются также на станціи, близъ которыхъ находятся фабрики и заводы, необходимые для нихъ каменный уголь, дрова, нефть, матеріалы и разные жизненные припасы.

Сообразно съ характеромъ и положеніемъ мѣстной промышленности и съ потребностями населенія мѣстностей, тяготѣющихъ

къ Московско-Брестской ж. д., а также по другимъ причинамъ, о которыхъ будетъ сказано дальше, товарное движеніе на этой линіи, въ общихъ его итогахъ, въ пятилѣтіе 1907—1911 г.г. мало измѣнялось и въ этомъ отношеніи оно отличается отъ товарныхъ перевозокъ предыдущихъ линій: Привислинскихъ, Либаво-Роменской и проч. Въ 1907 г. по Московско-Брестской ж. д. было перевезено грузовъ малой скорости 191,4 милл. пуд., въ 1908 г.—197,8 милл. пуд.; дальше, понижаясь, перевозка сократилась въ 1910 г. до 186,8 милл. пуд. и затѣмъ въ 1911 г. поднялась до высшей цифры за пятилѣтіе—202 милл. пуд., т. е. лишь на 10,6 милл. пуд., или на 5,5% болѣе противъ 1907 г. Такого слабаго возрастанія грузового движенія нельзя найти ни на одной другой европейской линіи казенной сѣти, кромѣ Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д., по которымъ товарное движеніе даже сократилось за 5 лѣтъ. Значительнѣе увеличилось товарное движеніе на Московско-Брестской ж. д. въ 1912 г.—на 15,9 милл. пуд. (217,9 противъ 202 милл. пуд. въ 1911 г.), или на 7,9% [1]).

Въ какомъ соотношеніи съ колебаніями общихъ итоговъ товарныхъ перевозокъ находится перевозка по Московско-Брестской ж. д двухъ главныхъ грузовъ—лѣсныхъ и хлѣбныхъ, видно изъ слѣдующаго сравненія.

Годы.	Перевезено грузовъ малой скорости. Лѣсныхъ матеріаловъ.	Дровъ.	Хлѣбныхъ грузовъ.	Всѣхъ прочихъ.	Итого.
	Милліоны пудовъ.				
1907	20,8	26,9	32,2	111,5	191,4
1908	18,5	32,2	31,9	115,2	197,8
1909	27,4	27,9	41,8	96,6	193,7
1910	32,3	24,6	33,2	96,7	186,8
1911	39,0	23,9	28,5	110,6	202,0

Повышается перевозка лѣсныхъ матеріаловъ, понижается перевозка дровъ,—что находится въ соотвѣтствіи съ приведенными выше объясненіями о положеніи лѣсной промышленности въ раіонѣ Московско-Брестской ж. д. Колебанія въ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ не особенно велики, но въ обшемъ эти грузы послѣ 1909 г. клонятся къ сокращенію. Сильно сократились въ 1909 г. всѣ «прочіе» грузы, снова повысившіеся лишь въ 1911 г., но и въ этомъ году они не достигли цифръ 1907 и 1908 г.г.

Уменьшеніе, въ общемъ, грузовъ малой скорости въ 1909 и 1910 г.г. Управленіе Желѣзныхъ Дорогъ въ своихъ отчетахъ за эти годы объясняетъ вліяніемъ Московской Окружной дороги,

[1]) Краткій очеркъ дѣятельности Александровской ж. д съ 1908 г. по 1912 г. включительно.

которая оттянула часть московскихъ транзитныхъ грузовъ, слѣдовавшихъ до 1909 г. по соединительнымъ путямъ Московско-Брестской ж. д.

Наибольшій приростъ грузовъ въ 1911 г. приходится на строительные матеріалы, которыхъ вмѣстѣ съ лѣсомъ перевезено въ 1910 г. 46,2 милл. пуд. и въ 1911 г.—58,8 милл. пуд., болѣе на 12,6 милл. пуд., въ томъ числѣ на 6,7 милл. пуд. — лѣсныхъ грузовъ и на 5,9 милл. пуд. — прочихъ строительныхъ матеріаловъ: кирпича, камня, извести и цемента. Въ связи съ пониженіемъ разработки дровъ и съ развитіемъ фабрично-заводской промышленности, отчасти же съ увеличеніемъ движенія на Московско-Брестской ж. д., возрасла перевозка каменнаго угля на 5,2 милл пуд. [1]); увеличеніе же перевозки нефти на 341 т. пуд. происходитъ, повидимому, отъ постепеннаго перехода заводовъ, фабрикъ и большихъ домовъ съ центральнымъ отопленіемъ съ дровяного на нефтяное отопленіе [2]). Развитіемъ промышленности вызвано увеличеніе перевозки чугуна, желѣза и стали не въ дѣлѣ на 948 т. пуд., желѣзныхъ, стальныхъ и чугунныхъ издѣлій, машинъ, бумаги и картона, хлопка и нѣкот. другихъ грузовъ. Полученный списокъ товаровъ не полонъ. Какихъ-то товаровъ, обобщенныхъ подъ наименованіемъ «остальныхъ», перевезено въ 1911 г. 26,4 милл. пуд. вмѣсто 21,4 милл. пуд., перевезенныхъ въ 1910 г., т. е. болѣе на 5 милл. пуд. Съ другой стороны, перевозка воинскихъ грузовъ сократилась на 2,3 милл. пуд.

Въ 1912 г. возрасла, главнымъ образомъ, перевозка каменноугольныхъ грузовъ (на 6,5 милл. пуд.), строительныхъ матеріаловъ (на 1,5 милл. пуд.), льна, кудели и пакли льняной (на 1,9 милл. пуд.), воинскихъ грузовъ (на 1,5 милл. пуд.), сахара, мануфактурнаго товара и картофеля; сократилась же перевозка нефтяныхъ грузовъ (на 1,2 милл. пуд.), хлѣба (на 0,7 милл. пуд.), дровъ и нѣкот. другихъ. Неизвѣстныхъ «прочихъ» грузовъ прибавилось 6 милл. пуд.

---

[1]) Въ приложеніи 10 показано каменноугольныхъ грузовъ по Московско-Брестской ж. д. за 1910 г., на основаніи предварительныхъ свѣдѣній, оказавшихся впослѣдствіи неточными, 17,3 милл. пуд. Слѣдуетъ считать, какъ значится и въ отчетѣ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ за 1911 г., 19,1 милл. пуд., болѣе противъ 1909 г. (13,9 милл. пуд.) на 5,2 милл. пуд.

[2]) Цифры перевозки нефти за 1908—1910 г.г. взяты изъ изданія Московско-Брестской ж. д. «Сводныя статистическія свѣдѣнія о перевозкѣ пассажировъ, багажа и грузовъ за 1910 г.», а за 1911 г.—изъ предварительныхъ мѣстныхъ данныхъ, тождественныхъ съ отчетомъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ. Краткій очеркъ дѣятельности той же дороги за 1908—1912 г.г. даетъ мелкія разницы въ сравненіи съ названными источниками.

Въ доставленныхъ Управленіемъ Московско-Брестской ж. д. матеріалахъ имѣются слѣдующія свѣдѣнія о распредѣленіи перевозокъ грузовъ малой скорости по видамъ сообщеній.

Годы.	Мѣстное сообщеніе.	Вывозъ.	Ввозъ.	Транзитъ.	Итого.
	Милліоны пудовъ.				
1908	35,1	32,6	61,9	68,2	197,8
	17,7 %	*16,5 %*	*31,3 %*	*34,5 %*	
1909	36,5	37,1	58,0	62,1	193,7
	18,8 %	*19,2 %*	*29,9 %*	*32,1 %*	
1910	38,5	38,7	56,8	52,8	186,8
	20,6 %	*20,7 %*	*30,5 %*	*28,3 %*	
1911	41,1	43,2	66,6	51,1	202,0
	20,3 %	*21,4 %*	*33,0 %*	*25,3 %*	
1912	42,2	47,8	73,2	54,7	217,9
	19,4 %	*21,9 %*	*33,6 %*	*25,1 %*	
Увеличилось (+) или уменьшилось (—) въ 1912 г. по сравненію съ 1908 г.	**+ 7,1**	**+15,2**	**+11,3**	**— 13,5**	**+ 20,1**
	+20,2 %	*+46,6 %*	*+18,2*	*— 19,8*	*+10,2 %*

Какъ въ абсолютныхъ цифрахъ, такъ и въ процентномъ отношеніи увеличились перевозки по всѣмъ сообщеніямъ, кромѣ транзита, который сократился за переходомъ части транзитныхъ грузовъ на Московскую Окружную ж. д.

Наибольшее экономическое значеніе для характеристики мѣстностей, обслуживаемыхъ Московско-Брестскою ж. д., имѣютъ цифры вывоза и мѣстнаго сообщенія, ибо онѣ даютъ нѣкоторое представленіе о производствѣ этими мѣстностями товаровъ для отпуска и о потребностяхъ въ товарахъ, не вырабатываемыхъ или недостаточно вырабатываемыхъ мѣстнымъ производствомъ. Полнаго представленія о томъ и другомъ, однако, на основаніи желѣзнодорожной статистики не можетъ быть получено уже потому, что въ эту статистику не входитъ вывозъ и ввозъ товаровъ водными путями.

Производимые и добываемые въ раіонѣ каждой желѣзной дороги продукты, издѣлія и другіе товары вывозятся дорогами съ мѣстъ производства и добыванія, во первыхъ, на другія станціи своей дороги (такъ называемое «мѣстное» сообщеніе) и во вто-

рыхъ на станціи другихъ желѣзныхъ дорогъ (прямое сообщеніе). Въ сущности, оба эти вида желѣзнодорожныхъ перевозокъ могутъ одинаково характеризовать мѣстную производительность, т. е. производительность мѣстностей, тяготѣющихъ къ данной желѣзной дорогѣ, потому что длина желѣзнодорожныхъ линій обыкновенно такъ велика, что «мѣстное» и «прямое» сообщенія во многихъ случаяхъ ничѣмъ не отличаются по существу. Пробѣгъ грузовъ въ «мѣстномъ» сообщеніи можетъ быть даже длиннѣе пробѣга грузовъ въ прямомъ сообщеніи. Такъ, напримѣръ, если взять Сѣверныя ж. д. съ ихъ магистралями отъ Москвы до Архангельска и отъ С.-Петербурга до Вятки, не говоря уже о такой линіи, какъ Сибирская, то яснымъ становится, что пробѣгъ грузовъ по такимъ линіямъ въ «мѣстномъ» сообщеніи можетъ превысить пробѣгъ грузовъ на другихъ линіяхъ въ прямомъ сообщеніи.

Съ другой стороны, одни и тѣ же товары могутъ вывозиться съ своей на другія дороги и одновременно ввозиться съ другихъ дорогъ. Такъ, по Московско-Брестской ж. д. лѣсные матеріалы и дрова вывозятся на другія линіи и въ то же время ввозятся съ другихъ линій для потребленія въ раіонѣ Московско-Брестской ж. д. Очевидно, что для характеристики производительности мѣстностей, прилегающихъ къ Московско-Брестской ж. д. на всемъ ея протяженіи, надо принимать въ разсчетъ вывозъ со станцій дороги даннаго груза, за вычетомъ количества того же груза, полученнаго съ другихъ дорогъ. Болѣе правильные выводы о ходѣ мѣстной экономической жизни, однако, могутъ получиться лишь при условіи, если взять маленькіе раіоны, имѣющіе тѣ или другіе промыслы, отъ которыхъ зависитъ благосостояніе мѣстнаго населенія. Такая сложная задача не можетъ быть выполнена въ настоящей запискѣ, а потому приходится ограничиться въ послѣдней общими условными выводами, относящимися къ цѣлой дорогѣ, и лишь въ немногихъ случаяхъ касаться мѣстной экономической жизни въ болѣе тѣсномъ значеніи этого слова.

Въ слѣдующей таблицѣ показаны вывозъ и ввозъ главныхъ товаровъ, или такъ называемыхъ товаровъ первой категоріи, въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ по даннымъ за 1910 г. [1]).

а) *Товары, вывозъ которыхъ съ Московско-Брестской ж. д. на другія дороги превысилъ ввозъ тѣхъ же товаровъ съ другихъ дорогъ въ 1910 г.*

---

[1]) Сводныя статистическія свѣдѣнія о перевозкѣ пассажировъ, багажа и грузовъ по Московско-Брестской ж. д. за 1910 г., ч. IV.

	Вывезено на станціи своей дороги.	Вывезено на другія дороги.	Итого.	Ввезено съ другихъ дорогъ.	*Вывезено* на другія дороги болѣе (2—4).
	1	2	3	4	5
	Тысячи пудовъ				
Лѣсные матеріалы.	2.508	18.006	20.514	4.136	**13.870**
Дрова	19.317	3.463	22.780	1.170	**2.293**
Деготь, терпентинъ и варъ.	100	774	874	39	**735**
Уголь древесный .	414	409	823	74	**335**
Спиртъ.	34	501	535	437	**64**
Ленъ, пенька и пакля.	119	1.540	1.659	122	**1.418**
Масло конопляное, льняное и подсолнечное. . .	90	412	502	211	**201**
Сѣно	847	1.727	2.574	196	**1.531**
Мясо всякое. . . .	114	87	201	10	**77**
Яйца	3	56	59	5	**51**
Пиво, портеръ . .	196	298	494	66	**232**

б) *Товары, привозъ которыхъ на Московско-Брестскую ж. д. съ другихъ дорогъ превысилъ вывозъ тѣхъ же товаровъ на другія дороги въ 1910 г.*

	Привезено съ другихъ линій.	Вывезено. На станціи своей дороги.	Вывезено. На другія линіи.	Вывезено. Итого.	*Привезено* съ другихъ линій болѣе (1—3).
	1	2	3	4	5
	Тысячи пудовъ.				
Хлѣбные грузы . .	8.929	1.495	2.085	3.580	**6.844**
Известь и цементъ.	1.402	602	387	989	**1.015**
Кирпичъ	669	8.239	648	8.887	**21**
Строительный камень	874	646	103	749	**771**
Чугунъ и желѣзо .	2.397	144	305	449	**2.092**
Машины, кромѣ пожарныхъ	626	43	188	231	**438**
Каменноугольные грузы	13.342	15	88	103	**13.254**
Торфъ	950	37	114	151	**836**
Нефтяные грузы .	6.371	92	14	106	**6.357**
Хлопокъ	294	97	237	334	**57**
Шерсть	24	3	13	16	**11**
Мануфактурные товары	740	317	525	842	**215**
Сахаръ	1.365	143	470	613	**895**
Картофель.	660	172	54	226	**606**
Крахмалъ,мука картофельная. . . .	105	39	81	120	**24**
Табакъ русскій . .	44	24	13	37	**31**
Сало баранье, говяжье, свиное. .	90	8	5	13	**85**
Сельдь	574	82	20	102	**554**
Соль	1.382	35	9	44	**1.373**

Изъ этихъ таблицъ можно заключить, что, насколько выясняется изъ перевозокъ товаровъ по желѣзной дорогѣ, тяготѣющій къ ней раіонъ на пространствѣ пяти губерній производитъ, главнымъ образомъ, лѣсные матеріалы, дрова, нѣкоторые продукты сельскаго хозяйства, поименованные въ таблицѣ *a*, и строительные матеріалы: известь, цементъ, кирпичъ и камень, но этихъ строительныхъ матеріаловъ данному раіону не хватаетъ, а потому недостающее количество ввозится съ другихъ дорогъ. Равнымъ образомъ, тотъ же раіонъ не имѣетъ достаточно своего хлѣба и картофеля, и хотя съ нѣкоторыхъ станцій отпускаетъ хлѣбъ и картофель на другія дороги, но за то получаетъ ихъ съ другихъ дорогъ въ гораздо большемъ количествѣ. Тому же раіону Московско-Брестской ж. д. недостаетъ собственной мануфактуры, собственные его заводы не даютъ достаточно крахмала, а ввозъ чугуна, желѣза и машинъ достигаетъ сравнительно крупныхъ размѣровъ. Привозъ каменнаго угля, нефти, сахара, сельди, соли представляется естественнымъ, такъ какъ этихъ предметовъ въ раіонѣ Московско-Брестской ж. д. не добывается; ввозится, кромѣ того, большое количество торфа.

Приведенныя свѣдѣнія указываютъ на то, что обслуживаемый Московско-Брестскою ж. д. раіонъ нуждается во многихъ продуктахъ промышленнаго производства и даже сельскаго хозяйства. Но при этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что списокъ товаровъ въ «Сводныхъ статистическихъ свѣдѣніяхъ» Московско-Брестской ж. д. не имѣетъ исчерпывающаго значенія, ограничиваясь грузами 1-й категоріи, къ которымъ не причисляются многіе товары, въ томъ числѣ весьма разнообразныя издѣлія, имѣющія больше значенія для характеристики промышленности, развитія культуры и экономическаго положенія населенія, чѣмъ, напримѣръ, деготь, варъ, глауберовая соль и т. п. предметы, отнесенные къ товарамъ 1-й категоріи. Затѣмъ, какъ уже упоминалось, перевозка по желѣзнымъ дорогамъ, безъ учета грузового движенія по воднымъ путямъ, не можетъ давать полнаго понятія о привозѣ и вывозѣ товаровъ.

Значительность привоза на Московско-Брестскую ж. д. съ другихъ дорогъ нѣкоторыхъ товаровъ, производимыхъ въ раіонѣ названной дороги, объясняется также тѣмъ, что къ числу ея станцій принадлежитъ Москва, потребляющая большое количество лѣсныхъ и другихъ строительныхъ матеріаловъ, топлива, жизненныхъ припасовъ и многихъ другихъ предметовъ, требуемыхъ условіями столичной жизни. Во многихъ случаяхъ эти товары выгоднѣе получать изъ раіоновъ другихъ желѣзнодорожныхъ путей, подходящихъ къ Москвѣ, чѣмъ вести ихъ съ другого конца

Московско-Брестской ж. д. Наконецъ, многіе ввозимые на станціи этой дороги товары, имѣя общее названіе съ производимыми въ раіонѣ дороги (напримѣръ, мануфактурные товары), могутъ принадлежать не къ тѣмъ сортамъ, которые вырабатываются на мѣстныхъ фабрикахъ и заводахъ.

Болѣе всего заслуживаетъ вниманія ввозъ въ раіонъ Московско-Брестской ж. д. хлѣба и картофеля. Въ слѣдующей таблицѣ приведены свѣдѣнія о привозѣ на станціи этой дороги зерновыхъ хлѣбовъ, муки, крупы и картофеля въ урожайномъ 1910 г., за вычетомъ вывоза этихъ продуктовъ съ тѣхъ же станцій, т. е. сальдо ввоза и вывоза.

Ввезено въ 1910 г. на станціи Московско-Брестской ж. д., за исключеніемъ вывоза:

Станціи, находящіяся въ городахъ.	Зерновыхъ хлѣбовъ.	Муки.	Крупы.	Картофеля.
	Тысячи пудовъ.			
Москва.	614	372	48	130
Можайскъ.	156	441	68	31
Смоленскъ [1])	92	14	1	18
Гжатскъ	354	370	121	101
Вязьма [2])	115	*Превышеніе вывоза:*		19
		56	*4*	
Дорогобужъ.	325	127	73	57
Орша [3])	68	25	9	—
Минскъ [4])	86	197	*Превышеніе вывоза:* *18*	7
Борисовъ.	145	118	60	3
	1.955	1.608	358	366
Станціи, находящіяся внѣ городскихъ поселеній.				
7 станцій въ Московской губ. .	342	669	92	37
Ярцево Смоленской губ.. [5]) . .	435	293	88	50
14 прочихъ станцій въ той же губ.	281	494	132	118
9 станцій въ Могилевской губ.	128	239	53	82
12 » » Минской »	*Превышеніе вывоза:* *406*	196	38	*Превышеніе вывоза:* *103*
5 » » Гродненской »	121	204	37	55
	901	2.095	440	239
Всего.	**2.856**	**3.703**	**798**	**605**

[1]) Смоленскъ является узловой станціей для Московско–Брестской, Риго-Орловской и Рязанско-Уральской ж. д.

[2]) Къ Вязьмѣ подходятъ также Сызрано-Вяземская и вѣтвь Николаевской ж. д.

[3]) Чрезъ Оршу проходитъ также вѣтвь Риго-Орловской ж. д.

[4]) Кромѣ Московско-Брестской ж. д., чрезъ Минскъ проходитъ Либаво-Роменская ж. д.

[5]) Выдѣлена потому, что около этой станціи находится большая Хлудовская бумагопрядильная и ткацкая фабрика, а въ 20 верстахъ—гор. Духовщина. Для населенія этого города и сельскихъ жителей, работающихъ на фабрикѣ, привозится на станцію Ярцево значительное количество продовольственныхъ продуктовъ.

Въ расположенные по Московско-Брестской линіи города были привезены картофель и всѣ виды продовольственнаго хлѣба: зерно, мука и крупа въ болѣе или менѣе значительномъ количествѣ. Превышеніе вывоза надъ привозомъ муки и крупы на станціяхъ Вязьма и Минскъ Московско-Брестской ж. д. объясняется тѣмъ, что эти города, имѣя станціи еще и другихъ желѣзныхъ дорогъ и сообщенія водою, получаютъ и отпускаютъ товары, пользуясь также и этими послѣдними путями. На станціи, расположенныя близъ селеній, ввезено въ 1910 г. болѣе всего муки. Большинство станцій, расположенныхъ при селеніяхъ въ Минской губерніи, не получаетъ, а отправляетъ зерновой хлѣбъ и картофель, что указываетъ на сравнительно лучшее положеніе сельскаго хозяйства въ прилегающихъ къ этимъ станціямъ мѣстностяхъ.

Вывозъ выжимокъ и отрубей со станцій Московско-Брестской ж. д. превышаетъ привозъ съ другихъ линій. Въ 1910 г. вывезено ихъ на станціи другихъ дорогъ 588 т. пуд.

Разсмотрѣніе грузооборота Московско-Брестской ж. д. показываетъ, что тѣ грузы, которые даетъ раіонъ этой дороги (дрова, лѣсные строительные матеріалы, сѣно, кирпичъ, камень строительный, деготь, уголь древесный), не выдерживаютъ высокаго тарифа и потому малодоходны; грузовъ фабрично-заводской промышленности, выдерживающихъ болѣе высокіе тарифы, со станцій Московско-Брестской ж. д. вывозится мало, такъ какъ этого рода промышленность представлена въ раіонѣ въ слабой степени. Перевозка транзитныхъ грузовъ, вслѣдствіе того, что половина ихъ состоитъ изъ хлѣба и лѣса, производится тоже по довольно низкимъ тарифамъ. Болѣе выгодными (за нѣкоторыми исключеніями) представляются грузы, ввозимые въ раіонъ дороги съ другихъ линій.

Тѣмъ не менѣе, выручка отъ товарнаго движенія по Московско-Брестской ж. д. возрастаетъ. Въ 1909 г. она составляла 10.638 т. р., въ 1910 г.—11.455 т. р., въ 1911 г.—12.330 т. р., болѣе, чѣмъ два года назадъ, на 1.692 т. р., или на 16%, при общемъ повышеніи количества грузовъ съ 1909 г. лишь на 4% и при сокращеніи пробѣга ихъ на 0,5%. Несоотвѣтственное приросту грузовъ возрастаніе выручки можетъ быть объяснено измѣненіемъ состава грузовъ, а именно повышеніемъ болѣе цѣнныхъ грузовъ и пониженіемъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ и дровъ, оплачиваемыхъ болѣе низкими тарифами, а также увеличеніемъ тарифныхъ ставокъ.

Въ числѣ матеріаловъ, полученныхъ отъ Управленія Московско-Брестской ж. д., имѣются не лишенныя интереса свѣ-

дѣнія о количествѣ накладныхъ съ переборами и недоборами противъ установленныхъ тарифовъ по станціямъ Минскъ и Москва за 1909—1911 г.г. и первые 5 мѣсяцевъ 1912 г. Какъ извѣстно, на всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ таксировкѣ грузовъ станціонными агентами встрѣчаются ошибки, которыя или ведутъ ко взысканіямъ, въ случаяхъ недоборовъ, или обязываютъ желѣзныя дороги возвращать излишне взятыя за перевозки грузовъ деньги и даже бываютъ причиною не малаго числа судебныхъ процессовъ и расходовъ изъ казны по уплатѣ судебныхъ издержекъ и процентовъ на перебранныя суммы, не говоря уже о многочисленныхъ перепискахъ, вызываемыхъ ошибками станцій. Съ цѣлью сокращенія числа этихъ неправильностей Управленіе Московско-Брестской ж. д. назначило на станціи Минскъ и Москва агентовъ службы сборовъ, на обязанность которыхъ возложена предварительная провѣрка таксировокъ и установленныхъ дополнительныхъ платъ, ранѣе выдачи грузовъ предъявителямъ накладныхъ. Эта мѣра имѣла несомнѣнный успѣхъ, какъ видно изъ слѣдующаго сравненія за первые 5 мѣсяцевъ 1909—1912 г.г.:

	1909 г.	**1910** г.	**1911** г.	**1912** г.
Минскъ (агентъ службы сборовъ назначенъ съ 18 апрѣля 1911 г.).				
Число выданныхъ отправокъ.	16.878	19.416	21.113	22.604
Изъ того числа обнаружено съ переборами и недоборами.	588	433	541	184
Въ % отношеніи къ числу выданныхъ отправокъ	*3,5 %*	*2,2 %*	*2,5 %*	*0,8 %*
Москва (агентъ назначенъ съ 15 октября 1910 г.).				
Число выданныхъ отправокъ.	45.389	47.777	72.023	73.186
Изъ того числа обнаружено съ переборами и недоборами	1.190	1.005	268	75
Въ % отношеніи къ числу выданныхъ отправокъ	*2,6 %*	*2,1 %*	*0,4 %*	*0,1 %*

Эти цифры доказываютъ, что съ назначеніемъ агентовъ службы сборовъ для повѣрки платъ, причитающихся за перевозки грузовъ, весьма сильно сократились, особенно въ Москвѣ, случаи переборовъ и недоборовъ по выданнымъ грузамъ, обнаруживаемые при послѣдующей повѣркѣ документовъ въ самой службѣ сборовъ и Государственномъ Контролѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ должны были сократиться и расходы казны по претензіямъ.

Николаевская ж. д.

Со времени постройки желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Москвы, протяженіемъ въ 604 в., составъ Николаевской дороги

значительно измѣнился. Не касаясь перемѣнъ до 1907 г., слѣдуетъ указать на присоединеніе къ Николаевской ж. д. съ 1 января 1907 г. участка Бологое-Волковыскъ Бологое-Сѣдлецкой линіи съ вѣтвью Мосты-Гродно, протяженіемъ въ 897 в., и съ 1 іюля 1908 г.— Московской Окружной ж. д. въ 50 в. За передачею съ 1 октября 1910 г. въ вѣдѣніе Полѣсскихъ ж. д. участка Полоцкъ-Волковыскъ съ вѣтвью Мосты-Гродно и за разными другими измѣненіями пути, эксплоатаціонная длина Николаевской ж. д. къ началу 1912 г. исчислялась въ 1.512 в., причемъ, кромѣ первоначальной прямой и единственной линіи отъ С.-Петербурга до Москвы, участка Бологое-Полоцкъ, Московской Окружной линіи и мелкихъ вѣтвей, въ составъ Николаевской ж. д. входятъ: Портовая вѣтвь съ отвѣтвленіями къ морской пристани въ С.-Петербургѣ и къ Сѣверо-Западнымъ ж. д., Новоторжская и Ржево-Вяземская линіи отъ станціи Лихославль основной дороги чрезъ Торжокъ и Ржевъ до Вязьмы и Боровичская линія отъ станціи Угловки основной линіи до Боровичей. Всѣ эти линіи захватываютъ губерніи С.-Петербургскую, Новгородскую, Тверскую, Московскую, Псковскую, Витебскую и Смоленскую.

Измѣненія, происшедшія въ составѣ Николаевской ж. д. съ 1907 г. затрудняютъ правильное сравненіе движенія по ней въ цѣломъ ея составѣ, а потому въ слѣдующей таблицѣ, представляющей перевозку грузовъ малой скорости, линіи Бологое - Волковыскъ и Московская Окружная, вліяніе которыхъ на размѣры перевозокъ по Николаевской ж. д. имѣло въ 1907—1911 г.г. болѣе крупное значеніе, отдѣлены отъ прочихъ участковъ этой дороги. Такое расчлененіе товарныхъ перевозокъ на три части облегчаетъ сравненіе товарнаго движенія на старыхъ и новыхъ участкахъ Николаевской дороги.

Перевезено грузовъ малой скорости.

Годы.	Основные участки дороги съ вѣтвями.	Бологое—Волковыскъ [1]).	Московская Окружная линія.	И т о г о.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
	М и л л і о н ы п у д о в ъ.				Въ %.	
1907	361,5	19,9	—	**381,4**	—	—
1908	371,1	36,6	29,9	**437,6**	56,2	*14,7* %
1909	322,9	44,0	136,9	**503,8**	66,2	*15,1* %
1910	310,9	40,7	213,1	**564,7**	60,9	*12,1* %
1911	317,9	31,3	260,9	**610,1**	45,4	*8,0* %

[1]) Съ 1 октября 1910 г. Бологое-Полоцкъ.

Въ общемъ итогѣ грузовое движеніе на Николаевской ж. д. въ пятилѣтіе съ 1907 г. возрастало по количеству грузовъ довольно равномѣрно, за исключеніемъ 1911 г., въ которомъ приростъ грузовъ оказался болѣе слабымъ; въ процентномъ же отношеніи возрастаніе перевозки товаровъ послѣ 1909 г. стало уменьшаться. Открытіе 1 іюля 1908 г. движенія по Московской Окружной линіи не произвело замѣтнаго пониженія перевозки грузовъ по основному участку Николаевской ж. д. въ этомъ году; въ слѣдующемъ же 1909 г. вліяніе Московской Окружной линіи сказалось въ сильномъ сокращеніи товарнаго движенія на основномъ участкѣ (на 48 милл. пуд.), вслѣдствіе перехода части грузовъ съ основной линіи на Окружную, которая, какъ уже извѣстно изъ предыдущаго изложенія, оттянула часть грузовъ отъ Московско-Брестской ж. д. и, какъ будетъ видно дальше, имѣла такое же вліяніе на товарное движеніе Московско-Курской и Нижегородской линій. Вѣроятно, по той же причинѣ сократилось на 12 милл. пуд. товарное движеніе по основной Николаевской линіи и въ 1910 г. Кромѣ того, произошло уменьшеніе количества товаровъ какъ въ 1910 г., такъ и еще болѣе въ 1911 г., за передачею съ октября 1910 г. участка Полоцкъ-Волковыскъ съ вѣтвью Мосты-Гродно Полѣсскимъ ж. д.

По предварительнымъ свѣдѣніямъ перевозка грузовъ малой скорости по всѣмъ участкамъ Николаевской ж. д. въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г., сравнительно съ тѣмъ же періодомъ 1911 г., возрасла на 33,7 милл. пуд., или на 7,5%.

Происшедшія перемѣны въ протяженіи Николаевской ж. д. отразились на пробѣгѣ грузовъ по ней слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Пробѣгъ грузовъ. Общій всѣхъ грузовъ. Милліоны пудо-верстъ.	Пробѣгъ грузовъ. Средній одного пуда. Версты.	Общій пробѣгъ увеличился или сократился по сравненію съ предыдущимъ годомъ. Милліоны пудо-верстъ.	Въ %.
1907	94.110	247	— —	—
1908	111.413	254	+ 17.303	+ *18,4* %
1909	122.237	243	+ 10.824	+ *9,7* %
1910	127.628	226	+ 5.391	+ *4,4* %
1911	120.201	197	— 7.427	— *5,8* %

Послѣ значительнаго повышенія въ 1908 г., приростъ пробѣга грузовъ въ послѣдующіе годы сталъ быстро сокращаться, а въ 1911 г. даже далъ пониженіе противъ 1910 г. на 5,8%.

Выручка отъ товарнаго движенія дала слѣдующіе результаты:

Годы.	Всего выручено отъ перевозки грузовъ малой скорости. Милл. руб.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ. Милл. руб.	Въ %.	Средняя выручка съ пудо-версты. Коп.
1907	22,1	—	—	0,023
1908	24,0	1,9	*8,4* %	0,022
1909	25,6	1,6	*6,8* %	0,021
1910	28,2	2,6	*10,3* %	0,022
1911	28,6	0,4	*1,3* %	0,024

Сравненіе процентнаго измѣненія выручки съ процентнымъ измѣненіемъ количества и пробѣга грузовъ на Николаевской ж. д. показываетъ, что въ 1908 и 1909 г.г. выручка повысилась меньше, чѣмъ увеличились количество перевезенныхъ грузовъ и пробѣгъ ихъ, а въ 1910 г. повышеніе выручки было среднимъ между ростомъ грузовъ и пробѣга ихъ; наконецъ, въ 1911 г. хотя пробѣгъ грузовъ довольно значительно сократился, но такъ какъ приростъ грузовъ продолжался, то и выручка не вполнѣ поддалась понижательному вліянію пробѣга грузовъ и дала, правда, очень небольшое, повышеніе. Происшедшія измѣненія въ пробѣгѣ и составѣ грузовъ вызвали пониженіе средней выручки съ пудо-версты въ 1908 и 1909 г.г. съ 0,023 до 0,021 к. и повышеніе въ 1910 и 1911 г.г. до 0,024 к. Въ абсолютныхъ же цифрахъ каждый перевезенный по Николаевской ж. д. пудъ груза малой скорости давалъ все меньше и меньше дохода: въ 1907 г. выручено съ пуда 5,8 к., въ 1908 г.—5,5 к., въ 1909 г.—5,1 к., въ 1910 г.—5,0 к. и въ 1911 г.—4,7 к.

Распредѣленіе грузового движенія на Николаевской дорогѣ по роду товаровъ можетъ быть сдѣлано съ большими существенными пробѣлами. Въ полученныхъ статистическихъ свѣдѣніяхъ часть грузовъ: за 1909 г.—82 милл. пуд., за 1910 г.—111 милл. пуд. и за 1911 г.—свыше 120 милл. пуд. показана подъ общимъ названіемъ «прочихъ» товаровъ. Слѣдовательно, перевозка этихъ неизвѣстныхъ товаровъ повысилась въ 1910 г. на 29 милл. пуд. и въ 1911 г.—на 9 милл. пуд. Повидимому, большая часть этого повышенія относится къ транзитнымъ перевозкамъ по Московской Окружной линіи.

Перевозка *хлѣбныхъ грузовъ* съ 100,2 милл. пуд. въ 1908 г. поднялась до 133,8 милл. пуд. въ 1909 г. и составила 25% всѣхъ грузовъ малой скорости Николаевской дороги въ этомъ году. Вслѣдъ затѣмъ, хлѣбные грузы пошли на пониженіе и количество ихъ опредѣлилось за 1910 г. въ 130,3 милл. пуд. и за

1911 г.—въ 114 милл. пуд., въ сравненіи съ 1909 г. менѣе на 19,8 милл. пуд. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г., по сравненію съ тѣмъ же періодомъ времени 1911 г., произошло дальнѣйшее уменьшеніе перевозки хлѣбныхъ грузовъ на 16,4 милл. пуд.

Хлѣбные грузы перевозятся Николаевскою ж. д.: а) для питанія С.-Петербурга и снабженія Финляндіи въ той мѣрѣ, насколько Финляндія не успѣетъ получить хлѣба во время навигаціи; б) для вывоза за границу чрезъ Ревель и Новый Портъ въ С.-Петербургѣ, который, впрочемъ, этимъ путемъ получаетъ лишь небольшую часть хлѣба для экспорта, большая же часть его прибываетъ въ С.-Петербургъ воднымъ путемъ; в) для продовольственныхъ потребностей населенія Тверской и Новгородской губерній, насколько требуется для пополненія мѣстнаго урожая, и г) транзитомъ (отъ 40 до 50% всѣхъ хлѣбныхъ перевозокъ) по Московской Окружной дорогѣ.

Строительныхъ грузовъ перевезено:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличеніе въ % съ 1909 г.
	Милліоны пудовъ.				
Лѣсъ	26,1	39,2	50,6	63,3	*61,5 %*
Известь и цементъ	[1])	6,7	11,2	14,7	*119,4 %*
Камень строительный	[1])	10,1	9,3	17,6	*74,2 %*
Кирпичъ.	[1])	7,8	11,4	13,5	*73,1 %*
	63,8	82,5	109,1		*71,0 %*

За два года, 1910 и 1911, перевозки строительныхъ матеріаловъ дали огромное повышеніе на 45,3 милл. пуд., или на 71%. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. продолжалось увеличеніе перевозки: лѣса—на 9 милл. пуд., извести и цемента—на 1,2 милл. пуд., кирпича—на 2,3 милл. пуд., и только перевозка строительнаго камня уменьшилась на 2,7 милл. пуд.

Лѣсъ въ значительномъ количествѣ отправляется, между прочимъ, за границу чрезъ Новый портъ. Для этой цѣли въ 1910 и 1911 г.г. прибыло въ Новый портъ по Николаевской ж. д. около 5½ милл. пуд. досокъ и другого дерева и около 2 милл. пуд. кругляковъ, употребляемыхъ для шахтъ. Разработка лѣса увеличилась по новой Бологое-Полоцкой линіи, въ раіонѣ которой (въ Тверской и Псковской губерніяхъ) открылось близъ станцій много лѣсопильныхъ заводовъ, отправляющихъ лѣсной товаръ преимущественно въ сторону Риги.

Перевозка *чугуна и желѣза* возрасла въ 1909—1911 г.г. на 93%, а именно въ 1909 г. перевезено 16 милл. пуд., въ

[1]) Свѣдѣній не доставлено.

1910 г.—21,6 милл. пуд. и въ 1911 г.—30,9 милл. пуд. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. обнаружилось дальнѣйшее увеличеніе перевозки этихъ продуктовъ металлургической промышленности на 5½ милл. пуд. (28,5 милл. пуд. вмѣсто 23 милл. пуд., перевезенныхъ въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.).

Руды желѣзной перевезено въ 1909 г. 711 т. пуд., въ слѣдующемъ же 1910 г. этотъ грузъ поднялся на 1 милл. пуд. и на этомъ уровнѣ остался въ 1911 г.

Замѣтно развивается перевозка по Николаевской ж. д. *топлива*.

	1908 г.	**1909** г.	**1910** г.	**1911** г.
	Милліоны пудовъ.			
Каменноугольные грузы. . . .	27,9	34,1	39,1	47,4
Нефтяные грузы	30,1	30,0	30,0	38,5
Дрова	67,2	67,6	63,6	64,6
Торфъ.	Нѣтъ свѣдѣній.		5,6	6,3

За указанное четырехлѣтіе перевозка каменноугольныхъ грузовъ увеличилась на 19,5 милл. пуд. и нефтяныхъ грузовъ—на 8,4 милл. пуд., перевозка же дровъ понизилась на 2,6 милл. пуд. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. нефтяныхъ грузовъ перевезено меньше, въ сравненіи съ тѣмъ же періодомъ 1911 г., на 4,2 милл. пуд., въ томъ числѣ нефтяныхъ остатковъ на 3,6 милл. пуд. и керосина на 0,9 милл. пуд., при увеличеніи перевозки смазочныхъ маслъ на 0,3 милл. пуд., но за то увеличилась перевозка дровъ на 7,3 милл. пуд., каменнаго угля—на 10 милл. пуд. (въ томъ числѣ транзитомъ около 9 милл. пуд.) и торфа—на 2,5 милл. пуд.

Слѣдующія данныя показываютъ перевозку *мануфактурныхъ товаровъ* и матеріаловъ для *текстильнаго* производства.

	1909 г.	**1910** г.	**1911** г.	Увеличилось за два года.
	Тысячи пудовъ.			
Мануфактурные товары. . . .	5.285	5.757	6.387	1.102
Хлопокъ	6.731	6.651	7.419	688
Ленъ, кудель	4.794	5.419	5.333	539
Пенька.	841	993	1.334	493
Шерсть овечья	405	410	487	82

Повышеніе перевозки этой, имѣющей большое промышленное значеніе, группы товаровъ продолжалось въ 1912 г. весьма замѣтно. Въ первые 9 мѣсяцевъ этого года увеличилась перевозка мануфактурныхъ товаровъ почти на 400 т. пудовъ, хлопка — на 1.439 т. пуд. и льна—на 2.152 т. пуд., и только грузы пеньки понизились на 89 т. пуд.

Увеличеніе льняныхъ грузовъ идетъ изъ Сычевки, Ржева, Лихославля и Торопца; возрастаніе перевозки хлопка относится преимущественно къ нашему средне-азіатскому хлопку.

Выросла также въ 1909—1911 г. г. перевозка слѣдующихъ *жизненныхъ припасовъ*:

Сахара	съ	6.635	т. пуд.	до	7.904	т. пуд.
Чая	»	1.012	» »	»	1.812	» »
Соли	»	2.740	» »	»	3.744	» »
Мяса	»	2.544	» »	»	3.614	» »
Рыбы	»	3.329	» »	»	3.696	» »

Понизилась перевозка картофеля съ 2.135 т. до 1.521 т. пуд.

Изъ поименованныхъ товаровъ въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. дали дальнѣйшее повышеніе: сахаръ на 1.125 т. пуд. и рыба—на 312 т. пуд.; также увеличилась на 1.587 т. пуд. перевозка картофеля, тогда какъ грузы чая, соли и мяса уменьшились на 272 т., 624 т. и 395 т. пуд. Необходимо еще упомянуть о значительномъ увеличеніи въ 1912 г. перевозки *масла коровьяго* въ поѣздахъ большой и пассажирской скоростей—на 1.052 т. пуд. (44% возрастанія).

Далѣе, можно указать на значительное увеличеніе въ 1909—1911 г.г. перевозки *спирта* съ 1.695 т. до 3.065 т. пуд. и *пива*—съ 2.083 т. до 2.490 т. пуд.

Желѣзнодорожная статистика отмѣчаетъ также возрастаніе перевозки животныхъ, сѣна и многихъ другихъ товаровъ.

Изъ дѣленія перевозки грузовъ Николаевской ж. д. по сообщеніямъ: мѣстному, вывозу, ввозу и транзиту довольно трудно придти къ какимъ-либо заключеніямъ, характеризующимъ обслуживаемые этою дорогою раіоны, уже потому, что дорога оканчивается приморскою станціею, которая сдаетъ и принимаетъ массу грузовъ, приходящихъ и отправляемыхъ моремъ, чего въ желѣзнодорожной статистикѣ не показывается. Такъ, напримѣръ, изъ 114 милл. пуд. хлѣбныхъ грузовъ, перевезенныхъ по Николаевской ж. д. въ 1911 г., около половины—свыше 51 милл. пуд.—значится прибытіемъ въ прямомъ сообщеніи на станціи этой дороги и только 6 милл. пуд. показаны въ вывозѣ и мѣстномъ сообщеніи. Между тѣмъ, большая часть прибывшаго хлѣба вывезена водою. Устойчивы цифры лишь для транзита, составляющаго около 40% всѣхъ товарныхъ перевозокъ по Николаевской ж. д. Транзитомъ идутъ значительныя партіи хлѣба, всевозможныхъ строительныхъ матеріаловъ (въ томъ числѣ и лѣса), топлива всѣхъ видовъ, желѣза и чугуна, льна, хлопка, сахара, масла и другихъ. Изъ предметовъ вывоза, превышающихъ ввозъ

на станціи Николаевской ж. д., можно указать, главнымъ образомъ, на кирпичъ и отчасти ленъ. Вывозится значительное количество извести, цемента, лѣса, дровъ, рыбы, сѣна и др. товаровъ, которые отчасти относятся къ мѣстной промышленности, но и ввозится этихъ товаровъ на станціи дороги, если взять ее во всемъ протяженіи, не различая отдѣльныхъ раіоновъ, еще больше. Значительность ввоза понятна, такъ какъ одни только С.-Петербургъ и Москва, находящіеся по концамъ Николаевской ж. д., являются потребителями массы всевозможныхъ товаровъ, необходимыхъ для городского населенія и мѣстныхъ фабрикъ и заводовъ.

Сѣверныя ж. д.

Выше уже приходилось говорить объ общемъ протяженіи Сѣверныхъ ж. д., представляющихъ двѣ длинныхъ магистрали, крестообразно пересѣкающихъ одна другую: отъ Москвы до Архангельска и отъ Обухова до Вятки, съ сѣтеобразными развѣтвленіями на южномъ примосковскомъ участкѣ. Главныя вѣтви проведены отъ Москвы до Савелово, отъ Александрова до Кинешмы и отъ Ярославля на западъ до Рыбинска и на востокъ до Костромы и Ермолино. Вся эксплоатаціонная длина Сѣверныхъ дорогъ считается въ 2.942 версты. Отличающая Сѣверныя дороги отъ другихъ особенность заключается въ томъ, что часть ихъ, отъ станціи Урочъ сѣвернѣе Ярославля до Архангельска, протяженіемъ въ 788 верстъ, имѣетъ узкую колею, всѣ же остальные участки, всего 2.154 версты, — широкую. Разница въ размѣрахъ движенія на ширококолейныхъ и узкоколейныхъ участкахъ такъ велика, что въ отчетахъ Сѣверныхъ дорогъ статистическія данныя приводятся отдѣльно для тѣхъ и другихъ участковъ. Правильное движеніе по линіи отъ Вологды до Архангельска открыто въ 1898 г., отъ Обухово до Вятки чрезъ Вологду—въ 1906 г., на остальныхъ участкахъ въ разное время съ 1862 до 1902 г. г. Такимъ образомъ, Сѣверныя ж. д. на половину принадлежатъ къ дорогамъ новымъ, находящимся въ начальномъ періодѣ своего развитія.

Молодость линіи Обухово-Вятка съ сильно развивающимся движеніемъ и существованіе узкоколейнаго пути въ Архангельскъ съ весьма слабымъ движеніемъ дѣлаютъ работу Сѣверныхъ дорогъ крайне неравномѣрною въ отдѣльныхъ частяхъ сѣти. Поэтому, прежде чѣмъ перейти къ обозрѣнію товарнаго движенія на всей сѣти Сѣверныхъ ж. д., не безполезно дать общіе итоги товарныхъ перевозокъ по отдѣльнымъ характернымъ ихъ участкамъ. Разсмотрѣніе общихъ цифровыхъ данныхъ по отдѣльнымъ

участкамъ облегчитъ пониманіе дальнѣйшаго изложенія свѣдѣній о работѣ Сѣверныхъ дорогъ.

Всего перевезено товаровъ малой, большой и пассажирской скоростей [1]).

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось съ 1907 г. Милл. пуд.	Увеличилось съ 1907 г. Въ %.
	Милліоны пудовъ						
Южная сѣть отъ Москвы до ст. Урочъ съ развѣтвленіями	205,7	212,1	209,8	227,2	251,2	**45,5**	*22,1 %*
% къ общему итогу	*81,7 %*	*81,3 %*	*77,5 %*	*76,9 %*	*75,5 %*		
Обухово-Вятка . .	33,5	35,5	46,2	51,2	64,1	**30,6**	*91,3 %*
% къ общему итогу	*13,3 %*	*13,6 %*	*17,0 %*	*17,4 %*	*19,3 %*		
Урочъ - Архангельскъ (узкая колея)	12,6	13,3	14,9	16,9	17,4	**4,8**	*38,1 %*
% къ общему итогу	*5,0 %*	*5,1 %*	*5,5 %*	*5,7 %*	*5,2 %*		
Итого . .	**251,8**	**260,9**	**270,9**	**295,3**	**332,7**	**80,9**	*32,1 %*
Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ. . . .	Милл. пуд. .	**9,1**	**10,0**	**24,4**	**37,4**		
	Въ %. . . .	*3,6 %*	*3,8 %*	*9,0 %*	*12,7 %*		

Изъ этой таблицы видно все различіе трехъ составныхъ частей Сѣверныхъ ж. д. Линія Обухово-Вятка, дѣйствующая лишь 7 лѣтъ, быстро развиваетъ свою работу. Въ пятилѣтіе 1907—1911 г. г. количество перевезенныхъ по ней грузовъ увеличилось на 30,6 милл. пуд., или на 91,3%, и достигло въ 1911 г. 64,1 милл. пудовъ. Ростъ перевозки товаровъ на старой южной сѣти абсолютно былъ значительнѣе—45,5 милл. пуд., но въ процентномъ отношеніи былъ значительно меньше—22,1%. При этомъ процентное отношеніе грузовъ, перевозимыхъ по южной сѣти, къ общему итогу перевозокъ по Сѣвернымъ ж. д. неизмѣнно идетъ на пониженіе (81,7% въ 1907 г., 75,5% въ 1911 г.), вслѣдствіе роста перевозокъ на линіи Обухово-Вятка, на которой количество грузовъ съ 13,3% въ 1907 г. увеличилось въ 1911 г. до 19,3% къ общему итогу. Что касается линіи Урочъ-Архангельскъ, то и на ней количество грузовъ ежегодно возрастаетъ и достигло въ 1911 г. 17,4 милл. пуд. вмѣсто 12,6 милл. пуд., перевезенныхъ въ

[1]) Въ приведенную таблицу не введены нѣкоторые грузы, отчего получается разница съ отчетами Управленія Желѣзныхъ Дорогъ (около 15 милл. пуд. въ 1911 г.).

1907 г., но, какъ видно изъ самыхъ цифръ перевозокъ, остающихся въ процентномъ отношеніи къ итогу всѣхъ грузовъ Сѣверныхъ дорогъ почти на неподвижномъ уровнѣ (около 5%), эта линія страдаетъ прирожденнымъ слабосиліемъ и изъ этого состоянія выйдетъ, вѣроятно, не скоро.

Распредѣленіе грузовъ по скорости перевозки ихъ имѣетъ на Сѣверныхъ ж. д. свои отличительныя черты.

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось съ 1907 г.	
	Милліоны пудовъ.					Милл. п.	Въ %.
Малая скорость.							
Южная сѣть. .	204,0	210,4	208,1	225,3	249,2	**45,2**	*22,1* %
Обухово-Вятка.	32,8	34,0	44,3	49,0	60,9	**28,1**	*85,6* %
Урочъ - Архангельскъ . . .	11,9	12,6	14,2	16,1	16,6	**4,7**	*39,3* %
	248,7	257,0	266,6	290,4	326,7	**78,0**	*31,3* %
Большая и пассажирская скорости.							
Южная сѣть. .	1,7	1,7	1,7	1,9	2,0	**0,3**	*16,0* %
Обухово-Вятка .	0,7	1,5	1,9	2,2	3,2	**2,5**	*372,0* %
Урочъ - Архангельскъ . . .	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	**0,1**	*19,0* %
	3,1	3,9	4,3	4,9	6,0	**2,9**	*97,0* %

Въ этой таблицѣ останавливаетъ на себѣ вниманіе сильный ростъ перевозки грузовъ большой и пассажирской скоростей, въ особенности на линіи Обухово-Вятка, по которой грузы этихъ скоростей въ пятилѣтіе съ 1907 г. увеличились на 372%. Объясняется это болѣе всего развитіемъ перевозки сибирскаго масла, которая, какъ будетъ видно дальше, достигла въ 1911 г. 2,8 милл. пудовъ.

Другая особенность Сѣверныхъ ж. д. заключается въ незначительности, сравнительно съ другими дорогами, транзитныхъ перевозокъ. Слѣдующія данныя относятся къ перевозкѣ грузовъ малой скорости, какъ и вездѣ, преобладающихъ на Сѣверныхъ жел. дорогахъ.

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось съ 1907 г.	
	Милліоны пудовъ.					Милл. п.	Въ %.
Мѣстное сообщеніе	114,2	117,2	122,2	129,3	138,1	**23,9**	*20,9* %
Вывозъ на другія дороги . .	55,4	57,9	64,2	74,2	93,6	**38,2**	*69,1* %
Ввозъ съ другихъ дорогъ .	62,1	64,6	59,4	66,2	71,6	**9,5**	*15,2* %
Транзитъ. . .	17,0	17,3	20,8	20,7	23,4	**6,4**	*37,8* %
	248,7	257,0	266,6	290,4	326,7	**78,0**	*31,3* %

Въ процентномъ отношеніи къ общему итогу грузовъ малой скорости мѣстное сообщеніе въ 1911 г. составило 42%, вывозъ — 29%, ввозъ—22% и транзитъ—только 7%. Слѣдуетъ замѣтить при этомъ, что по линіи Урочъ-Архангельскъ, въ зависимости отъ ея обособленнаго положенія, транзитныхъ грузовъ, какъ понимаетъ ихъ желѣзнодорожная статистика, совсѣмъ не перевозится. Изъ другихъ участковъ большая часть (75%) транзитныхъ грузовъ проходитъ по линіи Обухово-Вятка въ сообщеніи Пермской ж. д. съ дорогами С.-Петербургскаго узла. Преобладаютъ мѣстное сообщеніе и вывозъ, который вмѣстѣ съ тѣмъ обнаруживаетъ значительное развитіе.

Выше грузовыя перевозки были показаны, сообразно съ полученными матеріалами, въ несовсѣмъ полномъ видѣ. Съ присоединеніемъ же пропущенныхъ грузовъ составляется, согласно отчетамъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, всего товарныхъ перевозокъ *малой скорости* по Сѣвернымъ ж. д. [1]):

въ **1907** г..	262,0	милл.	пуд.
» **1908** ».	271,3	»	»
» **1909** ».	278,8	»	»
» **1910** ».	304,5	»	»
» **1911** ».	340,1	»	»

Общій размѣръ возрастанія грузовъ малой скорости съ 1907 г. достигъ 78,1 милл. пуд., или 29,8%.

Пробѣгъ ихъ, постепенно увеличиваясь, исчислялся въ 1911 г. въ 79.582,3 милл. пудо-верстъ, въ сравненіи съ пробѣгомъ 1907 г. (54.927,3 милл. пудо-верстъ) болѣе на 24.655 милл. пудо-верстъ, или на 44,9% [2]).

Выручка отъ перевозки грузовъ малой скорости возрасла съ 15.441 т. р. до 21.958 т. р., т. е. на 6.517 т. р., или на 42,2%.

Обращаясь къ разсмотрѣнію перевозки отдѣльныхъ товаровъ, необходимо, прежде всего, сказать, что нижеслѣдующія цифровыя данныя заимствованы изъ матеріаловъ, представленныхъ Сѣверными ж. д. въ Управленіе Желѣзныхъ Дорогъ при проектѣ исчисленія доходной смѣты на 1913 г. Эти данныя нѣсколько отличаются по своей группировкѣ отъ отчетовъ центральнаго Управленія. Предпочтеніе отдано мѣстнымъ даннымъ въ виду ихъ большей разработанности, а также потому, что полученныя объясненія перевозокъ относятся тоже къ мѣстнымъ свѣдѣніямъ [3]).

---

[1]) Приложеніе 6.

[2]) Приложеніе 7.

[3]) Могутъ быть несущественныя неточности за 1911 г., потому что ко времени составленія доходной смѣты на 1913 г. статистика перевозокъ за послѣдніе мѣсяцы 1911 г. была разработана не окончательно.

Важнѣйшимъ грузомъ на Сѣверныхъ ж. д., прорѣзывающихъ значительныя лѣсныя пространства, являются *лѣсные товары*, какъ строительные, такъ и другіе, считая въ томъ числѣ и дрова. Лѣсныхъ грузовъ перевезено по Сѣвернымъ ж. д.:

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось съ 1907 г.	
	Милліоны пудовъ.					Милл. п.	Въ %.
Лѣсныхъ матеріаловъ и издѣлій . . .	20,1	21,6	22,0	27,8 [1])	34,6	**14,5**	*71,7%*
Дровъ.	32,3	32,3	34,0	32,5	43,3	**11,0**	*34,2%*

Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г., по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г., получилось дальнѣйшее увеличеніе перевозки лѣса на 4,4 милл. пуд. и дровъ—на 2,9 милл. пуд.

Эти свѣдѣнія указываютъ на ежегодное возрастаніе перевозки лѣсныхъ матеріаловъ и издѣлій, достигшее съ 1907 г. 71,7%, и на повышеніе перевозки дровъ въ 1911 г., послѣ довольно большой устойчивости этого груза въ 1907—1910 г. г. Въ общей сложности, лѣсные грузы дали приростъ въ 25,5 милл. пуд. изъ всего повышенія товарнаго движенія на Сѣверныхъ ж. д. съ 1907 г. въ 78 милл. пуд.

Усиленіе перевозки лѣсныхъ матеріаловъ объясняется развитіемъ строительной дѣятельности въ послѣдніе годы въ Москвѣ и повышеніемъ спроса на лѣсъ въ С.-Петербургъ и за границу.

По даннымъ послѣдней московской переписи количество занятыхъ жилыхъ квартиръ въ Москвѣ увеличилось въ 1907—1912 г.г. на 19,6% (съ 155 т. до 185 т.), причемъ приростъ квартиръ въ центрѣ города составилъ 10—15%, въ среднемъ поясѣ—15—25%, на окраинахъ и пригородахъ, гдѣ въ большинствѣ случаевъ строятся деревянныя зданія,—отъ 42 до 46%. Усиленная строительная дѣятельность, вызываемая квартирною нуждою населенія и расширеніемъ промышленнаго строительства, наблюдается также въ С.-Петербургѣ и другихъ городахъ и промышленныхъ центрахъ раіона Сѣверныхъ ж. д. Изъ числа строительныхъ матеріаловъ особаго вниманія заслуживаетъ увеличеніе перевозки досокъ; въ одномъ только 1911 г. перевозка досокъ возросла по сравненію съ 1910 г. на 5,1 милл. пуд., или на 30,7%, а за первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. поднялась еще на 5,3 милл. пуд., или на 30% [2]).

---

[1]) Въ отчетѣ центральнаго Управленія показано 31,3 милл. пуд. (приложеніе 9). Причина разницы неизвѣстна. Нѣкоторыя другія цифры, показанныя въ этой таблицѣ согласно мѣстнымъ источникамъ, тоже не вполнѣ сходятся съ цифрами центральнаго Управленія.

[2]) Остальные лѣсные грузы, кромѣ досокъ, уменьшились въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. на 0,9 милл. пуд.

Усиленный спросъ на дрова вызванъ повышеніемъ цѣнъ на каменный уголь и нефть и увеличеніемъ количества отапливаемыхъ зданій.

Распредѣленіе перевозки лѣса и дровъ въ 1911 г. по сообщеніямъ показываетъ, что наибольшая доля этихъ перевозокъ падаетъ на мѣстное сообщеніе и вывозъ, значительно меньше—на ввозъ и очень мало на транзитъ.

Перевезено лѣса и дровъ въ 1911 г.

	Мѣстное сообщеніе.	Вывозъ.	Ввозъ.	Транзитъ.	Итого.
	Тысячи пудовъ.				
Лѣсные матеріалы, кромѣ досокъ. .	7.077	3.216	1.730	92	12.940 [1])
Доски.	9.050	9.017	2.108	1.481	21.656
Дрова	20.184	22.079	989	51	43.303

Если взять приростъ этихъ грузовъ лишь по отправленію со станцій Сѣверныхъ ж. д. въ 1911 г. въ сравненіи съ отправленіемъ въ 1910 г. и распредѣлить этотъ приростъ по назначенію грузовъ, то получится слѣдующая картина:

	Москва.	Московскій промышленный раіонъ.	С.-Петербургъ.	Новый портъ и морская пристань.	Остальные раіоны.	Весь приростъ.
	Тысячи пудовъ.					
Мѣстное сообщеніе.						
Лѣсные матеріалы, кромѣ досокъ . . .	308	340	—	—	327	**975**
Доски	800	215	—	—	56	**1.071**
Дрова	1.800	200	—	—	22	**2.022**
	2.908	755	—	—	405	**4.068**
Вывозъ.						
Лѣсные матеріалы, кромѣ досокъ . . .	117	—	90	—	(—459)	**(—252)**
Доски	463	205	318	924	722	**2.632**
Дрова	873	—	1.670	613	5.115	**8.271**
	1.453	205	2.078	1.537	5.378	**10.651**

Изъ общаго прироста въ мѣстномъ сообщеніи почти 71% приходится на Москву и 18%—на московскій промышленный раіонъ съ его фабричными поселеніями и подмосковными дачными мѣстностями.

---

[1]) Распредѣленіе лѣсныхъ матеріаловъ по сообщеніямъ на основаніи мѣстныхъ данныхъ даетъ въ итогѣ не 12.940, а только 12.115 т. пуд.

Изъ огромнаго прироста вывоза—болѣе 15% прослѣдовало тоже въ Москву и московскій промышленный раіонъ, 19%—въ С.-Петербургъ и 14%—за границу. Кромѣ того, увеличилась перевозка лѣсныхъ грузовъ на другія станціи Николаевской и Сѣверо-Западныхъ ж. д. и въ другія мѣстности.

Ввозъ съ другихъ дорогъ (Московско-Виндаво-Рыбинской, Николаевской и проч.) тоже увеличился въ 1911 г.: лѣсныхъ матеріаловъ вмѣстѣ съ досками—на 966 т. пуд. и дровъ—на 474 т. пуд. исключительно въ предѣлы подмосковнаго промышленнаго раіона.

Усилившаяся строительная дѣятельность вызвала также возрастаніе перевозки *кирпича, строительнаго камня, извести и цемента.*

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось съ 1907 г.	
	Милліоны пудовъ.					Милл. п.	Въ %.
Кирпичъ обыкновенный (безъ огнеупорнаго) . . .	16,0	14,6	14,3	18,3	18,5	**2,5**	*15,3* %
Строительный камень.	4,1 [1])	5,3 [1])	5,3 [1])	7,3	10,0	**5,9**	*140,5* %
Известь и цементъ.	4,1	3,7	3,4	5,0	5,9	**1,8**	*44,6* %

Кирпичъ перевозится большею частію (16,4 милл. пуд. въ 1911 г.) въ мѣстномъ сообщеніи съ назначеніемъ въ Москву и московскій промышленный раіонъ, строительный камень—въ мѣстномъ сообщеніи (3,6 милл. пуд. въ 1911 г.), тоже большею частію для Москвы, и въ вывозѣ на другія желѣзныя дороги (5,7 милл. пуд. въ 1911 г.), а большая часть извести и цемента привозится съ другихъ дорогъ. Изготовлено въ московскомъ раіонѣ въ 1911 г. кирпича до 300 милл. штукъ, а продано на 40% больше противъ 1910 г. Кромѣ постройки въ Москвѣ значительнаго числа каменныхъ 5—7 этажныхъ домовъ, а также городскихъ канализаціонныхъ, водопроводныхъ и друг. сооруженій, въ 1911 г. возводились желѣзными дорогами крупныя постройки для расширенія сѣти товарохранилищъ, станціонныхъ зданій и проч.

Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. увеличилась перевозка извести и цемента на 0,7 милл. пуд. и кирпича—на 1,1 милл пуд., перевозка же камня сократилась на 1,4 милл. пуд.

Въ перевозкѣ *нефтяныхъ грузовъ* замѣчается ежегодное воз-

---

[1]) Только по ширококолейнымъ участкамъ. Перевозка камня по узкой колеѣ ничтожна.

растаніе. Въ 1907 г. этихъ грузовъ было перевезено 34 милл. пуд., въ 1911 г.—51,5 милл. пуд., болѣе на 17,5 милл. пуд., или на 51%. Несмотря на значительное повышеніе цѣнъ на нефть, перевозка нефти и нефтяныхъ остатковъ въ 1911 г. увеличилась по сравненію съ 1910 г. на 7,3 милл. пуд., керосина—на 609 т. пуд. и нефтяныхъ смазочныхъ маслъ—на 439 т. пуд. Увеличеніе перевозки нефти и остатковъ при повышеніи цѣнъ и сокращеніи добычи нефти въ Бакинскомъ раіонѣ объясняется тѣмъ, что въ 1911 г. перевозилась, главнымъ образомъ, нефть, пріобрѣтенная по заказамъ 1910 г., когда стояли болѣе низкія цѣны на нефтяные продукты, а также и тѣмъ, что фабрики и заводы, пользовавшіеся нефтянымъ топливомъ, не перешли по тѣмъ или другимъ причинамъ, или еще не успѣли перейти, на другіе виды топлива. Въ 1912 г. произошелъ довольно рѣзкій поворотъ въ перевозкѣ нефти, а именно въ первые 9 мѣсяцевъ этого года на Сѣверныхъ ж. д. сократилась перевозка нефтяныхъ остатковъ на 6 милл. пуд. и керосина—на 400 т. пуд., и только смазочныхъ нефтяныхъ маслъ перевезено болѣе на 495 т. пуд.

Нефтяные грузы перевозятся по Сѣвернымъ ж. д. какъ для потребностей Москвы и московско-владимірскаго промышленнаго раіона, такъ и для снабженія нефтью, керосиномъ и прочими продуктами нефти С.-Петербурга и другихъ болѣе отдаленныхъ потребительныхъ центровъ.

Перевозка *каменнаго угля*, послѣ пониженія съ 9,8 милл. пуд. въ 1908 г. до 7,6 милл. пуд. въ 1909 г., держалась до 1912 г. на этомъ уровнѣ почти безъ измѣненія, а въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г., вѣроятно въ связи съ сокращеніемъ перевозки нефти, увеличилась на 5,2 милл. пуд. Вмѣстѣ съ тѣмъ возрасла на 650 т. пуд. перевозка торфа, сократившаяся въ предыдущемъ 1911 г. на 412 т. пуд.

Видное мѣсто занимаетъ перевозка по Сѣвернымъ ж. д. *чугуна, желѣза и стали* не въ дѣлѣ. Развитіе этихъ грузовъ усматривается изъ слѣдующихъ цифръ [1]):

	1907 г.	**1908** г.	**1909** г.	**1910** г.	**1911** г.	Увеличилось или уменьшилось съ 1907 г.	
	Тысячи пудовъ.					Тыс. пуд.	Въ %.
Южная сѣть . .	4.112	4.244	3.730	5.200	6.437	+ **2.325**	+ *56,5* %
Обухово-Вятка .	1.802	2.022	2.478	4.045	6.070	+ **4.268**	+ *236,8* %
Узкая колея . .	868	744	233	341	339	— **529**	— *60,9* %
	6.782	7.010	6.441	9.586	12.846	+ **6.064**	+ 89,4 %

[1]) Повидимому, въ составъ этихъ цифровыхъ данныхъ входитъ и перевозка сѣрнаго колчедана.

Вся сѣть Сѣверныхъ ж. д. перевезла въ 1911 г. чугуна и желѣза на 89,4% больше, чѣмъ въ 1907 г. Наиболѣе развилась перевозка этихъ грузовъ по линіи Обухово-Вятка, по которой въ пятилѣтіе 1907—1911 г.г. она увеличилась на 236,8% и достигла 6.070 т. пуд., или почти половины всего количества чугуна и желѣза, перевезеннаго по всей сѣти. Въ предѣлахъ южныхъ участковъ перевозка увеличилась на 56,5%, на узкой же колеѣ, напротивъ, послѣ 1907 и 1908 г.г. перевозка чугуна и желѣза значительно понизилась и оставалась на низкомъ уровнѣ въ теченіе 1909—1911 г.г.

Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. увеличилась на 617 т. пуд. перевозка желѣза и уменьшилась на 114 т. пуд. перевозка чугуна.

Большая часть названныхъ металловъ перевозится по ввозу (въ 1911 г.—до 32%) и транзитомъ (въ 1911 г.—50%). Такой характеръ этихъ перевозокъ и возрастаніе ихъ, главнымъ образомъ, по линіи Обухово-Вятка объясняются развитіемъ выплавки чугуна и выдѣлки желѣза на Уралѣ, откуда оба продукта поступаютъ на Сѣверныя ж. д. съ Пермской ж. д.; въ менѣе значительныхъ количествахъ они идутъ съ Самаро-Златоустовской ж. д. Кромѣ уральскихъ чугуна и желѣза, эти металлы привозятся изъ южнаго горнопромышленнаго раіона, а въ 1911 г., по разрѣшеніи льготнаго пропуска иностраннаго чугуна, увеличился привозъ этого продукта изъ-за границы (чрезъ Виндаву по Виндаво-Рыбинской ж. д.).

Мануфактурные товары. Въ московско-владимірскомъ раіонѣ значительно развита мануфактурная промышленность; здѣсь преимущественно производятся дешевые сорта хлопчатобумажныхъ издѣлій для массоваго потребленія среди сельскаго населенія. Такое направленіе мануфактурной промышленности этого раіона ставитъ сбытъ ея произведеній въ тѣсную зависимость отъ урожаевъ. И дѣйствительно, годы высокихъ урожаевъ — 1909 и 1910 — дали замѣтный толчекъ развитію мѣстныхъ фабрикъ. По даннымъ хлопковаго комитета при Московской биржѣ число прядильныхъ веретенъ на этихъ фабрикахъ поднялось съ 8.043 т. въ 1908 г. до 8.671 т. въ 1911 г., а число крутильныхъ веретенъ за то же время увеличилось съ 365 т. до 643 т.

Въ 1911 г. развитію мануфактурной промышленности благопріятствовали сравнительно низкія цѣны на хлопокъ. Однако, въ виду неурожая въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, сбытъ мануфактурныхъ произведеній испытывалъ затрудненія. Тѣмъ не менѣе, и въ 1911 г. перевозка мануфактурныхъ издѣлій и матеріаловъ для нихъ, за исключеніемъ льна, по Сѣвернымъ ж. д. возрастала. Въ первые же 9 мѣсяцевъ 1912 г. произошло дальнѣйшее, и притомъ

значительное, увеличеніе всѣхъ грузовъ, относящихся къ мануфактурѣ, въ томъ числѣ и льна, который въ урожайные годы вывозился на другія линіи въ довольно значительномъ количествѣ (преимущественно изъ Ярославской и Костромской губерній).

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось по сравненію съ 1907 г.		Увеличилось въ первые 9 мѣс. 1912 г. по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г.
	Тысячи пудовъ.					Тыс. пуд.	Въ %	Тыс. пуд.
Мануфактурныя издѣлія	10.582	10.277	11.594	12.090	12.780	**2.198**	*20,8* %	**960**
Пряжа и нитки . .	5.919	5.994	5.911	6.694	6.795	**876**	*14,8* %	**240**
Хлопокъ и вата [1]).	5.382	6.450	6.112	6.009	7.360	**1.978**	*36,7* %	**80**
Ленъ, кудель и пакля	2.579	2.509	2.625	3.804	3.132	**553**	*21,4* %	**710**

Изъ таблицы видно, что увеличеніе перевозки мануфактурныхъ издѣлій усилилось особенно съ 1909 г., а пряжи, нитокъ и льна — съ 1910 г. Развитіемъ мануфактурной промышленности объясняется также возрастаніе въ 1911 г. перевозки хлопка (преимущественно по ввозу). Кстати, урожай хлопка въ этомъ году былъ хорошій и цѣны на него держались сравнительно невысокія. Сокращеніе въ 1910 г. сбора льна повліяло на вывозъ его изъ раіоновъ Сѣверныхъ ж. д., уменьшившійся въ 1911 г. на 588 т. пуд.

Мануфактурныя издѣлія, перевозимыя по Сѣвернымъ ж. д., идутъ болѣе всего въ Москву, какъ главный складочный и распредѣлительный пунктъ, и вывозятся чрезъ пристанскія станціи Сѣверныхъ дорогъ. Поэтому большая часть ихъ, а именно около 90%, перевозится въ мѣстномъ сообщеніи и по вывозу, до 10%— по ввозу и ничтожное количество транзитомъ. Сообразно съ географическимъ распредѣленіемъ фабрикъ и потребительныхъ раіоновъ, перевозка мануфактуры, пряжи, нитокъ и хлопка сосредоточена преимущественно на южной сѣти Сѣверныхъ ж. д. и очень немного везется этихъ товаровъ по линіямъ Обухово-Вятка и Урочъ-Архангельскъ, причемъ по первымъ двумъ линіямъ перевозка ихъ увеличилась, а по послѣдней сократилась.

Перевезено мануфактурныхъ издѣлій, пряжи, нитокъ, хлопка и ваты:

	1907 г.	1911 г.
	Тысячи пудовъ.	
По южной сѣти	21.155	26.048
» линіи Обухово-Вятка	299	602
» » Урочъ-Архангельскъ .	429	285
	21.883	26.935

[1]) Безъ перевозокъ по узкой колеѣ.

Хлѣбъ и другіе продовольственные грузы. Весь раіонъ Сѣверныхъ ж. д. почти цѣликомъ является потребительнымъ, т. е. ввозящимъ хлѣбъ для потребностей населенія. Даже при хорошемъ урожаѣ въ этомъ раіонѣ недостаетъ своего хлѣба; недостающій хлѣбъ поступаетъ, главнымъ образомъ, съ Волги. Только овесъ и картофель даютъ въ этомъ раіонѣ въ нѣкоторые годы излишки, которые и вывозятся въ другія мѣстности.

Перевезено хлѣбныхъ грузовъ и картофеля по свѣдѣніямъ Управленія Сѣверныхъ ж. д. [1]):

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ 1907 г.	
	Тысячи пудовъ.					Тыс. пуд.	Въ %.
Рожь	3.468	1.999	3.166	1.495	1.212	—2.256	— *65,0%*
Пшеница	1.333	2.455	3.199 [2])	598	1.278 [3])	— 55	— *4,1%*
Овесъ	9.007	4.052	6.282	4.363	5.973	—3.034	— *33,7 %*
Просо, гречиха, ячмень и горохъ .	802	739	661	655	550	— 252	— *31,4 %*
Мука всякая, кромѣ картофельной . .	17.088	19.010	22.819	23.879	20.353	+3.265	+ *19,1 %*
Пшено и крупа всякая	3.437	4.904	4.894	4.000	2.874	— 563	— *16,4 %*
Сѣмена	1.744	2.131	2.925	3.143	2.770	+1.026	+ *58,8 %*
Остальные хлѣбные грузы	1.659	2.511	3.247	2.871	2.760	+1.101	+ *66,4 %*
Итого . . .	38.538	37.801	47.193	41.004	37.770	— 768	— *2,0 %*
Картофель	[4])	[4])	[4])	2.602	2.070		

Эта таблица даетъ совсѣмъ другую картину перевозки хлѣбныхъ грузовъ, чѣмъ на другихъ, разсмотрѣнныхъ раньше желѣзныхъ дорогахъ, а именно высокіе урожаи 1909 и 1910 г.г. увеличили сравнительно немного перевозку хлѣбныхъ грузовъ на Сѣвѣрныхъ ж. д. Преобладающимъ хлѣбнымъ грузомъ здѣсь является мука, которая, за недостаткомъ ея на мѣстѣ, въ большомъ количествѣ ввозится въ раіонъ Сѣверныхъ ж. д. изъ другихъ мѣстностей. Ввозъ ея по мѣрѣ прироста населенія постоянно возрастаетъ,

---

[1]) Эти свѣдѣнія даютъ нѣсколько болѣе высокія цифры, чѣмъ отчетныя данныя Управленія Желѣзныхъ Дорогъ (приложеніе 8).

[2]) Въ томъ числѣ по линіи Урочъ-Архангельскъ 1.272 т. пуд., тогда какъ въ 1908 г. было перевезено только 78 т. пуд.; въ 1910 г. перевозка по этой линіи сократилась противъ 1909 г. до 183 т. пуд. Этимъ путемъ пшеница вывозится въ нѣкоторые годы чрезъ Архангельскъ за границу.

[3]) Въ томъ числѣ по линіи Урочъ-Архангельскъ 642 т. пуд.

[4]) Въ полученныхъ свѣдѣніяхъ картофель за 1907—1909 г.г. не выдѣленъ.

и только въ 1911 г. получилось нѣкоторое пониженіе ввоза по сравненію съ 1910 г. Перевозка зерновыхъ хлѣбовъ (кромѣ овса)— сравнительно небольшая, съ наклонностью къ пониженію. Въ перевозкѣ овса замѣчаются колебанія изъ года въ годъ. Грузы крупы съ 1908 г. ежегодно сокращались.

Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка муки сократилась на 2.357 т. пуд. и уменьшилась перевозка по ввозу и транзиту пшеницы на 1 милл. пуд., тогда какъ перевозка ржи увеличилась на 990 т. пуд. (тоже по ввозу и транзиту) и поднялась на 970 т. пуд. (по вывозу и транзиту, при уменьшеніи ввоза) перевозка овса.

Въ перевозкѣ картофеля произошло въ 1911 г. сокращеніе ввоза съ другихъ линій на 660 т. пуд. и увеличеніе вывоза на другія линіи на 490 т. пуд. Еще большее повышеніе вывоза картофеля наблюдалось въ 1912 г., а именно въ первые 9 мѣсяцевъ этого года вывозъ увеличился на 1.590 т. пуд. Статистическія свѣдѣнія показываютъ, что потребленіе картофеля, какъ суррогата хлѣба, обычно усиливается въ неурожайные (для хлѣба) годы и ослабѣваетъ въ урожайные и вообще въ годы, благопріятные для благосостоянія населенія. Возможно, что благодаря хорошему урожаю хлѣбовъ въ 1911 г. [1]) и подъему промышленной дѣятельности, увеличившему заработки населенія, повысилось въ раіонѣ Сѣверныхъ ж. д. потребленіе хлѣба и другихъ болѣе дорогихъ питательныхъ продуктовъ на счетъ уменьшенія потребленія картофеля. Кромѣ того, при хорошемъ урожаѣ картофеля могъ сократиться ввозъ его для промышленныхъ цѣлей, а именно для приготовленія спирта; вывозъ же, наоборотъ, увеличился.

Необходимо отмѣтить еще увеличеніе съ каждымъ годомъ переработки картофеля въ *картофельную муку и крахмалъ*. Объ этомъ свидѣтельствуетъ постепенное возрастаніе перевозки этихъ продуктовъ [2]) съ 1.526 т. пуд. въ 1907 г. до 1.826 т. пуд. въ 1911 г. Исключеніемъ былъ только 1910 г., въ которомъ перевозка крахмала и картофельной муки сократилась до 1.584 т. пуд. противъ 1.779 т. пуд., перевезенныхъ въ 1909 г.

Что касается *спирта*, то въ перевозкѣ его по Сѣвернымъ ж. д. происходятъ небольшія колебанія и въ 1911 г. перевезено (1.342 т. пуд.) почти столько же, сколько было перевезено въ 1907 г. (1.361 т. пуд.).

Перевозка *сахара* характеризуется для отдѣльныхъ участковъ Сѣверныхъ ж. д. слѣдующими цифрами:

---

[1]) По даннымъ Московскаго пораіоннаго комитета урожай хлѣбовъ въ раіонѣ Сѣверныхъ ж. д. былъ въ 1911 г. выше средняго.

[2]) Безъ перевозокъ по узкоколейной линіи.

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ 1907 г.	
	Тысячи пудовъ.					Тыс. пуд.	Въ %.
Южная сѣть . . .	3.851	3.394	4.011	4.595	4.284	+ **433**	+ *11,2*
Обухово-Вятка . . .	858	1.322	1.114	1.557	1.368	+ **510**	+ *59,4*
Урочъ - Архангельскъ . . .	1.411	1.421	766	810	795	— **616**	— *43,7*
	6.120	6.137	5.891	6.962	6.447	+ **327**	+ *5,3*

Измѣнившись въ общемъ итогѣ съ 1907 г. очень мало, перевозка сахара дала по отдѣльнымъ участкамъ дороги различные результаты: умѣренное возрастаніе въ южномъ раіонѣ съ установившеюся потребностью въ сахарѣ, значительное увеличеніе по новой линіи Обухово-Вятка и значительное сокращеніе по узкоколейной линіи Урочъ-Архангельскъ.

Небольшая часть сахара ввозится въ раіонъ Сѣверныхъ ж. д., или проходитъ по нимъ транзитомъ, вывозъ же и мѣстное сообщеніе незначительны. Сокращеніе перевозки сахара по узкоколейной линіи относится къ продукту, который чрезъ Архангельскъ отправляется за границу. По другимъ участкамъ Сѣверныхъ ж. д. обращаетъ на себя вниманіе сокращеніе перевозки сахара въ 1911 г. противъ предшествовавшаго 1910 г. на 500 т. пуд., послѣдовавшее какъ по транзиту, такъ и по ввозу. Уменьшеніе это было вызвано какими-либо временными причинами, такъ какъ уже въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка сахара по обоимъ сообщеніямъ (транзиту и ввозу) снова увеличилась на 670 т. пуд.

Видное положеніе занимаетъ линія Обухово-Вятка въ перевозкѣ *яицъ и масла*, большая часть которыхъ слѣдуетъ большою и отчасти пассажирскою скоростями. Въ слѣдующей таблицѣ даются, на основаніи полученныхъ матеріаловъ, свѣдѣнія о перевозкѣ яицъ по ширококолейнымъ путямъ Сѣверныхъ ж. д. [1]) и масла—по всей сѣти, но только большою скоростью.

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Тысячи пудовъ.				
Яйца.					
Южная сѣть	31	24	30	33	34
Обухово-Вятка	362	374	539	604	689
	393	398	569	637	723
Масло коровье.					
Южная сѣть	178	160	167	119	84
Обухово-Вятка	395	1.133	1.302	1.515	2. 260
Урочъ-Архангельскъ . . .	247	217	238	203	177
	820	1.510	1.707	1.837[2])	2.521[2])

[1]) По узкоколейной линіи Урочъ-Архангельскъ перевозки яицъ очень незначительны—около 2 т. пуд. въ 1910 и 1911 г.г.

[2]) По другимъ даннымъ перевезено масла большою скоростью въ 1910 г. 1.689 т. пуд. и въ 1911 г.—2.389 т. пуд.

Болѣе полныя свѣдѣнія показываютъ, что вся перевозка масла какъ большою и малою, такъ и пассажирскою скоростями составила въ 1910 г. 2.281 т. пуд. и въ 1911 г.—3.058 т. пуд., болѣе на 777 т. пуд., въ первые же 9 мѣсяцевъ 1912 г. повысилась еще на 988 т. пуд., достигнувъ 3.600 т. пуд. Перевозка яицъ тоже увеличилась за 9-мѣсячный періодъ 1912 г. на 50 т. пуд.

Изъ приведенныхъ данныхъ оказывается, что южная сѣть и линія Урочъ-Архангельскъ занимаютъ въ перевозкѣ яицъ и масла весьма небольшое мѣсто; перевозка масла по нимъ шла даже на сокращеніе. Наоборотъ, линія Обухово-Вятка обнаруживаетъ необычайную жизненность въ передвиженіи этихъ грузовъ: въ пятилѣтіе 1907—1911 г.г. перевозка яицъ по ней почти удвоилась, а перевозка масла увеличилась почти въ шесть разъ и продолжала развиваться сильнѣйшимъ образомъ въ 1912 г.

И яйца, и масло везутся большею частію транзитомъ за границу и въ русскіе западные потребительскіе раіоны. Но имѣется вывозъ и изъ раіоновъ Сѣверныхъ ж. д., и притомъ увеличивающійся. Такъ, было вывезено яицъ въ 1910 г. 222 т. пуд., а въ 1911 г.—235 т. пуд. и масла изъ Вологодской губерніи въ 1910 г.—494 т. пуд., въ 1911 г.—590 т. пуд.

Крупный приростъ перевозки масла въ 1911 г. объясняется большимъ спросомъ на него за границу, гдѣ въ 1911 г. былъ плохой урожай кормовыхъ травъ и сократилось мѣстное производство масла. Хотя и въ Сибири урожай травъ былъ плохой и производство масла въ 1911 г. тоже сократилось, но, благодаря поднявшимся цѣнамъ на него, были исчерпаны имѣвшіеся запасы.

Изъ числа другихъ грузовъ, о которыхъ упоминается въ полученныхъ свѣдѣніяхъ, заслуживаетъ вниманія перевозка слѣдующихъ:

	1907 г.	**1910** г.	**1911** г.
	Тысячи пудовъ.		
Соль	2.698	2.666	3.212
Табакъ	1.950	2.266	2.176
Овчины	375	479	563
Разныя кожи и шкуры	816	1.083	1.211
Чай	—	400	414
Мясо всякое [1])	—	2.022	2.171
Пиво и портеръ [2])	—	1.447	1.538
Рыбный товаръ	—	2.199	2.114
Масла сѣмянныя	—	889	1.140
Сѣно	—	786	1.289

[1]) Перевозится большею частію транзитомъ.
[2]) Идутъ большею частію въ мѣстномъ сообщеніи.

	1907 г.	1910 г.	1911 г.
	Тысячи пудовъ.		
Шерсть овечья	—	351	394
Молоко и друг. молочные продукты, кромѣ масла	—	—	772
Капуста, лукъ и друг. овощи	—	—	1.286
Фрукты, плоды и ягоды	—	—	1.162

Ростъ перевозокъ Сѣверныхъ ж. д. есть явленіе постоянное и прогрессирующее независимо отъ урожая хлѣбовъ, перевозка которыхъ на этихъ дорогахъ имѣетъ меньше значенія, чѣмъ на другихъ линіяхъ. Въ возрастаніи товарнаго движенія, кромѣ развитія мѣстной промышленности и торговли въ раіонѣ Сѣверныхъ ж. д., не малое значеніе имѣло спрямленіе линіи Пермь-Екатеринбургъ, вслѣдствіе чего получилось кратчайшее направленіе въ сообщеніи Сибири и Урала съ портами Балтійскаго моря чрезъ Обухово-Вятскую линію. Устройство на этой линіи остановочныхъ пунктовъ и постройка частными лицами вѣтвей, вывозящихъ товаръ изъ эксплоатируемыхъ ими лѣсовъ, также увеличили грузы по линіи Обухово-Вятка. Всѣ эти обстоятельства и предстоящее продолженіе развитія промышленности Сибири, Урала и раіоновъ Сѣверныхъ ж. д. позволяютъ утвердительно сказать, что Сѣверныя ж. д. ожидаетъ хорошая будущность. Не слѣдуетъ терять надежды и на улучшеніе движенія по худосочной линіи Урочъ-Архангельскъ, въ особенности если портъ Архангельскъ будетъ приведенъ въ порядокъ и морская торговля чрезъ него оживится.

Московско-Курская, Нижегородская и Муромская ж. д.

Названныя дороги, соединившіяся изъ трехъ отдѣльныхъ линій, представляютъ, въ сущности, одну линію, которая тянется отъ Курска чрезъ Орелъ, Тулу, Москву и Владиміръ до Нижняго-Новгорода съ вѣтвью отъ Козлова до Мурома и съ нѣсколькими мелкими вѣтвями. Эксплоатаціонная длина ея—1.130 верстъ.

Находясь въ самомъ центрѣ Россіи, Московско-Курская, Нижегородская и Муромская ж. д. проходятъ по сравнительно густо населенному краю съ сильно-развитой фабрично-заводской и торговой дѣятельностью. Несмотря на такія, казалось бы, очень благопріятныя условія для развитія грузового движенія, эти дороги—единственныя въ Россіи, которыя въ пятилѣтіе 1907—1911 г.г. дали *пониженіе* перевозокъ грузовъ по сравненію съ первымъ (1907) годомъ этого періода.

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ 1907 г.
Перевезено грузовъ малой скорости. Милл. пуд. . .	532,7	516,6	409,2	404,5	455,0	**—77,7**= *—14,6* %
Уменьшеніе или увеличеніе по сравненію съ предыдущимъ годомъ	—	—16,1	—107,4	—4,7	+50,5	
Въ %.	—	*—3,0* %	*—20,8* %	*—1,1* %	*+12,5* %	
Пробѣгъ грузовъ малой скорости Милл. пудо-вер.	107.262,1	100.739,3	88.831,9	86.385,9	98.517,0	**—8.745,1**= *— 8,2* %
Уменьшеніе или увеличеніе по сравненію съ предыдущимъ годомъ	—	—6.522,8	—11.907,4	—2.446,0	+12.131,1	
Въ %.	—	*—6,1* %	*—11,8* %	*—2,8* %	*+14,0* %	
Выручено отъ перевозки грузовъ малой скорости. Тыс. руб. . . .	23.106	22.136	20.624	20.818	23.554	+ **448**= + *1,9* %
Уменьшеніе или увеличеніе по сравненію съ предыдущимъ годомъ	—	—970	—1.512	+194	+2.736	
Въ %	—	*—4,2* %	*—6,8* %	*+0,9* %	*+13,1* %	

Таблица показываетъ сокращеніе перевозки грузовъ малой скорости въ 1908, 1909 и 1910 г.г., въ томъ числѣ особенно сильное паденіе на 107,4 милл. пуд., или на 20,8%, произошло въ 1909 г.; всего же за эти три года товарное движеніе сократилось на 128 милл. пуд. Въ 1911 г. товарныя перевозки поднялись на 50,5 милл. пуд., или на 12,5%. Изъ полученныхъ мѣстныхъ данныхъ извѣстно, что въ 1912 г. произошло дальнѣйшее увеличеніе товарныхъ перевозокъ на 8,5 милл. пуд., или на 1,9%.

Измѣнился и пробѣгъ грузовъ малой скорости, но при сокращеніи количества грузовъ въ 1911 г. по сравненію съ 1907 г. на 14,6%, пробѣгъ ихъ уменьшился лишь на 8,2%, а отдѣльно по годамъ онъ измѣнялся различнымъ образомъ и, напримѣръ, въ 1909 г. сократился на 11,8%, тогда какъ перевозка грузовъ въ этомъ году упала на 20,8%.

Значительное уменьшеніе товарныхъ перевозокъ въ 1908—1910 г. г. объясняется открытіемъ съ 10 октября 1908 г. движенія по Московской Окружной ж. д., отвлекшей отъ Московско-

Курской и Нижегородской линій значительное количество транзитныхъ грузовъ, ранѣе передававшихся при посредствѣ этихъ линій на другія дороги Московскаго узла. Въ томъ числѣ была утеряна вся масса транзитныхъ хлѣбныхъ грузовъ, поступавшихъ на Московско-Курскую дорогу съ Рязанско-Уральской и лежащихъ за ней Юго-Восточныхъ ж. д. Утраченные хлѣбные грузы въ урожайные годы значительно поднимали размѣръ хлѣбныхъ перевозокъ Курской дороги, какъ участницы въ экспортѣ хлѣба; въ настоящее же время экспортъ пошелъ мимо Курской линіи и урожайные годы для нея уже не имѣютъ прежняго значенія, а въ 1911 г. даже произошло явленіе противоположнаго характера: повышеніе хлѣбныхъ перевозокъ въ неурожайномъ для многихъ мѣстностей году, что объясняется перевозкою продовольственныхъ грузовъ.

Вліяніе сооруженія Московской Окружной ж. д. на грузовое движеніе Московско-Курской и Нижегородской линій отдѣльно по видамъ сообщеній усматривается изъ слѣдующей таблицы.

Перевезено коммерческихъ грузовъ малой скорости [1]):

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ 1907 г.
	Милліоны пудовъ.						
Мѣстное сообщеніе . . .	86,0	80,9	82,5	87,1	92,4	90,7	+ 4,7
Вывозъ на другія дороги	71,0	68,9	70,5	78,3	91,2	93,8	+ 22,8
Ввозъ съ другихъ дорогъ	116,2	122,8	106,0	109,6	121,3	132,8	+ 16,6
Транзитъ.	250,2	235,5	144,5	123,6	143,3	138,8	—111,4
	523,4	508,1	403,5	398,6	448,2	456,1	— 67,3

Какъ можно заключить изъ этой таблицы, открытіе Московской Окружной ж. д. отняло отъ Московско-Курской и Нижегородской линій до 50% транзитныхъ грузовъ и не осталось безъ вліянія также и на ввозъ товаровъ съ другихъ линій, замѣтно понизившійся въ 1909 и 1910 г.г.

Вліяніе этихъ сокращеній на выручку отъ перевозки грузовъ малой скорости оказалось менѣе значительнымъ, чѣмъ можно было ожидать, а именно при пониженіи грузовъ въ 1909 г. на 20,8% и пробѣга ихъ на 11,8% выручка сократилась лишь на 6,8%, а въ 1910 г., несмотря на дальнѣйшее пониженіе перевозокъ, выручка даже увеличилась на 0,9%. Явленіе это зависѣло

[1]) Цифры взяты: за 1907 г. изъ «Статистическаго Сборника Министерства Путей Сообщенія» т. 101, табл. III, и за 1908—1912 г.г.—изъ «Краткаго очерка дѣятельности Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. съ 1908 по 1912 г. включительно», діаграмма № 9. Исключены поштучные предметы и животныя.

отъ того, что сократились преимущественно транзитные грузы, дешевле оплачиваемые, а также отъ повышенія съ 1 іюля 1909 г. тарифовъ на нѣкоторые болѣе цѣнные грузы, которыхъ перевозится по Московско-Курской и Нижегородской линіямъ довольно много. По подсчетамъ, произведеннымъ службою сборовъ этихъ дорогъ для настоящей работы, такого рода цѣнныхъ грузовъ [1]) перевезено по обѣимъ линіямъ: въ 1909 г.—18,6 милл. пуд., въ 1910 г.—17,9 милл. пуд. и въ 1911 г.—19 милл. пуд. Повышеніе этихъ грузовъ въ 1911 г. также повлекло за собою увеличеніе выручки, опредѣляемое службою сборовъ приблизительно въ 948 т. р., а такъ какъ вся выручка отъ перевозки грузовъ малой скорости возрасла въ 1911 г. на 2.736 т. р., то, слѣдовательно, остальное увеличеніе ея на 1.788 т. р. получилось отъ перевозки малоцѣнныхъ грузовъ, возросшей въ 1911 г. на 49½ милл. пуд.

Главнѣйшими по вѣсу грузами Московско-Курской и Нижегородской ж. д. являются: хлѣбные (даже послѣ перехода значительной части ихъ на Московскую Окружную ж. д.), топливо, строительные матеріалы, желѣзо, чугунъ и руда. Эти грузы, въ сложности, дали въ 1911 г. свыше 300 милл. пуд., или 70% всѣхъ товарныхъ перевозокъ.

Хлѣбные грузы. Въ теченіе 1908—1912 г.г. перевезено хлѣбныхъ грузовъ:

Годы.	Милл. пуд.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
		Милл. пуд.	Въ %.
1908	98,2 [2])	—	—
1909	70,2	— 28,0	— 28,5 %
1910	58,2	— 12.0	— 17,1 %
1911	73,0	+ 14,8	+ 25,4 %
1912	70,2	— 2,8	— 3,8 %

Предъ открытіемъ движенія по Московской Окружной ж. д., было перевезено въ 1907 г. по линіямъ Курскъ-Нижній-Новгородъ-

---

[1]) Чай, кондитерскій товаръ, кофе, пряности, басонный, бахромный, парчевой и т. п. товары, косметическій товаръ, взрывчатые предметы, галантерейный товаръ, домашняя кладь, игрушки, инструменты, канцелярскія принадлежности, картины, кожаныя издѣлія, кость, мануфактурные товары, мебель, мѣхъ, обувь, оружіе, перо и пухъ, платье, резина, церковныя вещи, шелкъ и нѣк. друг.

[2]) Въ діаграммѣ № 8, помѣщенной въ «Краткомъ очеркѣ дѣятельности Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. съ 1908 г. по 1912 г.», показано перевезенныхъ въ 1908 г. хлѣбныхъ грузовъ 71,9 милл. пуд. Цифра 98.2 милл. пуд. взята изъ отчета Управленія Желѣзныхъ Дорогъ за 1910 г. въ виду того, что она подтверждается «Статистическимъ Сборникомъ Министерства Путей Сообщенія», вып. 105, въ которомъ перевозка главнѣйшихъ только шести видовъ хлѣбныхъ грузовъ опредѣлена въ 82,7 милл. пуд.; количество же пропускаемыхъ въ этомъ сборникѣ хлѣбовъ по Московско-Курской и Нижегородской линіямъ обыкновенно превышаетъ 10—15 милл. пуд.

Муромъ хлѣбныхъ грузовъ 120 милл. пуд., что составило болѣе 22% всѣхъ грузовъ малой скорости этихъ линій. Открытіе движенія по Окружной ж. д. понизило хлѣбные грузы означенныхъ линій и низвело ихъ въ 1909 г. до 17% общаго итога грузовъ малой скорости. Что касается уменьшенія хлѣбныхъ грузовъ въ 1910 г., то, независимо отъ измѣненія направленія ихъ въ ущербъ Московско-Курской линіи, оно объясняется высокой водой Оки и Москвы-рѣки въ 1910 г., дозволившей большія партіи хлѣба отправить изъ Нижняго-Новгорода вмѣсто желѣзной дороги водой, и закрытіемъ одной крупной мукомольни, а также сокращеніемъ работъ на другихъ мельницахъ въ раіонѣ линій. Въ 1911 г. усиленіе перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ падаетъ преимущественно на овесъ, перевозившійся для неурожайныхъ мѣстностей.

По отношенію къ общему итогу грузовъ малой скорости перевозки хлѣба составили въ 1910—1912 г.г. отъ 14 до 16%.

Топлива: каменнаго угля, нефтяныхъ грузовъ, считая въ томъ числѣ освѣтительныя и смазочныя масла, и дровъ перевезено:

Годы.	Милл. пуд.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
		Милл. пуд.	Въ %.
Каменный уголь 1908	100,6	—	—
1909	64,4	— 36,2	— 36,0 %
1910	51,6	— 12,8	— 19,9 %
1911	60,2	+ 8,6	+ 16,7 %
Нефтяные грузы 1908	32,0	—	—
1909	27,6	— 4,4	— 13,7 %
1910	28,7	+ 1,1	+ 4,0 %
1911	33,4	+ 4,7	+ 16,3 %
Дрова 1908	28,1	—	—
1909	21,9	— 6,2	— 22,0 %
1910	21,1	— 0,8	— 3,7 %
1911	22,5	+ 1,4	+ 6,6 %

Всего перевезено поименованныхъ грузовъ:

Годы.	Милл. пуд.	% отношеніе къ общему итогу грузовъ малой скорости.
1908	160,7	*31,1* %
1909	113,9	*27,8* %
1910	101,4	*25,1* %
1911	116,1	*25,5* %

При перевозкѣ топлива получается, за незначительнымъ исключеніемъ по нефти, въ точности—та же картина, что и по перевозкѣ хлѣба: сокращеніе въ 1909 и 1910 г.г. и небольшое уве-

личеніе въ 1911 г. Это указываетъ на существованіе общей причины, вызвавшей сокращеніе перевозокъ въ 1909 и 1910 г.г. Причина эта, какъ уже извѣстно, заключается въ переходѣ части массовыхъ грузовъ, перевозившихся по Московско-Курской и Нижегородской линіямъ, на Московскую Окружную ж. д.

Въ 1911 г. усилилось потребленіе нефти, цѣны на которую были сравнительно еще выгодны, желѣзными дорогами, заводами и фабриками. Повысилась перевозка ея съ Нижегородскихъ пристаней на Москву, Серпуховъ, Кусково, Захарово, Павлово и нѣк. др. станціи промышленнаго значенія. Увеличеніе перевозокъ угля замѣчается какъ по транзиту, такъ и по ввозу съ Южныхъ ж. д. на Серпуховъ, Тулу и друг. станціи. Поднялась также перевозка кокса, главнымъ образомъ, для потребностей цементныхъ и кирпичныхъ заводовъ, значительно увеличившихъ свою производительность. Усилившееся требованіе обоихъ видовъ топлива—нефти и угля—служитъ показателемъ увеличенія фабричной и заводской промышленности въ раіонѣ Курской и Нижегородской линій. Изъ отчета фабричной инспекціи за 1911 г. видно, что въ этомъ году въ московскомъ фабричномъ округѣ, преимущественно въ Московской и Владимірской губерніяхъ, прибыло 92 промышленныхъ заведенія съ 26.557 рабочихъ. Приращеніе падаетъ, главнымъ образомъ, на текстильную промышленность, но довольно видное мѣсто заняла въ 1911 г. и металлообрабатывающая промышленность (Коломенскій заводъ, новое отдѣленіе Люберецкаго завода для изготовленія земледѣльческихъ орудій и машинъ).

Увеличеніе перевозки дровъ въ 1911 г. было вызвано, главнымъ образомъ, холодною зимою.

Въ краткомъ очеркѣ дѣятельности Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. за 1908—1912 г.г. [1]) вмѣстѣ съ каменнымъ углемъ показаны также торфъ и древесный уголь. Въ этомъ составѣ поименованныхъ грузовъ перевезено: въ 1908 г.—111,4 милл. пуд., въ 1909—72,4 милл. пуд., въ 1910 г.—61,6 милл. пуд., въ 1911 г.—67,8 милл. пуд. и въ 1912 г.—87,1 милл. пуд., болѣе противъ 1911 г. на 19,3 милл. пуд. Увеличилась въ 1912 г. на 1,3 милл. пуд. (до 23,8 милл. пуд.) и перевозка дровъ, тогда какъ перевозка нефтяныхъ грузовъ сократилась на 8,9 милл. пуд. (съ 33,4 милл. пуд. въ 1911 г. до 24,5 милл. пуд. въ 1912 г.).

Въ 1911 г. перевезено *строительныхъ матеріаловъ*—извести, цемента, кирпича, лѣса и камня—всего 80 милл. пуд., или 17½% общаго итога грузовъ малой скорости. Въ отдѣльности перевозка ихъ въ 1911 г. по сравненію съ 1910 г. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

[1]) Діаграмма № 8.

	1910 г.	1911 г.	Въ 1911 г. болѣе.
	Милліоны пудовъ.		
Известь и цементъ . . .	13,6	16,1	+ 2,5
Кирпичъ	11,5	12,1	+ 0,6
Лѣсные грузы [1])	37,1	38,6	+ 1,5
Строительный камень . .	6,8	11,2	+ 4,4

О причинахъ роста строительныхъ грузовъ уже не разъ говорилось выше. Въ частности, сильное повышеніе перевозки камня въ 1911 г. по Московско-Курской и Нижегородской линіямъ было вызвано постройкою Арзамасской линіи Московско-Казанской ж. д. и Балашинской вѣтви Нижегородской линіи. По мѣстнымъ свѣдѣніямъ въ 1911 г. было перевезено лѣсныхъ грузовъ (въ зависимости, вѣроятно, отъ показанія ихъ въ другомъ составѣ) 37,7 милл. пуд. Въ 1912 г. произошло паденіе ихъ до 30,9 милл. пуд., главнымъ образомъ, отъ сокращенія транзитныхъ перевозокъ дрючковъ, кольевъ и горбылей для шахтъ по Курской линіи. Возможно, что эти грузы нашли себѣ другое, болѣе выгодное направленіе.

Руды и продуктовъ металлургической промышленности—*чугуна и желѣза*—перевезено:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
	Милліоны пудовъ.				
Руда	4,0	2,5	4,1	4,8	5,0
Чугунъ и желѣзо	29,8	26,3	27,5	32,0	28,9

Часть этихъ грузовъ, несомнѣнно, тоже была отвлечена на Московскую Окружную ж. д. Въ 1911 г. увеличился ввозъ чугуна и руды, главнымъ образомъ, для потребностей механическихъ заводовъ—Сормовскаго, Кулебакскаго и Выксунскаго. Перевозки желѣза увеличились со станцій Нижній-Новгородъ и Муромъ и съ Южныхъ ж. д. на дороги Московскаго узла и Риго-Орловскую.

Необходимо отмѣтить сокращеніе перевозки желѣза и чугуна въ 1912 г. Сокращеніе это не было вызвано какимъ-либо неблагопріятнымъ измѣненіемъ въ положеніи металлообрабатывающей промышленности Московскаго раіона; сократились преимущественно транзитныя перевозки.

Грузы, принадлежащіе къ области *мануфактурной* промышленности, перевозились съ слѣдующими колебаніями:

---

[1]) По свѣдѣніямъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, въ которыя включены и шпалы.

	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Тысячи пудовъ.			
Ленъ, кудель	—	1.260	1.357	1.344
Пенька	—	1.101	1.252	1.356
Хлопокъ	—	7.787	6.313	7.973
Шерсть овечья	—	—	593	556
Пряжа бумажная, джутовая и кокосовая	—	3.274	3.492	3.547
Мануфактурныя ткани (матеріи и друг. издѣлія)	10.692	11.539	10.618	11.314

Перевозка льна сократилась по вывозу и увеличилась по ввозу, что указываетъ на возрастающую потребность въ льнѣ въ раіонѣ Московско-Курской и Нижегородской ж. д. Въ 1909 г. было вывезено льна и кудели 333 т. пуд., а ввезено 665 т. пуд., въ 1911 г. вывезено 162 т. пуд., ввезено же 828 т. пуд.

Возрастаніе перевозки пеньки объясняется увеличивающимся вывозомъ ея на другія желѣзныя дороги.

Сокращеніе перевозки хлопка въ 1910 г. произошло преимущественно по ввозу на 534 т. пуд. и по транзиту на 828 т. пуд. Въ 1911 г. ввозъ увеличился на 849 т. пуд. и транзитъ—на 783 т. пуд. Такимъ образомъ, сокращеніе въ 1910 г. привоза хлопка въ раіонъ Московско-Курской и Нижегородской ж. д. было временнымъ и можетъ быть объяснено уменьшеніемъ производства на прядильныхъ и ткацкихъ фабрикахъ, въ виду имѣвшихся запасовъ издѣлій отъ 1909 г. Усиленіе привоза хлопка въ 1911 г. приходится на станціи Богородскъ, Орѣхово, Дрезна, Ундолъ, Ковровъ для мѣстныхъ бумагопрядильныхъ и ткацкихъ фабрикъ. Транзитная перевозка увеличилась по направленію съ Московско-Курской ж. д. на Сѣверныя ж. д. чрезъ Перово-Новки.

Ростъ перевозки пряжи бумажной идетъ по ввозу.

Перевозка мануфактурныхъ тканей и издѣлій то повышается, то понижается въ незначительныхъ, впрочемъ, размѣрахъ. Эти колебанія зависятъ отъ измѣненія размѣра транзитныхъ перевозокъ; кромѣ того, въ 1910 г. понизилась на 392 т. пуд. перевозка въ мѣстномъ сообщеніи, а въ 1911 г. повысился на 567 т. пуд. вывозъ на другія дороги.

Въ 1912 г. перевозка мануфактурныхъ издѣлій увеличилась на 342 т. пуд. (до 11.656 т. пуд.) преимущественно въ мѣстномъ сообщеніи и по вывозу.

Въ довольно значительныхъ количествахъ перевозятся по Московско-Курской и Нижегородской линіямъ слѣдующіе товары *сельскохозяйственнаго* происхожденія, или приготовляемые изъ продуктовъ сельскаго хозяйства.

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Тысячи пудовъ.		
Картофель	3.202	3.054	1.377
Свекловица		131	1.031
Крахмалъ и картофельная мука . . .	1.664	1.133	1.292
Сахаръ	8.852	8.703	7.607
Спиртъ	1.482	1.565	1.446
Пиво	1.546	1.585	1.746
Масла сѣмянныя	1.278	1.336	1.563
Сѣно	1.875	2.188	2.187

Перевозка картофеля сократилась въ 1911 г. по ввозу, вывозу и особенно (на 684 т. пуд.) по транзиту; наоборотъ, транзитныя перевозки въ 1911 г. свекловицы значительно возрасли, а именно на 830 т. пуд.

Постепенное пониженіе перевозки сахара, повидимому, объясняется переходомъ этого груза на другія желѣзныя дороги. Значительныя партіи его проходятъ по Московско-Курской ж. д. транзитомъ, или же ввозятся въ Москву и Нижній Новгородъ, откуда отправляются, уже со складовъ, по другимъ желѣзнымъ дорогамъ или водою въ другіе раіоны.

Въ 1909 г. перевезено было транзитомъ по Московско-Курской и Нижегородской линіямъ *чая* 869 т. пуд. Съ 1910 г. транзитная перевозка чая по этимъ линіямъ почти совсѣмъ прекратилась (перевозится отъ 1 до 3 т. пуд. въ годъ).

Медленно, но послѣдовательно развивается ввозъ *мяса*: съ 363 т. пуд. въ 1909 г. онъ поднялся въ 1910 г. до 374 т. пуд. и въ 1911 г.—до 428 т. пуд.

Не безынтересно, что въ то время, какъ транзитъ многихъ грузовъ по Московско-Курской и Нижегородской линіямъ значительно сократился, транзитная перевозка по этимъ линіямъ *рыбы* и *соли* въ послѣдніе годы возрасла: рыбы—съ 179 т. пуд. въ 1909 г. до 416 т. пуд. въ 1911 г. и соли—съ 1.096 т. пуд. въ 1909 г. до 2.628 т. пуд. въ 1911 г. Сильное повышеніе транзита соли было, вѣроятно, случайнымъ, потому что въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. транзитъ этого груза по Московско-Курской линіи далъ рѣзкое пониженіе въ 1½ милл. пуд., т. е. упалъ приблизительно на все то количество, на которое онъ возросъ въ 1911 г. по сравненію съ 1909 г.

Грузовъ малой скорости, не распредѣленныхъ по роду товаровъ, перевезено въ 1910 г. 73 милл. пуд. и въ 1911 г.—82 милл. пуд., болѣе на 9 милл. пуд.

Вышеизложенныя свѣдѣнія позволяютъ заключить, что послѣ сильной перетасовки грузовъ, вызванной открытіемъ движенія по

Московской Окружной ж. д., валовая выручка Московско-Курской и Нижегородской линій съ 1910 г. пошла на повышеніе. Въ1910 г. она увеличилась (считая перевозки товаровъ большой и малой скоростей) на 243 т. р., въ 1911 г. — на 2.643 т. р. и въ 1912 г.—на 491 т. р. Такъ какъ Московско-Курская и Нижегородская линіи проходятъ по одному изъ наиболѣе населенныхъ въ Россіи раіоновъ съ большимъ числомъ фабрикъ и заводовъ, имѣя притомъ на соединеніи обѣихъ линій такой крупный потребительный центръ, какъ Москва, то можно считать, что обѣ линіи имѣютъ всѣ шансы на дальнѣйшее развитіе товарнаго движенія и на повышеніе доходовъ.

Южныя ж. д.

Начинаясь отъ Курска, главная магистраль Южныхъ ж. д. проходитъ чрезъ Харьковъ и Лозовую до Севастополя. Отъ этой магистрали идетъ цѣлая сѣть развѣтвленій, изъ которыхъ болѣе значительная вѣтвь соединяетъ Херсонъ и Николаевъ чрезъ Полтаву съ Харьковомъ. Самая южная вѣтвь проложена отъ Джанкоя на Керчь и Ѳеодосію. Другія вѣтви связываютъ Южныя дороги съ сосѣдними Юго-Восточными, Московско-Кіево-Воронежскою, Юго-Западными, Сѣверо-Донецкою и Екатерининскою ж. д. Болѣе 100 вѣтвей частнаго пользованія проведены къ различнымъ промышленнымъ предпріятіямъ, заводамъ, фабрикамъ, копямъ, складамъ и т. д. Вся сѣть Южныхъ ж. д. вмѣстѣ съ вѣтвями мѣстнаго значенія имѣетъ протяженіе въ 3.063 вер., пролегающихъ въ Курской, Харьковской, Полтавской, Екатеринославской, Херсонской и Таврической губерніяхъ.

Въ этихъ черноземныхъ и степныхъ раіонахъ *земледѣліе* является главнымъ занятіемъ населенія [1]). Здѣсь воздѣлываются преимущественно зерновые хлѣба; въ мѣстностяхъ, въ которыхъ имѣются сахарные заводы, разводится свекловица, а въ Полтавской и Таврической губерніяхъ видную статью хозяйства составляетъ табакъ. Садоводство, огородничество, птицеводство и скотоводство, несмотря на благопріятныя климатическія и почвенныя условія, развиты, большею частію, только какъ побочныя занятія населенія. Исключеніе составляютъ Крымъ и Мелитопольскій уѣздъ Таврической губерніи, гдѣ садоводство и виноградарство имѣютъ большое промышленное значеніе. По даннымъ Таврической губернской земской управы въ

[1]) Свѣдѣнія экономическаго свойства заимствованы изъ богатаго статистическими данными изданія «Обзоръ коммерческой дѣятельности Южныхъ ж. д. за 1910 г.».

Симферопольскомъ, Ѳеодосійскомъ и Ялтинскомъ уѣздахъ подъ садами находится около 6 т. десятинъ, а подъ виноградниками— болѣе 6 т. десятинъ. Въ Мелитопольскомъ уѣздѣ въ послѣднее время быстро развивается культура черешень, абрикосовъ и другихъ косточковыхъ плодовъ на пространствѣ свыше 10 т. десятинъ.

Кромѣ сельскохозяйственныхъ культуръ, въ раіонѣ Южныхъ дорогъ развиты и другіе виды промышленности, какъ добывающей, такъ и обрабатывающей. Главнѣйшія изъ нихъ слѣдующія.

Добыча каменнаго угля. Въ раіонѣ Южныхъ ж. д. добывается небольшая часть всего количества каменнаго угля, доставляемаго Донецкимъ бассейномъ. Въ 1910 г. было выработано въ раіонѣ дороги каменнаго угля около 57 милл. пуд. Небольшая сравнительно добыча угля объясняется тѣмъ, что въ предѣлахъ Донецкаго бассейна пролегаетъ только небольшой участокъ Южныхъ дорогъ Никитовка-Константиновка-Ясиноватая.

Соляная промышленность. Всю соль, добываемую въ раіонѣ Южныхъ ж. д., можно раздѣлить на три группы: а) Славянская выварочная соль, добываемая въ окрестностяхъ ст. Славянки и употребляемая, главнымъ образомъ, какъ поваренная, въ домашнемъ хозяйственномъ обиходѣ; б) Донецкая каменная соль, добываемая въ раіонѣ ст. Ступки, Деконская, Кудрявка, Пшеничный и Бахмутъ; идетъ, между прочимъ, въ значительномъ количествѣ на химическіе заводы; близъ Бахмута, кромѣ каменной, добывается и выварочная соль, получившая въ послѣднее время значительное примѣненіе на сибирскихъ маслодѣльныхъ заводахъ; в) Крымская самосадочная соль, добываемая въ раіонѣ ст. Сокологорное-Таганашъ. Изъ этихъ трехъ раіоновъ всего отправляется по желѣзной дорогѣ соли до 45 милл. пуд. въ годъ.

Добыча камня и мѣла. Въ окрестностяхъ многихъ станцій Южныхъ ж. д. добывается камня около 30 милл. пуд. и мѣла около 20 милл. пуд. въ годъ. Камень употребляется на постройки и при выплавкѣ металловъ, а также (известнякъ) добывается для потребностей сахароваренія. Въ значительныхъ количествахъ камень перерабатывается въ известку, алебастръ и цементъ.

Мукомольное производство. Изъ видовъ обрабатывающей промышленности мукомольное производство въ раіонѣ Южныхъ ж. д. является главнѣйшимъ. По количеству предъявляемыхъ къ перевозкѣ грузовъ первое мѣсто занимаютъ паровыя мельницы, перерабатывающія пшеницу. Большинство этихъ предпріятій болѣе или менѣе равномѣрно расположено по линіямъ Южныхъ ж. д., но болѣе значительное развитіе мукомольное дѣло получило при станціяхъ Кременчугъ, Александровскъ, Ахтырка, Лебединская,

Павлоградъ, Дружковка, Барвенково, Константиноградъ и нѣк. друг. Кромѣ того, въ раіонѣ Южныхъ дорогъ имѣется значительное количество крупорушекъ для переработки гречихи и проса; однако, размѣры производства этихъ предпріятій сравнительно не велики. Мукомольныя предпріятія даютъ грузовъ около 35 милл. пуд. въ годъ.

Сахарная промышленность сосредоточивается, главнымъ образомъ, въ Сумскомъ участкѣ Южныхъ ж. д. и въ сѣверной части ихъ отъ Курска до Харькова. Всего Южными ж. д. обслуживается свыше 30 сахарныхъ заводовъ. Большинство ихъ расположено при крупныхъ полевыхъ хозяйствахъ и получаетъ часть необходимой имъ свекловицы изъ своихъ плантацій; недостающее же количество свекловицы пополняется изъ ближайшихъ мѣстностей частью гужомъ, частью по желѣзной дорогѣ. Мѣстные сахарные заводы отправляютъ сахара по Южнымъ ж. д. свыше 20 милл. пуд. въ годъ.

Металлургическіе и машиностроительные заводы. Участокъ Краматорская-Константиновка Южныхъ ж. д. обслуживаетъ часть металлургическаго раіона Донецкаго бассейна. Нахожденіе въ этомъ раіонѣ каменнаго угля способствовало возникновенію чугуноплавильныхъ заводовъ, вблизи которыхъ, ради удобства полученія матеріаловъ, постепенно возникали предпріятія для переработки чугуна. При станціяхъ Краматорская, Константиновка и Дружковка сгруппированы главнѣйшія какъ по размѣрамъ выработки, такъ и по количеству сдаваемыхъ на желѣзныя дороги грузовъ, металлургическія предпріятія. При другихъ станціяхъ возникли желѣзо и чугуннолитейные, механическіе и машиностроительные заводы, главная задача которыхъ состоитъ въ оборудованіи сахарныхъ заводовъ и мукомольныхъ предпріятій и въ изготовленіи земледѣльческихъ орудій и машинъ. Машиностроительныя и металлургическія предпріятія существуютъ при ст. Харьковъ, Павлоградъ, Сумы, Александровскъ, Пришибъ, Кременчугъ, Николаевъ, Херсонъ и друг.; въ Харьковѣ работаетъ паровозостроительный заводъ, а въ Николаевѣ имѣются два большихъ судостроительныхъ завода. Всѣхъ такого рода предпріятій насчитывалось къ 1911 г. около 60 съ общимъ производствомъ на сумму свыше 60 милл. р. Для дѣйствія ихъ необходимо каменнаго угля свыше 40 милл. пуд. Продукты производства ихъ сдаются на Южныя ж. д. въ количествѣ, превышающемъ 20 милл. пуд.

Лѣсопильные заводы. Болѣе 10 такихъ заводовъ сосредоточены въ пунктахъ полученія сплавного лѣса съ верховьевъ Днѣпра— въ Кременчугѣ и Крюковѣ. Оттуда разработанный лѣсъ везется желѣзнодорожнымъ путемъ въ мѣста потребленія. Кромѣ

того, на Сумскомъ участкѣ Южныхъ ж. д., при станціяхъ Сумы, Смородино и Мерчикъ, имѣются лѣсопильные заводы, разрабатывающіе матеріалы мѣстнаго произрастанія. Всѣ эти лѣсопилки даютъ грузовъ болѣе 10 милл. пуд.

Табачныя фабрики. Расположенныя въ раіонѣ Южныхъ ж. д. табачныя фабрики раздѣляются на махорочныя и вырабатывающія высшіе сорта табака русскаго производства и получаемаго изъ Турціи. Махорочныя фабрики существуютъ въ Полтавской губерніи при ст. Кременчугъ и Лохвица; фабрики, выдѣлывающія высшіе сорта табака, сосредоточены въ Крыму.

Винокуренные и спиртоочистительные заводы находятся преимущественно въ Харьковской и Полтавской губерніяхъ при крупныхъ сельскохозяйственныхъ предпріятіяхъ, въ сѣвооборотѣ которыхъ участвуетъ воздѣлываніе картофеля. Кромѣ собственнаго матеріала, эти заводы пріобрѣтаютъ необходимые для производства картофель и зерновые хлѣба на сторонѣ, но большая часть этихъ продуктовъ везется гужомъ и мало поступаетъ на желѣзную дорогу. Вырабатываемый винокуренными заводами спиртъ также не имѣетъ для Южныхъ ж. д. большого значенія.

При многихъ городахъ въ раіонѣ Южныхъ ж. д. существуютъ *пивоваренные заводы*, производство которыхъ количественно меньше производства винокуренныхъ заводовъ, но желѣзной дорогѣ пивоваренные заводы даютъ больше грузовъ, получая большую часть необходимыхъ для производства матеріаловъ желѣзнодорожнымъ путемъ.

Кромѣ поименованныхъ предпріятій и такихъ, которыя являются необходимою принадлежностью широко поставленнаго земледѣлія (паровыя вальцовыя мельницы, сѣнопрессовальные, маслобойные, крахмальные заводы и друг.), въ раіонѣ Южныхъ ж. д. встрѣчается не мало и другихъ заводовъ и фабрикъ: кирпичныхъ, керамическихъ, огнеупорныхъ издѣлій, алебастровыхъ, цементныхъ, химическихъ, содовыхъ, красочныхъ, мыловаренныхъ, стекольныхъ, зеркальный заводъ, большая фарфорово-фаянсовая фабрика Кузнецова, канатная фабрика. Мѣстное винодѣліе и рыбные промыслы также даютъ грузы Южнымъ ж. д.

Такимъ образомъ, Южныя ж. д. обслуживаютъ край, имѣющій громадное промышленное значеніе и обладающій большими природными богатствами, — край жизнедѣятельный, развивающійся [1]) и обѣщающій въ будущемъ повышать свое производство

---

[1]) Напримѣръ, въ 1911 г. въ раіонѣ Южныхъ ж. д. открыли дѣйствіе новыя промышленныя предпріятія: паровая мельница, два алебастровыхъ завода, чугунно-литейный, крахмальный, цементно-черепичный и винокуренный заводы, каменоломня и строился сахарный заводъ.

и вмѣстѣ съ тѣмъ увеличивать грузовыя перевозки по желѣзнымъ дорогамъ.

Въ теченіе 1907—1911 г.г. перевозка грузовъ малой скорости по Южнымъ ж. д. развивалась въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Годы.	Всего грузовъ малой скорости, въ милл. пуд.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
		Милл. пуд.	Въ %.
1907	1.106,8	—	—
1908	1.051,8	— 55,0	— *5,0* %
1909	1.121,7	+ 69,9	+ *6,6* %
1910	1.193,3	+ 71,6	+ *6,4* %
1911	1.383,6	+ 190,3	+ *15,9* %
Увеличилось съ 1907 г.		+ 276,8	+ *25,0* %

Въ описываемое пятилѣтіе только въ 1908 г. сократилась перевозка по Южнымъ ж. д. грузовъ малой скорости на 55 милл. пуд., или на 5%; въ слѣдующіе два года, отличавшіеся крупнымъ урожаемъ, товарныя перевозки возрастали довольно равномѣрно, — въ среднемъ по 70 милл. пуд., или на 6½% въ годъ. Въ 1911 г. перевозка поднялась сразу на 190,3 милл. пуд., или на 15,9%.

Къ этому слѣдуетъ добавить, что, несмотря на такой подъемъ перевозокъ въ 1911 г., приростъ грузовъ малой скорости продолжался и въ 1912 г. въ довольно значительныхъ размѣрахъ. За первые 9 мѣсяцевъ этого года количество грузовъ малой скорости увеличилось на 75 милл. пуд., или на 7,5%. Такъ выходитъ по статистикѣ. Значеніе этихъ цифръ прироста грузовъ будетъ выяснено дальше.

Пробѣгъ грузовъ малой скорости за тотъ же пятилѣтній періодъ выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годы.	Милліоны пудо-верстъ.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
		Милліоны пудо-верстъ.	Въ %.
1907	234.926,5	—	—
1908	233.266,1	— 1.660,4	— *0,7* %
1909	248.398,5	+ 15.132,4	+ *6,5* %
1910	242.206,5	— 6.192,0	— *2,5* %
1911	261.660,9	+ 19.454,4	+ *8,0* %

За исключеніемъ 1909 г., въ которомъ повышеніе пробѣга въ процентномъ отношеніи совпало съ приростомъ перевозки грузовъ, въ остальные годы измѣненія въ пробѣгѣ не соотвѣтствовали измѣненіямъ въ количествѣ грузовъ. Особенно выдѣ-

ляются: 1910 г., въ которомъ пробѣгъ грузовъ уменьшился на 2,5%, тогда какъ количество перевезенныхъ грузовъ возросло на 6,4%, и 1911 г., давшій повышеніе количества грузовъ на 15,9% и пробѣга только на 8%. Въ зависимости отъ сокращенія общаго пробѣга грузовъ, средній пробѣгъ одного пуда, державшійся въ 1908 и 1909 г.г. на высотѣ 222 и 221 пудо-версты, понизился въ 1910 г. до 203 и въ 1911 г.—до 191 пудо-версты.

Выручка отъ перевозки грузовъ малой скорости измѣнялась въ 1907—1911 г.г. слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Тысячи руб.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
		Тысячи руб.	Въ %.
1907	40.554	—	—
1908	39.463	— 1.091	— *2,7%*
1909	44.942	+ 5.479	+ *13,9%*
1910	47.028	+ 2.086	+ *4,6%*
1911	49.756	+ 2.728	+ *5,8%*

Рѣзкое, не соотвѣтствующее приросту грузовъ, повышеніе выручки въ 1909 г., вѣроятно, зависѣло отъ увеличенія тарифныхъ ставокъ на нѣкоторые грузы и отъ измѣненія въ составѣ ихъ. Напротивъ, повышеніе выручки въ 1911 г. оказалось слабымъ, въ сравненіи съ ростомъ количества и пробѣга грузовъ.

Выдѣленіе перевозки наиболѣе характерныхъ для Южныхъ ж. д. грузовъ: хлѣбныхъ, свекловицы, сахара, каменноугольныхъ и нефтяныхъ грузовъ, руды, желѣзныхъ грузовъ, соли и строительныхъ грузовъ (кромѣ лѣса)—камня, кирпича, извести, цемента, мѣла и т. п., а также лѣса, перевозимаго на этихъ дорогахъ въ значительныхъ количествахъ, поможетъ уясненію причинъ указанныхъ перемѣнъ.

	1907 г.	**1908** г.	**1909** г.	**1910** г.	**1911** г.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ. **1908** г.	**1909** г.	**1910** г.	**1911** г.
	Милліоны пудовъ.								
Хлѣбные грузы . .	173,3	159,8	216,7	216,0	225,7	*—13,5*	*+56,9*	*— 0,7*	*+ 9,7*
Свекловица . . .	22,4	14,6	11,9	32,8	37,3	*— 7,8*	*— 2,7*	*+20,9*	*+ 4,5*
Сахаръ	25,5	26,3	28,4	28,1	32,0	*+ 0,8*	*+ 2,1*	*— 0,3*	*+ 3,9*
Каменноугольные грузы	399,7	382,3	370,2	337,9	422,5	*—17,4*	*—12,1*	*—32,3*	*+84,6*
Нефтяные грузы .	14,6	14,8	15,6	15,0	17,1	*+ 0,2*	*+ 0,8*	*— 0,6*	*+ 2,1*
Руда	103,6	73,1	65,1	98,0	125,0	*—30,5*	*— 8,0*	*+32,9*	*+27,0*

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.			
						1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Милліоны пудовъ.								
Желѣзные грузы .	66,3	68,8	78,3	82,8	99,4	+ 2,5	+ 9,5	+ 4,5	+16,6
Соль	40,1	45,7	45,1	45,6	49,4	+ 5,6	— 0,6	+ 0,5	+ 3,8
Камень и кирпичъ	34,6	33,0	35,7	51,2	53,1	— 1,6	+ 2,7	+15,5	+ 1,9
Известь, цементъ, мѣлъ и т. п. . .	17,3	19,1	21,4	29,4	34,6	+ 1,8	+ 2,3	+ 8,0	+ 5,2
Лѣсные грузы (считая и дрова) [1]) .	85,5	88.7	100,3	105,5	119,5	+ 3,2	+11,6	+ 5.2	+ 14,0
Остальные грузы малой скорости .	123,9	125,6	133,0	151,0	168,0	+ 1,7	+ 7,4	+18,0	+ 17,0
	1.106,8	**1.051,8**	**1.121,7**	**1.193,3**	**1.383,6**	—55,0	+69,9	+71,6	+190,3

Въ 1908 г. сократились перевозки хлѣба, свекловицы, каменнаго угля и руды, т. е. такихъ грузовъ, которые оплачиваются по сравнительно дешевымъ тарифамъ. Поэтому и такъ какъ пробѣгъ грузовъ въ 1908 г. сократился очень мало—на 0,7%, уменьшеніе выручки ограничилось 2,7%, при сокращеніи количества грузовъ на 5%.

Въ 1909 г. сильно увеличилась перевозка хлѣба—на 56,9 милл. пуд., или почти на 36%, державшаяся высоко и въ слѣдующемъ 1910 г.; сверхъ того, повысилась перевозка сахара, желѣза, лѣса и разныхъ другихъ грузовъ, оплачиваемыхъ по болѣе высокимъ тарифамъ. Этимъ и повышеніемъ тарифныхъ ставокъ объясняется значительное увеличеніе выручки отъ товарнаго движенія—на 13,9%, при повышеніи количества грузовъ на 6,6%.

Минуя 1910 г., въ которомъ увеличеніе выручки не достигло размѣра повышенія въ количествѣ грузовъ, въ виду того, что пробѣгъ ихъ сократился, необходимо остановиться на товарномъ движеніи 1911 г., повысившемся сразу на 190,3 милл. пудовъ Въ этомъ повышеніи первое мѣсто принадлежитъ каменному углю, перевозка котораго возрасла на 84,6 милл. пуд.; далѣе увеличились грузы руды—на 27 милл. пуд., желѣза—на 16,6 милл. пуд., лѣса—на 14 милл. пуд., хлѣба—на 9,7 милл. пуд. и т. д. Такимъ образомъ, въ 1911 г. возрасла перевозка, главнымъ образомъ, грузовъ, перевозимыхъ по болѣе дешевымъ тарифамъ, въ виду чего и выручка увеличилась только на 5,8%, при повышеніи количества грузовъ на 15,9%.

Несоотвѣтствіе это объясняется еще открытіемъ съ 7 сентября 1911 г. движенія на Сѣверо-Донецкой ж. д. Вліяніе этой дороги на товарное движеніе Южныхъ ж. д. [2]) сказалось, прежде

[1]) См. приложенія 9 и 10.

[2]) «Вѣстникъ Южныхъ ж. д.» 1912 г. № 35, стр. 1053.

всего, въ томъ, что грузы, проходящіе Сѣверо-Донецкую ж. д. транзитомъ, регистрируются на Южныхъ ж. д. по пріему два раза: одинъ разъ въ Никитовкѣ или Ясиноватой и другой разъ—въ Новой Баваріи или Харьковѣ, такъ какъ Сѣверо-Донецкая ж. д., врѣзавшись въ сѣть Южныхъ ж. д., спрямила путь въ обходъ участка Краматорская—Лозовая—Харьковъ Южныхъ ж. д. (250 в.). Такихъ повторныхъ перевозокъ по Южнымъ дорогамъ за четыре мѣсяца дѣйствія Сѣверо-Донецкой ж. д. въ 1911 г. насчитано 36 милл. пуд., искусственно увеличившихъ количество грузовъ по Южнымъ ж. д. въ этомъ году. Если повтореніе грузовъ на 36 милл. пуд. исключить, то окажется, что грузовое движеніе по Южнымъ ж. д. въ 1911 г. составляло 1.347 милл. пуд., а не 1.383 милл. пуд., какъ показано выше, и превысило перевозки 1910 г. на 154 милл. пуд. (вмѣсто 190 милл. пуд.).

Въ то же время, съ открытіемъ движенія по Сѣверо-Донецкой ж. д. количество пудо-верстъ, сдѣланныхъ грузами по Южнымъ ж. д., значительно сократилось. Въ годовомъ разсчетѣ пробѣгъ одного пуда груза сократился съ 203 верстъ въ 1910 г. до 191 версты въ 1911 г.; отдѣльно же по мѣсяцамъ пробѣгъ пуда груза съ начала года до сентября 1911 г. составлялъ, въ среднемъ, 202 версты, а съ сентября по конецъ 1911 г.—лишь 167 верстъ. Изъ этого слѣдуетъ, что, при дѣйствіи Сѣверо-Донецкой ж. д. въ теченіе цѣлаго года и при устраненіи оказавшихся нѣкоторыхъ недостатковъ въ провозоспособности этой дороги, пробѣгъ грузовъ по Южнымъ ж. д. въ 1912 г. долженъ былъ сократиться еще болѣе [1]). Насколько велика повторность учета однихъ и тѣхъ же грузовъ при переходѣ ихъ съ Сѣверо-Донецкой на Южныя ж. д. и обратно и какую путаницу вноситъ это обстоятельство въ представленіе о дѣйствительныхъ размѣрахъ движенія, въ особенности въ сравненіи съ предшествовавшими годами, видно изъ того, что по подсчету службы сборовъ Южныхъ ж. д. [2]) изъ 78,5 милл. пуд., на которые перевозка грузовъ малой скорости за первые 7 мѣсяцевъ 1912 г. превышала семимѣсячный періодъ перевозокъ 1911 г.,—*75 милл. пуд.* составляли не что иное, какъ *повтореніе* грузообмѣна на передаточныхъ станціяхъ. Эти данныя позволяютъ предположить, что, пожалуй, если не всѣ, то почти всѣ 75 милл. пуд., составляющіе, какъ выше объяснено, приростъ

---

[1]) Согласно предварительнымъ свѣдѣніямъ Министерства Путей Сообщенія о результатахъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ за 1912 г., средній пробѣгъ одного пуда грузовъ малой и большой скоростей, вмѣстѣ взятыхъ, по Южнымъ ж. д. составилъ: въ 1910 г.—201 в., въ 1911 г.—188 в., менѣе на 13 в., и въ 1912 г.—161 в., менѣе противъ 1911 г. на 27 в.

[2]) Подсчетъ сдѣланъ спеціально для настоящей работы.

грузовъ малой скорости за первые 9 мѣсяцевъ 1912 г., являются фикціей, приводящей въ преждевременную радость статистиковъ и экономистовъ. Болѣе того: дѣйствительное количество грузовъ на Южныхъ ж. д. въ 1912 г., быть можетъ, даже понизилось, судя по тому, что общая валовая выручка этихъ дорогъ въ 1912 г., въ сравненіи съ 1911 г., по предварительнымъ даннымъ Министерства Путей Сообщенія [1]), уменьшилась на 4,2 милл. р.

Въ связи съ описаннымъ вліяніемъ Сѣверо-Донецкой ж. д. на грузовое движеніе Южныхъ ж. д., средняя выручка съ пуда груза на Южныхъ ж. д., составлявшая въ 1910 г. 3,94 коп., понизилась въ 1911 г. до 3,59 коп. [2]).

Изъ поименованныхъ выше грузовъ *каменный уголь* является важнѣйшимъ на Южныхъ ж. д. по количеству, превысившему въ 1911 г. 400 милл. пуд. Значительные размѣры перевозокъ угля объясняются тѣмъ, что Южныя ж. д. принимаютъ на станціяхъ Кривой-Торецъ, Магдалиновка, Никитовка и Желѣзная въ сѣверо-западномъ раіонѣ Донецкаго бассейна донецкій уголь и затѣмъ большую часть его передаютъ на Екатерининскую и Юго-Восточныя ж. д. для дальнѣйшей перевозки въ сѣверо-западный и сѣверный фабричные раіоны. Пониженіе перевозки каменнаго угля въ 1908—1910 г.г. объясняется сокращеніемъ требованій на него для желѣзныхъ дорогъ, продолжавшихъ переходить на нефть и расходовавшихъ притомъ въ 1910 г. свои запасы вслѣдствіе сокращенія добычи минеральнаго топлива въ періодъ холерной эпидеміи въ Донецкихъ копяхъ.

Сильное повышеніе перевозки угля въ 1911 г. (на 84,6 милл. пуд.) вызвано пополненіемъ желѣзными дорогами истощенныхъ въ 1910 г. запасовъ угля, развитіемъ желѣзнодорожнаго движенія и повышеннымъ требованіемъ угля для фабрично-заводскихъ предпріятій, изъ которыхъ многія, подобно нѣкоторымъ желѣзнымъ дорогамъ, употреблявшимъ нефть, стали съ 1911 г. опять переходить на

---

[1]) Предварительныя свѣдѣнія о результатахъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ за 1912 г. Въ этомъ изданіи перевозка грузовъ малой и большой скоростей показана увеличившеюся за весь 1912 г. на 102,5 милл. р., а валовой доходъ Южныхъ ж. д.—понизившимся на 4,2 милл. р.

[2]) Съ открытіемъ Сѣверо-Донецкой ж. д. въ работѣ Южныхъ ж. д. произошли затрудненія вслѣдствіе того, что большое количество грузовъ ушло съ участковъ Южныхъ дорогъ, вполнѣ оборудованныхъ для массовыхъ перевозокъ, и поступило на участки, недостаточно оборудованные, къ которымъ принадлежитъ, напримѣръ, Харьковъ-Люботинъ, получившій огромный притокъ новыхъ грузовъ, тогда какъ еще до открытія Сѣверо-Донецкой ж. д. онъ былъ уже совершенно заполненъ. Эти измѣненія потребовали коренной ломки всего налаженнаго въ теченіе ряда лѣтъ движенія на Южныхъ ж. д. («Вѣстникъ Южныхъ ж. д.» 1912 г. № 41, стр. 1215).

твердое минеральное топливо, подъ давленіемъ повышенія цѣнъ на нефть. Часть увеличенія въ 84,6 милл. пуд. получилась отъ повторности регистраціи угля вслѣдствіе перехода его съ Сѣверо-Донецкой ж. д. на Южныя ж. д. и обратно два раза.

Перевозка *хлѣбныхъ* грузовъ, послѣ повышенія ихъ въ 1909 г. дала дальнѣйшее возрастаніе почти на 10 милл. пуд. въ 1911 г., но это повышеніе приходится, вѣроятно, на транзитъ, такъ какъ прибытіе и вывозъ хлѣбныхъ грузовъ по мѣстному и прямому сообщеніямъ, какъ видно изъ полученныхъ отъ службы сборовъ Южныхъ ж. д. свѣдѣній, въ общемъ итогѣ увеличились съ небольшимъ лишь на 400 т. пуд. Въ частности же, прибытіе хлѣбныхъ грузовъ уменьшилось на 14 милл. пуд., а отправленіе ихъ со станцій Южныхъ ж. д. возросло на 14,4 милл. пуд. Не считая мелкихъ видовъ хлѣбныхъ грузовъ, сократился привозъ на станціи Южныхъ ж. д. пшеницы на 24 милл. пуд., тогда какъ прибытіе другихъ хлѣбовъ увеличилось: ржи—на 3 милл. пуд., овса—на 1 милл. пуд., гречихи—на 1,6 милл. пуд., ячменя—на 3 милл. пуд. и т. д.

Изъ того обстоятельства, что подвозъ пшеницы сократился преимущественно въ Николаевѣ (на 25 милл. пуд.), можно предполагать, что, кромѣ пониженія урожая на пшеницу въ 1911 г. въ раіонѣ Южныхъ ж. д., повліяли на сокращеніе подвоза хлѣба затрудненія въ экспортѣ изъ черноморскихъ портовъ во время турецко-итальянской войны.

Что касается отправленія хлѣба, то увеличился вывозъ овса, ячменя, муки, крупы и отрубей изъ многихъ станцій Южныхъ ж. д., расположенныхъ вдали отъ морского побережья.

Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка хлѣбныхъ грузовъ сильно ослабла, сократившись по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г. на 41 милл. пуд., или на 24%: въ мѣстномъ сообщеніи—на 26 милл. пуд., по вывозу—на 5 милл. пуд. и по привозу—на 12 милл. пуд., транзитъ же увеличился на 1,3 милл. пуд.

Перевозка *лѣсныхъ* грузовъ на Южныхъ ж. д., въ виду постояннаго возрастанія спроса на лѣсъ, съ каждымъ годомъ увеличивается. Въ пятилѣтіе 1907—1911 г.г. она возросла съ 85,5 милл. до 119,5 милл. пуд., или на 40%. Потребность въ лѣсѣ въ раіонѣ Южныхъ ж. д. обусловливается населенностью края, развитіемъ фабричной и заводской промышленности и степнымъ характеромъ большей части мѣстностей, по которымъ проложены Южныя ж. д. Недостатокъ лѣса на мѣстѣ вынуждаетъ получать необходимые мѣстному населенію, фабрикамъ, рудникамъ и другимъ предпріятіямъ строительные матеріалы, дрова и мелкіе сорта лѣса для шахтныхъ крѣпленій изъ болѣе или менѣе отдаленныхъ

раіоновъ, главнымъ образомъ изъ Полѣсья и вообще изъ сѣверо-западныхъ, частью же изъ центральныхъ губерній. Лѣсъ западнаго происхожденія гонится по Днѣпру и его притокамъ и затѣмъ поступаетъ на пристанскія станціи Южныхъ ж. д. въ низовьяхъ Днѣпра, откуда развозится на станціи потребленія. Около половины лѣсныхъ перевозокъ (болѣе 43%) поступаетъ на Южныя ж. д. по ввозу, но не мало (около 40%) слѣдуетъ транзитомъ; вывозъ же и мѣстное сообщеніе сравнительно незначительны. Притомъ же и мѣстное сообщеніе (свыше 6%) въ значительной части составляетъ ввозъ лѣса, такъ какъ оно заключается, главнымъ образомъ, въ погрузкѣ сплавного лѣса на приднѣпровскихъ станціяхъ Кременчугъ и Крюковъ для слѣдованія на другія станціи Южныхъ дорогъ.

Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка лѣса сократилась на 1,1 милл. пуд., что составляетъ немного болѣе 1% и находится, повидимому, въ связи съ прекращеніемъ подвозки лѣсныхъ матеріаловъ для нуждъ оконченной постройкою Сѣверо-Донецкой ж. д.

Размѣры перевозки *свекловицы* зависятъ отъ урожая на нее и расширенія площади посѣва. Такъ, въ губерніяхъ Курской, Харьковской, Полтавской и Херсонской площадь посѣва [1]), сборъ свекловицы и перевозка ея въ 1907—1911 г.г. составляли:

Годы.	Площадь посѣва, въ тыс. дес.	Сборъ свекловицы, въ милл. пуд.	Перевезено по Южнымъ ж. д. [2]), въ милл. пуд.	% перевозки по Южнымъ ж. д.
1907	146,0	153	20	*13* %
1908	126,7	127	13	*10* %
1909	131,3	106	10	*9* %
1910	157,2	214	30	*14* %
1911	190,3	216	34	*16* %

Изъ этого видно, что мѣстный сборъ свекловицы перевозится по желѣзной дорогѣ въ небольшомъ количествѣ отъ 9 до 16%; остальное количество доставляется на сахарные заводы гужомъ.

Напротивъ, заводскій продуктъ—*сахаръ* — везется преимущественно по желѣзной дорогѣ. Расположенные въ раіонѣ Южныхъ ж. д. заводы вырабатываютъ большею частію сахарный

---

[1]) Ко времени сбора свекловицы. «Сборникъ статистико-экономическихъ свѣдѣній по сельскому хозяйству», вып. 1913 г., изд. Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія.

[2]) За исключеніемъ 10%, составляющихъ приблизительно ввозъ свекловицы въ раіонъ Южныхъ ж. д. съ другихъ линій и транзитъ.

песокъ, но при станціяхъ Харьковъ, Сумы и Смородино имѣются заводы, вырабатывающіе рафинадъ. При такомъ расположеніи заводовъ создаются для Южныхъ ж. д. двойныя перевозки: сахарнаго песка на рафинадные заводы и рафинада—на потребительные рынки. Какъ видно изъ приведенныхъ выше свѣдѣній, перевозка сахара въ 1907—1911 г. г. увеличилась съ 25,5 милл. до 32,0 милл. пуд., или на 25%. Въ первые же 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка (преимущественно рафинада) увеличилась на 4.250 т. пуд., или на 22%, въ томъ числѣ транзитъ сахара возросъ на 1.900 т. пудовъ.

Руда (желѣзная и марганцовая) ввозится по Южнымъ ж. д. для мѣстныхъ металлургическихъ заводовъ въ Донецкомъ участкѣ и слѣдуетъ транзитомъ съ Екатерининской ж. д. въ привислинскій металлургическій раіонъ, въ Австрію, Германію и для экспорта чрезъ Николаевскій портъ. Перевозка руды въ 1910 и 1911 г. г. усилилась подъ вліяніемъ развитія русской металлургической промышленности и возрастанія спроса на руду со стороны заграничныхъ рынковъ. Въ 1909 г. было перевезено по Южнымъ ж. д. руды 65,1 милл. пуд., въ 1911 г.—уже 125 милл. пуд. Однако, въ 1912 г. замѣчалось уменьшеніе перевозки руды по Южнымъ ж. д., составившее за первые 9 мѣсяцевъ этого года 4 милл. пуд. Приэтомъ ввозъ руды въ раіонъ Южныхъ дорогъ сократился на 14 милл. пуд. и на 10 милл. пуд. увеличился транзитъ.

Перевозка *желѣза и чугуна* не въ дѣлѣ послѣдовательно изъ года въ годъ возрастаетъ и въ 1911 г. достигла 99,4 милл. пуд. Около 60% этихъ грузовъ проходитъ по Южнымъ ж. д. транзитомъ, до 20% ввозится изъ Донецкаго бассейна, свыше 17% вывозится на другія дороги продуктовъ металлургическихъ заводовъ, находящихся въ раіонѣ Южныхъ ж. д., и отъ 4 до 5% перевозится въ мѣстномъ сообщеніи. Повышеніе перевозокъ желѣзныхъ грузовъ объясняется оживленіемъ строительной дѣятельности въ городахъ и фабрично-заводскихъ предпріятіяхъ, а также усиленнымъ требованіемъ строительныхъ матеріаловъ для постройки Сѣверо-Донецкой ж. д.

Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка желѣза и чугуна увеличилась на 12,9 милл. пуд., въ томъ числѣ транзитомъ на 12,5 милл. пуд., быть можетъ, отъ двойной регистраціи грузовъ, переходящихъ съ Сѣверо-Донецкой на Южныя ж. д. Важнѣе представляется увеличеніе на 2,4 милл. пуд. вывоза съ Южныхъ ж. д., указывающее на продолжающееся развитіе металлургической промышленности въ раіонѣ этихъ дорогъ.

Изъ числа другихъ грузовъ малой скорости, перевозимыхъ

въ меньшихъ количествахъ, въ «Обзорѣ коммерческой дѣятельности Южныхъ ж. д. за 1910 г.». отмѣчается возрастаніе перевозокъ:

	Перевезено: въ 1909 г.	Перевезено: въ 1910 г.	Увеличилось въ 1910 г. по сравненію съ 1909 г.
	Тысячи пудовъ.		
Желѣзныхъ, чугунныхъ и стальныхъ издѣлій	8.365	10.784	2.419
Москательнаго и аптекарскаго товаровъ.	6.381	10.342	3.961
Земледѣльческихъ машинъ и орудій	6.160	7.718	1.558
Прочихъ машинъ	2.649	3.765	1.116
Посуды стеклянной и хрустальной	2.646	3.328	682
Стекла и зеркалъ	1.370	1.892	522
Гончарныхъ, глиняныхъ и терракотовыхъ издѣлій	2.404	2.925	521
Бумаги, картона и издѣлій изъ нихъ	1.857	2.344	487
Табака и табачныхъ издѣлій	1.321	2.224	903
Винъ виноградныхъ	1.384	1.396	12
Пива, портера и проч.	1.509	1.664	155
Спирта	3.040	3.657	617
Бакалейнаго, гастрономическаго и колоніальнаго товаровъ	3.233	3.640	407
Рыбнаго товара	7.982	9.130	1.148
Туковъ землеудобрительныхъ.	1.486	2.331	845

На Южныхъ ж. д. довольно значительно развита также перевозка товаровъ въ поѣздахъ пассажирской и большой скоростей. Этого рода грузовъ перевезено: въ 1908 г.—7.148 т. пуд., въ 1909 г.—7.047 т. пуд., въ 1910 г.—7.255 т. пуд., въ 1911 г.—6.989 т. пуд. Главнѣйшими товарами въ этихъ сообщеніяхъ являются *фрукты* — до 2½ милл. пуд., *рыбный товаръ*—около 1 милл. пуд., *пиво и портеръ* — также около 1 милл. пуд. Нѣкоторые фрукты везутся также и малою скоростью, напримѣръ, яблоки, которыхъ въ 1910 г. въ поѣздахъ малой скорости было перевезено 2.642 т. пуд.

Возрастаніе перевозки многихъ поименованныхъ товаровъ, а именно земледѣльческихъ машинъ и разныхъ издѣлій, указываетъ на увеличеніе спроса на такіе предметы, потребленіе которыхъ вызывается хозяйственными и культурными потребностями населенія и обыкновенно повышается въ болѣе благопріятные для населенія годы.

Въ нѣкоторомъ противорѣчіи съ этимъ выводомъ находится послѣдовавшее сокращеніе перевозки *мануфактурныхъ товаровъ* съ 5.299 т. пуд. въ 1909 г. до 4.748 т. пуд. въ 1910 г. Управленіе Южныхъ дорогъ объясняетъ это пониженіе отмѣною многихъ

мѣстныхъ ярмарокъ и уменьшеніемъ поэтому сбыта мануфактурныхъ товаровъ во время развившейся въ 1910 г. холерной эпидеміи, а также повышеніемъ фабрикантами цѣнъ. Въ 1911 г. перевозка мануфактурнаго товара увеличилась почти до цифры 1909 г., а именно до 5.253 т. пуд.

Полученныя отъ службы сборовъ Южныхъ ж. д. свѣдѣнія о постанціонномъ прибытіи и отправленіи товаровъ даютъ возможность дополнить предыдущія общія свѣдѣнія о работѣ Южныхъ дорогъ болѣе подробными данными, характеризующими потребленіе товаровъ въ раіонѣ этихъ дорогъ. Изъ 77 видовъ товаровъ (большею частію хлѣбныхъ), которые значатся въ свѣдѣніяхъ Южныхъ ж. д., выбраны два: доски и тесъ и керосинъ [1]). Перевозка досокъ и теса даетъ представленіе о размѣрѣ потребленія ихъ на постройки, сильно увеличившіяся въ послѣдніе годы; перевозка керосина служитъ показателемъ употребленія его на освѣщеніе.

Доски и тесъ. Обратившись къ статистическимъ изданіямъ по желѣзнодорожнымъ перевозкамъ: «Всѣ товары» изд. Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ и «Статистическій Сборникъ Министерства Путей Сообщенія», лица, желающія познать югъ Россіи въ экономическомъ отношеніи, увидятъ, что со станцій Южныхъ ж. д. отправляется лѣсныхъ матеріаловъ свыше 15 милл. пуд., изъ которыхъ одна треть везется на другія станціи Южныхъ дорогъ, а двѣ трети, т. е. до 10 милл. пуд., вывозится на другія желѣзныя дороги. Легко по такой статистикѣ придти къ заключенію, что южный край—лѣсистый, отправляющій избытокъ лѣса въ другіе раіоны. Но желѣзнодорожная статистика находится въ противорѣчіи съ мѣстною природою: въ раіонѣ Южныхъ дорогъ безъ конца тянутся поля, да степи, а лѣсовъ, которые давали бы строительный матеріалъ, и не видно. Если расшифровать эту статистику и поискать въ ней экономическаго смысла, то можно убѣдиться, что со станцій Южныхъ ж. д. отправляется лѣсъ не свой, а доставленный изъ другихъ раіоновъ водою (преимущественно по Днѣпру) или желѣзнодорожными путями; но лѣсъ, полученный водою, статистическія изданія не показываютъ въ прибытіи.

Для того, чтобы опредѣлить, хотя бы приблизительно, потребленіе досокъ и теса въ раіонѣ Южныхъ ж. д., полученныя отъ службы сборовъ этихъ дорогъ цифровыя данныя о постанціонномъ прибытіи и отправленіи названныхъ грузовъ сальдированы и

---

[1]) По недостатку мѣста въ настоящей запискѣ невозможно, не нарушая плана ея, привести подобныя же данныя о другихъ товарахъ.

такимъ образомъ получились однѣ станціи съ избыткомъ отправленія, а другія—съ избыткомъ прибытія досокъ и теса.

Къ первой группѣ принадлежитъ семь такихъ станцій, которыя ежегодно отправляютъ лѣса больше, чѣмъ получаютъ: Кременчугъ, Крюковъ на Днѣпрѣ, Користовка, Счастливая, Топлинка, Кочубеевка и Рублевка. Относящіяся къ нимъ данныя желѣзнодорожной статистики за 1911 г. показываютъ слѣдующее:

	Прибыло досокъ и теса.	Отправлено тѣхъ же матеріаловъ.	Отправлено больше.
	Тысячи пудовъ.		
Кременчугъ	26	8.122	8.096
Крюковъ на Днѣпрѣ.	37	3.097	3.060
Остальныя пять станцій	48	233	185
Итого . . .	111	11.452	11.341

Такимъ образомъ, по желѣзнодорожной статистикѣ выходитъ, что семь станцій получили досокъ и теса въ 1911 г. 111 т. пуд., а отправили тѣхъ же товаровъ, не имѣя кругомъ лѣсовъ, 11.452 т. пуд.

Отправленный матеріалъ поступилъ на эти станціи преимущественно съ Днѣпра.

Кромѣ семи станцій, имѣющихъ постоянную отправку лѣса, въ нѣкоторые годы вывозятся доски и тесъ и съ другихъ станцій. Такихъ станцій за четыре года, 1908—1911, насчитывается 14, а количество отправленнаго ими лѣса, за вычетомъ привоза, составило: въ 1908 г.—129 т. пуд., въ 1909 г.—10 т. пуд., въ 1910 г.—103 т. пуд. и въ 1911 г.—3 т. пуд. Такія колебанія указываютъ на случайность отправокъ лѣсныхъ матеріаловъ съ этихъ станцій.

На всѣхъ остальныхъ станціяхъ Южныхъ ж. д., числомъ 171, привозъ досокъ и теса преобладаетъ надъ вывозомъ; часто вывозъ даже совсѣмъ отсутствуетъ. Разница между полученіемъ и вывозомъ лѣса показываетъ приблизительный размѣръ потребленія его на этихъ станціяхъ и въ ихъ окрестностяхъ.

Задаваясь выясненіемъ потребленія досокъ и теса въ раіонѣ Южныхъ ж. д., надо исключить станціи, которыя отправляютъ лѣса больше, чѣмъ получаютъ [1]), и считаться только со станціями, на которыхъ прибытіе превышаетъ вывозъ лѣса. На этихъ послѣднихъ станціяхъ общіе итоги прибытія и отправленія теса и досокъ выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

---

[1]) Семь станцій за всѣ четыре года и 14 станцій за тѣ годы, въ которые отправляется ими лѣса больше, чѣмъ получается.

Годы.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло болѣе.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
	Тысячи пудовъ.			Тыс. пуд.	Въ %.
1908	17.398	818	16.580	—	—
1909	20.831	1.045	19.786	3.206	*19,3* %
1910	24.249	1.172	23.077	3.291	*16,6* %
1911	27.513	1.121	26.392	3.315	*14,4* %

Слѣдовательно, потребленіе досокъ и теса въ раіонѣ Южныхъ ж. д. въ 1908—1911 г.г., насколько можно заключить изъ желѣзнодорожной статистики, ежегодно увеличивалось болѣе, чѣмъ на 3 милл. пуд. Эти свѣдѣнія, однако, не полны. Къ нимъ слѣдовало бы прибавить потребленіе лѣса въ раіонѣ исключенныхъ станцій, отпускающихъ доски и тесъ въ количествѣ, превышающемъ прибытіе, а также въ городахъ и селеніяхъ, находящихся при рѣкахъ и на берегахъ Чернаго и Азовскаго морей, вдали отъ станцій желѣзной дороги, и получающихъ лѣсъ помимо желѣзной дороги, но этого нельзя сдѣлать за неимѣніемъ статистическихъ свѣдѣній.

Во всякомъ случаѣ, повышательное направленіе потребленія досокъ и теса въ раіонѣ Южныхъ ж. д. не подлежитъ сомнѣнію.

Выдѣливъ изъ приведенныхъ цифръ потребленіе лѣса въ 29 городахъ, при которыхъ находятся станціи Южныхъ ж. д., можно получить приблизительныя свѣдѣнія о потребленіи досокъ и теса въ селеніяхъ въ раіонѣ тѣхъ же дорогъ.

Годы.	Всего прибыло досокъ и теса.	Въ томъ числѣ: а) на станціи, находящіяся при городахъ.		б) на станціи, находящіяся при селеніяхъ.	
	Тыс. пуд.	Тыс. пуд.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	Тыс. пуд.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.
			Тыс. пуд.		Тыс. пуд.
1908	16.580	8.711	—	7.869	—
1909	19.786	10.283	+ 1.572	9.503	+ 1.634
1910	23.077	12.274	+ 1.991	10.803	+ 1.300
1911	26.392	14.147	+ 1.873	12.245	+ 1.442

На основаніи этихъ данныхъ позволительно сказать, что въ раіонѣ Южныхъ ж. д. въ 1909, 1910 и 1911 г.г. происходило увеличеніе потребленія досокъ и теса какъ въ городахъ, такъ и въ селеніяхъ, и что слѣдовательно въ оживившейся строительной дѣятельности приняло участіе не только городское, но и сельское населеніе.

Дальше этихъ выводовъ по статистическимъ даннымъ желѣзной дороги, однако, нельзя идти; такъ, напримѣръ, не пред-

ставляется возможнымъ опредѣлить, какая часть лѣса, прибывшаго на станціи, находящіяся при селеніяхъ, потребовалась на постройки помѣщичьихъ усадебъ, промышленныхъ и торговыхъ предпріятій и какая часть пошла собственно на крестьянскія потребности.

Керосинъ. Составленныя по этому же методу свѣдѣнія о потребленіи керосина представляютъ спросъ на него въ раіонѣ станцій Южныхъ ж. д. въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Всего прибыло керосина.	Въ томъ числѣ: а) на станціи, находящіяся при городахъ.		б) на станціи, находящіяся при селеніяхъ.	
	Тыс. пуд.	Тыс. пуд.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ. Тыс. пуд.	Тыс. пуд.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ. Тыс. пуд.
1908	2.235	1.417	—	818	—
1909	2.271	1.487	+ 70	784	— 34
1910	2.364	1.534	+ 47	830	+ 46
1911	2.195	1.297	— 237	898	+ 68

Цифры таблицы, относящіяся къ городамъ, показываютъ сокращеніе потребленія керосина, который постепенно вытѣсняется въ городахъ электричествомъ; въ селеніяхъ же потребленіе керосина въ 1910 и 1911 г.г. увеличилось.

Примѣры потребленія досокъ, теса и керосина свидѣтельствуютъ о томъ, что въ 1908—1911 г.г. городское и сельское населеніе раіона Южныхъ ж. д. получило возможность увеличить свои расходы на постройки, а сельское населеніе, кромѣ того, стало больше покупать керосина. Въ 1911 г. по сравненію съ 1908 г. потребленіе лѣса возросло въ городахъ даннаго раіона на 62% и въ селеніяхъ—на 55%, потребленіе же керосина въ городахъ сократилось за эти годы почти на 10%, а въ селеніяхъ увеличилось тоже почти на 10%. Цифры эти, какъ объяснено выше, имѣютъ лишь относительную точность.

Юго-Западныя ж. д.

Исторія постройки Юго-Западныхъ ж. д. представляетъ большой интересъ по нѣкоторымъ своимъ подробностямъ. Еще въ тридцатыхъ годахъ 19 столѣтія Новороссійскій генералъ-губернаторъ князь М. С. Воронцовъ обратилъ вниманіе на необходимость улучшенія путей сообщенія на югѣ Россіи и просилъ денегъ на

устройство шоссейныхъ дорогъ, полагая прежде всего приступить къ устройству шоссе отъ Одессы до Елисаветграда и Кременчуга. По этому ходатайству послѣдовала, сообщенная князю Воронцову министромъ финансовъ графомъ Е. Ф. Канкринымъ, Высочайшая резолюція Императора Николая Павловича: «*Полагаю, что устройство желѣзной дороги будетъ и лучше, и полезнѣе всего, надо опредѣлить только, откуда ее начать*» [1]). Для того, чтобы оцѣнить все значеніе высказанной въ этой резолюціи мысли, надо имѣть въ виду, что въ это время, именно весною 1836 г., только что было приступлено къ постройкѣ первой въ Россіи желѣзной дороги—Царскосельской; слѣдовательно, въ Россіи еще не было ни опытныхъ результатовъ парового движенія въ техническомъ отношеніи, ни извѣданнаго вліянія желѣзныхъ дорогъ на экономическую жизнь страны. Мало того, Высочайшая резолюція, провидѣвшая преимущества желѣзнодорожныхъ путей передъ другими видами сообщенія, появилась тогда, когда даже въ западной Европѣ только-что устанавливалось сознаніе высокой важности желѣзныхъ дорогъ. Построенная въ Англіи, между Ливерпулемъ и Манчестеромъ, первая паровая желѣзная дорога въ 50 километровъ была открыта лишь въ 1830 г. [2]). Въ самой Англіи въ это время были не только сторонники, но и противники желѣзнодорожныхъ путей. Ясность пониманія будущности желѣзныхъ дорогъ въ резолюціи Императора Николая Павловича тѣмъ болѣе замѣчательна, что даже такой просвѣщеннѣйшій человѣкъ того времени, какъ министръ финансовъ графъ Канкринъ, въ 1842 г., уже послѣ открытія Царкосельской ж. д., во всеподданнѣйшемъ докладѣ по вопросу о соединеніи двухъ столицъ желѣзными путями выражалъ мнѣніе, что «желѣзныя дороги усиливаютъ наклонность къ ненужному передвиженію съ мѣста на мѣсто, и безъ того свойственную нашему вѣку, выманивая притомъ излишнія со стороны публики издержки». Это мнѣніе раздѣлялось многими сановниками сороковыхъ годовъ прошлаго столѣтія [3]).

---

[1]) П. Н. Андреевъ. Историко-экономическій очеркъ въ связи съ результатами эксплоатаціи Юго-Западныхъ ж. д. за время до перехода и послѣ перехода въ казенное управленіе, стр. 3.

[2]) Въ этотъ же день послѣдовала и первая человѣческая жертва желѣзнодорожнаго сообщенія: новою дорогою былъ раздавленъ выдающійся государственный дѣятель Англіи Гучкиссонъ. См. статью «Начало и ходъ желѣзныхъ дорогъ въ Англіи» въ Вѣстникѣ Промышленности 1859 г., февраль.

[3]) И. С. Бліохъ. Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи, т. V, стр. 2.

Дѣло съ постройкою желѣзныхъ дорогъ на юго-западѣ Россіи затянулось, и только 30 лѣтъ спустя, въ 1865 г., были построены и открыты первые участки отъ Одессы до Бирзулы, отъ Раздѣльной до Кучургана и отъ Бирзулы до Балты.

Въ настоящее время Юго-Западныя ж. д. представляютъ весьма развѣтвленную сѣть, обслуживающую губерніи Херсонскую, Бессарабскую, Подольскую, Кіевскую, Волынскую, Гродненскую и Сувалкскую. Главная линія, протяженіемъ въ 807 в., тянется отъ Ковеля чрезъ Казатинъ и Жмеринку на Одессу, имѣя развѣтвленія на Кіевъ, Шполу, Умань, Елисаветградъ и къ границамъ Россіи въ Рени, Унгени, Новоселицы, Волочискъ и Радзивиловъ. Отдѣльныя линіи проходятъ отъ Кіева на Ковель и Владиміръ-Волынскій, съ вѣткою Сарны-Ровно, и отъ Фастова до Знаменки и далѣе къ Елисаветграду. Къ главной линіи и вѣтвямъ примыкаетъ около 100 вѣтокъ частнаго пользованія. Эксплоатаціонная длина Юго-Западныхъ ж. д. считается въ 3.906 в.

Юго-Западная сѣть служитъ для вывоза хлѣба и другихъ товаровъ чрезъ Одессу и приграничныя станціи за границу: въ Австрію, Пруссію, Румынію, Сербію, Болгарію, Турцію и другія государства, и изъ тѣхъ же государствъ получаетъ и отправляетъ въ русскіе потребительные центры товары заграничнаго производства, поддерживая сношенія съ центромъ и прочими раіонами Имперіи при посредствѣ сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ.

Хлѣбъ является главнѣйшимъ грузомъ Юго-Западныхъ ж. д. Далѣе слѣдуетъ сахаръ, такъ какъ въ раіонѣ этихъ дорогъ находится большая часть сахарныхъ заводовъ и свекловичныхъ плантацій. Изъ Бессарабской губерніи вывозятся на рынки Россіи табакъ, вино и фрукты.

Слѣдующія данныя показываютъ перевозки хлѣбныхъ и всѣхъ прочихъ грузовъ малой скорости по Юго-Западнымъ ж. д. въ 1907—1911 г.г.:

Перевезено грузовъ малой скорости.

Годы.	Хлѣбныхъ.	Въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ болѣе (+) или менѣе (—).	Всѣхъ прочихъ.	Въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ болѣе (+) или менѣе (—).	Итого.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
	Милліоны пудовъ.					Милл. пуд.	Въ %.
1907 . .	213,4	—	506,8	—	**720,2**	—	—
1908 . .	154,4	— 59,0	493,4	— 13,4	**647,8**	— 72,4	— *10,0* %
1909 . .	187,3	+ 32,9	476,4	— 17,0	**663,7**	+ 15,9	+ *2,4* %
1910 . .	203,5	+ 16,2	565,7	+ 89,3	**769,2**	+105,5	+ *15,9* %
1911 . .	250,0	+ 46,5	666,5	+100,8	**916,5**	+147,3	+ *19,1* %

Въ 1908 г., по сравненію съ предыдущимъ годомъ, перевозка грузовъ малой скорости уменьшилась на 72,4 милл. пуд., что, главнымъ образомъ, произошло отъ передачи съ 1 января 1908 г. участка Ковель-Брестъ Полѣсскимъ ж. д. Въ 1909 г. товарныя перевозки усилились на 15,9 милл. пуд. Въ оба года наибольшимъ колебаніямъ подверглись хлѣбные грузы. Въ 1910 г. хлѣбные грузы возрасли на 16,2 милл. пуд., а всѣ прочіе—на 89,3 милл. пуд. Наконецъ, въ 1911 г., при возрастаніи хлѣбныхъ грузовъ на 46,5 милл. пуд., всѣ прочіе грузы увеличились на 100,8 милл. пуд. Слѣдовательно, въ послѣдніе два года, 1910 и 1911, на общемъ повышеніи товарнаго движенія отразилось увеличеніе перевозокъ не столько хлѣбныхъ, сколько прочихъ грузовъ.

За первые 9 мѣсяцевъ 1912 г., по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г., хлѣбныхъ грузовъ перевезено менѣе на 45,5 милл. пуд., но общее количество грузовъ малой скорости сократилось лишь на 3,1 милл. пуд., потому что перевозка остальныхъ, не хлѣбныхъ, грузовъ въ этотъ періодъ времени возрасла на 42,4 милл. пуд. Послѣдующія свѣдѣнія указываютъ на дальнѣйшее паденіе хлѣбныхъ и нѣкоторыхъ другихъ грузовъ, окончившееся общимъ сокращеніемъ товарныхъ перевозокъ въ 1912 г.

Пробѣгъ грузовъ малой скорости по Юго-Западнымъ ж. д. измѣнялся слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Милліоны пудо-верстъ.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ увеличилось или уменьшилось.	
		Милліоны пудо-верстъ.	Въ %.
1907	233.606,9	—	—
1908	203.394,7	— 30.212,2	— *12,9* %
1909	199.552,2	— 3.842,5	— *1,9* %
1910	222.064,9	+ 22.512,7	+ *11,3* %
1911	265.510,3	+ 43.445,4	+ *19,6* %

Въ связи съ измѣненіемъ количества грузовъ и пробѣга ихъ измѣнялась и выручка отъ перевозки товаровъ малой скорости.

Годы.	Измѣненія въ количествѣ грузовъ въ %.	Измѣненія въ пробѣгѣ грузовъ въ %.	Выручено отъ перевозки грузовъ малой скорости.		
			Милл. руб.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ болѣе (+) или менѣе (—).	
				Милл. руб.	Въ %.
1907	—	—	48,8	—	—
1908	— 10,0 %	— 12,9 %	41,6	— 7,2	— *14,8* %
1909	+ 2,4 %	— 1,9 %	44,5	+ 2,9	+ *7,1* %
1910	+ 15,9 %	+ 11,3 %	48,8	+ 4,3	+ *9,5* %
1911	+ 19,1 %	+ 19,6 %	58,9	+ 10,1	+ *20,7* %

Въ виду значительнаго сокращенія пробѣга грузовъ въ 1908 г. (на 12,9%) выручка отъ перевозки ихъ понизилась на 14,8%, хотя количество грузовъ уменьшилось только на 10%. Въ 1909 г. пробѣгъ грузовъ далъ пониженіе на 1,9%, а количество грузовъ повысилось на 2,4%; выручка же увеличилась на 7,1%. Такое значительное увеличеніе выручки произошло, повидимому, отъ повышенія тарифовъ на перевозку нѣкоторыхъ товаровъ. Этотъ выводъ подтверждается тѣмъ, что въ 1909 г. возрасла перевозка хлѣбныхъ грузовъ, оплачиваемыхъ болѣе дешевыми тарифами, перевозка же другихъ грузовъ, въ числѣ которыхъ заключаются и болѣе цѣнные, сократилась.

Труднѣе объяснить увеличеніе выручки въ 1910 г. только на 9,5%, въ то время какъ количество грузовъ возрасло на 15,9% и пробѣгъ ихъ поднялся на 11,3%. Полученныя данныя не освѣщаютъ этого явленія.

Повышеніе выручки въ 1911 г. на 20,7% близко подходитъ къ возрастанію количества грузовъ (19,1%) и пробѣга ихъ (19,6%) въ этомъ году.

Изъ представленныхъ выше данныхъ о перевозкѣ *хлѣбныхъ грузовъ* видно, что на Юго-Западныхъ ж. д. измѣненія въ этихъ грузахъ проявляются въ значительныхъ повышеніяхъ или пониженіяхъ перевозокъ. Особенно рѣзкія измѣненія наблюдались въ 1908, 1911 и 1912 г.г.

Слѣдующія свѣдѣнія представляютъ количество хлѣбовъ, перевезенныхъ Юго-Западными ж. д. въ 1908—1911[1]) г.г., а также разницу въ перевозкѣ ихъ въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г.

	1908 г.	**1909** г.	**1910** г.	**1911** г.	Уменьшилось въ первые 9 мѣс. 1912 г.
			Тысячи пудовъ.		
Пшеница	21.060	38.685	52.748	34.402	7.726
Ячмень	23.228	32.561	33.229	44.407	11.884
Кукуруза.	24.858	25.782	15.956	54.396	12.479
Рожь.	8.656	11.158	20.209	19.972	8.345
Мука пшеничная	18.976	21.825	24.408	26.607	2.451
Остальные хлѣбные грузы	57.634	57.294	50.870	70.189	2.591
	154.412	187.305	197.420 [2])	249.973	45.476

[1]) Свѣдѣнія за 1907 г. не приводятся въ виду того, что въ этомъ году въ составъ Юго-Западныхъ ж. д. входилъ участокъ Ковель-Брестъ, переданный съ 1908 г. Полѣсскимъ ж. д.

[2]) Полученныя отъ Управленія Юго-Западныхъ ж. д. детальныя свѣдѣнія показываютъ перевозку хлѣбныхъ грузовъ въ 1910 г. въ количествѣ 197.420 т. пуд., менѣе, чѣмъ значится въ отчетѣ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ за 1911 г. (203.490 т. пуд.), на 6.070 т. пуд.

Эта таблица показываетъ: постепенное повышеніе въ 1908—1911 г.г. перевозокъ ячменя, ржи и пшеничной муки, сильныя колебанія въ перевозкѣ пшеницы въ зернѣ и кукурузы и рѣзкое повышеніе въ 1911 г. остальныхъ хлѣбныхъ грузовъ. Болѣе значительное повышеніе изъ числа остальныхъ хлѣбовъ дали въ 1911 г.: овесъ—на 4.283 т. пуд., гречиха—на 1.010 т. пуд., горохъ — на 3.570 т. пуд., выжимки и отруби—на 8.222 т. пуд. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. всѣ поименованные хлѣбные грузы сократились. Пониженіе это зависѣло, главнымъ образомъ, отъ болѣе слабаго урожая въ 1911 г. въ нѣкоторыхъ южныхъ и юго-западныхъ раіонахъ и отъ сокращенія вывоза хлѣба за границу.

Изъ прочихъ, не хлѣбныхъ, грузовъ на Юго-Западныхъ, какъ и на другихъ желѣзныхъ дорогахъ, возрастаетъ перевозка *строительныхъ матеріаловъ*. Такъ постепенно повышаясь, перевозка лѣса съ 67,2 милл. пуд. въ 1908 г. дошла до 84,7 милл. пуд. въ 1911 г. [1]). Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. оказалось дальнѣйшее увеличеніе на 2,8 милл. пуд. Ростъ перевозокъ кирпича, строительнаго камня, извести и цемента за послѣднее время выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Перевезено:		Увеличилось	Увеличилось въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.
	въ **1910** г.	въ **1911** г.	въ 1911 г.	
	Тысячи пудовъ.			
Кирпичъ огнеупорный. .	2.181	3.281	1.100	307
» обыкновенный .	3.507	3.869	362	
Камень строительный . .	29.565	36.235	6.670	1.232
Известь и цементъ . . .	12.267	13.857	1.590	1.397

Желѣзная руда перевозится Юго-Западными ж. д. въ довольно значительномъ количествѣ, а именно въ 1910 г. перевезено 33, 8 милл. пуд. и въ 1911 г. —40,4 милл. пуд., болѣе на 6,6 милл. пуд. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка руды увеличилась на 8,8 милл. пуд. Почти вся руда проходитъ по Юго-Западнымъ ж. д. транзитомъ, такъ что увеличеніе ея перевозокъ не характеризуетъ роста мѣстной металлургической промышленности, мало развитой въ раіонѣ Юго-Западныхъ ж. д. Такое же заключеніе получается изъ разсмотрѣнія перевозки *чугуна и желѣза* не въ дѣлѣ: въ 1910 г. этихъ грузовъ перевезено 21 милл. пуд., въ 1911 г. — 23,7 милл. пуд., болѣе на 2,7 милл. пуд., а въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.

---

[1]) Свѣдѣнія о перевозкѣ лѣсныхъ грузовъ за 1908—1911 г.г. заимствованы изъ отчетовъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ за 1910 и 1911 г.г.

перевозка ихъ возрасла на 2,5 милл. пуд., но возрастаніе желѣза и чугуна какъ въ 1911 г., такъ и въ 1912 г., произошло, главнымъ образомъ, по транзиту и по ввозу съ другихъ желѣзныхъ дорогъ.

Сахарная промышленность, наоборотъ получила сильное развитіе въ раіонѣ Юго-Западныхъ ж. д. Поэтому перевозка на этихъ дорогахъ *свекловицы и сахара* достигаетъ значительныхъ размѣровъ.

Послѣ сокращенія площади посѣва свекловицы въ 1908 г. и слабаго урожая свекловицы въ 1909 г., культура и сборъ ея въ 1910 и 1911 г.г., какъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ, [1]) сильно увеличились въ губерніяхъ Кіевской, Подольской, Волынской и Бессарабской, входящихъ въ раіонъ Юго-Западныхъ ж. д.

Годы.	Площадь посѣва свекловицы ко времени уборки, въ тыс. дес.	Сборъ свекловицы, въ милл. пуд.	Увеличилось или уменьшилось въ %: площадь посѣва.	Увеличилось или уменьшилось въ %: сборъ свекловицы.
1908	273,2	278,1	—	—
1909	273,4	216,3	+ *0,1* %	— *22,2* %
1910	339,1	439,8	+ *24,0* %	+ *103,3* %
1911	388,1	462,4	+ *14,4* %	+ *5,1* %

Изъ общаго урожая свекловицы собрано въ 1911 г. въ Кіевской губерніи 49%, въ Подольской губерніи—41% и въ остальныхъ двухъ губерніяхъ—10%.

Сборъ съ одной десятины колебался въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Губерніи.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
		Пуды.		
Кіевская	1.040	790	1.320	1.180
Подольская	1.030	770	1.270	1.230
Волынская	890	870	1.250	1.140
Бессарабская	540	420	1.110	520

Расширеніе площади посѣва въ 1910 г. сопровождалось выдающимся урожаемъ свекловицы. Въ 1911 г. сборъ съ десятины хотя и понизился, но все же былъ относительно высокимъ, за исключеніемъ Бессарабской губерніи.

Съ увеличеніемъ сбора свекловицы и выдѣлки сахара повысилась и перевозка ихъ, а также свекловичнаго сѣмени.

---

[1]) Сборникъ статистико-экономическихъ свѣдѣній по сельскому хозяйству, изд. Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, вып. 1913 г., стр. 135.

	Перевезено: въ 1910 г.	Перевезено: въ 1911 г.	Увеличилось въ 1911 г.	Увеличилось или уменьшилось въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.
		Тысячи пудовъ.		
Свекловица	54.558	73.386	+ 18.828	— 4.789
Сахарный песокъ	32.714	39.755	+ 7.041	+ 518
Рафинадъ	15.004	15.730	+ 726	+ 1.071
Сѣмя свекловичное . . .	1.293	3.012	+ 1.719	— 473

На Юго-Западныхъ ж. д., подобно Южнымъ, перевозится лишь небольшая часть собранной свекловицы—16% въ 1911 г.; остальное же количество свекловицы везется съ полей на заводы на лошадяхъ.

Изъ другихъ предметовъ сельскаго хозяйства въ отчетности Юго-Западныхъ ж. д. отмѣчаются перевозки слѣдующихъ грузовъ:

	Перевезено: въ 1910 г.	Перевезено: въ 1911 г.	Увеличилось или уменьшилось въ 1911 г.	Увеличилось или уменьшилось въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.
		Тысячи пудовъ.		
Картофель	4.427	7.690	+ 3.263	+ 441
Сѣно	835	933	+ 98	+ 33
Фрукты [1])	3.411	3.342	— 69	—
Черносливъ сушеный [2]) .	1.383	746	— 637	— 61
Масла сѣмянныя	1.345	1.925	+ 580	— 100
Мясной товаръ . . .	561	449	— 112	+ 62
Птицы живыя	233	179	— 54	+ 20
Яйца	3.144	3.803	+ 659	+ 339
Туки землеудобрительные	4.090	5.349	+ 1.259	+ 685

Картофель, фрукты, черносливъ, мясной товаръ, птицы и яйца въ значительной части служатъ предметомъ вывоза въ другіе раіоны, тогда какъ сѣно, масла сѣмянныя и землеудобрительные туки, по показаніямъ желѣзнодорожной статистики, ввозятся на станціи Юго-Западныхъ ж. д. изъ другихъ раіоновъ.

Перевозка *рыбы* достигаетъ довольно значительныхъ размѣровъ: 7.742 т. пуд. въ 1910 г., 7.596 т. пуд. въ 1911 г. [3]).

Весьма устойчива перевозка *соли*: въ 1908 г. она составляла 15,3 милл. пуд., въ 1909 г.—15,0 милл. пуд.; въ 1910 г.—15,3 милл.

---

[1]) Съ включеніемъ перевезенныхъ въ поѣздахъ пассажирской и большой скоростей.

[2]) Въ отчетности Юго-Западныхъ ж. д. выдѣляется изъ прочихъ бакалейныхъ товаровъ.

[3]) Всѣхъ скоростей.

пуд., и только въ 1911 г. поднялась до 15,7 милл. пуд., увеличившись затѣмъ въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. противъ того же періода 1911 г. еще на 644 т. пуд.

Виноградныхъ винъ перевезено въ 1910 г. 2.317 т. пуд. и въ 1911 г.—2.526 т. пуд., болѣе на 209 т. пуд.; въ первые же 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка ихъ сократилась на 117 т. пуд.

Замѣчается возрастаніе, преимущественно въ мѣстномъ сообщеніи, перевозки *пива и портера*: съ 1.645 т. пуд. въ 1910 г. до 2.052 т. пуд. въ 1911 г. [1]). Употребленіе пива увеличивается почти повсемѣстно въ Россіи и раіонъ Юго-Западныхъ ж. д. не составляетъ въ этомъ отношеніи исключенія.

Повысилась въ 1911 г. и перевозка *спирта*, а именно съ 4.086 т. пуд. въ 1910 г. она дошла до 4.881 т. пуд. въ 1911 г., сократившись затѣмъ въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. лишь на 67 т. пуд.

Перевозка *топлива* увеличивается непрерывно. Въ 1908—1911 г.г. повысилась перевозка: дровъ съ 31,6 до 43,1 милл. пуд., каменнаго угля—съ 85,5 до 106,9 милл. пуд. и нефти—съ 11,6 до 12,4 милл. пуд. Всѣ эти грузы, въ особенности уголь, возрасли и въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г.: дрова—на 2,1 милл. пуд., уголь—на 19,8 милл. пуд. и нефть—на 0,4 милл. пуд.

Не маловажное значеніе имѣетъ увеличеніе перевозки *мануфактурныхъ товаровъ*, поднявшейся съ 5.018 т. пуд. въ 1910 г. до 5.957 т. пуд. въ 1911 г., или на 939 т. пуд., изъ которыхъ 600 т. пуд. приходится на ввозъ въ раіонъ Юго-Западныхъ ж. д. Вывозъ тѣхъ же товаровъ изъ этого раіона, по неразвитію мѣстной мануфактурной промышленности, крайне незначителенъ и не достигаетъ 300 т. пуд. въ годъ. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка мануфактурныхъ товаровъ сократилась на 212 т. пуд., преимущественно по ввозу, что, вѣроятно, находится въ связи съ менѣе благопріятнымъ урожаемъ въ юго-западномъ краѣ въ 1911 г.

Матеріалы для выдѣлки мануфактурныхъ издѣлій — хлопокъ и шерсть—проходятъ по Юго-Западнымъ ж. д. преимущественно транзитомъ, а хлопокъ, получаемый изъ за границы, вывозится въ раіоны, гдѣ имѣются фабрики для выдѣлки хлопчатобумажныхъ тканей. Ленъ перевозится въ ничтожныхъ количествахъ.

Изъ приведенныхъ данныхъ слѣдуетъ заключить, что работа Юго-Западныхъ ж. д. тѣсно связана, прежде всего, съ мѣстнымъ

---

[1]) Всѣхъ скоростей.

урожаемъ хлѣбовъ и свекловицы и съ дѣятельностью сахарныхъ заводовъ. Кромѣ того, весьма важное значеніе для работы этихъ дорогъ имѣетъ вывозъ за границу товаровъ, поступающихъ на Юго-Западныя линіи изъ другихъ раіоновъ Россіи, и перевозка товаровъ, получаемыхъ изъ за границы.

Близость раіоновъ производства сахара къ западной границѣ и къ нашему главному черноморскому порту—Одессѣ, казалось бы, ставитъ нашу сахарную промышленность въ благопріятныя условія по снабженію сахаромъ рынковъ ближняго востока. Но, какъ показала организованная Министерствомъ Торговли и Промышленности, въ началѣ 1912 г., экспедиція для изученія рынковъ ближняго востока, наша вывозная торговля сахаромъ не можетъ считаться вполнѣ упрочившеюся на этихъ рынкахъ. Въ увеличеніи экспорта сахара заинтересованы, въ числѣ другихъ, въ особенности Юго-Западныя ж. д. Желая выяснить, на что можно надѣяться въ этомъ отношеніи, Управленіе Юго-Западныхъ ж. д. пристроило къ экспедиціи для изученія рынковъ ближняго востока своего агента С. В. Толли, который о результатахъ изслѣдованія составилъ докладъ, напечатанный въ «Вѣстникѣ Сахарной Промышленности» 1912 г. [1]).

Разсматривая выводы автора съ точки зрѣнія увеличенія перевозки сахара по Юго-Западнымъ ж. д. и повышенія доходовъ этихъ дорогъ, довольно трудно придти къ радужнымъ надеждамъ на этотъ счетъ.

О Сербіи, какъ рынкѣ для нашего сахара, говорить не приходится, потому что ея отечественная промышленность удовлетворяетъ потребность мѣстнаго населенія въ сахарѣ, а въ послѣднее время Сербія даже стала вывозить излишки сахара, хотя пока еще въ очень незначительныхъ размѣрахъ. При дальнѣйшемъ же развитіи производства Сербія, подобно Румыніи, явится въ ближайшіе годы, нашимъ конкурентомъ по сбыту сахара на восточныхъ рынкахъ.

Въ Болгаріи, потребляющей (въ прежнихъ ея границахъ) до 20 милл. килограммовъ сахара, имѣется только одно крупное сахарное предпріятіе, пользующееся большими привилегіями, но

---

[1]) Докладъ С. В. Толли изданъ также отдѣльно, подъ названіемъ «Ближній Востокъ, какъ рынокъ сбыта для русскаго сахара». Кіевъ, 1912 г.

болгарскимъ правительствомъ уже выдано нѣсколько новыхъ концессій на постройку сахарныхъ заводовъ. Если эти концессіи осуществятся, то при благопріятныхъ мѣстныхъ почвенныхъ и климатическихъ условіяхъ для произрастанія свекловицы возможно, что и Болгарія разовьетъ въ не столь отдаленномъ будущемъ свою сахарную промышленность настолько, что не будетъ нуждаться въ импортѣ иностраннаго сахара. Пока же Болгарія является довольно значительнымъ рынкомъ, на который ввозится иностраннаго сахара до 15 милл. килограммовъ, или 1 милл. пуд. Почти все это количество ввозится въ Болгарію изъ Австріи.

Въ Турціи мѣстной сахарной промышленности не существуетъ и вся потребность въ сахарѣ удовлетворяется привозомъ изъ за границы. Нашъ вывозъ сахара въ Турцію сильно колеблется по годамъ. По даннымъ таможенной статистики въ 1911 г. было вывезено его 4.400 т. пуд., въ томъ числѣ сахарнаго песка—4.211 т. пуд. и рафинада—189 т. пуд.

Наконецъ, Египетъ хотя имѣетъ свою сахаропромышленность, но въ то же время нуждается и въ иностранномъ сахарѣ.

Такимъ образомъ, въ удобныхъ сообщеніяхъ съ раіономъ производства нашего сахара имѣются иностранные потребительные рынки—болгарскій, турецкій и египетскій, на которые пока, до развитія мѣстной сахарной промышленности въ достаточныхъ размѣрахъ, возможно сбывать довольно значительное количество сахара. Несмотря, однако, на то, что эти рынки находятся ближе къ нашему отпускному порту Одессѣ, чѣмъ къ австрійскому порту Тріесту, на нихъ поступаетъ гораздо больше австрійскаго сахара, чѣмъ русскаго.

Причинъ успѣха австрійскаго продукта нѣсколько:

а) Плохая упаковка русскаго сахара въ ординарныхъ мѣшкахъ низкаго качества, тогда какъ у австрійцевъ двойные и притомъ хорошіе мѣшки [1]). Хорошая упаковка, при существующихъ въ Турціи и Египтѣ условіяхъ перегрузки и перевозки сахара, необходима.

б) Дороговизна перевозки русскаго сахара. Напримѣръ, провозъ пуда сахара отъ завода Zlatna Praga до Варны чрезъ Тріестъ обходится въ 25,8 к. и даже (такъ какъ австрійскій Ллойдъ даетъ крупнымъ экспортерамъ рефакцію съ объявленныхъ фрахтовъ)—въ 21,3 к. Провозъ же пуда сахара отъ ст. Гнивань чрезъ

---

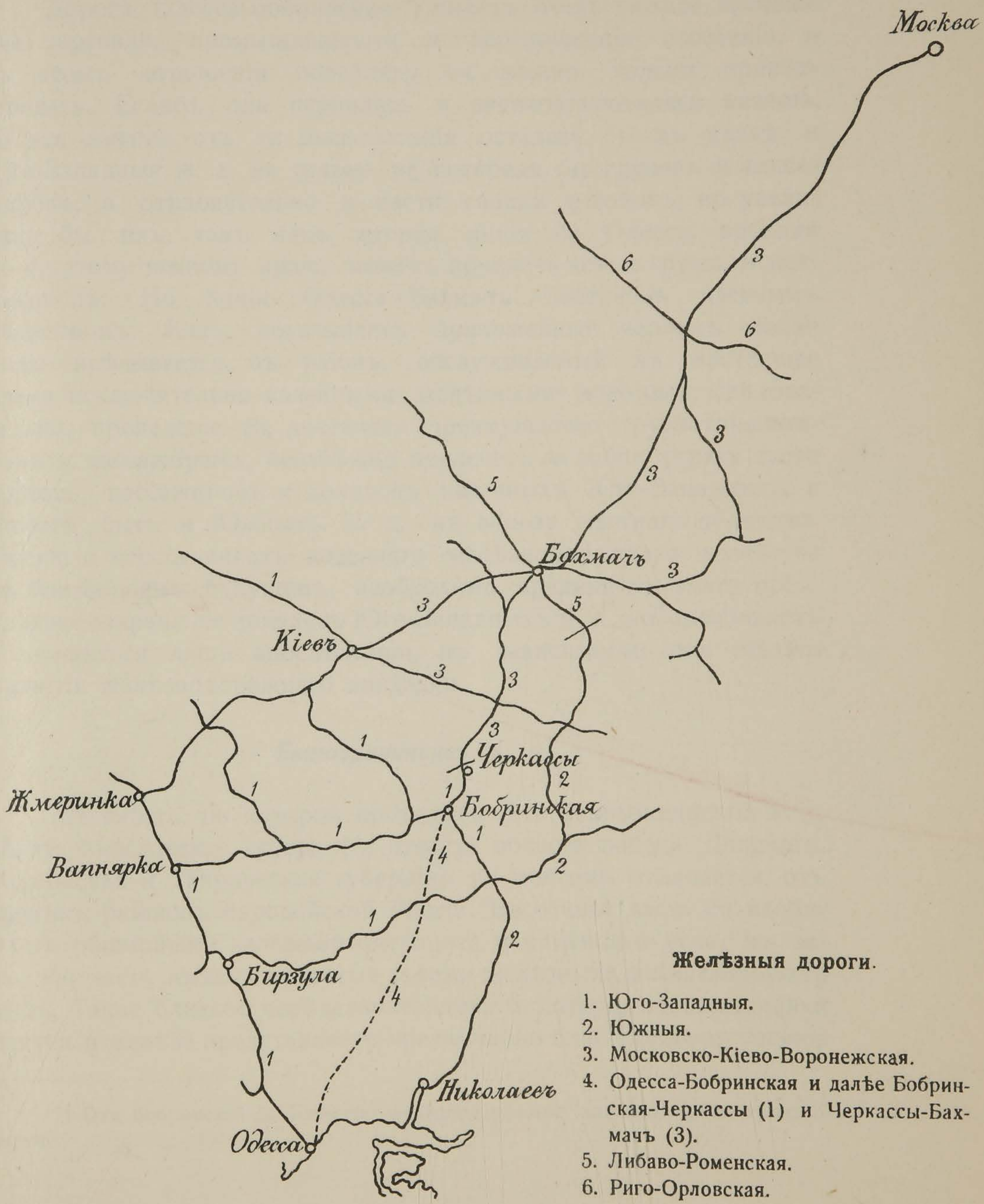
[1]) Чрезвычайною тщательностью упаковки отличается также румынскій сахаръ, экспортъ котораго постепенно усиливается.

Одессу до Варны исчисляется въ 29,25 к., а отъ ст. Бобринской—въ 34 к. Между тѣмъ, отъ Праги до Тріеста 798 в. и морской переѣздъ отъ Тріеста до Варны длится 7—8 сутокъ; отъ Гнивани же и Бобринской до Одессы—384 и 570 в. и на морской переѣздъ отъ Одессы до Варны нужны только однѣ сутки. Несмотря на болѣе значительное разстояніе отъ рынковъ потребленія, заводъ Zlatna Praga имѣетъ преимущество передъ Гниванскимъ и Смѣлянскимъ (при ст. Бобринской) заводами въ 8 к. и 12,7 к. И это еще не самая выгодная разница. Цѣлому ряду австрійскихъ и венгерскихъ заводовъ доставка сахара въ Варну обходится еще дешевле. Такъ, заводу Actien-Gesellschaft der Gross-Surany'er Zuckerfabrik und Raffinerie провозъ пуда рафинада отъ Будапешта до Варны по Дунаю чрезъ Рущукъ стоитъ всего 19,7 к.

в) Значительная часть русскаго сахара проникаетъ на восточные рынки черезъ руки одесскихъ спекулянтовъ, а это очень удорожаетъ товаръ; притомъ же эти экспортеры не всегда выполняютъ обязательства какъ относительно срока заказа, такъ и относительно качества и сорта поставляемаго продукта, высылая нерѣдко то, что имѣютъ въ излишкѣ, а не то, что обозначено въ сдѣлкѣ и что требуется мѣстными потребителями. Такое отношеніе одесскихъ посредниковъ по внѣшней торговлѣ сахаромъ подрываетъ русскій вывозъ.

Если указанныя причины, тормозящія экспортъ русскаго сахара на восточные рынки, будутъ устранены, то вывозъ его на эти рынки, по мнѣнію С. В. Толли, можетъ значительно увеличиться.

Однако, даже въ случаѣ такого благопріятнаго для русскаго сахара поворота, не Юго-Западныя ж. д. воспользуются выгодами увеличенія экспорта сахара на восточные рынки. Больше того,—въ ближайшемъ будущемъ Юго-Западныя ж. д. должны потерять не малую часть многихъ другихъ своихъ грузовъ—хлѣба и проч., а также пассажировъ, направляющихся на Одессу съ сѣверныхъ и центральныхъ, отчасти же и съ южныхъ раіоновъ. Такое измѣненіе перевозокъ по Юго-Западнымъ ж. д. должно наступить, какъ только откроется движеніе по линіи Одесса-Бахмачъ. Достаточно взглянуть на карту желѣзнодорожныхъ сообщеній юго-западной Россіи и дороги Одесса-Бахмачъ, чтобы убѣдиться въ томъ, что линія Одесса-Бахмачъ, спрямляя путь отъ станціи Бобринской до Одессы и сокращая разстоянія въ нѣкоторыхъ другихъ сообщеніяхъ, перетянетъ къ себѣ грузовое и пассажир-



Желѣзныя дороги.

1. Юго-Западныя.
2. Южныя.
3. Московско-Кіево-Воронежская.
4. Одесса-Бобринская и далѣе Бобринская-Черкассы (1) и Черкассы-Бахмачъ (3).
5. Либаво-Роменская.
6. Риго-Орловская.

ское движеніе, направляющееся теперь съ сѣвера на Одессу чрезъ Кіевъ, Жмеринку, Вапнярку и Бирзулу, или изъ Одессы на сѣверъ. Возможно, что часть грузовъ и пассажировъ, слѣдующихъ съ Бобринской на Николаевъ Южныхъ ж. д., тоже пойдетъ кратчайшимъ путемъ по новой дорогѣ на Одессу.

Дорога Одесса-Бобринская [1]) имѣетъ очень важное значеніе для торговли, промышленности и передвиженія населенія, и въ этомъ отношеніи постройку ея можно только привѣтствовать. Еслибъ она строилась и эксплоатировалась казною, то вся выгода отъ ея эксплоатаціи осталась бы въ казнѣ и Юго-Западныя ж. д. не только не потеряли бы грузовъ и пассажировъ, а слѣдовательно и части своихъ доходовъ, но увеличили бы ихъ, такъ какъ вторая линія на Одессу, проходя по богатому южному краю, можетъ привлечь новые грузы и пассажировъ. Но линія Одесса - Бахмачъ построена частнымъ обществомъ. Какъ показываетъ приложенный чертежъ, новая линія врѣзывается въ раіонъ, обслуживаемый въ настоящее время исключительно казенными желѣзными дорогами; слѣдовательно, проведеніе ея, доставляя преимущества грузоотправителямъ и пассажирамъ, неизбѣжно повлечетъ за собою утрату части грузовъ, пассажировъ и доходовъ казенныхъ Юго-Западныхъ, а можетъ быть и Южныхъ ж. д. въ пользу частнаго общества. Говоря о перспективахъ казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства въ ближайшемъ будущемъ, необходимо предвидѣть и это предстоящее сокращеніе доходовъ Юго-Западныхъ ж. д., которое можетъ восполниться лишь впослѣдствіи, въ зависимости отъ общаго развитія желѣзнодорожнаго движенія.

Екатерининская ж. д.

Мѣстность, по которой проходитъ сѣть Екатерининской ж. д. (Екатеринославская губернія и отчасти область войска Донского, Херсонская и Таврическая губерніи), во многомъ отличается отъ другихъ раіоновъ европейской Россіи. Восточная часть ея изобилуетъ обширными залежами антрацита и каменнаго угля, въ западной части имѣются богатыя залежи желѣзныхъ и марганцовыхъ рудъ. Такое близкое сосѣдство топлива и матеріала для выплавки чугуна и желѣза представляетъ чрезвычайно благопріятныя условія

---

[1]) Отъ Бобринской до Бахмача желѣзнодорожное движеніе уже производится.

для процвѣтанія металлургической промышленности. Въ раіонѣ Екатерининской ж. д. находится большое количество доменныхъ печей, которыхъ особенно много въ восточной половинѣ раіона, и заводовъ для переработки чугуна въ желѣзо и сталь и для выдѣлки желѣзныхъ и стальныхъ издѣлій; донецкій же каменный уголь потребляется почти во всей промышленной европейской Россіи.

Богатство упомянутыхъ ископаемыхъ—угля и руды—придаетъ особенный характеръ грузовому движенію по Екатерининской ж. д. Преобладающими грузами на этой дорогѣ являются минеральное топливо, руда, чугунъ, желѣзо и сталь не въ дѣлѣ, желѣзныя и стальныя издѣлія. Перевозка хлѣба хотя и превышаетъ 100 милл. пуд. въ годъ, но въ послѣдніе годы составляла не болѣе 8½% общаго итога грузовъ малой скорости Екатерининской дороги. Большая часть перевозимаго хлѣба—мѣстнаго происхожденія. Климатическія условія края, имѣющаго степной характеръ, особенно благопріятны для воздѣлыванія пшеницы и ячменя; эти два вида хлѣба и пшеничная мука и составляютъ главные хлѣбные грузы Екатерининской дороги. Много перевозится лѣса, привозимаго изъ другихъ мѣстностей, такъ какъ въ раіонѣ Екатерининской линіи лѣсовъ не имѣется, а между тѣмъ для однихъ каменноугольныхъ шахтъ постоянно требуется огромное количество крѣпи, быстро сгнивающей отъ просачивающейся въ шахтахъ воды. Изъ другихъ грузовъ перевозятся въ значительныхъ количествахъ: мѣстный известнякъ, употребляемый, между прочимъ, при плавкѣ руды, соль, добываемая въ сосѣднемъ раіонѣ Южныхъ ж. д., нефть, известь и цементъ, строительный камень, огнеупорный и простой кирпичъ и т. д.

Необходимостью удобныхъ подступовъ къ многочисленнымъ каменноугольнымъ шахтамъ, желѣзнымъ рудникамъ и металлургическимъ предпріятіямъ для вывоза добываемыхъ сырыхъ матеріаловъ, продуктовъ и издѣлій объясняется исключительная развѣтвленность Екатерининской ж. д. Главная артерія этой дороги начинается соединеніемъ у Пятихатки съ Южными ж. д. и, прорѣзая весь раіонъ съ запада на востокъ, уклоняется къ югу и оканчивается въ Таганрогѣ. Въ перпендикулярномъ къ ней направленіи идутъ линіи: на сѣверъ до Купянска и Бѣлгорода и на югъ до порта Маріуполь. Параллельно главной артеріи тянется съ запада, отъ мѣсторожденія желѣзной и марганцовой рудъ, на востокъ по направленію къ каменноугольнымъ копямъ, линія, имѣющая отвѣтвленіе на портъ Бердянскъ. Отъ этихъ линій идутъ отдѣльныя вѣтви для соединенія съ Южными ж. д. на западѣ, у ст.

Долинской и на востокъ—съ Владикавказскою ж. д. въ Миллеровѣ, Звѣревѣ и Ростовѣ-на-Дону, а въ Бахмутскомъ уѣздѣ Екатерининская ж. д. соединяется съ Южными ж. д. у самыхъ копей. Множество вѣтвей и вѣтокъ, въ томъ числѣ около 200 вѣтокъ частнаго пользованія, проложено къ мѣстамъ добыванія руды и угля и къ металлургическимъ предпріятіямъ.

Общая эксплоатаціонная длина Екатерининской ж. д. составляетъ 2.816 верстъ, а со всѣми развѣтвленіями и частными вѣтвями насчитывается къ началу 1913 г. 6.044 версты.

Слѣдующая таблица представляетъ перевозку грузовъ малой скорости по Екатерининской линіи съ выдѣленіемъ главнѣйшихъ грузовъ:

Годы.	Хлѣбные грузы.	Каменноугольные грузы.	Лѣсные матеріалы.	Руда.	Чугунъ, желѣзо и сталь не въ дѣлѣ.	Известнякъ не обдѣланный.	Остальные грузы.	Итого.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
	Милл. пуд.								Милл. пуд.	Въ %.
	Милліоны пудовъ.									
1908	72,1	696,1	44,6		558,6 [1])			1.371,4	—	—
% къ итогу	*5,3 %*	*50,8 %*	*3,2 %*		*40,7 %*					
1909	104,5[2])	688,3	63,7	236,0	86,2	44,8	199,3	1.422,8	51,4	*3,7 %*
% къ итогу	*7,3 %*	*48,4 %*	*4,5 %*	*16,6 %*	*6,1 %*	*3,1 %*	*14,0 %*			
1910	122,1	656,8	62,6	270,1	88,7	45,4	207,8	1.453,5	30,7	*2,2 %*
% къ итогу	*8,4 %*	*45,2 %*	*4,3 %*	*18,6 %*	*6,1 %*	*3,1 %*	*14,3 %*			
1911	104,1	795,1	72,3	313,9	107,1	61,2	246,3	1.700,0	246,5	*17,0 %*
% къ итогу	*6,1 %*	*46,7 %*	*4,3 %*	*18,5 %*	*6,3 %*	*3,6 %*	*14,5 %*			

Общее повышеніе товарнаго движенія вь 1909 и 1910 г.г. было довольно слабымъ; главнымъ образомъ, нѣсколько увеличилась перевозка хлѣба и руды и сократилась перевозка каменнаго угля. Въ 1911 же году перевозка грузовъ малой скорости повысилась на 246,5 милл. пуд., или на 17%. За исключеніемъ хлѣба, сократившагося на 18 милл. пуд., увеличились всѣ поименованные въ таблицѣ грузы, болѣе же всего каменный уголь—на 138,3 милл. пуд.

Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. грузовое движеніе по Екатерининской ж. д. дало дальнѣйшее повышеніе на 138 милл. пуд., причемъ перевозка угля поднялась на 80 милл. пуд., руды — на 40 милл. пуд., известняка—на 12 милл. пуд., чугуна и желѣза не

---

[1]) Не получено распредѣленія по роду грузовъ.

[2]) По даннымъ мѣстнаго Управленія. Въ отчетѣ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ показано 103,5 милл. пуд. (приложеніе 8).

въ дѣлѣ—на 10 милл. пуд., лѣса—на 5 милл. пуд., перевозка же хлѣба снова сократилась на 18 милл. пуд.

Пробѣгъ грузовъ малой скорости по Екатерининской ж. д. составилъ: въ 1908 г.—259.240,4 милл. пудо-верстъ, а въ 1911 г.—332.463,8 милл. пудо-верстъ, увеличившись за три года на 73.223,4 милл. пудо-верстъ, или на 28,2%, при возрастаніи количества грузовъ за тотъ же періодъ на 328,6 милл. пуд., или на 24%. Выручка отъ перевозки грузовъ малой скорости съ 38,1 милл. р. въ 1908 г. возрасла до 50,1 милл. р. въ 1911 г., т. е. на 12 милл. р., или на 31,4%. Увеличеніе выручки въ большемъ размѣрѣ, въ сравненіи съ ростомъ количества грузовъ и пробѣга ихъ, зависѣло, главнымъ образомъ, отъ повышенія перевозочныхъ тарифовъ: съ марта 1909 г. на каменный уголь и съ января 1910 г. на руду, шлаки и желѣзную окалину.

Каменный уголь составляетъ половину всѣхъ грузовъ малой скорости Екатерининской линіи. Въ 1911 г. добыча его на югѣ Россіи достигла 1.217,6 милл. пуд., увеличившись противъ 1910 г. на 198,8 милл. пуд., что и отразилось на возрастаніи перевозки угля по Екатерининской и Южнымъ ж. д.

Въ отдѣльности по главнымъ видамъ каменноугольныхъ грузовъ, въ перевозкѣ ихъ произошли въ 1911 г. и въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. слѣдующія измѣненія:

	Перевезено.		Увеличилось или уменьшилось въ 1911 г. противъ 1910 г.	Увеличилось въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г.
	1910 г.	1911 г.		
	Милліоны пудовъ.			
Антрацитъ и каменный уголь	570,5	682,9	+ 112,4	+ 58,2
Каменноугольные брикеты	6,8	1,3	— 5,5	+ 1,1
Коксъ	79,5	110,9	+ 31,4	+ 21,1
	656,8	795,1	+ 138,3	+ 80,4

Производство брикетовъ въ Донецкомъ бассейнѣ началось въ 1904 г., быстро возрастало до 1909 г. включительно, и перевозка ихъ въ этомъ году достигла 10,4 милл. пуд., но затѣмъ производство брикетовъ стало падать за отсутствіемъ спроса.

По даннымъ горнопромышленниковъ юга Россіи [1]) изгото-

[1]) «Горнозаводское дѣло» 1912 г. № 9.

вленіе и расходъ брикетовъ въ 1910 и 1911 г.г. характеризуются слѣдующими цифрами:

	1910 г.	1911 г.
	Милліоны пудовъ.	
Запасы къ началу года	0,2	2,1
Изготовлено брикетовъ	9,1	3,4
Расходъ брикетовъ.	7,1	2,4
Остатокъ къ началу слѣдующаго года	2,1	3,1

По отзывамъ спеціалистовъ [1]), послѣдовавшее въ 1910 и 1911 г.г. сокращеніе спроса на брикеты явилось до извѣстной степени естественнымъ послѣдствіемъ ненормальной постановки брикетнаго дѣла съ самаго начала возникновенія его въ Донецкомъ бассейнѣ. Какъ первая брикетная фабрика Жилловскаго общества, такъ и послѣдующія—Екатеринославскаго горнопромышленнаго общества и товарищества «Королевъ и Шипиловъ» выдѣлывали брикеты изъ мелочи коксующихся углей, имѣющей сбытъ по хорошей цѣнѣ, и потому вынуждены были назначать на свои фабрикаты высокія цѣны, находившіяся въ несоотвѣтствіи съ преимуществами брикетовъ надъ кусковымъ углемъ. Въ послѣднее время горнопромышленники начали переходить къ использованію дешевой мелочи тощихъ углей, и въ 1911 г. возникло въ Донецкомъ бассейнѣ производство брикетовъ изъ антрацитовой мелочи, причемъ въ періодъ съ іюля до конца года было изготовлено такихъ брикетовъ 545 т. пуд. Этимъ обстоятельствомъ, т. е. производствомъ болѣе дешевыхъ брикетовъ, вѣроятно, объясняется отчасти повышеніе спроса на нихъ въ 1912 г., выразившееся въ увеличеніи перевозки брикетовъ по Екатерининской ж. д. за 9 мѣсяцевъ на 1,1 милл. пуд.

Что касается каменнаго угля, то по свѣдѣніямъ Харьковскаго комитета по регулированію массовыхъ перевозокъ усиленный спросъ на донецкое минеральное топливо послѣдовалъ въ 1911 г. со стороны всѣхъ главнѣйшихъ категорій потребителей, за исключеніемъ пароходствъ и соляныхъ копей, незначительно сократившихъ требованія на уголь.

Ростъ промышленности и желѣзнодорожнаго движенія обусловилъ повышеніе спроса на минеральное топливо и въ 1912 г.

---

[1]) Шагъ къ познанію своей угольной промышленности («Промышленность и торговля» 1911 г. № 13). Пути развитія брикетнаго производства въ Россіи («Горнозаводское дѣло» 1911 г. № 31).

Нефтяныхъ грузовъ было перевезено:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Милліоны пудовъ.		
Нефти сырой и нефтяныхъ остатковъ . . .	5,5	6,2	7,1
Керосина и др. освѣтительныхъ маслъ . . .	12,7	11,1	11,8
Нефтяныхъ смазочныхъ маслъ.	1,5	1,6	1,8
Другихъ продуктовъ перегонки нефти . . .	0,3	0,5	0,4
	20,0	19,4	21,1

Увеличилась перевозка, главнымъ образомъ, сырой нефти и нефтяныхъ остатковъ.

Нефть и керосинъ въ раіонѣ Екатерининской ж. д. служатъ для потребителей сельскохозяйственныхъ и мелкихъ промышленныхъ перемолочныхъ предпріятій и другихъ промышленныхъ заведеній, имѣющихъ керосиновые и нефтяные двигатели. Но большая часть нефти и нефтяныхъ продуктовъ слѣдуетъ по Екатерининской дорогѣ транзитомъ.

Наконецъ, перевозка третьяго вида топлива—*дровъ*, мало потребляемыхъ на югѣ, измѣнилась незначительно, а именно съ 3,4 милл. пуд. въ 1909 г. повысилась въ 1911 г. до 3,9 милл. пуд.

Трехлѣтіе 1909—1911 г.г. оказалось особенно благопріятнымъ для южныхъ металлургическихъ заводовъ. Оживленіе городского строительства, въ связи съ обширнымъ примѣненіемъ желѣзо-бетона, вызвало усиленный спросъ на балки, проволоку и друг. желѣзные товары. Одновременно ростъ дѣятельности машиностроительныхъ заводовъ и фабрикъ поднялъ до небывалыхъ размѣровъ требованіе на чугунъ и различные сорта желѣза и стали, а съ постройкой новыхъ желѣзныхъ дорогъ также увеличилось потребленіе металловъ. Доменные заводы юга, удовлетворявшіе раньше свыше 60% потребности въ чугунѣ, предъявляемой отечественною промышленностью, оказались не въ состояніи обезпечить чугуномъ машиностроительные и передѣльные заводы, такъ какъ большая часть выплавленнаго ими чугуна обращалась въ передѣлъ самими заводами-производителями. Для увеличенія выдѣлки чугуна строились новыя доменныя печи и въ теченіе 1911 г. прибавилось ихъ девять. Въ результатѣ, на югѣ Россіи было выплавлено въ 1911 г. чугуна 147,7 милл. пуд., болѣе чѣмъ въ 1910 г. (126,3 милл. пуд.) на 21,4 милл. пуд.

Соотвѣтственно увеличилось производство на южныхъ заводахъ готовыхъ продуктовъ: сортового желѣза, балокъ, швеллеровъ, листового желѣза и проч., а также издѣлій изъ чугуна, желѣза и стали.

Изъ общаго вывоза на рынки *чугуна, желѣза и стали* на долю заводовъ, обслуживаемыхъ Екатерининскою ж. д., приходится наибольшее количество. Такъ, по свѣдѣніямъ статистическаго бюро съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, двѣнадцатью металлургическими заводами, расположенными въ раіонѣ дороги, вывезено въ 1911 г. металловъ:

	Милл. пуд.
Днѣпровскимъ заводомъ	18,1
Александровскимъ	17,9
Петровскимъ	14,9
Юзовскимъ	14,6
Донецко-Юрьевскимъ	13,5
Русскій Провидансъ	9,3
Кадіевскимъ	7,3
Макѣевскимъ	6,4
Таганрогскимъ	6,1
Ольховскимъ	5,6
Гданцевскимъ	3,5
Никополь-Маріупольскимъ	2,8
	120,0

Съ заводовъ же, находящихся въ раіонѣ другихъ дорогъ, вывезено тѣхъ же продуктовъ и издѣлій 24,5 милл. пуд.

Разнаго рода продуктовъ и издѣлій металлургическихъ заводовъ перевезено Екатерининскою ж. д. въ 1909—1911 г.г. по всѣмъ видамъ сообщеній: мѣстному, вывозу, ввозу и транзиту, въ слѣдующихъ размѣрахъ:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Милліоны пудовъ.		
Чугунъ въ дѣлѣ	46,5	43,7	51,6
Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ	39,7	45,0	55,5
Рельсы, принадлежности пути и подвижного состава желѣзныхъ дорогъ	23,0	25,2	25,0
Земледѣльческія машины и орудія	4,2	5,2	5,5
Разныя издѣлія	8,7	11,1	13,2
	122,1	130,2	150,8

Изъ этого количества вывезено:

На станціи Екатерининской жел. дороги	22,9	14,7	24,2
» » другихъ жел. дорогъ	85,8	100,3	105,8
	108,7	115,0	130,0

Остальное количество прошло транзитомъ, или ввезено на Екатерининскую ж. д. съ другихъ линій.

Увеличивающійся ростъ производства чугуна и желѣза потребовалъ громаднаго количества сырья для металлургическихъ

заводовъ—желѣзной и марганцовой рудъ, кокса и известковаго камня. Этимъ, между прочимъ, объясняется увеличеніе перевозки и строительнаго камня. По установленнымъ шаблонамъ желѣзнодорожной статистики, считающейся только съ названіемъ предметовъ и не различающей ихъ назначенія, вмѣстѣ съ идущими на постройки гранитомъ, песчаникомъ, мраморомъ и друг. породами учитываются доломитъ и кварцъ, которые въ южномъ раіонѣ употребляются въ большихъ количествахъ, какъ флюсы при выплавкѣ чугуна. По крайней мѣрѣ, почти весь перевозимый по Екатерининской ж. д. доломитъ и большая часть кварца предназначаются или для примѣси при выплавкѣ руды, или же для выдѣлки огнеупорнаго кирпича, имѣющаго сбытъ на металлургическіе заводы. Известнякъ хотя и выдѣленъ въ особый номеръ статистики, но необдѣланный смѣшанъ съ обдѣланнымъ, а также съ бутомъ и щебнемъ. Выдѣленіе въ особый номеръ—большая честь для известняка, въ особенности въ сравненіи съ мраморомъ, лабрадоромъ, гранитомъ и другими цѣнными породами, смѣшанными въ одномъ номерѣ съ булыжникомъ и плитнякомъ, почему-то не признаннымъ статистикою за известнякъ, но за то надо оставить всякую попытку выдѣлить известнякъ, идущій на постройки, отъ известняка, ссыпаемаго въ доменныя печи.

Изъ поименованныхъ сырыхъ матеріаловъ цифровыя данныя о перевозкѣ руды были приведены выше. Почти вся *руда* вывозится съ мѣстъ добычи ея или на станціи Екатерининской дороги, или же на другія линіи какъ для потребностей отечественныхъ металлургическихъ заводовъ, такъ и для экспорта за границу; ввозъ руды съ другихъ дорогъ и транзитъ ея по Екатерининской дорогѣ ничтоженъ (въ 1911 г. немного болѣе 500 т. пуд.).

Вывезено желѣзной и марганцовой руды.

	На станціи своей дороги.	На станціи другихъ желѣзныхъ дорогъ.	Итого.	Въ томъ числѣ для отпуска за границу.	
				Чрезъ Николаевскій портъ.	Чрезъ приграничныя станціи.
		Милліоны пудовъ.			
Въ **1909** г.	171,8	64,1	235,9	14,8	15,2
				30,0	
» **1910** г.	175,1	94,5	269,6	33,6	20,4
				54,0	
» **1911** г.	191,1	122,2	313,3	38,6	16,1
				54,7	

Спросъ на Криворожскую руду возрастаетъ, предложеніе же отстаетъ отъ спроса. Недостатокъ руды на рынкахъ вызвалъ заключеніе сдѣлокъ на сроки сдачи ея черезъ 4—5 лѣтъ; были даже случаи продажи руды съ содержаніемъ 54% желѣза, раньше вовсе не находившей сбыта.

Вмѣстѣ съ возрастаніемъ переплавки руды увеличилась съ 2,3 милл. пуд. въ 1909 г. до 3,5 милл. пуд. въ 1911 г. перевозка *шлака*.

Перевозка *строительнаго камня и кирпича* представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Милліоны пудовъ.		
Строительный камень (въ томъ числѣ также доломитъ и кварцъ). . . .	7,4	8,3	13,5
Кирпичъ огнеупорный.	4,4	3,9	7,8
» обыкновенный	2,5	2,4	3,7

Особенно большое возрастаніе перевозки камня и кирпича послѣдовало въ 1911 г.

Возрастаетъ, какъ необходимая принадлежность строительства, перевозка *извести и цемента*. Этихъ матеріаловъ перевезено: въ 1909 г.—11,7 милл. пуд., въ 1910 г.—12,5 милл. пуд. и въ 1911 г.—16,4 милл. пуд. Около половины ихъ вывозится на другія линіи.

Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. возросла перевозка: камня—на 1 милл. пуд., кирпича огнеупорнаго—на 2,7 милл. пуд., кирпича простого — на 2,4 милл. пуд., извести и цемента — на 2,8 милл. пуд.

Кромѣ известняка, въ Донецкомъ бассейнѣ имѣются богатыя залежи *глины и мергеля*, которыхъ отправлено со станцій Екатерининской ж. д. въ 1910 г. 8,3 милл. пуд. и въ 1911 г.—13,3 милл. пуд. Къ этому надо прибавить, что, кромѣ простой глины, по Екатерининской ж. д. перевозится глина гончарная, огнеупорная и проч. въ количествѣ отъ 5 до 7½ милл. пуд. въ годъ, но около половины этой глины служитъ предметомъ ввоза съ другихъ линій.

Выше были приведены общія цифры перевозки *лѣсныхъ матеріаловъ*. Распредѣленіе этихъ матеріаловъ по главнымъ видамъ ихъ открываетъ своеобразную картину потребленія лѣса въ горнозаводскомъ раіонѣ.

	Всего перевезено лѣса.			За исключеніемъ вывоза на другія дороги и транзита.		
	1909 г.	**1910** г.	**1911** г.	**1909** г.	**1910** г.	**1911** г.
	Милліоны пудовъ.					
Доски и тесъ	22,1	23,9	26,9	16,1	16,9	18,2
Дрючки, колья, кругляки и т. п. для шахтныхъ крѣпленій	27,6	25,0	31,2	25,1	22,7	28,6
Шпалы	4,7	4,7	3,1	2,5	2,3	1,6
Прочіе сорта дерева . . .	9,3	9,0	11,1	7,2	6,8	8,6
	63,7	62,6	72,3	50,9	48,7	57,0

Преобладающимъ видомъ лѣса, потребляемаго въ раіонѣ Екатерининской ж. д., являются кругляки, стойки и такъ называемые абапалы, служащіе для укрѣпленія подземныхъ ходовъ въ шахтахъ и рудникахъ. По мѣрѣ развитія добычи угля и руды и проложенія новыхъ подземныхъ ходовъ увеличивается и расходъ матеріаловъ, необходимыхъ для обезпеченія безопасности веденія горныхъ работъ. За неимѣніемъ лѣса на мѣстѣ, лѣсные матеріалы привозятся изъ губерній, изобилующихъ лѣсами.

Изъ горнозаводскихъ грузовъ, добываемыхъ въ примыкающемъ къ Екатерининской ж. д. раіонѣ Южныхъ ж. д., слѣдуетъ упомянуть о *соли*, которой по Екатерининской дорогѣ перевозится свыше 23 милл. пуд. въ годъ, въ томъ числѣ болѣе 13 милл. пуд. ввозится на станціи этой дороги и до 10 милл. пуд. проходитъ транзитомъ.

Въ такомъ же положеніи находится перевозка по Екатерининской ж. д. *сахара*. Для этого продукта Екатерининская дорога является, главнымъ образомъ, транзитной по отправкѣ сахара съ мѣстъ производства его на Кавказъ и въ сѣверную Персію; кромѣ того, сахаръ ввозится для потребленія въ раіонѣ самой дороги.

Перевезено сахара-рафинада и сахарнаго песка:

	1909 г.	**1910** г.	**1911** г.
	Тысячи пудовъ.		
Транзитомъ	6.086	6.819	8.271
По ввозу на станціи Екатерининской ж. д.	1.488	1.438	1.479
По вывозу на другія ж. д.	57	86	75
Въ мѣстномъ сообщеніи	234	201	257
	7.865	8.544	10.082

Какъ на одинъ изъ мѣстныхъ грузовъ, необходимо указать еще на довольно значительную перевозку *соды*: 4.543 т. пуд. въ 1909 г., 4.754 т. пуд. въ 1910 г. и 5.388 т. пуд. въ 1911 г. Болѣе 90% этого количества вывозится въ раіоны другихъ желѣзныхъ дорогъ.

Высшее количество *хлѣбныхъ грузовъ* за послѣднее пятилѣтіе было перевезено по Екатерининской ж. д. въ 1910 г.—122,1 милл. пуд., а затѣмъ въ 1911 г. перевозка хлѣба сократилась до 104,1 милл. пуд. Сокращеніе это вызвано нѣсколько худшимъ урожаемъ главнѣйшихъ хлѣбовъ въ раіонѣ дороги въ 1911 г. и неурожаемъ, охватившимъ восточныя губерніи. Паденіе перевозки главнаго мѣстнаго хлѣба—пшеницы въ 1911 г. составило 12,7 милл. пуд., отправленіе же мѣстнаго ячменя сократилось почти на 9 милл. пуд. Вмѣстѣ съ тѣмъ, частью уменьшился, частью направился на внутренніе рынки свободный остатокъ пшеницы другихъ раіоновъ, ранѣе поступавшій на Екатерининскую дорогу для экспорта за границу; сокращеніе прибытія пшеницы съ другихъ дорогъ исчисляется въ 5,2 милл. пуд. Съ другой стороны, увеличилась перевозка пшеничной муки, ржи, овса, выжимокъ и отрубей, всего слишкомъ на 8 милл. пуд.

Перевозка *картофеля* увеличилась въ 1911 г. на 1.880 т. пуд., главнымъ образомъ, по ввозу съ другихъ дорогъ и по транзиту.

Рыбные товары хотя перевозятся въ довольно значительномъ количествѣ—около 7 милл. пуд., но большая часть ихъ проходитъ по Екатерининской ж. д. транзитомъ, и только сельди да частиковой рыбы ввозится въ раіонъ дороги въ количествѣ свыше 1½ милл. пудовъ.

Не излишне отмѣтить увеличеніе вывоза по Екатерининской дорогѣ *фосфоритовъ*: въ 1909 г.—1.152 т. пуд., въ 1910 г.—1.685 т. пуд. и въ 1911 г.—1.758 т. пуд.

Наконецъ, надо указать на нѣкоторое увеличеніе въ 1911 г. перевозки *мануфактуры*. Мануфактурныхъ товаровъ было перевезено въ 1909 г. 1.473 т. пуд., въ 1910 г.—1.373 т. пуд., менѣе на 100 т. пуд., а въ 1911 г. перевозка ихъ повысилась до 1.458 т. пуд., т. е. почти достигла размѣровъ 1909 г.

Значительное количество грузовъ малой скорости въ полученныхъ свѣдѣніяхъ не распредѣлено по роду товаровъ и потому не представляется возможнымъ дать какія-либо объясненія возрастанія ихъ. Между тѣмъ, перевозка ихъ, составлявшая въ 1910 г.

101 милл. пуд., увеличилась въ 1911 г. на 27,8 милл. пуд. и достигла 128,8 милл. пуд.

Изъ предыдущихъ объясненій видно, что повышеніе грузового движенія и выручки отъ перевозки товаровъ по Екатеринской ж. д. находится въ прямой зависимости отъ послѣдовавшаго общаго подъема промышленной жизни страны и въ особенности отъ увеличенія спроса на топливо, чугунъ и желѣзо.

Закавказскія ж. д.

Прежде, чѣмъ обратиться къ желѣзнымъ дорогамъ восточной полосы европейской Россіи, необходимо разсмотрѣть товарное движеніе Закавказскихъ ж. д., хотя и находящихся въ предѣлахъ Азіи, но имѣющихъ тѣсную связь, при посредствѣ частной Владикавказской дороги, съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ европейской Россіи и тяготѣющихъ къ рынкамъ Европы больше, чѣмъ къ рынкамъ Азіи.

Главная линія идетъ отъ Поти до Баку, давая выходъ на Черное море нефтянымъ грузамъ Бакинской площади. Отъ Тифлиса отдѣляется линія къ Карсу и персидской границѣ до Джульфы. Отдѣльныя вѣтви проложены на Батумъ, Боржомъ-Бакуріанъ, Тквибули, Сураханы и нѣк. др. Вся эксплоатаціонная длина Закавказскихъ ж. д. составляетъ 1.710 верстъ.

Обслуживаемый Закавказскими ж. д. край обладаетъ самыми разнообразными условіями, какъ климатическими, такъ и почвенными. Въ западной части раіона дороги встрѣчаются мѣстности съ почти тропической растительностью, тогда какъ на востокѣ находятся обширныя степныя пространства. Горы, которыми покрытъ Закавказскій край, представляютъ хорошія пастбища для скотоводства; въ нѣдрахъ земли заключаются марганецъ, мѣдь, асбестъ, каменный уголь, соль и другія минеральныя богатства; въ лѣсахъ, хищнически истребляемыхъ,—много цѣнныхъ породъ: орѣхъ, букъ, пихта, ель, пальмовое дерево и др. За отсутствіемъ хорошихъ путей все это только отчасти попадаетъ на Закавказскія ж. д. для перевозки, да и разработка природныхъ богатствъ края ведется крайне недостаточно, большею частію примитивными способами. То же слѣдуетъ сказать о земледѣліи,—обработка земли неумѣлая и хлѣба собирается далеко не въ соотвѣтствіи съ плодородностью почвы, и даже недостаетъ для продовольствія мѣстнаго населенія. Мѣстами наблюдается переходъ населенія отъ посѣва хлѣба къ болѣе доходнымъ статьямъ—воздѣлыванію хлопка и винограда, но еще въ очень малой степени. Обрабатывающая промышленность развита слабо и даетъ мало зара-

ботка крестьянину. Въ такомъ же положеніи находятся кустарная промышленность, шелководство, ковровое производство и другія отрасли народнаго труда, которыя могли бы развиваться съ бо̀льшимъ успѣхомъ.

Главноуправляющій Землеустройствомъ и Земледѣліемъ А. В. Кривошеинъ [1]) въ такихъ словахъ характеризуетъ положеніе сельскаго хозяйства въ Закавказьѣ:

«Печать запущенности, отсталости, безпорядочной растраты щедрыхъ даровъ юга сказывается на всемъ, и прежде всего, конечно, на наиболѣе цѣнныхъ культурахъ. Хлопокъ, чай, шелкъ, вина, фрукты, оливки—все это въ Закавказьѣ есть, но лишь въ слабыхъ неполныхъ зачаткахъ; все это ничтожно въ сравненіи съ тѣмъ, что можетъ, что должно быть. Даже простѣйшія отрасли сельскаго хозяйства: земледѣліе, скотоводство, рыбное и лѣсное дѣло живутъ только за счетъ природныхъ запасовъ и скорѣе идутъ какъ бы назадъ, на убыль».

Мѣстная администрація принимаетъ мѣры для улучшенія быта населенія, устраиваются опытныя поля, станціи для разведенія лучшихъ сортовъ хлопка, винограда, тутовыхъ деревьевъ, распространяются по дешевымъ цѣнамъ сѣмена хлопка лучшихъ сортовъ, кукурузы и друг., введена агрономическая помощь и кое-что дѣлается для поддержанія кустарной промышленности, въ числѣ произведеній которой работы изъ серебра получили большую извѣстность. Предпринятое орошеніе степныхъ пространствъ увеличитъ площадь посѣва хлопка и другихъ цѣнныхъ растеній.

Съ 1909 по 1911 г. разведеніе хлопка увеличилось вдвое и уже даетъ отъ 1½ до 2 милл. пуд. въ годъ. Шелководство доставляетъ населенію около 6 милл. р. Развивается въ западномъ Закавказьѣ разведеніе персиковъ, абрикосовъ, гранатъ, мандариныхъ, апельсинныхъ и лимонныхъ деревьевъ.

Перевозка грузовъ малой скорости по Закавказскимъ ж. д., какъ видно изъ слѣдующей таблицы за пятилѣтіе 1907—1911 г.г., послѣ сокращенія на 10 милл. пуд. въ 1908 г., постепенно возрастаетъ.

Годы.	Перевезено грузовъ малой скорости. Милл. пуд.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ. Милл. пуд.	Въ %.
1907	183,7	—	—
1908	173,5	— 10,2	— 5,5 %
1909	183,1	+ 9,6	+ 5,5 %
1910	189,6	+ 6,5	+ 3,6 %
1911	213,7	+ 24,1	+ 12,7 %

[1]) Записка о поѣздкѣ въ Муганскую степь въ 1913 г., стр. 6.

Изъ предварительныхъ свѣдѣній о результатахъ эксплоатаціи Закавказскихъ ж. д. въ 1912 г. видно, что въ этомъ году перевозка грузовъ малой скорости повысилась до 248 милл. пуд., увеличившись противъ 1911 г. на 34,3 милл. пуд., или на 16%.

Приростъ грузовъ въ 1907—1911 г.г. составилъ 16,3%, выручка же отъ нихъ увеличилась съ 18,7 милл. р. до 20,7 милл. р., что равняется 10,7% возрастанія, несмотря даже на то, что пробѣгъ грузовъ малой скорости за тотъ же періодъ времени, послѣ колебаній то въ ту, то въ другую стороны, увеличился на 33,2% (съ 44.161,8 милл. пудо-верстъ до 58.837,2 милл. пудо-верстъ). Такое сравнительно слабое повышеніе выручки объясняется тѣмъ, что большая часть грузовъ, перевозимыхъ по Закавказскимъ ж. д., состоитъ изъ нефти и нефтяныхъ продуктовъ, марганцовой руды, хлѣба, каменнаго угля, дровъ, сѣна и соли, оплачиваемыхъ по дешевымъ тарифамъ. Такъ, въ числѣ 213,7 милл. пуд. грузовъ малой скорости 1911 г. перевезено поименованныхъ товаровъ 135 милл. пуд., или 63%.

Нефть, *керосинъ*, *смазочныя масла* и другіе продукты нефти составляли прежде, когда перекачивалось керосина по керосинопроводу до 60 милл. пуд. въ годъ, болѣе 35% всѣхъ грузовъ малой скорости Закавказскихъ ж. д. И теперь нефтяные грузы являются главными на Закавказскихъ ж. д., но перекачка керосина по керосинопроводу сократилась почти втрое (23,4 милл. пуд. въ 1910 г., 21,5 милл. пуд. въ 1912 г.). Начиная съ 1908 г., нефтяныхъ грузовъ перевезено по Закавказскимъ ж. д.:

въ 1908 г.	59,6	милл.	пуд.
» 1909 »	56,1	»	»
» 1910 »	55,9	»	»
» 1911 »	54,3	»	»
» 1912 »	57,9	»	»

Въ 1912 г. перевозка нефтяныхъ грузовъ составила лишь 23% всѣхъ грузовъ малой скорости, перевезенныхъ по Закавказскимъ ж. д. Сокращеніе перевозки нефти и ея продуктовъ противъ прежнихъ лѣтъ [1]) зависитъ отъ уменьшенія добычи нефти.

Каменный уголь. Около Ольтъ открыты залежи хорошаго угля, но эти копи будутъ эксплоатироваться лишь съ разрѣшеніемъ по-

---

[1]) Напр., въ 1901 г. было перевезено свыше 90 милл. пуд.

стройки вѣтви, а теперь перевозится Тквибульскій уголь, перевозка котораго, несмотря на плохія его качества, нѣсколько увеличивается; онъ идетъ и въ Закаспійскій край. Кромѣ того, возрастаетъ перевозка донецкаго угля и антрацита, что отчасти находится въ связи съ вздорожаніемъ дровъ. Всего угля и кокса перевезено: въ 1910 г. 2.285 т. пуд., въ 1911 г.—3.064 т. пуд. [1]).

Перевозка *дровъ* значительно возросла въ 1911 г. (11.872 т. пуд. противъ 8.342 т. пуд., перевезенныхъ въ 1910 г.), немного сократившись затѣмъ въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г. (5.906 т. пуд. противъ 5.946 т. пуд., перевезенныхъ въ январѣ-августѣ 1911 г.).

Хлѣбныхъ грузовъ перевезено: въ 1908 г.—17,3 милл. пуд., въ 1909 г.—15,5 милл. пуд., въ 1910 г.—16,4 милл. пуд., въ 1911 г.—23,6 милл. пуд. Въ 1911 г. хлѣба уродилось въ Закавказьѣ на 19% меньше, чѣмъ въ 1910 г. (74,9 милл. пуд. противъ 92,7 милл. пуд.). Колебанія въ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ по Закавказскимъ ж. д. зависятъ, главнымъ образомъ, отъ мѣстныхъ урожаевъ, причемъ ослабленіе урожая вызываетъ увеличеніе ввоза хлѣба изъ другихъ раіоновъ.

Рисъ. Въ 1910 г. перевезено 1.959 т. пуд., въ 1911 г.—1.833 т. пуд., менѣе на 126 т. пуд., въ первые 8 мѣсяцевъ перевозка риса сократилась еще на 77 т. пуд. При небрежной обработкѣ рисовыхъ полей, требующихъ усиленнаго орошенія, мѣстности съ посѣвами риса нерѣдко сильно заболачиваются и становятся очагомъ маляріи, часто очень злокачественной. Въ настоящее время учреждена коммисія для борьбы съ маляріей и предпринятъ цѣлый рядъ полезныхъ мѣръ: осушеніе, установленіе правилъ устройства рисовыхъ полей и т. д.

Перевозка *картофеля* за послѣднее время производится въ довольно устойчивыхъ размѣрахъ—нѣсколько болѣе 1 милл. пуд. въ годъ. Въ 1911 г. она повысилась на 52 т. пуд., въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г. понизилась на 33 т. пуд.

Сахаръ-рафинадъ и сахарный песокъ поступаютъ на Закавказскія ж. д. съ юга Россіи и отчасти идутъ на потребленіе въ Закавказьѣ, большая же часть сахара вывозится въ Персію и Среднюю Азію. Съ водвореніемъ спокойствія и нормальной жизни въ Персіи можно надѣяться на дальнѣйшее развитіе вывоза сахара чрезъ наши азіатскія границы, въ особенности, если будутъ устроены склады долгосрочнаго храненія товара въ Батумѣ и Баку. Пере-

---

[1]) Мѣстныя свѣдѣнія даютъ за 1910 г. 3.174 т. пуд. и за 1911 г.—4.231 т. пуд., но въ этихъ количествахъ, повидимому, заключается, кромѣ угля и кокса, кизякъ.

везено сахара въ 1910 г.—12.882 т. пуд., въ 1911 г.—14.931 т. пуд., въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка сахара увеличилась на 631 т. пуд.

Закавказскій край богатъ рыбою. Перевозка *рыбныхъ грузовъ* достигла въ 1911 г. 2.860 т. пуд., но въ этомъ числѣ заключается и сельдь, привозимая изъ другихъ раіоновъ. Вывозъ рыбныхъ продуктовъ съ Кавказа могъ бы усилиться, если бы были устроены холодильники по линіи желѣзной дороги, прежде всего въ Аджи-Кабулѣ, и если бы примѣнялись болѣе раціональные вагоны-ледники, такъ какъ въ существующихъ вагонахъ приходится перевозить льда въ три раза больше, чѣмъ рыбы, а это отражается на стоимости рыбы на рынкѣ.

Чай идетъ по Закавказскимъ ж. д. больше транзитомъ. Въ 1911 г. его перевезено 1.216 т. пуд. Въ Батумской области увеличивается насажденіе чайныхъ растеній и даже появились фабрики для приготовленія мѣстнаго чая для продажи.

Хлопокъ. Съ развитіемъ орошенія степей Закавказья и въ виду большой доходности отъ культуры хлопка, плантаціи его возрастаютъ, и хотя въ 1911 г. сборъ былъ неудачный изъ за холодной весны, задержавшей посѣвъ и развитіе хлопчатника, но имѣется полное основаніе разсчитывать на то, что съ развитіемъ въ Закавказьѣ культуры хлопчатника перевозка хлопка будетъ увеличиваться. *Хлопковыя сѣмена* усиленно вывозятся за границу, къ невыгодѣ для Россіи вслѣдствіе потери жмыховъ и переплаты за хлопковое масло, приготовляемое за границей изъ нашего же матеріала. Мѣстныя власти пытаются привить въ жителяхъ способъ откармливанія скота жмыхами, а для выдѣлки хлопковаго масла стали возникать въ Закавказьѣ собственные заводы.

	Перевезено[1]).	
	Хлопка.	Хлопковыхъ сѣмянъ.
	Тысячи пудовъ.	
Въ **1910** г.	2.368	1.033
» **1911** »	2.978	1.701

Перевозка *солодковаго корня* возрастала постепенно съ 787 т. пуд. въ 1905 г. до 1.489 т. пуд. въ 1909 г., затѣмъ уменьшилась въ 1910 г. до 1.083 т. пуд. и въ 1911 г.—до 979 т. пуд. Этотъ

---

[1]) Въ томъ числѣ заключается и туркестанскій продуктъ, полученный Каспійскимъ моремъ.

грузъ отправляется, главнымъ образомъ, въ Англію и Америку для переработки въ лакрицу и другіе лекарственные продукты. Въ настоящее время отправка уменьшилась, потому что многія изъ тѣхъ мѣстъ, которыя изобиловали солодковымъ корнемъ, обращены подъ плантаціи хлопка и другихъ растеній. Уменьшеніе перевозки солодковаго корня по Закавказскимъ ж. д. приписывается также конкуренціи съ нимъ туркестанскаго солодковаго корня, имѣющаго по своимъ качествамъ преимущество передъ кавказскимъ.

Не маловажное значеніе имѣетъ и перевозка *сѣна*—2.148 т. пуд. въ 1910 г. и 2.640 т. пуд. въ 1911 г.

Виноградныя вина и спиртъ вывозятся въ большомъ количествѣ (7.829 т. пуд. въ 1910 г., 8.727 т. пуд. въ 1911 г.) и несомнѣнно, что этотъ грузъ будетъ возрастать въ виду того, что площадь виноградниковъ расширяется и увеличивается выдѣлка коньяка, шампанскаго и другихъ сортовъ вина въ большихъ имѣніяхъ (удѣльнаго вѣдомства и проч.) въ Кутаисской и Эриванской губерніяхъ.

Соль каменная. На Кавказѣ имѣются громадныя залежи соли, изъ которыхъ самыя богатыя и обширныя находятся въ Кагызманѣ и Кульпахъ. Въ однихъ только Кульпахъ, въ 30 в. отъ станціи Араксъ, запасъ соли исчисляется въ 31½ милліардовъ пудовъ; разрабатывается только средній пластъ, содержащій до 16 милліардовъ пудовъ. Доставка соли изъ Кульпъ до станціи желѣзной дороги производится на верблюдахъ и обходится по 8 коп. съ пуда—примѣръ, показывающій, какъ удорожается продуктъ изъза неустройства удобныхъ путей сообщенія. Залежи въ Кульпахъ арендуются у казны и арендаторъ ходатайствовалъ о проведеніи къ нимъ желѣзнодорожной вѣтки. Съ проведеніемъ вѣтки должна увеличиться перевозка соли и, можетъ быть, прекратится хищническій способъ разработки ея, состоящій въ томъ, что отбирается и вывозится только лучшая соль, а глыбы худшихъ сортовъ, которые при болѣе дешевомъ сообщеніи могли бы быть использованы на кормъ скоту и для другихъ цѣлей, отбрасываются. Въ 1911 г. перевезено по Закавказскимъ ж. д. соли 2.460 т. пуд., болѣе, чѣмъ въ 1910 г. (2.275 т. пуд.), на 185 т. пуд. Перевозка соли въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г., въ сравненіи съ тѣмъ же періодомъ 1911 г., увеличилась на 300 т. пуд.

Въ виду увеличенія строительства въ городахъ, въ особенности въ Баку и Тифлисѣ, возрастаетъ перевозка *строительныхъ грузовъ*: дерева, кирпича, желѣза, камня.

	Перевезено:			
			Въ первые 8 мѣс.	
	1910 г.	**1911** г.	**1911** г.	**1912** г.
	Тысячи пудовъ.			
Доски и друг. лѣсные матеріалы	4.868	5.886	3.768	5.268
Кирпичъ	303	806	—	—
Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ	3.655	3.926	1.856	3.391
Известнякъ, базальтъ, бетонъ и т. п. . . .	1.963	5.212	3.685	4.284

Эти грузы могутъ еще больше возрасти съ постройкой Сарыкамышской и Кахетинской ж. д. и подъѣздныхъ путей.

Марганцовая и другія руды. Перевозка руды, главнымъ образомъ, марганцовой, представляетъ въ настоящее время одну изъ самыхъ доходныхъ статей Закавказскихъ ж. д.; но въ то время какъ дорога извлекаетъ значительный доходъ отъ перевозки руды, мѣстные владѣльцы копей получаютъ очень мало барыша, потому что съ нашей рудой конкурируетъ руда Британской Индіи и Бразиліи и въ борьбѣ съ этой конкуренціей лучшіе сорта нашей руды отпускаются по очень дешевой цѣнѣ 5—6 к. за пудъ, тогда какъ нѣсколько лѣтъ назадъ за худшую руду платили 15—18 к. Барыши достаются скупщикамъ и коммисіонерамъ, да заграничнымъ потребителямъ. Марганцовой руды перевезено въ 1910 г. 40,2 милл. пуд., въ 1911 г.—40,9 милл. пуд. и въ 1912 г., по предварительнымъ свѣдѣніямъ,—до 60 милл. пуд. За послѣдніе годы усилились спросъ на нашу марганцовую руду за границу и вывозъ ея чрезъ Батумъ.

Въ обиліи попадаются въ горахъ Закавказья мѣдная и другія руды, увеличивается и выплавка мѣди на мѣстныхъ заводахъ. По количеству добываемой *мѣди* первое мѣсто занимаетъ Алавердскій заводъ около станціи Санаинъ, отправившій мѣди въ 1905 г. 76 т. пуд., а въ 1909 г.—уже 185 т. пуд. Французское общество Алавердскихъ заводовъ расширяетъ предпріятіе и улучшаетъ обработку руды, примѣняя для дѣйствія заводовъ силу паденія горной рѣки, и въ настоящее время устраиваетъ очистку мѣди посредствомъ электролиза, чтобы довести чистоту ея до большаго совершенства. Изъ другихъ мѣсторожденій мѣдной руды слѣдуетъ указать на залежи ея около рѣки Чороха въ Батумской области и по Имерхевскому ущелью въ Артвинскомъ округѣ той же области. Добыча мѣди началась на двухъ (англійскомъ и нѣмецкомъ) заводахъ около Чороха.

Изъ предыдущаго необходимо придти къ заключенію, что Закавказскій край имѣетъ всѣ данныя для лучшаго экономиче-

скаго будущаго и что при своихъ природныхъ, еще мало использованныхъ богатствахъ, онъ по мѣрѣ увеличенія разработки ихъ будетъ снабжать грузами въ значительно большихъ, чѣмъ теперь, размѣрахъ не только Закавказскія, но и другія желѣзныя дороги. Для успѣха развитія края необходимы проложеніе дорогъ и замѣна болѣе совершенными способами передвиженія практикуемой перевозки клади въ горахъ на вьючныхъ лошадяхъ и ослахъ, а въ степяхъ—на верблюдахъ.

Сызрано-Вяземская ж. д.

Переходя къ желѣзнодорожнымъ путямъ восточной полосы европейской Россіи, приходится начать съ желѣзной дороги, которая тянется отъ центра Россіи до Волги и сливается съ линіей, соединяющей европейскую Россію съ Сибирью и Туркестаномъ.

Такова Сызрано-Вяземская ж. д., главная магистраль которой имѣетъ протяженіе въ 1.082 в., а немногочисленныя вѣтви вмѣстѣ съ вѣтвями частнаго пользованія немногимъ превышаютъ 250 в., изъ которыхъ на главную вѣтвь Узловая-Елецъ приходится 182 в.

Перевозка хлѣбныхъ грузовъ занимаетъ на Сызрано-Вяземской ж. д. значительнѣйшее мѣсто. Въ 1907 г. она составляла до 41% всѣхъ грузовъ малой скорости, а въ 1911 г., вслѣдствіе роста другихъ грузовъ, понизилась въ процентномъ отношеніи до 33%. О вліяніи перевозки хлѣба на общіе итоги грузового движенія даетъ представленіе слѣдующая таблица, показывающая перевозки грузовъ малой скорости по Сызрано-Вяземской ж. д.

Годы.	Хлѣбные грузы.	Всѣ прочіе грузы.	Итого грузовъ малой скорости.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
	Милліоны пудовъ.			Милл. пуд.	Въ %.
1907	77,9	112,8	**190,7**	—	—
1908	71,8	118,6	**190,4**	— 0,3	— *0,1* %
1909	89,2	123,9	**213,1**	+ 22,7	+ *11,9* %
1910	71,3	139,8	**211,1**	— 2,0	— *0,9* %
1911	74,0	150,0	**224,0**	+ 12,9	+ *6,1* %

Изъ этой таблицы видно, что перевозка *хлѣбныхъ грузовъ* то повышается, то понижается, всѣ же остальные грузы, вмѣстѣ взятые, съ каждымъ годомъ увеличиваются и въ пятилѣтіе 1907—1911 г.г. возрасли на 37,2 милл. пуд., или на 33%; за это время перевозка хлѣба, достигнувъ въ 1909 г. высшей цифры

89,2 милл. пуд., понизилась затѣмъ въ 1910 г. до 71,3 милл. пуд., а въ 1911 г. составила 74 милл. пуд. и, слѣдовательно, въ этомъ году не достигла даже цифры перевозки въ 1907 г.—77,9 милл. пуд. Измѣненія перевозки хлѣбныхъ грузовъ были такъ значительны, что въ 1908 и 1910 г.г. совершенно парализовали вліяніе роста остальныхъ грузовъ на общіе итоги перевозокъ, а въ значительномъ повышеніи грузовыхъ перевозокъ въ 1909 г. они играли главную роль. Въ 1909 г. прослѣдовало транзитомъ по Сызрано-Вяземской ж. д. значительное количество хлѣба по направленію съ Самаро-Златоустовской и Ташкентской ж. д. къ нашимъ западнымъ границамъ. Въ 1911 г. преобладало обратное направленіе транзитныхъ хлѣбныхъ грузовъ—съ западныхъ и центральныхъ раіоновъ на востокъ, для снабженія хлѣбомъ пострадавшаго отъ неурожая населенія Заволжья и западной Сибири.

Въ общемъ же, о грузовомъ движеніи Сызрано-Вяземской ж. д. можно сказать, что оно развивается медленно и въ итогѣ возросло за пятилѣтіе на 33,3 милл. пуд., или на 17,5%. Почти на столько же (18%) возросъ и пробѣгъ грузовъ.

По предварительнымъ свѣдѣніямъ, въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г. грузовъ малой скорости перевезено болѣе на 10,5 милл. пуд., въ томъ числѣ около 5 милл. пуд. хлѣба.

Изъ числа хлѣбныхъ грузовъ болѣе всего перевозится овса—22 милл. пуд. въ 1909 г., почти 27 милл. пуд. въ 1910 г. и почти 29 милл. пуд. въ 1911 г. Значительное количество хлѣба, какъ сказано, перевозилось въ 1911 г. для продовольственныхъ потребностей приволжскихъ и западно-сибирскихъ губерній, пострадавшихъ отъ неурожая.

Картофеля перевозится отъ 4½ до 5 милл. пуд. въ годъ, *рыбнаго товара*—до 2½ милл. пуд., *сѣна*—около 1,6 милл. пуд., *маслъ сѣмянныхъ*—около 1,3 милл. пуд.

Крупное, сравнительно, значеніе имѣютъ перевозки по Сызрано-Вяземской ж. д. *лѣсныхъ матеріаловъ* и *дровъ*. Перевозка лѣса, ежегодно возрастая, дошла въ 1911 г. до 15,4 милл. пуд. Особенно большое количество дровъ было перевезено въ 1908 г.—11,6 милл. пуд., тогда какъ въ слѣдующемъ 1909 г. перевезено только 6,9 милл. пуд., въ 1910 г.—7,5 милл. пуд. и въ 1911 г.—10,1 милл. пуд. Лѣсные грузы и дрова вмѣстѣ составили 11% всего количества грузовъ малой скорости въ 1911 г.

Каменный уголь перевозился до 1911 г. въ довольно устойчивомъ количествѣ около 16 милл. пуд., а въ 1911 г. перевозка его

увеличилась до 18 милл. пуд. Возрастаніе произошло преимущественно по ввозу и транзиту.

По тѣмъ же, главнымъ образомъ, сообщеніямъ идетъ *нефть* въ количествѣ отъ 4 до 5 милл. пуд. въ годъ.

Статистика Сызрано-Вяземской ж. д. отмѣчаетъ перевозку *асфальта*, повысившуюся съ 499 т. пуд. въ 1909 г. до 768 т. пуд. въ 1910 г. и 939 т. пуд. въ 1911 г., т. е. почти вдвое противъ 1909 г.

Грузы *соли* держатся въ предѣлахъ 2,5 –2,7 милл. пуд.

Сахара перевезено: въ 1909 г.—8,7 милл. пуд., въ 1910 г.—10,1 милл. пуд. и въ 1911 г.—8,9 милл. пуд., въ томъ числѣ около 1½ милл. пуд. перевозится въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ, а остальное количество проходитъ транзитомъ.

Строительные грузы, какъ и на другихъ желѣзныхъ дорогахъ, въ послѣдніе годы непрерывно возрастали:

	Перевезено.		
	1909 г.	**1910** г.	**1911** г.
	Милліоны пудовъ.		
Известь и цементъ	1,7	2,3	3,3
Камень строительный.	1,3	2,2	3,2

Равнымъ образомъ, увеличилась перевозка *чугуна*, *желѣза* и *стали* не въ дѣлѣ: 7,4 милл. пуд. въ 1909 г., 8,6 милл. пуд. въ 1910 г., 10,4 милл. пуд. въ 1911 г., въ томъ числѣ перевезено транзитомъ съ Самаро-Златоустовской ж. д. 5,0, 5,9 и 7,5 милл. пудовъ.

Перевозка *руды*, составлявшая въ 1909 г. 841 т. пуд., почти удвоилась, достигнувъ въ 1910 г. 1.713 т. пуд. и въ 1911 г.—1.615 т. пуд.

Земледѣльческія машины и орудія перевозятся по Сызрано-Вяземской ж. д., большею частію, транзитомъ. Съ 2.459 т. пуд. въ 1909 г. эти грузы возрасли до 2.699 т. пуд. въ 1910 г. и 2.751 т. пуд. въ 1911 г. Ввозъ земледѣльческихъ орудій въ раіонъ Сызрано-Вяземской ж. д. съ другихъ желѣзныхъ дорогъ незначителенъ, но заслуживаетъ вниманія быстрое возрастаніе его: 158 т. пуд. въ 1909 г., 223 т. пуд. въ 1910 г., 255 т. пуд. въ 1911 г.

Мануфактурныхъ товаровъ перевозится съ небольшими колебаніями около 1 милл. пуд., *бумаги, картона и издѣлій* изъ нихъ—отъ 1,2 до 1,3 милл. пуд.

Перевозка *спирта виннаго*, составлявшая въ 1909 г. 1.538 т. пуд., поднялась въ 1910 г. до 1.936 т. пуд. и затѣмъ въ 1911 г. понизилась до 1.909 т. пуд.

Грузы *хлопка*, наоборотъ, достигнувъ въ 1909 г. 1.422 т. пуд., сократились въ 1910 г. почти вдвое—до 739 т. пуд. и повысились въ 1911 г. до 932 т. пуд.

Разныхъ грузовъ, не поименованныхъ въ полученныхъ свѣдѣніяхъ, перевезено въ 1909 г. 35,3 милл. пуд., въ 1910 г.—40,6 милл. пуд. и въ 1911 г.—43,6 милл. пуд.

По своему положенію Сызрано-Вяземская ж. д. является въ значительной степени транзитнымъ путемъ. Въ этомъ сообщеніи перевозится по Сызрано-Вяземской линіи отъ 35 до 40% всѣхъ грузовъ малой скорости. Но и изъ остальныхъ 60 –65% грузовъ многіе не характеризуютъ мѣстной производительности и мѣстнаго потребленія. Большое количество грузовъ поступаетъ на Сызрано-Вяземскую дорогу съ Волги и везется далѣе подъ названіемъ мѣстнаго сообщенія, или какъ вывозъ на другія линіи. Таковы, напримѣръ, лѣсъ, дрова, желѣзо, строительный камень, руда и проч. Нѣкоторые грузы получаются съ другихъ желѣзныхъ дорогъ и сдаются для дальнѣйшей отправки на Волгу, но по желѣзнодорожной статистикѣ числятся, какъ ввозъ на станціи Сызрано-Вяземской дороги. Къ этимъ грузамъ принадлежитъ, напримѣръ, хлѣбъ, котораго ввозилось въ раіонъ Сызрано-Вяземской дороги въ 1909—1911 г.г. отъ 10 до 12 милл. пуд. въ годъ.

Такимъ образомъ, работа Сызрано-Вяземской ж. д. и ея доходъ отъ товарнаго движенія зависятъ во многомъ отъ грузообмѣна ея съ сосѣдними желѣзными дорогами и съ Волгою. По количеству перевозимаго хлѣба Сызрано-Вяземская дорога является чувствительною къ состоянію урожаевъ какъ въ ея раіонѣ, такъ и въ сосѣднихъ раіонахъ, производящихъ хлѣбъ; но вліяніе пониженія перевозокъ хлѣба на выручку дороги умѣряется ростомъ другихъ, нехлѣбныхъ, грузовъ. Такъ, въ 1908 г. сокращеніе хлѣбныхъ грузовъ на 6,1 милл. пуд., или на 7,8%, сопровождалось небольшимъ, сравнительно, пониженіемъ общей выручки съ товарнаго движенія на 464 т. р., или на 4,8%, потому что другіе грузы увеличились на 5,8 милл. пуд. Значительное затѣмъ пониженіе хлѣбныхъ грузовъ произошло въ 1910 г.—на 17,9 милл. пуд., или на 20%, перевозка же остальныхъ грузовъ въ этомъ году возрасла на 15,9 милл. пуд., или на 12,8%; въ зависимости отъ пониженія хлѣбныхъ и повышенія прочихъ грузовъ, выручка отъ товарнаго движенія въ 1910 г. уменьшилась на 7,2% (на 802 т. р.).

Самаро-Златоустовская ж. д.

Непосредственно къ Сызрано-Вяземской ж. д., на правомъ берегу Волги у ст. Батраки, примыкаетъ желѣзная дорога, получившая названіе Самаро-Златоустовской, хотя она продолжается дальше Златоуста до Челябинска, гдѣ соединяется съ Сибирскою ж. д. Вся эксплоатаціонная длина Самаро-Златоустовской ж. д. равняется 1.221 в., въ томъ числѣ главный путь Батраки - Челябинскъ съ мостомъ черезъ Волгу имѣетъ протяженіе 1.057 в. и три вѣтви: Бердяушъ-Бакалъ, Вязовая-Катавъ-Ивановскій заводъ и Кротовка-Сергіевскъ—общею длиною около 164 в. [1]). Къ станціи Кинель, въ 38 в. отъ Самары, примыкаетъ Ташкентская ж. д. Наконецъ, близъ Челябинска, у ст. Полетаево подходитъ къ Самаро-Златоустовской ж. д. недавно выстроенная частная Троицкая ж. д., а отъ ст. Чишмы Уфимской губерніи до Бугульмы Самарской губерніи строится частная линія, которая свяжетъ Самаро-Златоустовскую дорогу съ Волго-Бугульминскою дорогою.

Перейдя на лѣвый берегъ Волги, Самаро-Златоустовская ж. д. пролегаетъ по Самарскому, Бузулукскому и Бугурусланскому уѣздамъ Самарской губерніи, Белебеевскому, Уфимскому и Златоустовскому уѣздамъ Уфимской губерніи и по Троицкому и Челябинскому уѣздамъ Оренбургской губерніи [2]).

Съ окончаніемъ постройки Сибирской ж. д. и съ открытіемъ въ 1896 г. прямого сообщенія съ нею, Самаро-Златоустовская ж. д. превратилась въ единственный рельсовый путь, соединяющій Сибирь съ южною и среднею европейскою Россіей. Другой, открытый позже, путь отъ Челябинска на Пермь-Вятку-Обухово служитъ соединительнымъ звеномъ между Сибирью и болѣе сѣверными раіонами европейской Россіи.

Отъ Батраковъ до ст. Чишмы дорога проходитъ по мѣстности, носящей равнинный или даже степной характеръ. Отъ ст. Чишмы мѣстность повышается, а за Уфой, на участкѣ отъ Аша-Балашовская до ст. Бишкиль, принимаетъ вполнѣ горный характеръ; здѣсь дорога пересѣкаетъ южный Уралъ, слѣдуя по скалистымъ обрывамъ и уступамъ горъ. Спустившись съ Уральскаго хребта, отъ ст. Бишкиль до Челябинска дорога снова проходитъ по равнинѣ.

---

[1]) Вѣтвь Кротовка-Сергіевскъ, длиною 80½ в., имѣетъ узкоколейный путь.

[2]) По правому берегу Волги Самаро-Златоустовская ж. д. проходитъ лишь 9 верстъ по Сызранскому уѣзду Симбирской губерніи.

Раіонъ дороги, даже въ равнинныхъ частяхъ, достаточно обиленъ проточными водами и озерами, соприкасаясь на западѣ съ величайшимъ русскимъ воднымъ путемъ—Волгою. Въ предѣлахъ Уфимской губерніи проходитъ большая судоходная рѣка Бѣлая, притокъ Камы, съ судоходнымъ же притокомъ р. Уфой. Уфимскій уѣздъ особенно богато орошенъ водою. Причина этого—близость Уральскаго хребта, гдѣ громадное количество осадковъ даетъ начало множеству горныхъ рѣчекъ и ручьевъ. Сравнительно бѣдны проточными водами уѣзды Оренбургской губерніи, входящіе въ раіонъ дороги, но зато они богаты озерами; такъ, въ одномъ Челябинскомъ уѣздѣ насчитывается 1.150 озеръ.

Раіонъ тяготѣнія къ Самаро-Златоустовской ж. д. не ограничивается поименованными выше восемью уѣздами на лѣвомъ берегу Волги, изъ которыхъ для Бузулукскаго уѣзда Самаро-Златоустовская дорога имѣетъ очень мало значенія, прорѣзывая его лишь въ самой сѣверной части [1]). Зато къ Самаро-Златоустовской дорогѣ тяготѣютъ, до извѣстной степени, сосѣдніе къ тѣмъ, по которымъ она проходитъ, уѣзды: Николаевскій и Бугульминскій [2]) Самарской губерніи, Стерлитамакскій Уфимской губерніи и Верхнеуральскій Оренбургской губерніи.

Заслуживаетъ вниманія способъ, посредствомъ котораго былъ опредѣленъ раіонъ, тяготѣющій къ Самаро-Златоустовской ж. д. Обычно, при подсчетахъ предполагаемаго поступленія грузовъ на проектируемыя новыя дороги, принято считать пространство до 50 верстъ въ каждую сторону рельсоваго пути, а въ обѣ стороны—до 100 верстъ. Не довольствуясь такимъ общимъ опредѣленіемъ пространства, подпадающаго подъ вліяніе желѣзной дороги, Восточный пораіонный комитетъ по регулированію перевозокъ массовыхъ грузовъ взялъ на себя задачу, путемъ спеціальнаго обслѣдованія, точнѣе выяснить границы пространства, съ котораго поступаютъ грузы на Самаро-Златоустовскую ж. д. [3]). Предметомъ обслѣдованія были выбраны хлѣбные грузы, какъ

---

[1]) Бузулукскій уѣздъ, кромѣ незначительной сѣверной части, обслуживается Ташкентскою ж. д.

[2]) Съ окончаніемъ постройки частной линіи Бугульма-Чишмы, тяготѣніе Бугульминскаго уѣзда къ Самаро-Златоустовской ж. д. должно сильно измѣниться.

[3]) Приведенныя здѣсь данныя экономическаго характера взяты изъ изданія Восточнаго пораіоннаго комитета «Опытъ экономическаго обслѣдованія раіона, тяготѣющаго къ Самаро-Златоустовской ж. д.», 1912 г. Свѣдѣнія о грузовыхъ перевозкахъ по Самаро-Златоустовской ж. д. доведены въ этомъ изданіи лишь до 1908 г.

самые многочисленные по количеству отправокъ съ этой дороги и какъ единственные массовые грузы, выдерживающіе гужевой подвозъ къ желѣзной дорогѣ съ значительнаго разстоянія. Для указанной цѣли были выработаны вопросные листки, которые разсылались въ волостныя правленія ближайшихъ къ линіи уѣздовъ и, кромѣ того, тѣмъ же способомъ были получены свѣдѣнія отъ начальниковъ станцій. Полученный матеріалъ далъ возможность опредѣлить границы тяготѣнія прилегающихъ къ Самаро-Златоустовской ж. д. мѣстностей. Оказалось, что общая площадь тяготѣнія къ этой дорогѣ занимаетъ 162 т. квадр. верстъ и что, въ среднемъ, каждая верста дороги обслуживаетъ 155 квадр. верстъ, и, слѣдовательно, граница тяготѣнія отдалена въ каждую сторону линіи, въ среднемъ, на 77½ верстъ; въ частности же на 1 в. полотна дороги приходится тяготѣющей къ ней площади: въ Самарской губерніи—113,5 квадр. верстъ, въ Уфимской губерніи—103,7 квадр. верстъ и въ Оренбургской губерніи—348,2 квадр. верстъ.

Раіонъ Самаро-Златоустовской ж. д. отличается разнообразіемъ топографическихъ, почвенныхъ и климатическихъ условій и естественныхъ богатствъ.

Не касаясь подробно рельефа мѣстности и климата, необходимо замѣтить, что какъ въ Зауральѣ, такъ и въ горномъ раіонѣ, а именно въ Стерлитамакскомъ и Белебеевскомъ уѣздахъ, и еще болѣе въ равнинной области, между Волгой и Уральскими горами, въ Самарской губерніи, имѣются большія площади плодороднаго чернозема, дающаго въ благопріятные годы обильные урожаи хлѣба, но Самарская губернія страдаетъ отъ недостатка атмосферной влаги, обусловливающаго рѣзкія колебанія урожаевъ. На раскаленную и изсушенную солнцемъ землю нерѣдко въ теченіе цѣлаго мѣсяца не выпадаетъ ни капли дождя, въ особенности въ южныхъ уѣздахъ. Или же лѣтніе дожди принимаютъ характеръ ливней, образующихъ цѣлые потоки, которые сбѣгаютъ въ лощины, не успѣвая проникнуть сквозь плотную почву и унося, вдобавокъ, части черноземнаго слоя. Весеннихъ дождей, наиболѣе полезныхъ для растительности, выпадаетъ сравнительно мало. Въ Уфимской губерніи климатическія условія не имѣютъ этихъ крайностей и болѣе благопріятствуютъ хлѣбопашеству. Въ западной (гористой) части Зауралья произрастанію хлѣбовъ вредятъ ранніе утренники, побивающіе хлѣбъ на корню, а въ восточной (степной) части урожаи страдаютъ отъ «суховѣевъ», дующихъ въ концѣ весны и лѣтомъ. Отъ сухости воздуха плодовыя деревья принимаются въ

Оренбургской губерніи плохо; огородныя же овощи, арбузы и дыни разводятся въ Зауральѣ съ успѣхомъ.

Долины и степи Зауралья изобилуютъ пастбищами и прекрасными сѣнокосными угодьями. Лугами наиболѣе богаты участки, расположенные въ Уфимской губерніи. Значительный процентъ земли подъ лугами насчитывается также между Обшаровкой у Волги и Тургеневкой въ предѣлахъ Самарской губерніи. Сѣно, какъ торговый продуктъ, въ большинствѣ мѣстностей Уфимской губерніи имѣетъ слабое распространеніе. При обычно плохихъ дорогахъ избытокъ сѣна рѣдко перевозится на большія разстоянія и потому даже не всегда можетъ быть проданъ. Неудобство сообщеній ведетъ къ тому, что въ болѣе дальнихъ отъ дороги мѣстностяхъ, гдѣ бываетъ избытокъ сѣна, части покосовъ даже не скашиваются. Отправка сѣна по желѣзной дорогѣ изъ Уфимской губерніи поэтому незначительна. Вывозится сѣно въ значительныхъ количествахъ, главнымъ образомъ, со станцій, находящихся въ Троицкомъ и Челябинскомъ уѣздахъ, гдѣ имѣется много хорошихъ луговъ вблизи дороги.

Лѣсными угодьями наиболѣе богаты раіоны участковъ, расположенныхъ въ Уфимской губерніи. Изъ числа тяготѣющихъ къ дорогѣ уѣздовъ Оренбургской губерніи, Челябинскій принадлежитъ къ безлѣснымъ, въ Троицкомъ лѣса встрѣчаются преимущественно въ сѣверо-западной части на склонахъ горъ и холмовъ; сѣверная же часть Верхнеуральскаго уѣзда покрыта значительными лѣсами. Самарская губернія бѣдна лѣсами. По подсчетамъ земскаго статистическаго бюро, около половины селеній Самарской губерніи совершенно не имѣютъ лѣсныхъ угодій, такъ какъ крестьянскіе лѣса давно вырублены, а въ селеніяхъ, гдѣ лѣсъ у крестьянъ еще есть, онъ состоитъ изъ мелкой лѣсной поросли, или даже изъ одного кустарника. Болѣе другихъ обезпечены лѣсами Бугурусланскій и Бугульминскій уѣзды.

Владѣютъ лѣсомъ въ Уфимской губерніи, за исключеніемъ Уфимскаго уѣзда, преимущественно башкиры-вотчинники, но у нихъ сохранились только остатки былого лѣсного богатства. За отсутствіемъ надзора хищническое истребленіе башкирскихъ лѣсовъ, 20 лѣтъ назадъ, приняло огромные размѣры. Въ западной части Уфимской губерніи вырублено было до 86% общей лѣсной площади, а въ восточныхъ уѣздахъ—до 30%, причемъ башкиры продавали лѣсные матеріалы за безцѣнокъ, почти за стоимость выработки ихъ. Предѣлъ хищническому истребленію башкирскихъ

лѣсовъ былъ положенъ изданнымъ въ 1894 г. спеціальнымъ лѣсоохранительнымъ закономъ.

Съ истребленіемъ башкирскихъ лѣсовъ увеличилась эксплоатація частновладѣльческихъ лѣсовъ, наиболѣе расположенныхъ въ Уфимскомъ уѣздѣ, и казенныхъ лѣсовъ, большая часть которыхъ находится въ Белебеевскомъ и Златоустовскомъ уѣздахъ.

Истребленіе лѣсовъ и усиленное расширеніе распашки земли въ Самарской губерніи значительно повліяли на обмеленіе рѣкъ и рѣчекъ и даже были причиною совершеннаго исчезновенія ихъ съ лица земли. За 25 лѣтъ статистикой установлено исчезновеніе шести рѣчекъ въ Самарскомъ уѣздѣ и двухъ рѣчекъ въ Бугурусланскомъ уѣздѣ.

Къ этому надо добавить, что въ послѣднее время, съ возникновеніемъ на южномъ Уралѣ новыхъ металлургическихъ предпріятій, спросъ на топливо увеличился и лѣса усиленно вырубаются. Тѣ, кому доводилось проѣзжать южный Уралъ, примѣрно лѣтъ 10 назадъ, не узнаютъ его во многихъ мѣстахъ, покрытыхъ еще недавно сплошной стѣной лѣса, а теперь оголенныхъ, потерявшихъ свою красу. Лѣса исчезли подъ безпощадной рукой человѣка, проживающаго не проценты съ лѣсного богатства, а самый капиталъ. Облысѣвшія горы напекаются солнцемъ, изсушивающимъ тонкій слой производительной почвы, покрывающій горные склоны; дожди и весеннія воды смываютъ эту покрышку до каменнаго остова, а на обнаженныхъ мѣстахъ лѣсъ уже не возобновляется. Это расточительное проживаніе лѣсного капитала повлечетъ за собою увеличеніе нужды въ топливѣ, — нужды, которую трудно будетъ удовлетворить изъ мѣстныхъ запасовъ лѣса, и угрожаетъ, въ будущемъ, обмеленіемъ и изсыханіемъ рѣкъ и горныхъ озеръ южнаго Урала, уменьшеніемъ осадковъ и пониженіемъ урожайности отъ недостатка орошенія земли, несмотря на всю заключающуюся въ ней плодородную силу.

Обработка лѣсныхъ матеріаловъ составляетъ одну изъ важныхъ отраслей промышленности раіона Самаро-Златоустовской ж. д. Лѣсопильные заводы—7 въ Самарѣ и 13 въ Уфѣ—имѣютъ общую производительность на сумму около 2 милл. р. Нѣсколько лѣсопилокъ расположены на пристаняхъ р. Бѣлой и вблизи станцій Батраки, Томылово, Шакша, Иглино, Юрезанскій заводъ и Сатка. Кромѣ того, въ Самарѣ существуютъ 2 большихъ столярныхъ мастерскихъ, 2 экипажныхъ фабрики и 1 спичечная фабрика, а въ Уфѣ—паркетная и 2 спичечныхъ фабрики.

Главное же занятіе большинства населенія раіона Самаро-

Златоустовской ж. д. составляетъ *земледѣліе*, которое служитъ основой его экономическаго благосостоянія [1]). Посѣвная площадь въ раіонѣ дороги равнялась въ 1900 г. 2.534 т. десятинъ, а въ 1908 г.—3.094 т. десятинъ, что составляетъ 19% общей площади раіона. За 8 лѣтъ посѣвная площадь увеличилась на 22%, возрастая, въ среднемъ, на 2,8% въ годъ; наибольшее увеличеніе посѣвовъ наблюдается въ восточной части раіона, между Сыростаномъ и Челябинскомъ—на 56%, въ горномъ участкѣ Талды-Булакъ - Давлеканово — 22% и въ участкѣ Вязовая-Уржумка — 28%. Въ исключительно земледѣльческомъ западномъ раіонѣ ростъ посѣвной площади значительно слабѣе вслѣдствіе уменьшенія количества пригодныхъ для распашки земель, еще не затронутыхъ культурой. Преобладаетъ посѣвъ яровой пшеницы, озимой ржи и овса. Несмотря на отсталость культуры, на господствующій у крестьянъ типъ трехполья и двухполья, на рѣдкое примѣненіе удобренія и плохую обработку почвы, мѣстности, тяготѣющія къ Самаро-Златоустовской ж. д., производятъ излишки хлѣба, которые при среднемъ урожаѣ исчисляются, по свѣдѣніямъ о погрузкѣ на станціяхъ, для продовольственныхъ хлѣбовъ— около 30 милл. пуд. и для овса—до 3 милл. пуд.

По части обработки сельскохозяйственныхъ продуктовъ наибольшее значеніе въ раіонѣ дороги получила *мукомольная промышленность*. По даннымъ статистики, относящимся къ 1908 г., въ губерніяхъ Самарской, Уфимской и Оренбургской насчитывается крупныхъ мельницъ свыше 200 и мелкихъ мѣстныхъ около 10.000. Въ полосѣ, тяготѣющей къ Самаро-Златоустовской ж. д., по свѣдѣніямъ Восточнаго пораіоннаго комитета, находится около 80 крупныхъ мельницъ съ производствомъ на каждой свыше 100 т. пудовъ, въ томъ числѣ въ Самарѣ—8 мельницъ, вырабатывающихъ всего около 13 милл. пудовъ. Въ послѣднее время въ Самарской губерніи наблюдается быстрый ростъ мелкой и средней мукомольной промышленности особаго типа: съ нефтяными двигателями и газо-генераторами; почти въ каждомъ селѣ имѣется одна или нѣсколько такихъ мельницъ. Отвѣчая спросу крестьянскаго населенія и насыщая мѣстный рынокъ болѣе дешевой мукой, мелкая мукомольная промышленность составляетъ серьезную конкуренцію для крупной мельничной промышленности. Существованіе мелкихъ мельницъ не нравится мукомоламъ-богатѣямъ не

---

[1]) По даннымъ переписи 1897 г. сельскимъ хозяйствомъ, лѣсоводствомъ и охотой занимались: въ Самарской губерніи 86%, въ Уфимской губерніи 87% и въ Оренбургской губерніи 78,9% мѣстнаго населенія.

только въ Самарской, но и въ другихъ губерніяхъ. Не даромъ они распространяются о томъ, что Россія отстала въ мукомольномъ дѣлѣ отъ западной Европы, гдѣ мелкихъ мельницъ, подобныхъ нашимъ, почти уже не существуетъ. А все потому, что мелкія деревенскія мельницы мѣшаютъ крупнымъ мукомоламъ «сорганизоваться», конечно, только для собственной пользы. Можетъ быть, имъ помогутъ хорошо сорганизовавшіеся нефтепромышленники, поднявшіе цѣну на нефть болѣе, чѣмъ на 100%. Если же они не убьютъ мелкія мельницы съ нефтяными двигателями, то только потому, что мелкія мельницы, хотя и съ уменьшеніемъ производства, могутъ работать водою и вѣтромъ, который еще не находится въ предпринимательской арендѣ.

Винокуренная промышленность. Въ уѣздахъ, обслуживаемыхъ дорогою, имѣется около 30 винокуренныхъ заводовъ, но, несмотря на увеличеніе ихъ производительности за послѣднія 5 лѣтъ, мѣстное винокуреніе не удовлетворяетъ всей потребности въ спиртѣ; недостатокъ спирта пополняется ввозомъ его изъ другихъ мѣстностей.

Пивоваренные заводы, числомъ около 20, находятся какъ въ Самарской, такъ и въ Уфимской и Оренбургской губерніяхъ. Самымъ крупнымъ заводомъ, производящимъ до 2 милл. ведеръ пива, является извѣстный Жигулевскій заводъ въ Самарѣ.

Существуетъ въ раіонѣ дороги, въ Бугурусланскомъ уѣздѣ, и одинъ *сахаро-рафинадный заводъ*, перерабатывающій сахарный песокъ, получаемый со станцій Юго-Западныхъ и Южныхъ ж. д.

Изъ предпріятій по *обработкѣ животныхъ продуктовъ* можно указать на 3 бойни, 2 овчинно-дубильныхъ, клееваренный, 2 мыловаренныхъ и одинъ свѣчной заводы и 3 маслобойни въ Самарѣ. Подобныя же производства, а также кожевенные, салотопенные и кишечные заводы существуютъ въ Уфѣ, Міассѣ, Троицкѣ, Челябинскѣ и другихъ мѣстахъ.

Горы южнаго Урала богаты разнообразными *полезными ископаемыми*. Въ полосѣ вліянія желѣзной дороги раіонъ горной промышленности обнимаетъ Уфимскій, Златоустовскій уѣзды и сѣверныя части Троицкаго и Верхнеуральскаго уѣздовъ.

Золотопромышленность развита, главнымъ образомъ, въ предѣлахъ Челябинскаго, Троицкаго и Верхнеуральскаго уѣздовъ. Добыча розсыпного золота сосредоточена преимущественно около Міасскаго завода [1]), жильное золото разрабатывается въ Кочкар-

[1]) Заводомъ на Уралѣ называется населенное мѣсто—селеніе, село.

ской системѣ вблизи ст. Кочкарь Троицкаго уѣзда. Въ этихъ мѣстахъ добывается золота около 300 пуд. въ годъ.

Въ мѣстахъ, гдѣ сосредоточена золотопромышленность, образовались довольно оживленные крупные промышленные и торговые центры, привлекающіе значительное количество грузовъ: различныя машины и аппараты, продовольственные припасы, минеральное топливо, желѣзо, лѣсъ и друг. Эти грузы прибываютъ преимущественно на станціи Міассъ, Чебаркуль и Бишкиль.

Добыча *желѣзной руды* производится во многихъ мѣстахъ, изъ которыхъ наиболѣе извѣстны Орловскій рудникъ близъ Златоустовскаго завода, Ахтенское и Кисяганское мѣсторожденія въ Кусинской дачѣ, Бакальское мѣсторожденіе, окрестности Бѣлорѣцкихъ заводовъ и проч.

Вблизи желѣзной дороги находится 10 желѣзодѣлательныхъ заводовъ: Балашевскій, Миньярскій, Симскій, Николаевскій, Усть-Катавскій, Катавъ-Ивановскій, Юрезанскій, Кусинскій, Саткинскій и Златоустовскій. Послѣдніе три принадлежатъ казнѣ. Большинство изъ нихъ выдѣлываетъ чугунъ, различные сорта желѣза, рельсы и проч., а казенные заводы вырабатываютъ также холодное оружіе и артиллерійскіе снаряды. Кусинскій заводъ славится своими чугунными художественными отливками.

Кромѣ поименованныхъ, имѣются желѣзодѣлательные заводы въ Верхнеуральскомъ уѣздѣ, отправляющіе свои издѣлія большею частію водой по р. Бѣлой.

Машиностроительные заводы и мастерскія по обработкѣ металловъ существуютъ въ Самарѣ, Уфѣ, Катавъ-Ивановскомъ заводѣ и Златоустѣ, — въ послѣднемъ выдѣлываются извѣстные ножи и вилки. Заводы земледѣльческихъ машинъ находятся въ Златоустѣ, Кусинскомъ и Благовѣщенскомъ заводахъ, Міассѣ и Челябинскѣ.

Кромѣ золота и желѣзной руды, горы Южнаго Урала богаты и другими ископаемыми: мѣдными рудами, доломитомъ, магнезитомъ, хромомъ, асбестомъ, мраморомъ, разнообразными яшмами, известнякомъ, жерновымъ и строительнымъ камнемъ, огнеупорными глинами и проч., а изъ другихъ породъ можно назвать амазонскій камень; прекрасные, пригодные для подѣлокъ образцы его встрѣчаются въ Ильменскихъ горахъ и въ окрестностяхъ Ильменскаго озера. Тамъ же встрѣчаются топазы, бериллы, фенакиты, цирконы, аквамарины, аметисты, гранаты и другіе драгоцѣнные камни, хотя нѣкоторые не въ такомъ количествѣ, какъ на среднемъ Уралѣ, и рѣдкіе минералы, имѣющіе

исключительно научный интересъ. Имѣются основанія предполагать, что на южномъ Уралѣ находятся породы, содержащія радій.

Разработка полезныхъ ископаемыхъ, кромѣ драгоцѣнныхъ камней, имѣетъ промышленный характеръ. Въ Самарѣ находится 10 крупныхъ кирпичныхъ заводовъ, мелкіе же заводы имѣются вблизи каждаго города и крупнаго населеннаго пункта. Въ разныхъ мѣстахъ работаютъ магнезитный, асбестовый, алебастровые, мѣловые, асфальтовый, стекольный и другіе заводы.

Добыча драгоцѣнныхъ камней производится кустарнымъ способомъ, при которомъ многое полезное и интересное по неумѣлости розыскивающихъ ихъ лицъ портится и уничтожается; розыскиваются камни случайно, по тѣмъ или другимъ извѣстнымъ мѣстнымъ обывателямъ признакамъ, безъ всякой системы и плана [1]). Между тѣмъ, при правильной постановкѣ дѣла и при расширеніи права производства развѣдокъ и добычи полезныхъ ископаемыхъ на земляхъ казенныхъ и частновладѣльческихъ, мѣстные жители могли бы имѣть порядочный заработокъ отъ разработки скрытыхъ въ нѣдрахъ земли богатствъ. Теперь же невѣжество, отсутствіе хотя бы самой элементарной подготовки, неумѣнье взяться за дѣло, вмѣстѣ съ запретами и препятствіями, чинимыми владѣльцами земель, ведутъ къ тому, что, напримѣръ, въ Міассѣ и Златоустѣ встрѣчается бѣднота, ютящаяся въ скосившихся ветхихъ домишкахъ съ прогнившими крышами, а тутъ же въ сосѣдствѣ скрыты и золото, и драгоцѣнные камни.

Въ раіонѣ Самаро-Златоустовской ж. д. наблюдается процессъ сосредоточенія сельскихъ массъ въ крупные населенные пункты. Въ этомъ отношеніи характерна Самарская губернія. Такъ, по даннымъ, собраннымъ управляющимъ Самарскою казенною палатою И. П. Хроновскимъ, оказывается слѣдующее [2]):

---

[1]) На южномъ Уралѣ, въ окрестностяхъ Міасса и Златоуста, розыскомъ драгоцѣнныхъ камней и породъ, имѣющихъ научный интересъ, или употребляемыхъ на мелкія подѣлки и украшенія, занимаются, въ свободное отъ другихъ занятій время, очень немногіе крестьяне. Въ Міассѣ, напримѣръ, кромѣ двухъ-трехъ крестьянъ, промышляютъ этимъ дѣломъ старуха съ дочерью. Онѣ ходятъ въ горы и по всей вѣроятности роются въ оставленныхъ и заброшенныхъ развѣдкахъ и ломкахъ, произведенныхъ другими, болѣе сильными руками. Такова жалкая обстановка дѣла, которое при другихъ условіяхъ можетъ давать иные результаты.

[2]) Въ исчисленіе не вошли хутора, усадьбы, сторожевыя будки, сторожки лѣсныя, желѣзнодорожныя станціи и разъѣзды и другія населенныя мѣста некрестьянскаго типа.

Годы.	Численность населенія въ селѣ: отъ 3 до 5 тысячъ. Число селъ.	отъ 3 до 5 тысячъ. Населенія въ нихъ.	отъ 5 до 10 тысячъ. Число селъ.	отъ 5 до 10 тысячъ. Населенія въ нихъ.	свыше 10 тысячъ. Число селъ.	свыше 10 тысячъ. Населенія въ нихъ.	Всѣхъ людныхъ селъ. Число селъ.	Всѣхъ людныхъ селъ. Населенія въ нихъ.	Всѣхъ людныхъ селъ. % общаго числа жителей губерніи.
1859 .	23	83.774	3	17.012	1	12.956	27	113.742	8%
1889 .	112	425.477	23	140.612	3	48.778	138	614.867	24%
1897 .	103	381.733	27	168.402	5	71.904	135	622.039	24%
1909 .	171	637.620	47	287.455	11	163.879	229	1.088.954	32%

Съ увеличеніемъ числа людныхъ селъ и количества населенія въ нихъ значеніе ихъ возросло, въ особенности въ виду слабаго развитія городской жизни въ Самарской губерніи, въ которой имѣется всего лишь 9 городовъ, считая въ томъ числѣ и 2 безуѣздныхъ, тогда какъ по пространству и населенности каждый уѣздъ Самарской губерніи—втрое больше уѣздовъ большинства другихъ губерній европейской Россіи. Поэтому весьма скромное культурное и экономическое вліяніе, какое выпадаетъ въ Имперіи на долю многихъ городовъ, въ Самарской губерніи выполняется, большею частію, селами. Въ силу этого рядъ людныхъ селъ въ этой губерніи систематически приближается къ городскому типу. Послѣдствіемъ же сосредоточенія населенія и образованія новыхъ населенныхъ пунктовъ является развитіе торгово-промышленной дѣятельности и вмѣстѣ съ тѣмъ усиленіе какъ пассажирскаго, такъ и грузового движенія на дорогѣ.

Сосредоточеніе населенія распространяется и на немногочисленные въ Самарской губерніи города. Въ этомъ отношеніи выдающееся значеніе пріобрѣтаетъ Самара. Имѣя выгодное положеніе на берегу Волги и въ узлѣ желѣзныхъ дорогъ, соединяющихъ Заволжье, Сибирь и Среднюю Азію съ европейскою Россіей, Самара пріобрѣтаетъ все большее и большее промышленное и торговое значеніе, а по торговлѣ хлѣбомъ стала однимъ изъ важнѣйшихъ въ Имперіи рынковъ, продолжая расширяться и застраиваться. Населеніе Самары, по свѣдѣніямъ мѣстнаго полицейскаго управленія, превышало въ 1910 г. 153 т. и со времени послѣдней переписи 1897 г., когда оно составляло 90 т., увеличилось на 70%.

Къ началу 1912 г. по исчисленіямъ Самарской городской управы населеніе Самары достигло 158,8 т. [1]).

---

[1]) Земскій статистическій справочникъ по Самарской губерніи на 1913 г. стр. 96.

Эти свѣдѣнія очень расходятся съ данными Центральнаго Статистическаго Комитета, насчитавшаго населеніе Самары къ началу 1911 г. въ 96 т. Такая значительная разница можетъ быть объяснена не неточностью свѣдѣній полиціи и городской управы, а тѣмъ, что Центральный Комитетъ опредѣляетъ приростъ населенія посредствомъ прибавленія установленнаго % къ даннымъ послѣдней переписи, не замѣчая, что въ послѣднее время этотъ обвѣтшалый пріемъ болѣе не приложимъ къ живой дѣйствительности, по отношенію ко многимъ городамъ. Неосновательность подсчета Центральнымъ Комитетомъ населенія Самары подтверждается данными о ростѣ городской недвижимости и числа квартиръ, обложенныхъ налогомъ. За 8-лѣтній только періодъ, съ 1901 по 1909 г., число недвижимостей въ Самарѣ возросло на 47% (съ 4.716 до 6.929), а число облагаемыхъ квартиръ—на 71% (съ 3.073 до 5.258) [1]).

Въ виду того, что на размѣры движенія по Самаро-Златоустовской ж. д. имѣли большое вліяніе перевозки, вызванныя войною и ея ликвидаціею, нижеслѣдующія свѣдѣнія обнимаютъ грузовое движеніе по этой линіи лишь съ 1908 г., съ котораго можно считать нормальное движеніе на ней вполнѣ установившимся. Приэтомъ хлѣбныя перевозки, въ виду особаго значенія ихъ для Самаро-Златоустовской ж. д., выдѣлены.

Годы.	Перевезено грузовъ малой скорости. Хлѣбныхъ.	Прочихъ.	Итого.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ. Милл. пуд.	Въ %.
	Милліоны пудовъ.				
1908.	61,9	131,9	**193,8**	—	—
1909.	104,2	142,1	**246,3**	+ 52,5	+ *27,1* %
1910.	86,1	172,4	**258,5**	+ 12,2	+ *5,0* %
1911.	58,1	189,5	**247,6**	— 10,9	— *4,2* %

Увеличившись на 42,3 милл. пуд., или на 68%, въ 1909 г., хлѣбные грузы стали замѣтно сокращаться и въ 1911 г. по сравненію съ 1909 г. упали на 47%, тогда какъ всѣ прочіе грузы, въ общемъ, изъ года въ годъ возрастаютъ и за три года, по сравненію съ 1908 г., увеличились на 57,6 милл. пуд., или болѣе чѣмъ на 43%. Ростъ ихъ существенно умѣряетъ значеніе паденія хлѣбныхъ грузовъ.

---

[1]) Бюджеты Самарскихъ земствъ, городовъ и крестьянскихъ обществъ. Записка, составленная Самарскою казенною палатою.

Вліяніе этихъ колебаній на выручку отъ товарнаго движенія видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

Годы.	Выручено отъ перевозки грузовъ малой скорости.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
	Тысячи рублей.		Въ %.
1908. . . .	17.616	—	—
1909. . . .	18.459	+ 843	+ *4,8* %
1910. . . .	19.116	+ 657	+ *3,5* %
1911. . .	18.794	— 322	— *1,7* %

Рѣзкія колебанія въ перевозкѣ хлѣба не вызвали на Самаро-Златоустовской ж. д. такихъ же рѣзкихъ колебаній въ выручкѣ отъ товарнаго движенія. Наоборотъ, какъ видно изъ приведенныхъ свѣдѣній, размѣръ выручки измѣнялся, сравнительно, немного.

Въ самомъ дѣлѣ, перевозка хлѣба возрасла въ 1909 г. на 42,3 милл. пуд., или на 68%, прочихъ грузовъ—на 10,2 милл. пуд., или почти на 8%, а выручка поднялась только на 843 т. р., или на 4,8%, въ виду того, что возрастаніе грузовъ относилось преимущественно къ такимъ, перевозка которыхъ оплачивается дешевыми тарифами.

Въ слѣдующемъ 1910 г. хлѣбныхъ грузовъ перевезено меньше на 18,1 милл. пуд., или на 17%, но это обстоятельство не вызвало паденія выручки, которая даже увеличилась на 657 т. р., или на 3,5%, вслѣдствіе того, что другіе грузы, кромѣ хлѣбныхъ, повысились на 30,3 милл. пуд., или на 21%.

Наконецъ, въ 1911 г. хотя хлѣбные грузы сократились на 28 милл. пуд., или 32,5%, но выручка уменьшилась лишь на 322 т. р., или на 1,7%, при увеличеніи прочихъ грузовъ на 17,1 милл. пуд., или на 9,9%.

Въ 1912 г., по предварительнымъ свѣдѣніямъ, перевозка грузовъ малой скорости въ сравненіи съ тѣмъ же періодомъ 1911 г. возрасла на 42,5 милл. пуд., въ томъ числѣ хлѣбныхъ грузовъ на 21 милл. пуд. Общая выручка какъ по товарному, такъ и по пассажирскому движенію увеличилась на 3.819 т. р. Свѣдѣній о томъ, сколько изъ этой суммы приходится на ростъ товарнаго движенія малой скорости, не имѣется.

Незначительныя, сравнительно, колебанія выручки, наблюдавшіяся въ 1909—1911 г.г., тѣмъ болѣе заслуживаютъ вниманія, что въ губерніяхъ, входящихъ въ раіонъ Самаро-Златоустов-

ской ж. д., размѣры урожаевъ въ эти годы измѣнялись очень значительно.

Урожай всѣхъ продовольственныхъ хлѣбовъ и овса въ Самарской, Уфимской и Оренбургской губерніяхъ [1]).

Годы.	Самарская губернія.	Уфимская губернія.	Оренбургска губернія.	Итого.	По сравненію съ среднимъ урожаемъ болѣе (+), менѣе (—).	
	Милліоны пудовъ.				Милл. пуд.	Въ %.
1901—1910, въ средн.	126,7	91,0	68,6	**286,3**	—	—
1908.	112,1	109,6	77,5	**299,2**	+ 12,9	+ 4 %
1909.	227,9	131,8	88,3	**448,0**	+ 161,7	+ 56 %
1910.	178,9	124,5	75,8	**379,2**	+ 92,9	+ 32 %
1911.	42,8	29,6	7,4	**79,8**	— 206,5	— 72 %

Разсмотрѣніе этой таблицы показываетъ, что послѣ отличнаго урожая 1909 г., превысившаго средній урожай за 10 лѣтъ на 161,7 милл. пуд., или на 56%, и урожая 1910 г., тоже превысившаго средній на 92,9 милл. пуд., или на 32%, въ 1911 г. произошелъ въ Самарской, Уфимской и Оренбургской губерніяхъ неурожай, бѣдственное значеніе котораго не отразилось на населеніи во всей силѣ только потому, что отъ урожаевъ 1909 и 1910 г.г. оставались непроданные запасы хлѣба. Въ 1911 г. было собрано только 28% средняго урожая и только 18% высшаго урожая 1909 г.; въ количественномъ же отношеніи снято хлѣбовъ (79,8 милл. пуд.) менѣе на 206,5 милл. пуд. противъ средняго урожая и на 368,2 милл. пуд. по сравненію съ урожаемъ 1909 г.

Неурожай 1911 г. какъ и урожаи 1909 и 1910 г.г. только въ нѣкоторой части могли отразиться на перевозкахъ Самаро-Златоустовской ж. д., а именно лишь въ полосѣ тяготѣнія грузовъ къ этой линіи, потому что значительныя массы хлѣба перевозятся въ названныхъ губерніяхъ водою по р.р. Волгѣ, Бѣлой и др. Тѣмъ не менѣе, фактъ незначительнаго колебанія выручки при сильныхъ измѣненіяхъ урожаевъ въ раіонѣ Самаро - Златоустовской ж. д. имѣетъ большой экономическій интересъ и заслуживалъ бы болѣе обстоятельнаго изученія, чѣмъ можно сдѣлать по матеріаламъ, собраннымъ для настоящей записки.

О развитіи мѣстной экономической жизни и о вліяніи на нее урожаевъ 1909 и 1910 г.г. и неурожая 1911 г. свидѣтельствуютъ балансы Самарскаго отдѣленія Государственнаго Банка,

[1]) Сборникъ статистическо-экономическихъ свѣдѣній по сельскому хозяйству Россіи и иностранныхъ государствъ, вып. 1913 г., стр. 13.

по которымъ состояніе главнѣйшихъ активныхъ операцій представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	К ъ 1 я н в а р я				
	1908 г.	**1909** г.	**1910** г.	**1911** г.	**1912** г.
	Т ы с я ч и		р у б л е й.		
Учетъ векселей.	3.712	3.738	3.945	4.386	4.765
Спеціальные текущіе счеты, обезпеченные векселями.	1.231	927	149	443	782
Ссуды подъ товары и товарные документы .	2.395	2.801	7.048	7.996	4.854
Ссуды сельскимъ хозяевамъ.	583	650	648	525	468
Ссуды учрежденіямъ мелкаго кредита.	—	—	801	1.567	1.895

Изъ этихъ данныхъ видно, что состояніе урожаевъ отразилось болѣе всего на товарныхъ кредитахъ, которые значительно поднялись въ 1909 и 1910 г.г. и сократились въ 1911 г., но къ началу 1912 г. всетаки были выше, чѣмъ къ началу 1909 г. Учетная операція послѣдовательно, изъ года въ годъ, возрастаетъ и въ этомъ отношеніи неурожайный 1911 г. не составилъ исключенія. Равнымъ образомъ, увеличились въ 1911 г. по сравненію съ 1910 г. ссуды по спеціальнымъ текущимъ счетамъ, обезпеченнымъ векселями. Ссуды учрежденіямъ мелкаго кредита тоже значительно повысились, и только ссуды сельскимъ хозяевамъ постепенно сокращались съ 1909 г.

Такимъ образомъ, и по балансамъ Самарскаго отдѣленія Государственнаго Банка не наблюдается, чтобы неурожай 1911 г. вызвалъ рѣзкое потрясеніе экономической жизни Самарской губерніи.

Соединяясь однимъ концомъ съ Сызрано-Вяземскою ж. д., другимъ—съ Сибирскою ж. д., Самаро-Златоустовская ж. д., подобно ея сосѣдкѣ — Сызрано-Вяземской линіи, имѣетъ значеніе большого транзитнаго пути, что видно изъ слѣдующаго *распредѣленія грузовъ малой скорости* (безъ переселенческихъ и воинскихъ грузовъ и безъ поштучныхъ предметовъ) *по роду сообщеній*.

Годы.	Мѣстное сообщеніе.	Вывозъ.	Ввозъ.	Транзитъ.	Итого.
	М и л л і о н ы		п у д о в ъ.		
1908	33,8	51,2	25,0	68,4	178,4
Въ %. . . .	*18,9 %*	*28,7 %*	*14,0 %*	*38,4 %*	
1909	30,6	79,0	24,7	88,7	223,0
Въ %.	*13,7 %*	*35,4 %*	*11,1 %*	*39,8 %*	
1910	41,5	79,7	25,5	86,1	232,8
Въ %.	*17,8 %*	*34,2 %*	*11,0 %*	*37,0 %*	
1911	40,4	61,5	29,5	87,6	219,0
Въ %.	*18,4 %*	*28,1 %*	*13,5 %*	*40,0 %*	

Расположеніе станцій Самары и Уфы при большихъ водныхъ путяхъ—Волгѣ и Бѣлой дѣлаетъ это распредѣленіе грузовъ по роду сообщеній, какъ уже не разъ объяснялось въ этой запискѣ, весьма относительнымъ. Транзитъ грузовъ за послѣдніе три года, 1909—1911, обнаружилъ большую устойчивость, а въ процентномъ отношеніи составлялъ отъ 37 до 40% перевозокъ малой скорости. Довольно устойчивъ также ввозъ грузовъ, повысившійся лишь въ 1911 г., и болѣе всего подверженъ колебаніямъ вывозъ, понизившійся въ 1911 г., послѣ двухъ лѣтъ значительнаго вывоза грузовъ изъ раіона дороги. Въ дѣйствительности вывозъ достигаетъ болѣе значительныхъ размѣровъ, чѣмъ показано въ таблицѣ, такъ какъ не малая часть грузовъ, прибывающихъ въ Самару и Уфу въ мѣстномъ сообщеніи, вывозится далѣе водою. По подсчету Восточнаго пораіоннаго комитета [1]), относящемуся къ 18 главнымъ группамъ грузовъ, изъ 77 милл. пуд., погруженныхъ на станціи Самаро-Златоустовской ж. д. въ 1908 г., 9,7 милл. пуд. были адресованы на Самару и Уфу и несомнѣнно значительнѣйшая часть этихъ 9,7 милл. пуд. была вывезена по рѣкамъ Волгѣ и Бѣлой.

Хлѣбные грузы. Къ тому, что уже было сказано о перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ по Самаро-Златоустовской ж. д., остается прибавить немногое. Такъ, не безынтереснымъ является распредѣленіе этихъ грузовъ по главнымъ видамъ ихъ.

Всего перевезено хлѣбныхъ грузовъ.

	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Милліоны пудовъ.			
Зерновые хлѣба:				
пшеница	25,6	57,6	56,4	27,3
рожь	12,5	19,1	6,4	6,1
овесъ	2,0	2,7	2,6	6,7
прочіе	1,3	2,5	1,7	1,2
Мука пшеничная	9,2	9,2	10,4	10,5
» ржаная	2,6	2,7	2,5	1,7
» прочая	0,1	0,1	0,2	0,1
Крупа	4,6	5,9	3,2	2,2
Сѣмена	2,1	1,7	1,6	1,1
Выжимки	0,8	1,2	0,2	0,3
Отруби	1,1	1,5	0,9	0,9
	61,9	104,2	86,1	58,1

Пшеница и пшеничная мука являются главными хлѣбными грузами Самаро - Златоустовской ж. д. Перевозка ржи сокра-

[1]) Опытъ экономическаго обслѣдованія раіона, тяготѣющаго къ Самаро-Златоустовской ж. д., стр. 75.

тилась въ 1910 и 1911 гг. вслѣдствіе пониженія сбора ея въ эти годы. Паденіе хлѣбныхъ грузовъ въ 1911 г. составило 18 милл. пуд., и если не выразилось, въ виду неурожая въ раіонѣ дороги, болѣе значительною цифрою, то только потому, что въ этомъ году усилился ввозъ на дорогу и транзитъ нѣкоторыхъ видовъ продовольственнаго хлѣба и овса. Слѣдующія данныя разъясняютъ отличіе перевозокъ главнѣйшихъ хлѣбныхъ грузовъ въ 1911 г. отъ такихъ же перевозокъ въ 1910 г.:

	Мѣстное сообщеніе.		Вывозъ.		Ввозъ.		Транзитъ.		Итого.	
	1910 г.	**1911** г.	**1910** г.	**1911** г.	**1910** г.	**1911** г.	**1910** г.	**1911** г.	**1910** г.	**1911** г.
	Милліоны пудовъ.									
Пшеница . .	6,8	4,0	27,2	10,6	4,6	3,8	17,8	8,9	**56,4**	**27,3**
	— 2,8		— 16,6		— 0,8		— 8,9		**— 29,1**	
Рожь	1,4	0,9	4,6	3,2	0,1	1,5	0,3	0,5	**6,4**	**6,1**
	— 0,5		— 1,4		+ 1,4		+ 0,2		**— 0,3**	
Овесъ . . .	0,3	0,3	1,5	0,9	0,1	2,6	0,7	2,9	**2,6**	**6,7**
			— 0,6		+ 2,5		+ 2,2		**+ 4,1**	
Мука пшеничная . .	2,0	2,0	3,2	2,7	3,1	2,9	2,1	2,9	**10,4**	**10,5**
			— 0,5		— 0,2		+ 0,8		**+ 0,1**	
Мука ржаная	0,2	0,2	2,0	1,4	—		0,3	0,1	**2,5**	**1,7**
			— 0,6				— 0,2		**— 0,8**	
Крупа . . .	0,1	0,2	1,3	0,6	0,6	0,4	1,2	1,0	**3,2**	**2,2**
	+ 0,1		— 0,7		— 0,2		— 0,2		**— 1,0**	

Эти свѣдѣнія показываютъ, что неурожай 1911 г. вызвалъ паденіе вывоза хлѣба, главнымъ образомъ, пшеницы; ввозъ же хлѣбныхъ грузовъ въ раіонъ Самаро-Златоустовской ж. д. увеличился немного, — въ общемъ выводѣ по поименованнымъ хлѣбамъ лишь на 2,7 милл. пуд., въ томъ числѣ овесъ—на 2,5 милл. пуд. Изъ этого слѣдуетъ заключить, что, несмотря на крупный неурожай въ раіонѣ дороги въ 1911 г., для продовольствія мѣстнаго населенія до конца этого года потребовалось очень немного привознаго хлѣба, благодаря образовавшимся остаткамъ отъ урожая предыдущаго года. Тяжесть положенія, однако, усугублялась тѣмъ, что урожай *картофеля* въ 1911 г. оказался слабымъ въ Самарской и Уфимской губерніяхъ; вывозъ картофеля на другія дороги сократился на 90 т. пуд. (на 45%), а ввозъ его въ раіонъ дороги увеличился на 60 т. пуд. (63 т. пуд. въ 1911 г. вмѣсто 3 т. пуд. въ 1910 г.).

Сильнѣе ощущался въ концѣ 1911 г. недостатокъ кормовъ для скота. Этотъ выводъ подтверждается данными о перевозкѣ *сѣна*. По Самаро-Златоустовской ж. д. перевозка сѣна вообще незначительна. Плохой сборъ травъ въ 1911 г. поднялъ ввозъ сѣна въ этомъ году до 386 т. пуд. (въ 1910 г.—23 т. пуд.).

Съ наступленіемъ 1912 г., когда запасы поистощились и нужда въ хлѣбѣ усилилась, потребовалась болѣе значительная подвозка его для продовольствія населенія и прокорма скота. Такъ, въ 1912 г. привозъ ржи на станціи Самаро-Златоустовской ж. д. изъ другихъ раіоновъ составилъ 2,6 милл. пуд., пшеницы — 7,3 милл. пуд., овса—3,5 милл. пуд., итого поименованныхъ хлѣбовъ 13,4 милл. пуд., тогда какъ въ теченіе 1910 г. было ввезено ихъ на станціи Самаро-Златоустовской ж. д. съ другихъ линій всего 4,8 милл. пуд. Транзитъ хлѣбовъ увеличился почти на 11 милл. пуд. Сѣна привезено 1 милл. пуд.

Недостатокъ кормовъ вынудилъ крестьянъ прибѣгнуть въ 1911 г. къ *распродажѣ скота*.

На дѣятельности Самаро - Златоустовской ж. д. это обстоятельство — усиленный сбытъ крестьянскаго скота въ раіонѣ дороги—отразился увеличеніемъ перевозокъ поштучныхъ предметовъ и мяса. Въ переводѣ на вѣсъ поштучныхъ предметовъ перевезено по этой дорогѣ:

	Поштучные предметы.	Мясо домашнихъ животныхъ.
	Тысячи	пудовъ.
Въ 1909 г.	18.002	1.417
» 1910 »	19.838	1.733
» 1911 »	25.216	2.628

Хотя большая часть поштучныхъ предметовъ принадлежитъ къ разнымъ издѣліямъ (напримѣръ, подвижной составъ желѣзныхъ дорогъ), но распродажа крестьянскаго скота не могла не оказать вліянія на повышеніе перевозокъ этого рода по Самаро-Златоустовской ж. д. Мѣстнымъ земствомъ собраны свѣдѣнія о томъ, какое количество скота продано крестьянами въ Самарской губерніи въ концѣ 1911 и началѣ 1912 г.г. [1]). Земскія данныя, основанныя на показаніяхъ 264 волостей изъ числа 319 волостей

---

[1]) «Площадь посѣва ржи и количества скота къ 15 апрѣля 1912 г. у крестьянъ Самарской губерніи», изд. Оцѣночно-Статистическаго отдѣленія Самарскаго губернскаго земства.

Самарской губерніи, показываютъ, что въ этой губерніи числилось скота:

	Лошадей.				Рогатаго скота.							
	Рабочихъ.	Выѣздныхъ.	Жеребятъ.	Итого.	Воловъ.	Коровъ.	Быковъ.	Телятъ.	Итого.	Верблюдовъ.	Мелкаго скота (овецъ, козъ, свиней).	Всего скота.
	Тысячи штукъ.											
Къ 15 апрѣля 1911 г.	868	28	222	1.118	88	602	44	360	1094	70	1.961	4.243
Къ 15 октября 1911 г.	754	15	153	922	70	493	27	217	807	58	1.391	3.178
Уменьшилось . . .	**114**	**13**	**69**	**196**	**18**	**109**	**17**	**143**	**287**	**12**	**570**	**1.065**
Въ %. . . .	*13,1*	*47,4*	*31,2*	*17,5*	*20,5*	*18,0*	*39,7*	*39,7*	*26,2*	*17,1*	*29,1*	**25,1**
Къ 15 апрѣля 1912 г. . .	752	13	160	925	73	505	22	236	836	55	1.415	3.231
По сравненію съ 15 октября 1911 г.: увеличилось .	—	—	7	3	3	12	—	19	29	—	24	53
уменьшилось . .	**2**	**2**	—	—	—	—	**5**	—	—	**3**	—	—

Убыль скота шла усиленнымъ темпомъ въ концѣ лѣта и началѣ осени 1911 г., когда населеніе, предвидя грядущій голодъ и безкормицу и не получая достаточной сторонней поддержки, стало продавать скотъ. Къ 15 октября 1911 г. всего скота было продано 1.065.000 головъ, или 25,1%. Въ процентномъ отношеніи продавались болѣе всего: выѣздныя лошади, жеребята, быки, телята и мелкій скотъ. Бережливѣе продавался рабочій скотъ и коровы.

Съ полученіемъ кормовыхъ ссудъ и продовольственныхъ средствъ убыль рабочаго скота почти прекратилась, количество же мелкаго скота (въ томъ числѣ жеребятъ и телятъ) съ 15 октября 1911 г. по 15 апрѣля 1912 г. даже увеличилось на 50.000 головъ, вѣроятно, отъ приплода; прибавилось и коровъ на 12.000. Тѣмъ не менѣе, неурожайный 1911 г. лишилъ крестьянъ скота на цѣлый милліонъ головъ. Болѣе своевременная кормовая и продовольственная помощь могла бы сильно смягчить убыль скота.

Однородныхъ свѣдѣній о вліяніи неурожая на скотоводство въ Уфимской и Оренбургской губерніяхъ, Уральской, Акмолинской и Тургайской областяхъ, гдѣ скотоводство развито болѣе, чѣмъ въ Самарской губерніи, не собрано для настоящей записки. При обычныхъ условіяхъ изъ поименованныхъ раіоновъ

скотъ и продукты животноводства вывозятся больше на Ташкентскую и Сибирскую ж. д., чѣмъ на Самаро-Златоустовскую, но, какъ видно изъ приведенныхъ свѣдѣній, продажа крестьянами скота въ 1911 г. повысила перевозки поштучныхъ грузовъ и мяса и на Самаро-Златоустовской дорогѣ. Повышеніе этихъ грузовъ при данныхъ обстоятельствахъ—явленіе печальное и должно быть поставлено въ минусъ экономическому развитію края.

Неурожай 1911 г. естественно повлекъ за собою сокращеніе потребленія мѣстнымъ населеніемъ различныхъ продуктовъ и издѣлій. Такъ, привозъ *сахара-рафинада*, послѣ повышенія съ 913 т. пуд. въ 1908 г. до 1.036 т. пуд. въ 1910 г., понизился въ 1911 г. до 858 т. пуд. Ввозъ *чая* въ раіонъ дороги опредѣляется желѣзнодорожною статистикою въ 1909 г. въ 739 т. пуд., въ 1910 г.—въ 723 т. пуд., а въ 1911 г.—лишь въ 375 т. пуд. Едва ли, однако, эти грузы чая предназначались только для населенія раіона дороги. Вѣрнѣе, большая часть ихъ вывозится водою въ Нижній-Новгородъ и друг. приволжскіе города, такъ что указанное пониженіе ввоза чая нельзя отнести цѣликомъ на счетъ потребленія въ раіонѣ Самаро-Златоустовской ж. д. *Спирта* было ввезено въ 1909 г. 421 т. пуд., въ 1910 г.—508 т. пуд., а въ 1911 г.—325 т. пуд. Большая часть *мануфактурныхъ товаровъ* проходитъ по Самаро-Златоустовской ж. д. транзитомъ. Что касается ввоза ихъ въ раіонъ дороги, то имѣющіяся отчетныя данныя показываютъ привозъ мануфактуры съ другихъ дорогъ въ 1909 г.—258 т. пуд., въ 1910 г.—224 т. пуд. и въ 1911 г.—170 т. пуд.

Наряду съ этими проявленіями ослабленія покупательной силы населенія, дѣятельность края по добычѣ и выработкѣ продуктовъ мѣстныхъ горныхъ промысловъ продолжала развиваться и въ 1911 г., въ виду возрастанія въ Россіи спроса на металлы и строительные матеріалы.

Руды, чугуна и желѣза не въ дѣлѣ перевезено:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось въ 1911 г. по сравненію съ 1908 г.	
	Тысячи пудовъ.				Тыс. пуд.	Въ %.
Руда желѣзная . .	7.404	6.612	9.272	10.871	3.467	*46,8 %*
Чугунъ не въ дѣлѣ.	2.573	3.907	5.068	8.383	5.810	*225,8 %*
Желѣзо не въ дѣлѣ.	7.254	7.985	9.631	9.262	2.008	*27,7 %*

Быстрое развитіе перевозки этихъ грузовъ особенно усилилось для чугуна въ 1911 г. по извѣстнымъ уже изъ предыдущихъ объясненій причинамъ. Въ общей сложности, поименованныхъ грузовъ прибавилось въ 1911 г. противъ 1910 г. на 4,5 милл. пуд. (18,9%).

Въ 1912 г. послѣдовалъ дальнѣйшій приростъ перевозки желѣзной руды на 3.349 т. пуд., чугуна—на 959 т. пуд. и желѣза—на 1.841 т. пуд., итого на 6,1 милл. пуд. (34,6 милл. пуд противъ 28,5 милл. пуд. въ 1911 г.), или на 21,6%.

Руда идетъ преимущественно на мѣстные заводы; на другія дороги вывозится небольшое количество хромистаго желѣзняка и колчедана; наивысшее количество руды вывезено въ 1911 г.—361 т. пуд. Главнымъ центромъ добычи руды для заводовъ южнаго Урала являются Бакальскіе рудники въ 75 в. отъ г. Златоуста.

Часть выплавленнаго чугуна отправляется, для дальнѣйшей переработки, на сосѣдніе заводы, неимѣющіе доменныхъ печей, большая же часть вывозится по желѣзной дорогѣ и водой по р. Бѣлой въ другіе раіоны. Въ 1911 г. довольно значительное количество чугуна, а именно 1.219 т. пуд., было перевезено транзитомъ, вѣроятно, съ средняго Урала.

Главная масса мѣстнаго желѣза также идетъ тѣми же путями на вывозъ. Надо имѣть въ виду, что въ приведенныхъ выше цифрахъ мѣстное желѣзо составляетъ приблизительно 50%, а остальные 50% проходятъ по Самаро-Златоустовской ж. д. транзитомъ.

Доставляемая въ Управленіе Желѣзныхъ Дорогъ ежемѣсячная отчетность о товарныхъ перевозкахъ, установленная по одинаковому образцу какъ для маловозной линіи на Архангельскъ, такъ и для линій, проходящихъ по мѣстностямъ съ развитымъ производствомъ, игнорируетъ перевозку издѣлій изъ металловъ. Министерство Путей Сообщенія по всѣмъ дорогамъ больше интересуется сѣномъ и свекловицей, но по Самаро-Златоустовской ж. д. [1]) сѣно—грузъ, сравнительно, маловажный, а свекловица перевозится въ количествѣ сотни — другой пудовъ. Казалось бы не безполезнымъ отступать отъ принятыхъ шаблоновъ, хотя бы для желѣзнодорожныхъ линій, проходящихъ по Уралу и югу Россіи, и включать въ ежемѣсячную отчетность этихъ линій издѣлія изъ металловъ. Насколько такіе грузы имѣютъ серьезное значеніе для Самаро-Златоустовской ж. д., видно изъ свѣдѣній Восточнаго пораіоннаго комитета за 1908 г. [2]). Въ этомъ году было

---

[1]) Отправлено со станцій Самаро-Златоустовской ж. д. сѣна въ 1909 г.—79 т. пуд., въ 1910 г.—217 т. пуд. и въ 1911 г.—359 т. пуд.

[2]) Опытъ экономическаго обслѣдованія раіона, тяготѣющаго къ Самаро-Златоустовской ж. д., стр. 136.

погружено на станціяхъ Самаро-Златоустовской ж. д. желѣзныхъ и чугунныхъ издѣлій:

Рельсъ	769 т. пуд.
Земледѣльческихъ орудій	425 » »
Гвоздей.	240 » »
Принадлежностей пути и подвижного состава	189 » »
Проволоки	35 » »
Разныхъ желѣзныхъ и чугунныхъ издѣлій .	167 » »
Итого. . . .	1.825 т. пуд.

Большая часть этихъ грузовъ — мѣстнаго производства, а часть прибываетъ водой и со станцій другихъ дорогъ.

По свѣдѣніямъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ [1]) поименованныхъ предметовъ отправлено со станцій Самаро-Златоустовской ж. д. въ 1910 г. 1.154 т. пуд. и въ 1911 г.—1.122 т. пуд.

Впрочемъ, для Самаро-Златоустовской ж. д. допущено одно отступленіе отъ общей формы ежемѣсячной отчетности, а именно дорогѣ разрѣшено показывать въ ежемѣсячной отчетности *асбестъ*, но и то едва ли не по недоразумѣнію. Разработка асбеста ведется преимущественно на среднемъ Уралѣ, въ раіонѣ Пермской ж. д., а не Самаро-Златоустовской, по которой большая часть асбеста идетъ транзитомъ, да 10—13 т. пуд. ввозится въ раіонъ дороги для мѣстныхъ потребностей.

Перевозка *нефти* и другихъ продуктовъ нефти довольно значительна.

Годы.	Всего нефти и ея продуктовъ.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	Въ томъ числѣ нефти и нефтяныхъ остатковъ.
	Милліоны пудовъ.		
1908	17,1	—	—
1909	17,6	0,5	0,5
1910	20,0	2,4	2,1
1911	21,5	1,5	2,0

Возрастала преимущественно перевозка нефти и нефтяныхъ остатковъ. Нефтяные грузы подвозятся на баржахъ къ Батракамъ, Самарѣ и Уфѣ и отсюда большая часть ихъ (90% въ 1911 г.) отправляется на Ташкентскую и Сибирскую ж. д.; небольшая часть (494 т. пуд. въ 1911 г.) проходитъ транзитомъ и лишь около 7% идетъ на потребленіе въ раіонѣ Самаро-Златоустовской ж. д.

---

[1]) Всѣ товары, 1910 г. и 1911 г., стр. 11—12.

Въ 1912 г. понизилась перевозка нефтяныхъ остатковъ на 2 милл. пуд. и повысилась перевозка керосина на 744 т. пуд. и нефтяныхъ смазочныхъ маслъ на 128 т. пуд.

Каменный уголь перевозится, сравнительно, въ небольшомъ количествѣ; при постепенномъ возрастаніи съ 1908 г., перевозка этого груза достигла въ 1911 г. 4,7 милл. пуд. Очень небольшое количество каменнаго угля добывается вблизи Челябинска; вообще же каменноугольные грузы идутъ изъ другихъ раіоновъ и большая часть ихъ (70% въ 1911 г.) проходитъ по Самаро-Златоустовской ж. д. транзитомъ; ввозъ угля въ раіонъ дороги составилъ въ 1911 г. 1.193 т. пуд. и кокса—155 т. пуд.

Измѣненія въ перевозкѣ въ 1912 г. заключались въ увеличеніи на 1.356 т. пуд. перевозки угля (по ввозу) и въ сокращеніи на 533 т. пуд. перевозки кокса (по транзиту). Съ привлеченіемъ сибирскаго угля для потребностей восточной Россіи значеніе этого груза для Самаро-Златоустовской ж. д. можетъ существенно повыситься.

Слѣдуетъ отмѣтить увеличеніе производства и перевозки для мѣстныхъ потребностей *древеснаго угля*. Отправленіе этого груза со станцій Самаро-Златоустовской ж. д., не превышавшее въ 1909 г. 18 т. пуд., достигло 267 т. пуд. въ 1910 г., 921 т. пуд. въ 1911 г. и 2.253 т. пуд. въ 1912 г.

Перевозка *дровъ*, составлявшая около 2 милл. пуд. въ 1908 и 1909 г.г., поднялась въ 1910 г. до 5,8 милл. пуд., но затѣмъ въ 1911 г. спустилась до 4,8 милл. пуд., а въ 1912 г. снова повысилась до 5,5 милл. пуд. Мѣстное потребленіе дровъ оцѣнивается отъ 1,5 милл. пуд. въ 1909 г. до 2,1 милл. пуд. въ 1911 г. и 3 милл. пуд. въ 1912 г. Транзитъ дровъ по Самаро-Златоустовской ж. д. въ 1909 г. ограничивался 225 т. пуд., а въ слѣдующіе три года составилъ свыше 2 милл. пуд. въ каждомъ году.

Строительныхъ грузовъ перевезено:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось по сравненію съ 1909 г.	
	Тысячи пудовъ.				Тыс. пуд.	Въ %.
Известь и цементъ.	1.807	1.074	2.123	2.802	1.728	*160,9* %
Кирпичъ	496	778	1.271	1.641	863	*110,9* %
Камень строительный.	568	351	787	1.342	991	*282,3* %
Дерево въ разныхъ видахъ, включая и шпалы [1]) . . .	11.646	9.408	14.299	13.974	4.566	*48,5* %

[1]) Кромѣ 1911 г., за который свѣдѣній о перевозкѣ шпалъ въ полученной отчетности не имѣется.

Изъ поименованныхъ грузовъ цементъ не составляетъ продукта мѣстной добычи, за неимѣніемъ цементныхъ заводовъ въ раіонѣ Самаро-Златоустовской ж. д.; онъ подвозится водою въ Самару и Уфу и въ небольшомъ количествѣ—прямымъ сообщеніемъ съ другихъ желѣзныхъ дорогъ; значительное количество его проходитъ транзитомъ. Большая часть подвезеннаго водою цемента также вывозится на другія линіи. Приведенная таблица показываетъ сокращеніе перевозки строительныхъ грузовъ, кромѣ кирпича, въ 1909 г. и быстрое возрастаніе ихъ въ послѣдующіе два года: извести и цемента—на 160,9%, кирпича—на 110,9%, камня—на 282,3% и дерева—на 48,5%. Транзитная перевозка поименованныхъ грузовъ за послѣдніе три отчетныхъ года (1909—1911) выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1909 г.	**1911** г.	Увеличилось по сравненію съ 1909 г.
	Тысячи пудовъ.		
Известь и цементъ.	136	1.060	924
Кирпичъ	36	81	45
Камень строительный	7	17	10
Дерево (безъ шпалъ)	3.102	6.000	2.898

За вычетомъ возрастанія транзита, остальной приростъ этихъ грузовъ относится къ увеличенію потребленія ихъ на мѣстѣ и къ вывозу на другія линіи.

Изъ числа другихъ грузовъ малой скорости заслуживаетъ вниманія перевозка *хлопка*, колеблющаяся отъ 4 до 6 милл. пуд. въ годъ, и *соли*—свыше 2 милл. пуд. Въ виду того, что Самаро-Златоустовская ж. д. проходитъ въ раіонѣ рыболовныхъ бассейновъ и служитъ транзитнымъ путемъ для сибирскихъ продуктовъ, перевозка *рыбныхъ грузовъ* по ней тоже имѣетъ крупное значеніе. Перевезено рыбнаго товара:

	1908 г.	**1909** г.	**1910** г.	**1911** г.
	Тысячи пудовъ.			
Въ поѣздахъ малой скорости. .	1.400	2.060	2.380	1.985
» » большой » . .	263	404	484	526
» » пассажир. » . .	16	21	22	25
	1.679	2.485	2.886	2.536
Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.		+ 806	+ 401	— 350

Большая часть рыбнаго товара проходитъ по Самаро-Златоустовской ж. д. транзитомъ и по ввозу, за исключеніемъ сельди, которая отмѣчается по вывозу больше, чѣмъ по ввозу. Въ 1909 и 1910 г.г. перевозка рыбныхъ грузовъ возрастала, въ 1911 г.— уменьшилась. По имѣющимся предварительнымъ свѣдѣніямъ за 1912 г. перевезено въ этомъ году рыбы болѣе, въ сравненіи съ 1911 г., на 670 т. пуд.

По обыкновенію, часть грузовъ малой скорости: 35 милл. пуд. въ 1909 г., 41 милл. пуд. въ 1910 г., 47 милл. пуд. въ 1911 г. и 56 милл пуд. въ 1912 г. не распредѣлена въ ежемѣсячной отчетности по роду товаровъ. Перевозка нераспредѣленныхъ грузовъ увеличилась въ 1910 г. на 6 милл. пуд., въ 1911 г.—на 6 милл. и въ 1912 г.—на 9 милл. пуд.

Въ будущемъ, по мѣрѣ экономическаго развитія южнаго приуральскаго края, Сибири и Туркестана, грузовое движеніе по Самаро-Златоустовской ж. д. должно повышаться. Чувствуется крайняя необходимость въ проведеніи питательныхъ вѣтвей къ этой дорогѣ изъ сосѣднихъ раіоновъ, обладающихъ большими горными богатствами, разработка которыхъ тормозится за неимѣніемъ желѣзнодорожнаго сообщенія.

Пермская ж. д.

Главная линія, длиною въ 1035 в., тянется отъ Челябинска на сѣверъ, вдоль Уральскаго хребта, до ст. Гороблагодатской и поворачиваетъ отъ этой станціи къ западу, на Пермь и Вятку. Другая линія соединяетъ Пермь съ Екатеринбургомъ чрезъ Кунгуръ. Болѣе значительныя вѣтви отходятъ отъ Екатеринбурга до Тюмени, отъ Вятки до Котласа, отъ Чусовской до Усольской и Солеварни и отъ Нижняго Тагила до Алапаевска. Кромѣ того, имѣется нѣсколько мелкихъ вѣтвей. Вся эта сѣть имѣла къ концу 1911 г. протяженія 2.479 в. Главный ея путь смыкается на южномъ концѣ съ Сибирскою и Самаро-Златоустовскою ж. д. и на сѣверномъ концѣ, въ Вяткѣ,--съ Сѣверными ж. д. Въ Гороблагодатской подходитъ къ Пермской ж. д. частная Богословская дорога, спускающаяся съ сѣвера отъ Надеждинскаго завода и Верхотурья.

Начиная отъ Челябинска, Пермская ж. д. проходитъ сначала въ степной мѣстности; но большая часть ея протяженія съ развѣтвленіями пролегаетъ въ горной части средняго Урала; за

Пермью до Вятки и далѣе на Котласъ дорога снова идетъ по равнинѣ.

Средній Уралъ не менѣе южнаго богатъ полезными ископаемыми. Главное рудное богатство его состоитъ въ многочисленныхъ мѣсторожденіяхъ желѣзныхъ рудъ. Горы Благодать, Высокая и Магнитная не имѣютъ себѣ равныхъ во всемъ мірѣ по богатству залеганія магнитнаго желѣзняка. Много встрѣчается на среднемъ Уралѣ залежей бураго желѣзняка. Уралъ богатъ также хромистымъ желѣзнякомъ (напримѣръ, въ дачѣ Билимбаевскаго завода въ Уфалейскомъ округѣ), мѣдными рудами (Турьинскія мѣсторожденія, Гумешевскій рудникъ, Нижне-Тагильскій округъ и проч.); въ числѣ мѣдныхъ рудъ извѣстенъ уральскій малахитъ. Золото, жильное и розсыпное, встрѣчается во многихъ мѣстахъ; болѣе другихъ извѣстны Березовское и Невьянское мѣсторожденія. Міровое значеніе имѣетъ уральская платина, добываемая въ розсыпяхъ по р. Исѣ и друг. мѣстахъ въ Горо-благодатскомъ, Бисерскомъ и Нижнетагильскомъ округахъ. Изъ другихъ рудъ слѣдуетъ назвать свинцовыя, марганцовыя, никкелевыя, сѣрный колчеданъ—одинъ изъ очень распространенныхъ на Уралѣ минераловъ. Киноварь находится кусками въ золотоносныхъ розсыпяхъ Богословскаго округа и близъ дер. Шабровской. Каменный уголь залегаетъ въ Луньевскихъ мѣсторожденіяхъ, Губахинскомъ мѣсторожденіи, Кизеловской дачѣ и нѣкоторыхъ другихъ мѣстахъ. На восточномъ склонѣ встрѣчается торфъ. Богатые запасы соли и разсола находятся въ Соликамскѣ и Усольѣ.

Во многихъ мѣстахъ на Уралѣ имѣются каолинъ, огнеупорная глина, горновый камень, жерновые, точильные и литографскіе камни, наждакъ, минеральныя краски (напр. мумія), гипсъ, разнообразные мраморы, известняки, кварцъ, орлецъ, порфиръ, слюда, змѣевикъ и такъ-называемый офитъ или благородный змѣевикъ, идущій на подѣлки.

Асбестъ хорошаго качества разрабатывается въ нѣсколькихъ мѣстахъ.

Богатъ средній Уралъ и драгоцѣнными камнями. Большую извѣстность пріобрѣли изумрудныя мѣсторожденія близъ Екатеринбурга, въ которыхъ, кромѣ изумруда, находятъ александриты и фенакиты; Мурзинскія мѣсторожденія прославились своими топазами, бериллами, аметистами, аквамаринами, горнымъ хрусталемъ, который имѣется и во многихъ другихъ мѣстахъ. Въ Шайтанскомъ мѣсторожденіи хороши бериллы и малиновые шерлы. Разнородные гранаты, рубинъ, сапфиръ и турмалины тоже находятся на

Уралѣ. Драгоцѣнные камни, какъ и на южномъ Уралѣ, добываются преимущественно кустарнымъ способомъ, но на среднемъ Уралѣ это дѣло ведется гораздо шире, чѣмъ на южномъ, съ тѣми же, однако, недостатками, которые отмѣчены при описаніи товарнаго движенія на Самаро-Златоустовской ж. д. Стѣсненія со стороны поссессіонеровъ и другихъ владѣльцевъ земли въ свободѣ изысканій и добычи драгоцѣнныхъ камней и здѣсь ведутъ къ тому, что разработка цвѣтныхъ камней недостаточно развивается, а мѣстное населеніе лишается заработковъ.

При обиліи руды и лѣса развилась на Уралѣ металлургическая промышленность. Чугунно-плавильные, чугунно-литейные, желѣзодѣлательные заводы работаютъ въ горномъ раіонѣ Пермской ж. д. въ большомъ количествѣ. Кромѣ того, имѣются мѣдиплавильные и сталелитейные заводы, машиностроительные и механическіе заводы, пушечный заводъ (въ 4 верстахъ отъ Перми). Далѣе, слѣдуетъ кожевенная промышленность, центромъ которой является г. Кунгуръ. Въ городахъ Перми, Екатеринбургѣ, Кунгурѣ, Красноуфимскѣ и друг. имѣются лѣсопильные, кирпичные, фаянсовые, химическіе, мыловаренные, салотопенные, клееваренные, пиво и медоваренные и другіе заводы, паровыя мельницы и разныя фабрики.

Важнѣйшими узловыми пунктами Пермской дороги являются Екатеринбургъ и Пермь. Въ Екатеринбургѣ—главномъ административномъ центрѣ горнозаводской уральской промышленности—сходятся линіи Пермь-Кунгуръ-Екатеринбургъ, продолжающаяся дальше до Челябинска, Уральская Горнозаводская и Тюменская. Имѣя выгодное расположеніе на р. Камѣ, впадающей въ Волгу, Пермь пріобрѣла большое значеніе въ товарообмѣнѣ между Ураломъ и Сибирью съ одной стороны и европейскою Россіею—съ другой. Путь отъ Перми до Вятки является поэтому транзитнымъ для грузовъ, слѣдующихъ съ Урала и Сибири и обратно желѣзнодорожнымъ путемъ. Изъ мѣстныхъ грузовъ этого раіона большое значеніе имѣетъ перевозка лѣса. Лѣсъ, какъ мѣстный, такъ и поступающій съ Урала, идетъ въ большомъ количествѣ на Котласъ для вывоза за границу и въ Новый портъ, въ С.-Петербургѣ.

Изъ всѣхъ участковъ Пермской дороги наиболѣе слабое движеніе, если не считать мелкихъ вѣтвей, производится по линіи Вятка-Котласъ. По слабости и характеру движенія эта линія очень близко подходитъ къ узкоколейному участку Сѣверныхъ ж. д. Урочъ-Архангельскъ, но движеніе на ней имѣетъ болѣе значительныя колебанія по годамъ и не обнаруживаетъ замѣт-

ной склонности къ возрастанію. Такъ, по линіи Вятка-Котласъ перевезено грузовъ малой скорости: въ 1909 г.—15 милл. пуд., въ 1910 г.—8,6 милл. пуд., въ 1911 г.—10,4 милл. пуд. На одну версту перевезено по этой линіи въ 1911 г. 28,8 т. пуд., тогда какъ, напримѣръ, на участкѣ Вознесенская-Пермь перевозка достигла 431,5 т. пуд., Пермь-Чусовая—310 т. пуд., Чусовая-Бисеръ—522,8 т. пуд. и т. д. Слабость и колебанія движенія на Котласской линіи послужили причиною закрытія на ней въ 1911 г. ночного движенія [1]).

Обслуживая раіоны, изобилующіе цѣнными ископаемыми и лѣсами, Пермская ж. д. возитъ въ большомъ количествѣ руду, камень разныхъ породъ, металлургическіе продукты и издѣлія и лѣсъ. Хлѣбные грузы составляютъ отъ 16 до 27% всѣхъ коммерческихъ грузовъ дороги. Изъ грузовъ большой скорости въ значительныхъ количествахъ перевозится сибирское масло.

Развитіе грузового движенія на Пермской ж. д. и вліяніе на него хлѣбныхъ грузовъ видны изъ слѣдующей таблицы:

Годы.	Хлѣбные грузы.	Увеличилось или уменьшилось въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ.	Остальные грузы.	Увеличилось въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ.	Всего грузовъ малой скорости.	Увеличилось въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ.	
	Милліоны пудовъ.					Милл. п.	Въ %.
1907	36,2	—	112,6	—	**148,8**	—	—
1908	47,9	+ 11,7	127,9	+ 15,3	**175,8**	+ 27,0	+ *18,1* %
1909	47,1	— 0,8	130,4	+ 2,5	**177,5**	+ 1,7	+ *1,0* %
1910	29,5	— 17,6	156,0	+ 25,6	**185,5**	+ 8,0	+ *4,5* %
1911	31,6	+ 2,1	172,4	+ 16,4	**204,0**	+ 18,5	+ *10,0* %

Въ этой таблицѣ выдающееся значеніе имѣетъ 1908 г., въ которомъ произошло сильное увеличеніе перевозки какъ хлѣбныхъ, такъ и прочихъ грузовъ, достигшее въ итогѣ 27 милл. пуд., или 18,1%. Такое значительное возрастаніе грузового движенія въ этомъ году надо поставить въ связь съ открытіемъ, въ концѣ 1906 г., движенія на Сѣверныхъ ж. д. Открытіе этой линіи дало выходъ грузамъ изъ сѣверныхъ раіоновъ Пермской ж. д. и измѣнило направленіе части сибирскихъ грузовъ, перешедшихъ съ южнаго направленія черезъ Самаро-Златоустовскую ж. д. на сѣверное

[1]) Отчетъ по эксплоатаціи Пермской ж. д. за 1911 г., стр. 9. Ночное движеніе прекращалось временно также на участкахъ Кизелъ-Усольская и Камышловъ-Тюмень.

направленіе по Пермской ж. д. для дальнѣйшаго слѣдованія въ сѣверо-западную и центральную Россію. Вліяніе Сѣверныхъ ж. д. на эти измѣненія товарныхъ перевозокъ проявилось съ большою силою въ 1908 г. и затѣмъ уже продолжалось, подчиняясь общимъ условіямъ развитія движенія.

Перевозка хлѣбныхъ грузовъ испытала сильное паденіе на 17,6 милл. пуд., или на 37%, въ 1910 г.; въ 1909 и 1911 г.г. измѣненія въ движеніи этихъ грузовъ были незначительны, причемъ въ 1909 г. перевозка хлѣба уменьшилась на 0,8 милл. пуд., а въ 1911 г. увеличилась на 2,1 милл. пуд. Перевозка прочихъ грузовъ увеличивалась въ эти три года безъ перерыва, но не равномѣрно: въ 1909 г. — на 2,5 милл. пуд., въ 1910 г. — на 25,6 милл. пуд. и въ 1911 г.—на 16,4 милл. пуд.

По свѣдѣніямъ о товарныхъ перевозкахъ за первые 8 мѣсяцевъ 1912 г. въ этотъ періодъ времени, по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г., произошло увеличеніе перевозки грузовъ малой скорости на 29 милл. пуд., въ томъ числѣ хлѣбныхъ грузовъ — на 6½ милл. пуд. и прочихъ грузовъ—на 22½ милл. пуд. Эти свѣдѣнія показываютъ, что въ 1912 г. ростъ перевозокъ на Пермской ж. д. былъ выдающимся [1]).

Выручено отъ товарныхъ перевозокъ по Пермской ж. д.:

Годы.	Тыс. руб.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
		Тыс. руб.	Въ %.
1907	12.011	—	—
1908	13.865	+ 1.854	+ *15,4* %
1909	14.600	+ 735	+ *5,3* %
1910	13.914	— 686	— *4,7* %
1911	15.053	+ 1.139	+ *8,2* %

Въ этой таблицѣ бросается въ глаза болѣе всего несоотвѣтствіе измѣненія выручки съ измѣненіемъ товарнаго движенія въ 1910 г.: перевозка товаровъ увеличилась на 4,5%, а выручка сократилась на 4,7%. Объясненій этого несоотвѣтствія надо искать

---

[1]) Количество грузовъ большой и малой скоростей, кромѣ хозяйственныхъ, перевозимыхъ въ рабочихъ поѣздахъ, возросло за весь 1912 г. на 54 милл. пуд. (Предварительныя главнѣйшія свѣдѣнія о результатахъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ за 1912 г., изд. Управленія Желѣзныхъ Дорогъ).

въ пробѣгѣ грузовъ малой скорости, размѣръ котораго въ 1907—1911 г.г. измѣнялся слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Пробѣгъ въ милліонахъ пудо-верстъ.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
		Милліоны пудо-верстъ.	Въ %.
1907	59.138	—	—
1908	69.481	+ 10.343	+ *17,5* %
1909	73.937	+ 4.456	+ *6,4* %
1910	65.481	— 8.456	— *11,4* %
1911	74.670	+ 9.189	+ *14,0* %

Если сопоставить измѣненія въ количествѣ и пробѣгѣ грузовъ съ измѣненіями выручки въ процентномъ отношеніи, то окажется слѣдующее:

Годы.	Грузы малой скорости.	Пробѣгъ.	Выручка.
1908	+ 18,1 %	+ 17,5 %	+ 15,4 %
1909	+ 1,0 %	+ 6,4 %	+ 5,3 %
1910	+ 4,5 %	— 11,4 %	— 4,7 %
1911	+ 10,0 %	+ 14,0 %	+ 8,2 %

Большое, относительно, увеличеніе выручки въ 1909 г. объясняется какъ увеличеніемъ пробѣга грузовъ, такъ и повышеніемъ въ этомъ году тарифовъ на перевозку нѣкоторыхъ товаровъ. Въ 1910 г. выручка сократилась, несмотря на увеличеніе количества грузовъ, потому что значительно упалъ пробѣгъ грузовъ вслѣдствіе открытія движенія на линіи Пермь-Кунгуръ-Екатеринбургъ, сократившей разстояніе между Пермью и Екатеринбургомъ на 117 в. Съ открытіемъ этой линіи грузы, обращающіеся между Екатеринбургомъ и Пермью, дѣлаютъ меньше пробѣга на указанное количество верстъ. Не осталось безъ крупнаго вліянія на пониженіе общаго пробѣга грузовъ въ 1910 г. также почти полное прекращеніе перевозки сибирскаго хлѣба, дѣлающаго самые длинные пробѣги. Въ 1908 и 1911 г.г. выручка поднялась меньше, чѣмъ увеличились количество и пробѣгъ грузовъ. Явленіе это объясняется малоцѣнностью нѣкоторыхъ грузовъ, перевозимыхъ по Пермской ж. д. въ большихъ количествахъ, какъ-то: руды, камня, каменнаго угля, дровъ, соли и т. д.

Возвращаясь къ *хлѣбнымъ грузамъ*, слѣдуетъ, прежде всего, остановиться на сокращеніи перевозки ихъ въ 1910 г. на 17,6 милл. пуд.

Какъ это ни странно на первый взглядъ, но пониженіе хлѣбныхъ грузовъ въ 1910 г. находится въ зависимости отъ хорошаго урожая хлѣба въ Россіи. Еще въ предшествовавшемъ 1909 г. по Пермской ж. д. перевозился въ довольно значительномъ количествѣ хлѣбъ, слѣдовавшій изъ Сибири на западъ. Въ 1910 г. наступили неблагопріятныя условія для сбыта этого хлѣба, такъ какъ повторившійся повсемѣстно хорошій урожай въ европейской Россіи далъ такіе избытки, которыхъ достало и для внутренняго потребленія, и для экспорта за границу. Въ 1911 г. перевозка хлѣбныхъ грузовъ поднялась на 2,1 милл. пуд., но, несмотря на это повышеніе, количество хлѣба въ 1911 г. (31,6 милл. пуд.) не достигло даже уровня хлѣбныхъ перевозокъ въ 1907 г. (36,2 милл. пуд.). И въ этомъ (1911) году сибирскій хлѣбъ почти не шелъ, но уже по другой причинѣ, а именно вслѣдствіе неурожая въ западной Сибири.

Болѣе детальный анализъ хлѣбныхъ перевозокъ показываетъ, что въ 1911 г. увеличилась перевозка хлѣба въ зернѣ на 3.562 т. пуд. и упала перевозка муки на 642 т. пуд. и прочихъ хлѣбныхъ грузовъ (сѣмянныхъ выжимокъ, отрубей, крупы) на 308 т. пуд. Въ измѣненіяхъ хлѣбныхъ перевозокъ въ 1911 г. наглядно отразилась неудовлетворительность урожая 1911 г. въ Зауральѣ и Сибири, а именно, подъ вліяніемъ недорода хлѣбовъ, сократились перевозки хлѣба въ зернѣ въ мѣстномъ сообщеніи болѣе, чѣмъ на 1 милл. пуд. и вывозъ—на 150 т. пуд., тогда какъ ввозъ увеличился на 4 слишкомъ милліона пуд., а транзитъ—на 700 т. пуд. Точно также сократилась перевозка въ мѣстномъ сообщеніи, по вывозу и транзиту муки и увеличился на 400 т. пуд. ввозъ муки. Подъ вліяніемъ неурожая явилась потребность для населенія названныхъ мѣстностей въ покупномъ привозномъ хлѣбѣ, который закупался въ центральныхъ и юго-западныхъ губерніяхъ. Въ какой мѣрѣ оказалась сильной потребность Зауралья и западной Сибири въ хлѣбѣ, видно изъ того, что въ 1911 г. на Пермской ж. д. имѣлъ мѣсто небывалый еще въ ея лѣтописяхъ случай, а именно отправленная, въ концѣ 1910 г. и отчасти въ началѣ 1911 г., со станцій Сибирской ж. д. для вывоза чрезъ Котласъ и Архангельскъ, пшеница была вытребована изъ Архангельска обратно въ Котласъ, сложена тамъ въ склады долгосрочнаго храненія и постепенно переотправлена, въ концѣ 1911 г., на тѣ же почти станціи Сибирской ж. д., съ которыхъ она была вывезена годъ назадъ. Въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г. продолжалось то же положеніе, т. е. для продовольствія населенія и про-

корма скота въ пострадавшихъ въ 1911 г. отъ неурожая мѣстностяхъ увеличились ввозъ зернового хлѣба и овса въ раіонъ Пермской ж. д. изъ другихъ (европейскихъ) раіоновъ и транзитъ ихъ въ Сибирь; возрасла также подвозка ржаной муки, но значительно упала перевозка пшеничной муки.

Изъ числа другихъ, не хлѣбныхъ, грузовъ, перевозимыхъ по Пермской ж. д., большое значеніе имѣетъ перевозка *лѣсныхъ грузовъ, дровъ и древеснаго угля.*

	Перевезено.		Увеличилось или уменьшилось въ 1911 г.
	1910 г.	**1911** г.	
	Тысячи пудовъ.		
Дерево всякое и лѣсные строительные матеріалы [1])	16.032	18.391	+ 2.359
Дрова, корни, пни и проч.	14.251	9.536	— 4.715
Деревянныя издѣлія и щепной товаръ. . .	210	236	+ 26
Древесный уголь. . .	5.339	3.716	— 1.623

Перевозка лѣсныхъ грузовъ, разсматриваемыхъ въ ихъ совокупности, уменьшилась въ 1911 г. почти на 4 милл. пуд. Сократилась перевозка болѣе дешевыхъ въ тарифномъ отношеніи матеріаловъ — дровъ, корней, пней, древеснаго угля, тогда какъ перевозка строительныхъ матеріаловъ и издѣлій увеличилась.

Главный приростъ приходится на долю шпалъ по ввозу и отчасти по мѣстному сообщенію (около 2 милл. пуд.) и досокъ, главнымъ образомъ, по транзиту (527 т. пуд.). Увеличеніе перевозки досокъ объясняется расширеніемъ лѣсного дѣла на Уралѣ, преимущественно въ раіонѣ Богословской ж. д., отправляющей доски на различныя станціи Самаро-Златоустовской, Сибирской, Ташкентской и Средне-Азіатской ж. д. Кромѣ того, значительное количество досокъ направляется въ Котласъ и Новый портъ для вывоза за границу. Данныя за первые 8 мѣсяцевъ 1912 г. показываютъ дальнѣйшее развитіе перевозки досокъ, въ сравненіи съ тѣмъ же періодомъ 1911 г., на 1.371 т. пуд., но почти на ту же цифру сократилась перевозка шпалъ.

---

[1]) По даннымъ мѣстнаго Управленія. Перевозка лѣса по свѣдѣніямъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ (прил. 9) составила въ 1910 г. 14,7 милл. пуд. и въ 1911 г.—15,2 милл. пуд. Причины разницъ остались не выясненными.

Паденіе перевозки дровъ въ мѣстномъ сообщеніи и по вывозу объясняется отчасти перезаготовками прежнихъ лѣтъ на нѣкоторыхъ заводахъ, отчасти уменьшеніемъ отправокъ со станцій Котласскаго участка въ ожиданіи тарифа, нынѣ осуществленнаго, отчасти же сокращеніемъ отправокъ дровъ изъ Кыштымскихъ лѣсныхъ дачъ въ западную Сибирь. Въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка дровъ возрасла на 1,5 милл. пуд.

Нефтяные грузы. Перевезено въ 1910 г. 2.563 т. пуд. и въ 1911 г.—3.169 т. пуд., болѣе на 606 т. пуд. Главнымъ изъ этихъ грузовъ на Пермской ж. д. является керосинъ, приростъ котораго достигъ въ 1911 г. 321 т. пуд.; перевозка нефти увеличилась на 139 т. пуд., нефтяныхъ остатковъ—на 116 т. пуд. Нефтяные грузы подвозятся на Пермскую ж. д. водою почти исключительно для мѣстнаго потребленія въ раіонѣ дороги. Съ 1908 г., когда нефтяныхъ грузовъ было перевезено 1,8 милл. пуд., перевозка ихъ возрасла почти на 80%.

Каменный уголь и торфъ. Этихъ грузовъ перевезено въ 1910 г. 17.929 т. пуд. и въ 1911 г.—21.700 т. пуд., въ томъ числѣ каменнаго угля—16,0 и 19,3 милл. пуд. Въ приростѣ угля заключается увеличеніе на 510 т. пуд. перевозки кокса. Увеличеніе потребности въ каменномъ углѣ въ раіонѣ Пермской ж. д. вызвано отчасти появленіемъ спроса на топливо для Тюмень-Омской дороги. По той же причинѣ произошло увеличеніе на 8,8 милл. пуд. (съ 10,9 до 19,7 милл. пуд.) перевозки каменнаго угля въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г.

Слѣдуетъ отмѣтить обнаружившійся впервые въ 1911 г. фактъ ввоза англійскаго кокса чрезъ Котласъ, что повлекло за собою увеличеніе перевозокъ его въ мѣстномъ сообщеніи съ 169 до 404 т. пуд. и по вывозу на Богословскую ж. д. съ 110 до 571 т. пуд. Въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка кокса сократилась на 455 т. пуд.

Добываемая и вываріваемая въ раіонѣ Пермской ж. д. *соль* перевозится какъ для мѣстнаго потребленія, такъ и для снабженія ею другихъ раіоновъ за предѣлами дороги. Сокращеніе перевозки соли въ 1911 г. на 122 т. пуд. произошло всецѣло за счетъ вывоза. За послѣдніе годы этотъ грузъ достигаетъ съ небольшими колебаніями $2^1/_2$ милл. пуд. или немного больше.

Алебастръ, известь, цементъ, мѣлъ. Въ 1911 г. этихъ грузовъ перевезено 2.980 т. пуд., въ сравненіи съ 2.705 т. пуд., перевезенными въ 1910 г., болѣе на 275 т. пуд. Замѣчается увеличеніе (свыше 200 т. пуд.) перевозки ихъ и въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г.

Камни и минералы не въ дѣлѣ. Перевезено въ 1910 г. 9.205 т. пуд. и въ 1911 г.—13.211 т. пуд., болѣе на 4.006 т. пуд. Наибольшій подъемъ наблюдался въ перевозкѣ камня, употребляемаго для построекъ (на 4.494 т. пуд.), и притомъ почти исключительно въ мѣстномъ сообщеніи. Ростъ перевозки этого груза является результатомъ усиленнаго спроса на камень для постройки Тюмень-Омской ж. д., желѣзнодорожнаго моста въ Свіяжскѣ и для другихъ строительныхъ потребностей обширнаго камско-уральскаго края. Съ окончаніемъ нѣкоторыхъ большихъ строительныхъ работъ перевозка камня въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г. сократилась почти на 3 милл. пуд.

По мѣрѣ увеличенія спроса на *асбестъ* разработка его на среднемъ Уралѣ возрастаетъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ повышается и перевозка: въ 1911 г., по сравненію съ 1910 г., перевезено болѣе на 116 т. пуд., въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г. произошло дальнѣйшее увеличеніе перевозки на 55 т. пуд.

Руда. Въ 1910 г. перевезено разнаго рода руды 14 милл. пуд., въ 1911 г.—19,4 милл. пуд., болѣе на 5,4 милл. пуд.; въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка руды возрасла на 3,7 милл. пуд. Такое значительное повышеніе перевозки руды, большею частію въ мѣстномъ сообщеніи, свидѣтельствуетъ о развитіи уральской металлургической промышленности, что подтверждается также увеличеніемъ перевозки выплавленныхъ изъ руды *металловъ и металлическихъ издѣлій.*

	Перевезено.		Увеличилось или уменьшилось въ 1911 г.
	1910 г.	**1911 г.**	
	Тысячи пудовъ.		
Чугунъ	13.220	16.725	+ 3.505
Въ томъ числѣ:			
въ мѣстномъ сообщеніи	9.160	11.201	+ 2.041
вывозъ	860	2.426	+ 1.566
транзитъ	1.177	1.520	+ 343
ввозъ.	2.023	1.578	— 445
Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ.	12.727	11.260	— 1.467
Мѣдь, латунь, томпакъ, бронза и проч. . .	864	1.028	+ 164
Желѣзныя, жестяныя, стальныя и чугунныя издѣлія, всего.	11.060	12.418	+ 1.358
Въ томъ числѣ:			
въ мѣстномъ сообщеніи	3.032	1.435	— 1.597
вывозъ	2.482	3.799	+ 1.317
транзитъ.	3.053	5.114	+ 2.061
ввозъ	2.493	2.070	— 423

Въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка чугуна дала дальнѣйшій приростъ на 3 милл. пуд.; вмѣстѣ съ тѣмъ увеличилась на 2,5 милл. пуд. и перевозка желѣза, на 227 т. пуд.—мѣди и на 85 т. пуд.--жести, но сократилась на 267 т. пуд. перевозка издѣлій.

Увеличеніе перевозки руды и чугуна не въ дѣлѣ объясняется недостаткомъ чугуна на рынкахъ Россіи и поощреніемъ вывоза его съ Урала путемъ установленія особаго льготнаго тарифа (по льготному тарифу было перевезено въ 1911 г. чугуна 1.059 т. пуд.). Это обстоятельство, т. е. большой спросъ на уральскій чугунъ, явилось, по всей вѣроятности, причиною временнаго пониженія въ 1911 г. перевозокъ желѣза не въ дѣлѣ, такъ какъ при высокихъ цѣнахъ на чугунъ и пониженномъ на него тарифѣ заводовладѣльцы предпочитали сбытъ чугуна сбыту желѣза не въ дѣлѣ. Крупный ростъ перевозокъ желѣзныхъ, жестяныхъ, стальныхъ и чугунныхъ издѣлій сводится въ сущности къ усиленному вывозу съ Урала рельсъ на желѣзныя дороги, расположенныя къ востоку отъ Пермской дороги. Сокращеніе перевозки рельсъ въ первые 8 мѣсяцевъ 1912 г., составившее 1.196 т. пуд., дало въ результатѣ общее сокращеніе перевозки издѣлій лишь на 267 т. пуд., изъ чего слѣдуетъ заключить, что перевозка другихъ металлическихъ издѣлій, кромѣ рельсъ, въ 1912 г. увеличилась. Наконецъ, развитіе мѣдиплавильнаго дѣла на Богословскомъ и Кыштымскомъ заводахъ вызвало соотвѣтственное увеличеніе перевозки мѣди.

Группировка грузовъ малой скорости за 1910 и 1911 г.г. по категоріямъ даетъ слѣдующую картину:

	1910 г.	**1911** г.	Увеличилось или уменьшилось въ 1911 г.	
	Тысячи пудовъ.		тыс. пуд.	Въ % отношеніи.
Хлѣбные грузы	29.487	31.612	+ 2.125	+ *7,2%*
Лѣсъ, дрова и древесный уголь . . .	35.832	31.879	— 3.953	— *11,0%*
Нефтяные грузы	2.563	3.169	+ 606	+ *23,6%*
Каменный уголь и торфъ	17.929	21.700	+ 3.771	+ *21,0%*
Соль.	2.623	2.501	— 122	— *4,7%*
Горные и металлургическіе грузы . .	82.676	99.938	+17.262	+ *20,9%*
Остальные грузы.	14.339	13.152	— 1.187	— *8,3%*
Всего. . . .	185.449	203.951	+18.502	+ *10,0%*

Сопоставленіе отдѣльныхъ категорій грузовъ показываетъ, что увеличеніе въ 1911 г. перевозокъ грузовъ малой скорости произошло преимущественно за счетъ горныхъ и металлургическихъ грузовъ, т. е. той категоріи грузовъ, производство кото-

рыхъ составляетъ главную отрасль хозяйственной дѣятельности Уральскаго края.

Судя по этимъ результатамъ грузооборота на Пермской ж. д., можно заключить, что горное и горнозаводское дѣло на Уралѣ, недавно еще переживавшее опасную фазу затяжного кризиса, вступило въ періодъ оживленія. Оживленіе это не замедлило отразиться и на благосостояніи населенія, о чемъ можно заключить по увеличенію перевозокъ грузовъ первой необходимости: сахара, бакалейныхъ, колоніальныхъ и нѣкоторыхъ другихъ товаровъ.

Съ послѣдовавшимъ открытіемъ движенія на новыхъ линіяхъ Тюмень-Омскъ и Синарская-Шадринскъ и съ окончаніемъ постройки разрѣшенныхъ желѣзныхъ дорогъ Лысьва-Бердяушской и Сѣверо-Восточной Уральской, эксплоатація природныхъ богатствъ Урала усилится, а это въ свою очередь должно отразиться на увеличеніи грузового движенія на Пермской ж. д.

Ташкентская ж. д.

На протяженіи 2.090 вер. Ташкентская ж. д. проходитъ, начиная отъ ст. Кинель Самаро-Златоустовской ж. д., по Самарской и Оренбургской губерніямъ, Тургайской и Уральской (въ восточной окраинѣ) областямъ, за которыми вступаетъ въ Туркестанъ и доходитъ до Ташкента, гдѣ соединяется съ Средне-Азіатскою ж. д. Такимъ образомъ, эта дорога обслуживаетъ одной половиной европейскія губерніи, другой—степныя и среднеазіатскія области.

Проходя отчасти по мѣстностямъ съ развитымъ земледѣльческимъ промысломъ и скотоводствомъ, Ташкентская ж. д. касается, кромѣ того, раіоновъ, богатыхъ солью (Илецкая Защита), рыбой (Аральское море), хлопкомъ и фруктами (Туркестанъ), но крайне бѣдныхъ лѣсомъ. Главнѣйшими грузами на этой линіи являются: по вывозу — хлѣбные, хлопокъ, соль, рыба, животныя, сушеные фрукты, масло хлопковое; по ввозу—лѣсные матеріалы, дрова, нефть, каменный уголь, сахаръ, мануфактура, желѣзо.

Годы.	Всѣхъ грузовъ малой скорости.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ увеличилось или уменьшилось.	
	Милл. пуд.	Милл. пуд.	Въ %.
1907	68,4	—	—
1908	75,4	+ 7,0	+ *10,2* %
1909	103,2	+ 27,8	+ *36,9* %
1910	114,5	+ 11,3	+ *10,9* %
1911	109,8	— 4,7	— *4,1* %

Послѣ непрерывнаго возрастанія грузового движенія въ 1907—1910 г.г., количество грузовъ, перевезенныхъ въ 1911 г., сократилось на 4,7 милл. пуд. Сокращеніе это явилось послѣдствіемъ неурожая хлѣбовъ въ раіонѣ сѣверной половины дороги и уменьшенія перевозки ихъ, тогда какъ перевозка другихъ грузовъ продолжала возрастать и въ 1911 г.

Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка товаровъ малой скорости снова увеличилась, въ общемъ итогѣ, на 9,6 милл. пуд., въ томъ числѣ увеличились и хлѣбные грузы на 4,1 милл. пуд.

Но хотя количество грузовъ въ 1911 г. сократилось, пробѣгъ ихъ не только не уменьшился, а увеличился; вмѣстѣ съ тѣмъ, увеличилась и выручка отъ перевозки грузовъ малой скорости, какъ видно изъ слѣдующаго:

Годы.	Пробѣгъ грузовъ малой скорости.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.		Выручка отъ перевозки грузовъ малой скорости.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
	Милліоны пудо-верстъ.	Милліоны пудо-верстъ.	Въ %.	Тысячи р.	Тысячи р.	Въ %.
1907 . . .	48.757,4	—	—	10.876	—	—
1908 . . .	51.617,4	2.860,0	*5,9* %	12.401	1.525	*14,0* %
1909 . . .	64.667,8	13.050,4	*25,3* %	14.260	1.859	*15,0* %
1910 . . .	97.787,6	33.119,8	*51,2* %	19.420	5.160	*36,2* %
1911 . . .	100.911,3	3.123,7	*3,2* %	22.388	2.968	*15,3* %

Сравнивая эту таблицу съ первой (о количествѣ перевезенныхъ грузовъ), можно замѣтить, что ростъ выручки не соотвѣтствуетъ измѣненіямъ количества грузовъ и пробѣга ихъ въ процентномъ отношеніи, а почему это произошло,—о томъ въ отчетахъ Ташкентской ж. д. никакихъ разъясненій не имѣется. Въ среднемъ выводѣ съ каждаго перевезеннаго пуда груза выручено: въ 1907 г.—15,9 к., въ 1908 г.—16,4 к., въ 1909 г.—13,8 к., въ 1910 г.—17,0 к. и въ 1911 г.—20,4 к. Слѣдовательно, наименьшая выручка съ пуда груза пришлась на 1909 г., въ которомъ получилось самое высокое съ 1907 г. возрастаніе товарнаго движенія, и наибольшая выручка съ пуда груза оказалась въ 1911 г., т. е. въ годъ паденія товарнаго движенія.

Повидимому, эти скачки въ размѣрѣ выручки съ пуда груза находятся, кромѣ пробѣга, въ связи съ измѣненіями состава грузовъ, причемъ значительное вліяніе имѣли повышеніе и пониженіе *хлѣбныхъ* перевозокъ.

Перевезено грузовъ малой скорости:

Годы.	Хлѣбныхъ. Милл. пуд.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ. Милл. пуд.	Въ %.	Остальныхъ. Милл. пуд.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ. Милл. пуд.	Въ %.	Измѣненія выручки съ пуда груза. Коп.	Въ %.
1907 .	22,3	—	—	46,1	—	—	—	—
1908 .	25,4	+ 3,1	+ *13,9* %	50,0	+ 3,9	+ *8,5* %	+ 0,5	+ *3,1* %
1909 .	49,9	+ 24,5	+ *96,4* %	53,3	+ 3,3	+ *6,6* %	— 2,6	— *15,8* %
1910 .	48,8	— 1,1	— *2,2* %	65,7	+ 12,4	+ *23,3* %	+ 3,2	+ *23,2* %
1911 .	38,3	— 10,5	— *21,5* %	71,5	+ 5,8	+ *8,8* %	+ 3,4	+ *20,0* %

Изъ этой таблицы видно, что при сильномъ возрастаніи хлѣбныхъ перевозокъ въ 1909 г. (на 96,4%) средняя выручка съ пуда груза упала на 15,8%, несмотря на повышеніе перевозки и другихъ, нехлѣбныхъ, грузовъ на 6,6%; въ 1910 г.количество хлѣба почти не измѣнилось, а остальные грузы увеличились на 23,3% и на столько же поднялась выручка съ пуда груза; наконецъ, въ 1911 г. перевозка хлѣба понизилась на 21,5%, а перевозка остальныхъ грузовъ повысилась на 8,8% и въ зависимости отъ того и другого выручка съ пуда груза поднялась на 20%.

Валовой доходъ отъ перевозки грузовъ малой скорости увеличивался ежегодно, не исключая и 1911 г. Такимъ образомъ, неурожай въ раіонѣ сѣверной половины Ташкентской дороги въ 1911 г., вызвавшій подвозку хлѣба для продовольствія мѣстнаго населенія и обсѣмененія полей, по дешевымъ льготнымъ тарифамъ, не оставилъ на выручкѣ дороги никакихъ слѣдовъ.

Слѣдуетъ отмѣтить еще высокій размѣръ средней выручки съ пуда груза малой скорости на Ташкентской линіи—до 20,4 к. въ 1911 г., тогда какъ средняя выручка по всей казенной сѣти въ этомъ году составляла 5,4 к. съ пуда. Отчасти это можетъ быть объяснено тѣмъ, что по Ташкентской линіи перевозится небольшое количество транзитныхъ грузовъ, доставляющихъ дорогамъ слѣдованія наименьшій доходъ.

Изъ отдѣльныхъ грузовъ, кромѣ хлѣбныхъ, перевозка *хлопка* болѣе развита на Средне-Азіатской ж. д., чѣмъ на Ташкентской. Однако и на послѣдней этотъ грузъ имѣетъ не маловажное значеніе (5% всѣхъ грузовъ малой скорости въ 1911 г.). Въ пятилѣтіе съ 1907 г. перевезено хлопка по Ташкентской линіи: въ 1907 г.—4.648 т. пуд., въ 1908 г.—4.923 т. пуд., въ 1909 г.—6.188 т. пуд., въ 1910 г.—4.145 т. пуд. и въ 1911 г.—5.545 т. пуд. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка хлопка увеличилась на

348 т. пуд. Большая часть хлопка слѣдуетъ по Ташкентской ж. д. транзитомъ съ Средне-Азіатской ж. д., часть же его вывозится изъ южнаго раіона Ташкентской линіи.

Въ связи съ разведеніемъ хлопка въ Туркестанѣ находится производство тамъ и перевозка *хлопковаго масла*. Съ 1908 г., когда этого продукта было перевезено по Ташкентской ж. д. 226 т. пуд., перевозка его ежегодно увеличивается и въ 1911 г. дошла до 1.580 т. пуд.

Недостатокъ лѣса на мѣстѣ въ среднихъ и южныхъ частяхъ раіона дороги замѣняется привозомъ *лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ* съ сѣвера. Перевозка ихъ, не безъ колебаній по годамъ, въ общемъ возрастаетъ. Въ 1907 г. лѣсныхъ матеріаловъ перевезено 6,5 милл. пуд., въ 1908 г.—7,2 милл. пуд., въ 1909 г.—6,1 милл. пуд., въ 1910—9,1 милл. пуд., въ 1911 г.—8,6 милл. пуд. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка увеличилась на 1.684 т. пуд., изъ которыхъ до 50% приходится на транзитъ.

Нужда въ *топливѣ* также не удовлетворяется мѣстными средствами и покрывается привозомъ его изъ другихъ раіоновъ. Размѣры этихъ перевозокъ видны изъ слѣдующаго:

Годы.	Дрова и саксаулъ.	Нефть.	Каменный уголь.
	Милліоны пудовъ.		
1907 . . .	5,4	1,9	0,8
1908 . . .	6,7	1,3	0,9
1909 . . .	4,2	1,5	0,9
1910 . . .	7,7	2,5	1,3
1911 . . .	9,7	2,7	1,9

Эти цифры указываютъ на возрастаніе перевозки топлива.

Кромѣ нефти, какъ топлива, слѣдуетъ отмѣтить перевозку наиболѣе распространеннаго ея продукта—*керосина*: съ 635 т. пуд. въ 1907 г., постепенно повышаясь, этотъ грузъ достигъ въ 1910 г. 1.037 т. пуд., въ слѣдующемъ же 1911 г. понизился до 955 т. пуд. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г., въ сравненіи съ тѣмъ же періодомъ 1911 г., керосина перевезено болѣе на 86 т. пуд.

Перевозка *желѣза* не въ дѣлѣ за два года, 1908 и 1909, возрасла на 322 т. пуд., а въ 1910 г. сразу поднялась на 832 т. пуд. и дошла до 2.424 т. пуд. Быть можетъ, ввозъ желѣза въ этомъ году былъ избыточенъ, такъ какъ въ 1911 г. перевозка его понизилась до 2.132 т. пуд. Въ общемъ же, въ перевозкѣ желѣза обнаруживается наклонность къ возрастанію.

Необходимо отмѣтить увеличеніе потребленія въ раіонѣ дороги *сахара*, перевозка котораго съ 2.502 т. пуд. въ 1907 г. дошла до 3.590 т. пуд. въ 1910 г. Послѣдовавшее затѣмъ въ 1911 г. пониженіе перевозки сахара до 3.318 т. пуд., или на 272 т. пуд., вѣроятно, находится въ связи съ неурожаемъ въ сѣверной половинѣ Ташкентской дороги. За первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка сахара возрасла на небольшое количество—24 т. пуд.

Перевозка *мануфактуры*, при общей склонности къ повышенію, колеблется по годамъ, а именно этого рода товаровъ перевезено: въ 1907 г.—1.481 т. пуд., въ 1908 г.—1.402 т. пуд., въ 1909 г.—1.648 т. пуд., въ 1910 г.—2.530 т. пуд. и въ 1911 г.—2.023 т. пуд. Сокращеніе перевозки мануфактуры въ 1911 г. на 507 т. пуд., надо полагать, было временнымъ и вызвано неурожаемъ; по крайней мѣрѣ, въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка мануфактурныхъ грузовъ уже увеличилась на 57 т. пуд.

Соли, составляющей одно изъ мѣстныхъ природныхъ богатствъ, перевезено въ 1907 г. 2,2 милл. пуд., въ 1908 г.—2,8 милл. пуд., а въ послѣдніе три года (1909—1911) перевозка соли держится на довольно постоянномъ уровнѣ около 3,4 милл. пуд. съ наклонностью къ повышенію (въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. увеличилось на 275 т. пуд.).

Рыбный товаръ возрасталъ до 1910 г. включительно, причемъ въ этомъ году было перевезено его 1.919 т. пуд.; въ 1911 г. перевозка понизилась до 1.505 т. пуд., а въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. снова повысилась на 127 т. пуд.

Сушеныхъ фруктовъ до 1909 г. перевозилось около 900 т.—1 милл. пуд., въ 1909 перевезено 1.396 т. пуд., а затѣмъ замѣчается небольшое пониженіе: въ 1910 г.—до 1.305 т. пуд. и въ 1911 г.—до 1.222 т. пуд.

Полученныя данныя о перевозкѣ *крупныхъ животныхъ* не характеризуютъ исключительно коммерческой перевозки, такъ какъ вмѣщаютъ въ себѣ свѣдѣнія не только о частныхъ, но и о воинскихъ перевозкахъ этого рода. Изъ этихъ данныхъ видно только, что въ 1907—1910 г.г. перевозилось крупныхъ животныхъ по вѣсу отъ 1,3 до 1,8 милл. пуд., въ 1911 г. перевезено 3 милл. пудовъ. Относительно сильнѣе возрасла перевозка *мелкихъ животныхъ*, поднявшаяся съ 46 тыс. пуд. въ 1907 г. до 107 т. пуд. въ 1910 г. и 299 т. пуд. въ 1911 г. Такое же явленіе представляетъ перевозка *мясного товара*, поднявшаяся съ средняго количества въ 1907—1910 г.г. около 500 т. пуд. до 1.150 т. пуд. въ 1911 г., и перевозка *кожъ*: 600 т. пуд. въ 1907—1910 г.г. и

1.061 т. пуд. въ 1911 г. Крупное увеличеніе всѣхъ поименованныхъ грузовъ, т. е. животныхъ и продуктовъ животнаго происхожденія, въ 1911 г. указываетъ на общую причину, вызвавшую усиленный сбытъ ихъ. Причина эта—та же, которая извѣстна изъ описанія товарнаго движенія по Самаро-Златоустовской ж. д., а именно—неурожай, вынудившій населеніе распродать часть своего скота.

Полученныя данныя отмѣчаютъ еще повышеніе перевозки *овощей* съ 300—400 т. пуд. въ 1907—1909 г.г. до 687 т. пуд. въ 1910 г. и 1.031 т. пуд. въ 1911 г. Какія овощи подразумѣваются подъ этимъ названіемъ—неизвѣстно; вѣроятно, картофель, учитываемый желѣзнодорожною статистикою въ числѣ овощей. Въ связи съ неурожаемъ хлѣба могъ увеличиться ввозъ картофеля въ раіонъ Ташкентской ж. д. въ 1911 г.

Средне-Азіатская ж. д.

Главная линія Средне-Азіатской ж. д., начинаясь отъ Красноводска на берегу Каспійскаго моря, идетъ чрезъ Асхабадъ, Мервъ, Чарджуй, Самаркандъ на Ташкентъ. Вѣтви не многочисленны: одна (Мургабская) отъ Мерва до Кушки, другая—отъ Черняева до Горчаково, развѣтвляющаяся на Наманганъ, Андижанъ и Скобелево. Маленькая вѣтка въ 12 в. соединяетъ ст. Каганъ съ Бухарою. Вся сѣть, безъ Бухарской линіи, имѣетъ общее протяженіе въ 2.362 в., изъ которыхъ 1.748 в. принадлежатъ главной линіи и 614 в.—вѣтвямъ.

Черезъ пески и безводныя пустыни Средне-Азіатская ж. д. соединяетъ съ рынками Россіи плодороднѣйшія мѣстности Туркестана. Построенная, главнымъ образомъ, съ цѣлями военными и политическими, эта дорога пріобрѣла огромное культурное и экономическое значеніе, предсказывавшееся ей въ самомъ началѣ ея сооруженія [1]) лицами, съумѣвшими оцѣнить ея пользу какъ для развитія мѣстной промышленной и торговой жизни, такъ и для метрополіи. Искусство русской техники преодолѣло песчаныя и безводныя пространства, перекинуло черезъ Аму-Дарью величайшій въ мірѣ мостъ и открыло путь товарообмѣну между Европой и производительными раіонами Средней Азіи. Для русской промышленности особенно большую цѣнность имѣютъ вывозимые изъ нашихъ средне-азіатскихъ владѣній хлопокъ, шелкъ и шерсть.

---

[1]) Вацликъ. Закаспійская ж. д., ея значеніе и будущность. 1888 г.

Въ орошаемыхъ частяхъ края (въ Самаркандской, Сыръ-Дарьинской и Ферганской областяхъ и Бухарѣ) развито садоводство; туркестанскіе фрукты, отличающіеся высокими качествами, уже проникаютъ въ обѣ столицы и другіе центры Россіи. Минеральныя богатства почти не эксплоатируются. Между тѣмъ, въ Ферганской области имѣются мѣсторожденія магнитнаго желѣзняка, содержащія по приблизительной оцѣнкѣ около 160 милліардовъ пудовъ руды; мѣдныя руды встрѣчаются въ Ташкентскомъ уѣздѣ и многихъ другихъ мѣстахъ Туркестана, серебряныя руды попадаются во всей горной полосѣ Туркестанскаго края; соляными озерами богаты Закаспійская и Ферганская области; въ этихъ же областяхъ извѣстны нефть и сѣра; близъ Самарканда находится графитъ, въ Ферганской области—озокеритъ и т. д.

Средне-Азіатская ж. д. долго была дефицитной; въ послѣдніе же годы она стала давать прибыль, которая, надо надѣяться, по мѣрѣ развитія движенія, будетъ увеличиваться.

Перевозка грузовъ малой скорости на Средне-Азіатской ж. д. возрастаетъ даже сильнѣе, чѣмъ на Ташкентской. Какъ видно изъ представленныхъ выше свѣдѣній, товарное движеніе на Ташкентской ж. д. за время 1907—1911 г.г. увеличилось на 41,4 милл. пуд.; по Средне-Азіатской же дорогѣ за это пятилѣтіе оно возрасло на 47,9 милл. пуд. и по общему количеству грузовъ(110,8 милл. пуд.) сравнялось въ 1911 г. съ перевозками по Ташкентской ж. д. (109,8 милл. пуд.).

Отдѣльно по годамъ перевозка грузовъ малой скорости по Средне-Азіатской ж. д. развивалась въ слѣдующей постепенности:

Годы.	Всѣхъ грузовъ малой скорости. Милл. пуд.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
		Милл. пуд.	Въ %.
1907. . . .	62,9	—	—
1908. . . .	66,6	3,7	*5,9* %
1909. . . .	70,6	4,0	*6,6* %
1910. . . .	86,8	16,2	*22,9* %
1911. . . .	110,8	24,0	*27,6* %

Эти цифры показываютъ, что на Средне-Азіатской ж. д. въ 1907—1911 г.г. происходило прогрессивное возрастаніе перевозки грузовъ малой скорости. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. это положеніе измѣнилось, а именно количество грузовъ малой скорости, по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г., сократилось на 2,2 милл. пуд. преимущественно вслѣдствіе уменьшенія ввоза въ раіонъ дороги хлѣба, который въ 1911 г. ввозился въ увеличен-

ныхъ размѣрахъ по случаю недорода въ Туркестанѣ и Хивѣ. Въ концѣ 1912 г. товарное движеніе снова усилилось.

Въ увеличеніи грузооборота Средне-Азіатской ж. д. въ 1911 г. нѣкоторую роль сыграла и спекуляція. Совпаденіе успѣшнаго вывоза хлопка изъ Ферганы съ недородомъ хлѣба вызвало приливъ большого количества хлѣба, чая, сахара и нѣк. друг. товаровъ. Предложеніе превысило спросъ и спекулянты не могли вовремя расторговаться; часть хлѣба и чая осталась за банками, на станціяхъ желѣзной дороги и въ таможенныхъ пакгаузахъ не выкупленною. Не всѣ привезенные товары удалось сбыть и въ ближайшей персидской провинціи Хоросанѣ. Этимъ объясняется отчасти пониженіе перевозки грузовъ малой скорости: хлѣба, чая, сахара и др. въ началѣ 1912 г.

Выручка отъ товарнаго движенія по Средне-Азіатской ж. д. измѣнялась слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Тысячи рублей.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
		Тысячи руб.	Въ %.
1907. . . .	10.743	—	—
1908. . . .	9.062	— 1.681	— *15,6* %
1909. . . .	10.197	+ 1.135	+ *12,5* %
1910. . . .	12.467	+ 2.270	+ *22,3* %
1911. . . .	15.727	+ 3.260	+ *26,1* %

Пониженіе выручки въ 1908 г. на 15,6% при увеличеніи количества грузовъ на 5,9% зависѣло, главнымъ образомъ, отъ сокращенія пробѣга грузовъ по Средне-Азіатской ж. д. въ этомъ году на 15%.

Культура *хлопка* составляетъ главную отрасль сельско-хозяйственной промышленности въ раіонѣ Средне-Азіатской ж. д. и даетъ послѣдней, за исключеніемъ хлѣба, наибольшее количество грузовъ. Въ слѣдующей таблицѣ показана перевозка хлопковыхъ грузовъ въ 1907—1911 г.г. Для сравненія приведены свѣдѣнія о перевозкѣ хлопковыхъ грузовъ въ 1900 г., позволяющія составить представленіе о ростѣ этихъ грузовъ за 12 лѣтъ [1]).

---

[1]) При разсмотрѣніи таблицы надо имѣть въ виду, что въ цифрахъ перевозки заключаются мѣстное сообщеніе и вывозъ хлопка на другія линіи и что поэтому нѣкоторая часть снятаго хлопка можетъ въ перевозкѣ повториться. Такъ, напримѣръ, хлопокъ можетъ быть вывезенъ съ мѣста производства въ складочные пункты (мѣстное сообщеніе) и оттуда на другія линіи (вывозъ); въ этомъ случаѣ въ статистикѣ грузовъ онъ будетъ значиться два раза. Цифры перевозки хлопка

Годы.	Хлопокъ-сырецъ, груза [1]) и вата.	Масло хлопковое.	Сѣмена хлопковыя.	Итого хлопковыхъ грузовъ.
	Тысячи пудовъ.			
1900	5.847	59	1.019	**6.925**
1907	10.767	539	3.915	**15.221**
1908	9.119	590	4.465	**14.174**
1909	11.884	1.103	5.730	**18.717**
1910	10.532	1.576	5.537	**17.645**
1911	14.603	1.772	7.134	**23.509**
Въ первые 9 мѣсяцевъ. 1911 г.	8.552	1.376	5.122	**15.050**
Въ первые 9 мѣсяцевъ. 1912 г.	8.214	1.817	5.065	**15.096**

Вывозъ хлопка прямымъ сообщеніемъ на другія желѣзныя дороги съ 3.133 т. пуд. въ 1900 г. поднялся до 11.174 т. пуд. въ 1911 г. [2]) Масла хлопковаго въ 1900 г. было отправлено прямымъ сообщеніемъ со Средне-Азіатской линіи 27 т. пуд., а въ 1911 г.— 1.312 т. пуд., сѣмянъ хлопковыхъ вывозится изъ предѣловъ Туркестана чрезъ другія желѣзныя дороги незначительное количество— 49 т. пуд. въ 1911 г.; главная масса ихъ перевозится Каспійскимъ моремъ. Но, какъ грузъ мѣстнаго сообщенія, хлопковыя сѣмена имѣютъ большое значеніе для Средне-Азіатской ж. д. (7,1 милл. пуд. въ 1911 г.).

Къ указаннымъ предметамъ вывоза надо присоединить еще *хлопчатниковыя выжимки*, которыхъ въ 1911 г. перевезено 2.602 т. пуд., причемъ вывезено прямымъ сообщеніемъ изъ Туркестана, главнымъ образомъ, въ Германію, 1.336 т. пуд. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. вывозъ этого груза увеличился на 900 т. пуд.

было бы интересно сопоставить съ урожаемъ хлопка за рядъ лѣтъ. Къ сожалѣнію, по сознанію самого Центральнаго Статистическаго Комитета (Ежегодникъ 1912 г. отд. VII, стр. 39), данныя Комитета по столь важной отрасли народнаго хозяйства, въ мягкомъ выраженіи Комитета, «не отличаются большою точностью», потому что собираются одинъ разъ въ августѣ, тогда какъ сборъ хлопка производится два-три раза и заканчивается въ ноябрѣ и даже въ декабрѣ. При такомъ способѣ веденія статистики урожая хлопка, дѣйствительно, трудно ожидать даже приблизительной точности.

[1]) Неочищенный хлопокъ.

[2]) Въ дѣйствительности вывозится больше, такъ какъ хлопокъ, отправляемый Каспійскимъ моремъ чрезъ Красноводскъ, значится по статистикѣ желѣзнодорожнаго движенія не въ вывозѣ, а въ мѣстномъ сообщеніи только потому, что онъ вывозится водою.

Сборъ хлопка, очистка его отъ сѣмянъ, переработка сѣмянъ на маслобойныхъ заводахъ и использованіе отбросовъ этого производства для мыловаренія и приготовленія кормовой муки, делинта и проч. вызвалъ къ жизни новые побочные промыслы, привлекающіе извнѣ большіе капиталы, отъ прилива и оборота которыхъ быстро увеличивается благополучіе Туркестана. Съ развитіемъ культуры хлопчатника стали сооружаться новые или расширяться прежніе хлопкоочистительные и маслобойные заводы, мукомольныя мельницы, ирригаціонныя сооруженія и проч. Хлопокъ, можно сказать, является главнымъ регуляторомъ мѣстной экономической жизни Туркестана.

Крайняя недостаточность мелкаго кредита, правда, ставитъ массы мелкихъ хлопководовъ въ разорительную зависимость отъ мѣстныхъ ростовщиковъ и полученіе необходимыхъ для культуры хлопковыхъ плантацій денегъ обходится хлопководу въ 40—60% и даже болѣе [1]), а при неурожаяхъ оканчивается утратою имъ за долги права собственности на свою землю; но отъ государственной власти зависитъ, путемъ широкой организаціи мелкаго кредита, придти на помощь обездоливаемымъ народнымъ массамъ. Эта мѣра будетъ способствовать и дальнѣйшему процвѣтанію въ Туркестанѣ хлопковой культуры, которая можетъ лучше всего удаваться лишь въ мелкихъ хозяйствахъ, въ которыхъ легче достигнуть требуемаго хлопчатникомъ тщательнаго ухода.

Фрукты сушеные (изюмъ, коринка, кишмишъ и др.) являются другимъ значительнымъ продуктомъ вывоза изъ Туркестана. Перевозка сушеныхъ фруктовъ по Средне-Азіатской ж. д. постепенно развивается и съ 1.893 т. пуд. въ 1900 г. она достигла 2.593 т. пуд. въ 1909 г. и 2.825 т. пуд. въ 1911 г. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. вывозъ сушеныхъ фруктовъ увеличился противъ соотвѣтствующаго времени 1911 г. на 227 т. пуд.

Въ числѣ привозимыхъ товаровъ первенствующеее мѣсто занимаютъ *хлѣбные грузы*, ввозъ которыхъ производится въ значительномъ количествѣ, потому что своего хлѣба въ краѣ не хватаетъ даже при нормальномъ урожаѣ, въ случаѣ же недорода спросъ на привозный хлѣбъ еще больше возрастаетъ. Кромѣ того, потребность въ хлѣбѣ за послѣднее время увеличилась въ Туркестанѣ оттого, что часть хлѣбородныхъ земель обращена подъ гораздо болѣе доходныя хлопковыя плантаціи.

---

[1]) Записка Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ о поѣздкѣ въ Туркестанскій край, стр. 15—18.

Всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ перевезено по Средне-Азіатской ж. д. въ 1908 г. 12,5 милл. пуд., въ 1909 г. — 13,3 милл. пуд., въ 1910 г.--21,7 милл. пуд. и въ 1911 г.—27 милл. пуд. Въ первые 9 мѣсяцевъ 1912 г. перевозка хлѣбныхъ грузовъ сократилась на 3,7 милл. пуд. Прежде хлѣбъ привозился преимущественно въ зернѣ, которое перемалывалось на мѣстныхъ мельницахъ, а въ послѣдніе годы увеличивается привозъ муки, потому что привозная мука по качеству значительно превышаетъ мѣстную. Какъ зерно, такъ и мука обычно поступаютъ на главный средне-азіатскій рынокъ—Фергану изъ двухъ раіоновъ: приволжскаго чрезъ Оренбургъ-Ташкентъ и сѣверо-кавказскаго—чрезъ Петровскъ-Красноводскъ. Вслѣдствіе недорода хлѣба въ Поволжьѣ въ 1911 г. сѣверокавказскій хлѣбъ въ зернѣ, и особенно въ мукѣ, нашелъ себѣ въ Ферганѣ выгодное помѣщеніе и далъ хорошій заработокъ Средне-Азіатской ж. д. Сѣверокавказская мука предпочитается въ Туркестанѣ не только мѣстной, но и приволжской.

Кромѣ хлѣба, можно разсчитывать на увеличеніе ввоза въ Туркестанъ многихъ другихъ товаровъ, изъ которыхъ болѣе существенное значеніе имѣютъ слѣдующіе:

	Перевезено:					
	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Въ первые 9 мѣсяцевъ.	
					1911 г.	1912 г.
	Тысячи пудовъ.					
Лѣсные матеріалы.	3.193	3.090	4.741	6.280	5.081	5.655
Дрова	3.865	3.409	3.488	6.005	3.235	3.100
Нефть	1.172	1.337	2.030	3.251	1.877	2.158
Керосинъ.	2.146	2.296	2.511	2.803	1.838	2.019
Каменный уголь.	646	902	1.207	2.962	1.626	1.874
Сахаръ.	1.964	1.869	2.748	3.058	1.968	1.588
Чай	1.120	962	1.275	1.617	1.013	739
Мануфактура.	1.772	1.767	2.269	2.705	2.052	1.982
Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ. .	—	—	1.043	1.174	210	728

Изъ продуктовъ потребленія въ значительныхъ количествахъ перевозятся еще рисъ (2.893 т. пуд. въ 1911 г.) и соль (1.584 т. пуд. въ 1911 г.).

Не маловажными предметами перевозокъ являются также строительные грузы: кирпичъ, камень, известь и цементъ.

Средне-Азіатская и Ташкентская ж. д. проложены въ раіонахъ, обладающихъ исключительными средствами для дальнѣйшаго развитія. Плодороднѣйшія земли Туркестана нуждаются лишь въ водѣ—искусственномъ орошеніи, чтобы при высокой средней

температурѣ края быть пригодными для культуры цѣнныхъ растеній. Уже и теперь культура хлопчатника въ Туркестанѣ, Бухарѣ и Хивѣ даетъ до 12 милл. пуд. хлопка на сумму свыше 110 милл. р. Отъ 10 до 11 милл. пуд. недостаетъ для ежегодной потребности русской промышленности, принужденной этотъ недостатокъ пополнять выпискою хлопка изъ Америки, Индіи, Египта и другихъ странъ. Въ запискѣ Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ А. В. Кривошеина о поѣздкѣ въ Туркестанскій край въ 1912 г. проводится мысль о необходимости энергично приняться за орошеніе пригодныхъ для культуры хлопчатника, но еще не орошенныхъ земель Туркестана, способныхъ дать все то количество хлопка, которое нужно для русскихъ фабрикъ, и такимъ образомъ освободиться отъ зависимости нашей промышленности отъ иностраннаго хлопка. Это—большая государственная задача, но разъ она поставлена и съ большею или меньшею настойчивостью будетъ проводиться, а наряду съ орошеніемъ будутъ осуществляться и другія намѣченныя мѣропріятія: постройка желѣзной дороги Арысь - Вѣрный съ цѣлью снабженія Туркестана хлѣбомъ изъ Семирѣчья, мелкій кредитъ для населенія и друг. [1]), производительность края поднимется и дастъ притокъ грузовъ Средне-Азіатской и Ташкентской ж. д., а также другимъ желѣзнодорожнымъ путямъ на всемъ протяженіи до мѣста назначенія туркестанскихъ товаровъ.

Даже при настоящихъ условіяхъ, когда для увеличенія производительности края сдѣлано еще мало, развитіе его производительныхъ силъ подвигается подъ вліяніемъ спроса и вмѣстѣ съ тѣмъ растетъ вывозъ грузовъ изъ Туркестана.

Сибирская ж. д.

Начинаясь отъ Челябинска, Сибирская ж. д. проходитъ по Сибири на протяженіи 3.052 в. чрезъ Оренбургскую и Тобольскую губерніи, Акмолинскую область, Томскую, Енисейскую и Иркутскую губерніи до ст. Иннокентьевской передъ Иркутскомъ, гдѣ соединяется съ Забайкальскою ж. д. Единственная, относительно длинная, вѣтвь Сибирской дороги въ 89 в. проложена отъ ст. Тайги на Томскъ и Черемошники. Затѣмъ имѣются мелкія вѣтки общаго и частнаго пользованія, изъ которыхъ самая длинная около 12 в., а нѣкоторыя не достигаютъ и версты. Такимъ образомъ, въ сущ-

---

[1]) Записка Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ о поѣздкѣ въ Туркестанскій край въ 1912 г., стр. 80—82.

ности, громадное пространство Сибири отъ Челябинска до Иркутска и далѣе до границы Китая у ст. Маньчжуріи Восточной Китайской ж. д., обслуживается одною желѣзнодорожною линіею, безъ развѣтвленій, если не считать линіи отъ Екатеринбурга до Тюмени Тобольской губерніи, только теперь, въ концѣ 1913 г., доведенной до ст. Омскъ Сибирской дор. Да и Сибирская ж. д. находится въ эксплоатаціи меньше 20 лѣтъ. Этотъ срокъ, при слабой населенности края и недостаточномъ развитіи его промышленной и торговой жизни, слишкомъ малъ для того, чтобы Сибирскую дорогу можно было считать вступившею въ періодъ зрѣлости и полнаго движенія. Вѣрнѣе, настоящая пора—еще пора ея младенчества, а ея громадное экономическое значеніе—все въ будущемъ. Въ самомъ дѣлѣ, по Сибирской ж. д., обслуживающей пространство, превышающее европейскую Россію въ 2½ раза, перевезено въ 1911 г. коммерческихъ грузовъ малой скорости 134 милл. пуд., тогда какъ однѣ только казенныя линіи европейской Россіи перевезли въ этомъ году товаровъ болѣе 8 милліардовъ пудовъ, и хотя при общемъ подсчетѣ товары, переходящіе съ одной линіи на другую, повторяются, но тѣмъ не менѣе сравненіе этихъ двухъ цифръ: 134 милліона пуд. и 8 милліардовъ пуд., имѣя притомъ въ виду разницу въ площадяхъ, къ которымъ онѣ относятся, указываетъ на крайнюю незначительность товарнаго движенія по Сибирской линіи и на очевидный застой въ использованіи производительныхъ силъ въ тѣхъ частяхъ Сибири, которыя пригодны для культурной, промышленной и торговой дѣятельности.

Большія пространства земли, удобной для сельскаго хозяйства, остаются не обработанными, въ степныхъ мѣстахъ разведеніе скота можетъ достигнуть значительно большихъ размѣровъ, въ сравненіи съ нынѣшнимъ состояніемъ этой отрасли сельской промышленности, садоводства въ Сибири не существуетъ, рыбный промыселъ еще далеко не даетъ всего того, что онъ можетъ дать, обрабатывающая промышленность—въ зачаточномъ состояніи.

Алтайское нагорье, занимающее площадь въ 10 разъ больше Швейцаріи, и горные массивы восточной Сибири скрываютъ въ себѣ въ большомъ количествѣ полезныя ископаемыя: золото, серебро, желѣзо, мѣдь, свинецъ, олово (единственныя въ Россіи оловянныя мѣсторожденія въ Забайкальской области), никкель, сурьму, ртуть, марганецъ, сѣру, каменный уголь, графитъ, асбестъ превосходнаго качества, каолинъ, огнеупорныя глины, цвѣтные камни, но изъ этого богатства разрабатывается очень немногое,

главнымъ образомъ, золото; за этимъ малымъ исключеніемъ, цѣнныя ископаемыя Сибири остаются не использованными за отсутствіемъ путей сообщенія и капиталовъ.

То же слѣдуетъ сказать о сибирскихъ лѣсахъ, занимающихъ площадь, безъ Якутской области, болѣе, чѣмъ въ 200 милл. десятинъ.

Разработка горныхъ и лѣсныхъ богатствъ, земледѣліе, скотоводство, рыбопромышленность, охота и другія отрасли народнаго хозяйства, съ увеличеніемъ населенія и проложеніемъ новыхъ путей сообщенія, могутъ повысить во много разъ количество желѣзнодорожныхъ грузовъ.

Обращаясь къ настоящей дѣйствительности, необходимо замѣтить, что отчеты Управленія Желѣзныхъ Дорогъ и отчеты мѣстнаго желѣзнодорожнаго Управленія имѣютъ по Сибирской ж. д. одну особенность: въ нихъ, въ цифрахъ товарныхъ перевозокъ, значатся такъ называемыя перевозки съ нулевымъ пробѣгомъ. Происхожденіе этихъ перевозокъ объясняется тѣмъ, что въ Челябинскѣ, гдѣ сходятся линіи Сибирская, Самаро-Златоустовская и Пермская, вокзалъ принадлежитъ Сибирской дорогѣ, въ виду чего грузы, приходящіе по первымъ двумъ дорогамъ въ Челябинскъ, и грузы, слѣдующіе съ Самаро-Златоустовской дороги на Пермскую и обратно, проходя чрезъ Челябинскъ, попадаютъ въ регистрацію и Сибирской ж. д.; но такъ какъ они не дѣлаютъ никакого пробѣга по Сибирской дорогѣ, то въ отчетахъ о движеніи по этой дорогѣ показывается только количество ихъ, безъ пробѣга. Вмѣстѣ съ грузами съ нулевымъ пробѣгомъ перевозка товаровъ малой скорости въ 1907 — 1911 г.г. изображена въ отчетахъ центральнаго и мѣстнаго управленій въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годы.	Въ отчетахъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ.	Въ отчетахъ Управленія Сибирской ж. д.	Въ отчетахъ Управленія дороги *большe*.
	Милліоны пудовъ.		
1907	154,2	246,8	92,6
1908	163,4	278,0	114,6
1909	163,5	310,3	146,8
1910	165,3	307,9 [1])	142,6
1911	174,3	387,6	213,3

[1]) По исправленнымъ въ отчетѣ за 1912 г. свѣдѣніямъ.

Первый столбецъ этой таблицы (данныя Управленія Желѣзныхъ Дорогъ) показываетъ возрастаніе количества грузовъ малой скорости, перевезенныхъ по Сибирской ж. д. въ 1907—1911 г.г., на 20,1 милл. пуд., или на 13%; второй столбецъ (отчетныя свѣдѣнія Управленія дороги) даетъ возрастаніе количества грузовъ за тотъ же періодъ времени въ 140,8 милл. пуд., или на 57%. Разница въ ростѣ товарнаго движенія по двумъ названнымъ источникамъ—очень большая. Причины этой разницы заключаются въ разныхъ системахъ составленія отчетныхъ данныхъ о перевозкахъ по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ. Управленіе Сибирской ж. д., слѣдуя требованіямъ Министерства Путей Сообщенія, показываетъ въ годовыхъ отчетахъ нераздѣльно всѣ товарныя перевозки: частныя, воинскія и хозяйственныя самой дороги, считая, въ числѣ послѣднихъ, какъ хозяйственные грузы эксплоатаціи, такъ и грузы переустройства Сибирской дороги. Само же Министерство въ своихъ годовыхъ отчетахъ не показываетъ хозяйственныхъ грузовъ, перевезенныхъ не въ коммерческихъ поѣздахъ. Совершенно невозможно по отчетамъ дороги выдѣлить собственно коммерческіе, и притомъ только частные грузы, съ цѣлью выясненія, насколько подвигается впередъ перевозка именно этихъ грузовъ, характеризующихъ промышленное, торговое и экономическое положеніе Сибири [1]). Это удалось сдѣлать только при помощи другихъ матеріаловъ. Полученные результаты настолько любопытны, что необходимо на нихъ остановиться.

Какъ видно изъ приведенной выше таблицы, отчеты центральнаго и мѣстнаго управленій даютъ крупныя за каждый годъ разницы, обозначенныя въ третьемъ столбцѣ таблицы. Разница въ количествѣ грузовъ по названнымъ источникамъ составила за 1907 г. 92,6 милл. пуд. и достигла въ 1911 г. 213,3 милл. пуд., увеличившись на 130%.

[1]) Образцомъ запутанности цифровыхъ данныхъ о товарномъ движеніи могутъ служить слѣдующіе примѣры: по годовымъ отчетамъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій грузы малой скорости, какъ и слѣдуетъ, показываются отдѣльно; грузы же большой и пассажирской скоростей почему-то исключены изъ товарнаго движенія и показываются слитно съ багажомъ въ пассажирскомъ движеніи; въ статистическихъ данныхъ, доставляемыхъ мѣстными управленіями въ центральное, въ качествѣ матеріала для составленія смѣтъ, грузы большой скорости присоединяются къ грузамъ малой скорости, а багажъ показывается слитно съ грузами пассажирской скорости; наконецъ, въ отчетахъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ грузы пассажирской скорости присоединяются то къ грузамъ большой скорости (отчетъ за 1910 г.), то къ багажу (отчетъ 1911 г.). Такое состояніе отчетнаго и смѣтнаго матеріаловъ чрезвычайно затрудняетъ статистическія работы и изслѣдованія.

Эти разницы (третій столбецъ таблицы) представляютъ не что иное, какъ перевозку хозяйственныхъ грузовъ Сибирской дороги.

Если изъ количества грузовъ, показанныхъ въ первомъ столбцѣ, исключить грузы съ нулевымъ пробѣгомъ, то получится количество коммерческихъ товаровъ, дѣлающихъ пробѣги и приносящихъ денежный доходъ [1]).

Годы.	Всего коммерческихъ грузовъ малой скорости.	Грузы съ нулевымъ пробѣгомъ.	За вычетомъ грузовъ съ нулевымъ пробѣгомъ.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
	Милліоны пудовъ.			Милл. пуд.	Въ %.
1907	154,2	23,5	130,7 [2])	—	—
1908	163,3	31,0	132,3	+ 1,6	+ 1,2 %
1909	163,5	29,1	134,4	+ 2,1	+ 1,6 %
1910	165,3	31,9	133,4	— 1,0	— 0,7 %
1911	174,3	39,7	134,6	+ 1,2	+ 0,9 %

Въ показанныхъ выше цифрахъ поражаетъ, прежде всего, необыкновенно большое, и притомъ сильно возросшее въ 1907—1911 г.г. количество хозяйственныхъ грузовъ: Сибирская ж. д. перевезла ихъ въ 1911 г. даже больше, чѣмъ коммерческихъ грузовъ. Объясняется это, между прочимъ, значительными перевозками въ этомъ и предшествовавшихъ годахъ матеріаловъ для переустройства горныхъ участковъ Сибирской дороги. Но и перевозки хозяйственныхъ грузовъ для эксплоатаціи велики: въ 1910 г.—95,4 милл. пуд., въ 1911 г.—80,6 милл. пуд. Изъ предварительныхъ свѣдѣній извѣстно, что въ 1912 г. хозяйственныхъ грузовъ для эксплоатаціи перевезено даже болѣе 120 милл. пуд.; въ общемъ же, за окончаніемъ переустройства горныхъ участковъ, перевозка хозяйственныхъ грузовъ въ 1912 г. сократилась.

Другимъ обстоятельствомъ, останавливающимъ на себѣ вниманіе, является необыкновенно малый ростъ коммерческихъ перевозокъ: въ пять лѣтъ онѣ увеличились едва на 4 милл. пуд., или на 3 %. Но и приведенныя выше цифры перевозки коммерческихъ грузовъ не выражаютъ въ дѣйствительности частнаго ком-

---

[1]) Съ грузовъ съ нулевымъ пробѣгомъ, приходящихъ въ Челябинскъ, взимаются въ пользу Сибирской ж. д. только станціонные сборы за нагрузку и выгрузку.

[2]) Въ приложеніи 6 показано коммерческихъ грузовъ малой скорости по Сибирской ж. д. за 1907 г. 129,7 милл. пуд. По даннымъ, полученнымъ при окончаніи печатанія этой записки, оказалось, что правильнѣе считать 130,7 милл. пуд.

мерческаго движенія товаровъ, потому что въ нихъ заключаются воинскіе грузы и грузы переустройства горныхъ участковъ (т. е. въ сущности хозяйственные), перевозимые въ коммерческихъ поѣздахъ. Если обѣ послѣднія категоріи грузовъ выдѣлить, то окажется слѣдующее:

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Милліоны пудовъ.				
Всего грузовъ малой скорости (безъ нулевыхъ)	130,7	132,3	134,4	133,4	134,6
Въ томъ числѣ:					
воинскихъ грузовъ	1,3	1,9	2,3	3,9	3,5
грузовъ переустройства дороги	3,0	6,3	3,5	10,1	3,4
частныхъ коммерческихъ грузовъ	126,4	124,1	128,6	119,4	127,7

Послѣдняя линія цифръ показываетъ, что въ 1907—1911 г.г. почти никакого увеличенія перевозки въ общихъ итогахъ частныхъ коммерческихъ грузовъ не произошло, а въ 1910 г. было даже довольно замѣтное временное пониженіе ихъ.

Вліяніе перевозки главнѣйшихъ грузовъ—хлѣбныхъ—на эти колебанія товарнаго движенія видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Милліоны пудовъ.				
Всего частныхъ коммерческихъ грузовъ малой скорости	126,4	124,1	128,6	119,4	127,7
Въ томъ числѣ:					
хлѣбныхъ	54,6	49,7	47,5	29,4	38,3
остальныхъ	71,8	74,4	81,1	90,0	89,4

Хлѣбные грузы обнаружили за разсматриваемый періодъ времени наклонность къ сокращенію, особенно сильно выразившуюся въ 1910 г., когда сибирскій хлѣбъ не пошелъ въ европейскую Россію, имѣвшую собственнаго хлѣба въ избыткѣ и для внутреннихъ, и для внѣшнихъ рынковъ. Въ 1911 г., въ которомъ западная Сибирь пострадала отъ неурожая, перевозка хлѣба нѣсколько увеличилась отъ ввоза изъ европейской Россіи продовольственнаго хлѣба.

Что касается прочихъ, не хлѣбныхъ, товаровъ, то въ перевозкѣ ихъ наблюдается ежегодное возрастаніе до неурожайнаго въ западной Сибири 1911 г., въ которомъ ростъ остальныхъ грузовъ пріостановился, очевидно, вслѣдствіе сокращенія покупательной силы населенія, пострадавшаго отъ неурожая.

Въ 1912 г., по имѣющимся предварительнымъ даннымъ, перевозка коммерческихъ грузовъ по Сибирской ж. д. увеличилась на 43 милл. пуд., въ томъ числѣ на 22 милл. пуд. возрасла перевозка хлѣба, преимущественно продовольственнаго изъ европейской Россіи, и на 4,4 милл. пуд. повысилась перевозка сѣна, тоже ввозившагося для прокорма скота въ мѣстностяхъ, пострадавшихъ въ 1911 г. отъ неурожая. Слѣдовательно, остальные грузы увеличились на 16—17 милл. пуд., большая часть которыхъ, повидимому, относится къ перевозкѣ каменнаго угля, возросшей на 8 милл. пуд.

Вполнѣ можно разсчитывать на то, что частное коммерческое движеніе, не считая хлѣбныхъ грузовъ, замѣтно развивавшееся въ 1907—1910 г. г. (на 25,3% за весь этотъ періодъ, или болѣе, чѣмъ на 8% въ годъ), послѣ временной заминки, вызванной неурожаемъ 1911 г., снова будетъ расти подъ вліяніемъ увеличенія населенія Сибири и оживленія въ ней промышленной и торговой жизни. Труднѣе сказать что-нибудь о судьбѣ сибирскаго хлѣба, какъ груза Сибирской ж. д. Естественное направленіе его, въ интересахъ русскаго населенія,—въ восточную Сибирь вмѣсто того, чтобы везти туда хлѣбъ изъ Манчжуріи и обогащать производящія его чуждыя намъ народности [1]). Но этимъ путемъ нельзя создать выхода для всѣхъ излишковъ сибирскаго хлѣба въ годы хорошихъ урожаевъ его.

При большомъ, вытянутомъ въ одну линію, протяженіи Сибирской ж. д. пробѣгъ грузовъ можетъ имѣть большое вліяніе на размѣръ выручки отъ товарнаго движенія на этой дорогѣ. За время съ 1907 г. онъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Милліоны пудо-верстъ.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
		Милліоны пудо-верстъ.	Въ %.
1907	103.596,5	—	—
1908	112.795,0	+ 9.198,5	+ *8,9* %
1909	106.881,4	— 5.913,6	— *5,2* %
1910	119.688,9	+ 12.807,5	+ *12,0* %
1911	130.571,3	+ 10.882,4	+ *9,1* %

Колебанія въ пробѣгѣ грузовъ шли очень неравномѣрно и, послѣ пониженія въ 1909 г. на 5,2%, пробѣгъ грузовъ увеличился

---

[1]) Въ 1911 г. ввезено по восточно-китайской границѣ 13,6 милл. пуд. хлѣба на 13,4 милл. р.

въ 1910 г. на 12% и въ 1911 г.—на 9,1%. Средній пробѣгъ одного пуда коммерческаго груза на Сибирской ж. д. составлялъ въ 1909—1911 г.г. около 900 в., противъ средняго пробѣга по европейской сѣти около 230 в.

Въ связи съ указанными измѣненіями количества грузовъ, состава и пробѣга ихъ, выручка отъ товарнаго движенія измѣнялась слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Выручено отъ перевозки грузовъ малой скорости [1]).	По сравненію съ предыдущимъ годомъ болѣе (+), менѣе (—).		Измѣненія въ процентномъ отношеніи:	
				количества грузовъ.	пробѣга грузовъ.
	Тыс. руб.	Тыс. руб.	Въ %.		
1907	26.184	—	—	—	—
1908	25.130	— 1.054	— 4,0 %	+ 1,2 %	+ 8,9 %
1909	23.958	— 1.172	— 4,7 %	+ 1,6 %	— 5,2 %
1910	24.836	+ 878	+ 3,7 %	— 0,7 %	+ 12,0 %
1911	27.896	+ 3.060	+ 12,3 %	+ 0,9 %	+ 9,1 %

Большею частію измѣненія въ выручкѣ не соотвѣтствуютъ измѣненіямъ въ количествѣ и пробѣгѣ грузовъ. Объясненія этихъ несоотвѣтствій въ полученныхъ отчетныхъ матеріалахъ не встрѣчается.

Въ 1912 г. Управленіе Сибирской ж. д. издало «Очеркъ развитія и дѣятельности дороги за время съ 1900 по 1910 г.г. по даннымъ, изготовленнымъ для Омской выставки 1911 г.», въ которомъ въ цифрахъ и картограммахъ приведены различныя статистическія свѣдѣнія о пассажирскомъ и товарномъ движеніи по Сибирской линіи за 1900—1909 г.г. Пользуясь этимъ изданіемъ и дополнительными свѣдѣніями за послѣдующіе годы, представляется возможнымъ сдѣлать нѣкоторыя сопоставленія, характеризующія работу дороги по перевозкѣ грузовъ. Необходимо, однако, замѣтить, что картограммы въ изданіи дороги и дополнительныя свѣдѣнія о перевозкахъ по роду грузовъ, приложенныя къ проектамъ смѣтныхъ исчисленій доходовъ и расходовъ дороги, составлены по разнымъ методамъ, а именно въ картограмму количества грузовъ включены грузы съ нулевымъ пробѣгомъ на ст. Челябинскъ, а въ статистическихъ свѣдѣніяхъ, приложенныхъ къ проектамъ смѣтныхъ исчисленій, эти грузы не входятъ въ составъ

---

[1]) Эти цифры отчетовъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ даютъ небольшія разницы въ сравненіи съ данными мѣстнаго Управленія.

перевозокъ, распредѣленныхъ по роду товаровъ. Независимо отъ этого, въ названныхъ источникахъ встрѣчаются небольшія цифровыя разницы, не имѣющія никакихъ объясненій. Поэтому нижеслѣдующія сравненія могутъ быть не вполнѣ точными.

Правильному сравненію мѣшаетъ также то обстоятельство, что въ статистическія свѣдѣнія, приложенныя къ смѣтнымъ исчисленіямъ, включены за время съ 1907 г. хозяйственные грузы по переустройству горныхъ участковъ Сибирской дороги, значительно повышающіе разницы перевозокъ по нѣкоторымъ видамъ товаровъ въ 1907—1911 г.г.

Какъ въ картограммахъ, такъ и въ приложеніяхъ къ смѣтнымъ исчисленіямъ перевозимые по Сибирской ж. д. грузы распредѣлены Управленіемъ дороги по особымъ группамъ, числомъ 13, о составѣ которыхъ даются дальше объясненія. Грузы, относящіеся къ перестройкѣ горныхъ участковъ, оговорены въ приложеніи къ смѣтнымъ исчисленіямъ общими итогами по каждой группѣ. Этимъ объясняется, почему въ приведенныхъ дальше таблицахъ выдѣлены не всѣ товары, а лишь тѣ, которые по предположенію не могли перевозиться для надобностей перестройки горныхъ участковъ; тѣ же товары, которые, между прочимъ, перевозились и для потребностей перестройки, а также товары второстепенные, перевозившіеся въ незначительныхъ количествахъ, соединены вмѣстѣ подъ названіемъ «разныхъ» и показаны въ таблицахъ за вычетомъ итога грузовъ перестройки, принадлежащихъ къ каждой данной группѣ.

Въ жизни Сибирской ж. д. былъ періодъ, въ теченіе котораго нормальная дѣятельность дороги была нарушена. Это—періодъ войны, ея ликвидаціи и послѣдовавшихъ за нею событій, т. е. 1904—1906 г.г., а отчасти также и 1907 г. Поэтому для большей правильности сравненія товарныя перевозки въ нижеслѣдующихъ таблицахъ показаны, начиная лишь съ 1908 г., а для сопоставленія съ возрастаніемъ ихъ съ 1900 г. приведены цифры перевозокъ и за этотъ (1900) годъ.

Товарное движеніе, въ общихъ итогахъ, выражалось въ 1900 г. въ количествѣ 42,8 милл. пуд. Въ 1911 г. перевезено коммерческихъ грузовъ 134,6 милл. пуд. Разница за 11 лѣтъ равняется 91,8 милл. пуд., въ томъ числѣ за время до войны (1901—1903 г.г.) приходится 21,4 милл. пуд., или въ среднемъ выводѣ по 7,1 милл. пуд., въ 1904—1907 г. г. — 66,5 милл. пуд., или по 16,6 милл. пуд. и въ 1908—1911 г.г.—3,9 милл. пуд., или по 1,3 милл. пудовъ. Если взять весь періодъ 1900 — 1911 г. г., то ростъ товарнаго движенія покажется значительнымъ — болѣе, чѣмъ въ три

раза. Но не надо забывать, что 1900 г. принадлежалъ къ очень раннему періоду существованія Сибирской ж. д., включенной въ прямое сообщеніе съ европейскими желѣзными дорогами лишь съ 15 октября 1896 г. Если затѣмъ принять во вниманіе, какое огромное пространство обслуживаетъ Сибирская ж. д., то приходится признаться, что развитіе товарнаго движенія по Сибирской дорогѣ происходило въ 1900—1911 г.г. сравнительно медленно, и за послѣднее пятилѣтіе, 1907—1911 г.г. (вмѣстѣ съ хлѣбными перевозками), оно выражалось въ незначительныхъ цифрахъ.

Перевозка грузовъ малой скорости характеризуется Управленіемъ Сибирской ж. д. [1]) по видамъ сообщеній неустойчивою. Въ 1900 г. преобладалъ вывозъ надъ мѣстнымъ сообщеніемъ и ввозомъ; въ 1901—1903 г.г., въ зависимости отъ неурожая хлѣбовъ, происшедшаго въ Сибири въ 1901 и 1902 г.г., ввозъ превысилъ другіе виды перевозки; съ 1904 г. перевозки принимаютъ прежній характеръ преобладанія вывоза, на что имѣетъ главное вліяніе перевозка хлѣбныхъ грузовъ; въ 1908 и 1909 г.г. вывозъ значительно понижается подъ вліяніемъ принятаго каменнымъ углемъ направленія въ предѣлы Забайкальской ж. д. и уменьшенія хлѣбныхъ грузовъ вслѣдствіе обильнаго урожая въ 1909 г. въ европейской Россіи и пониженія урожая въ Сибири. Въ 1910 г., несмотря на улучшеніе урожая въ Сибири, перевозка хлѣбныхъ грузовъ, какъ упоминалось выше, упала еще больше, потому что при повторномъ обильномъ урожаѣ въ европейской Россіи не потребовалось сибирскаго хлѣба ни для европейскихъ губерній, ни для экспорта. Эти два года показали, что при хорошемъ урожаѣ въ европейской Россіи сибирскому хлѣбу нѣтъ выхода на западъ и даже одновременный очень хорошій урожай въ Сибири можетъ остаться на сибирскихъ рынкахъ безъ сбыта въ европейскіе раіоны, по крайней мѣрѣ при настоящихъ условіяхъ сообщенія Сибири съ Европою.

Ископаемые матеріалы не въ дѣлѣ и въ издѣліяхъ [2]). Къ этой группѣ отнесены: каменный уголь, торфъ, нефть, соль, асфальтъ, графитъ, камень, земля, глина, алебастръ, гипсъ, известь, мѣлъ, цементъ и издѣлія гончарныя, стеклянныя, фарфоровыя и нѣкоторыя другія. Нѣкоторые изъ этихъ товаровъ, не принадлежащіе къ хозяйственнымъ по переустройству горныхъ участковъ, выдѣлены въ таблицѣ.

---

[1]) Очеркъ развитія и дѣятельности Сибирской ж. д. за время съ 1900 г. по 1910 г., стр. 65.

[2]) Какъ въ этой, такъ и въ другихъ двѣнадцати группахъ товаровъ перевозки большой скорости исключены и такимъ образомъ приведенныя въ таблицахъ цифры относятся только къ перевозкамъ малой скорости.

	1900 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось съ 1908 г.	1912 г.	По сравненію съ 1911 г. болѣе +, менѣе —.
		Тысячи пудовъ.						
Масла минеральныя	814	2.544	2.791	2.941	2.840	+ **296**	3.035	+ **195**
Каменный уголь, торфъ, кизякъ. .	1.295	10.786	10.075	10.055	12.790	+ **2.004**	21.134	+ **8.344**
Соль каменная и поваренная . .	574	1.682	1.916	1.958	1.779	+ **97**	1.865	+ **86**
Гончарныя, глиняныя и терракотовыя издѣлія (въ томъ числѣ кирпичъ).	1.636	790	616	748	516	— **274**	955	+ **439**
Стекло и стеклянныя и хрустальныя издѣлія . .		1.106	1.127	1.103	987	— **119**	1.056	+ **69**
Фарфоровыя, фаянсовыя и маіоликовыя издѣлія.		147	142	176	186	+ **39**	209	+ **23**
Асфальтъ и асфальтовыя издѣлія. .		22	84	84	223	+ **201**	137	— **86**
Разныя ископаемыя (въ т. ч. земля и глина) и издѣлія изъ нихъ . .		10.697	9.790	11.159	3.515	— **7.182**	4.427	+ **912**

Въ этой таблицѣ, какъ и въ послѣдующихъ, сравненіе 1911 и 1912 г. г. съ 1900 г., конечно, должно дать разницу въ сторону повышенія товарныхъ перевозокъ. Иначе и не можетъ быть, потому что перевозки съ тою или другою силою увеличивались и черезъ 10—11 лѣтъ не могли оставаться на уровнѣ 1900 г. Болѣе значенія для опредѣленія современной работы дороги имѣетъ сравненіе перевозокъ за 1911 г. съ 1908 г. и за 1912 г.—съ 1911 г.

Сравнивая перевозки 1911 г. съ перевозками 1908 г., не трудно усмотрѣть медленность возрастанія ихъ за этотъ періодъ времени. Въ 1912 г., напротивъ, замѣчается сильный подъемъ почти по всѣмъ видамъ грузовъ.

Выдающееся мѣсто въ этой группѣ занимаетъ каменный уголь [1]). Въ теченіе трехъ лѣтъ, 1908—1910, перевозка его не

[1]) Заключаются ли въ цифрахъ каменнаго угля торфъ и кизякъ, отнесенный по установленной классификаціи грузовъ къ ископаемымъ, и сколько именно, или это лишь принятый заголовокъ для статистической группы грузовъ, — изъ полученныхъ данныхъ не видно.

только не подвигалась впередъ, но имѣла наклонность къ пониженію, и лишь въ 1911 г. увеличилась на 2.735 т. пуд., или на 27%; въ 1912 же году перевозка каменнаго угля повысилась сразу на 8,3 милл. пуд., или на 65%. Въ полученныхъ матеріалахъ нѣтъ никакихъ объясненій такого повышенія каменноугольныхъ грузовъ. Есть только цифры, и то, вѣроятно, не окончательныя, а по нимъ строить какіе-либо выводы нельзя.

За исключеніемъ каменнаго угля, въ перевозкѣ остальныхъ, отдѣльно поименованныхъ выше, грузовъ происходили въ 1908—1912 г.г. сравнительно небольшія колебанія, причемъ въ 1911 г., т. е. въ годъ неурожая въ западной Сибири, часть этихъ грузовъ понизилась, а часть (фарфоровыя и фаянсовыя издѣлія и въ особенности асфальтъ и асфальтовыя издѣлія) повысилась. Еще болѣе останавливаетъ на себѣ вниманіе значительное повышеніе этихъ грузовъ, кромѣ асфальта и асфальтовыхъ издѣлій, въ 1912 г., въ которомъ, по крайней мѣрѣ въ теченіе первыхъ восьми мѣсяцевъ, послѣдствія неурожая 1911 г. давали себя чувствовать.

Кромѣ грузовъ, отдѣльно поименованныхъ, въ таблицѣ полезныхъ ископаемыхъ и издѣлій изъ нихъ сгруппированы, подъ названіемъ «разныхъ ископаемыхъ и издѣлій», алебастръ, гипсъ, известь, цементъ, строительный камень, земля, глина и нѣк. друг. Эти грузы соединены потому, что большія количества ихъ требовались въ 1908—1911 г.г. для переустройства горныхъ участковъ Сибирской дороги, но въ смѣтныхъ исчисленіяхъ на 1914 г. нѣтъ указаній на то, сколько каждаго изъ этихъ видовъ товаровъ пошло на эту строительную потребность и сколько относится къ коммерческимъ перевозкамъ [1]).

Къ этимъ объясненіямъ необходимо добавить, что, какъ видно изъ упомянутаго выше изданія Сибирской ж. д. [2]), въ теченіе первой половины періода 1900—1909 г.г. потребность Сибири въ строительномъ камнѣ и гончарныхъ и глиняныхъ издѣліяхъ (т. е., вѣроятно, болѣе всего въ кирпичѣ) удовлетворялась преимущественно ввозомъ, а за вторую половину этого періода и въ особенности въ 1909 г. мѣстное сообщеніе и вывозъ опередили ввозъ, что указываетъ на развитіе мѣстной добычи и производства и на вытѣсненіе, несмотря на послѣдовавшее увеличеніе потребности, привоза. Напротивъ, выдѣлка фарфоровыхъ, фаянсовыхъ и стеклянныхъ издѣлій въ Сибири хотя увеличилась,

---

[1]) Количество грузовъ для переустройства горныхъ участковъ опредѣлено лишь по общему итогу всей группы ископаемыхъ и издѣлій изъ нихъ.

[2]) Очеркъ развитія и дѣятельности Сибирской ж. д. за время съ 1900 г. по 1910 г.

но немного, и спросъ на эти предметы продолжаетъ удовлетворяться, главнымъ образомъ, ввозомъ.

Нельзя похвастаться и развитіемъ мѣстной добычи соли. Главная добыча соли сосредоточена въ Семипалатинской области и въ восточной Сибири при ст. Усолье, близъ которой имѣется казенный солеваренный заводъ съ производствомъ до 500 т. пуд. въ годъ. Въ Семипалатинско - Семирѣченскомъ горномъ округѣ находится до 40 соляныхъ озеръ. Добываемая въ этомъ раіонѣ соль частью поступаетъ на ст. Омскъ для отправленія желѣзнодорожнымъ путемъ, большею же частью сплавляется по Иртышу, Оби и Томи въ Томскъ, Ново-Николаевскъ, Барнаулъ и Бійскъ. Добыча соли хотя и увеличивается, но не достигла размѣровъ спроса на нее въ Сибири; недостающее количество ввозится въ Сибирь, причемъ ввозъ постепенно повышается. Увеличеніе ввоза объясняется тѣмъ, что добываемая въ Сибири соль распространяется, главнымъ образомъ, въ необработанномъ видѣ и идетъ для потребностей скота и засола кожъ, мяса и рыбы. Очищенная же поваренная соль, служащая для потребностей самого населенія и для нуждъ маслодѣлія, получается изъ Россіи.

Металлы не въ дѣлѣ и въ издѣліяхъ. Въ эту группу входятъ: руда, желѣзо, жесть, сталь, чугунъ, мѣдь, олово, свинецъ и цинкъ, металлическіе сплавы, машины, военныя орудія, оружіе, снаряды, вѣсы, которые почему-то принято учитывать особо отъ другихъ издѣлій, разныя металлическія издѣлія, шлаки и т. п.

Металлическихъ грузовъ перевезено:

	1900 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось съ 1908 г.	1912 г.	По сравненію съ 1911 г. болѣе +, менѣе —
				Тысячи пудовъ.				
Земледѣльческія машины и орудія . . .	399	3.915	4.576	3.228	4.369	+ **454**	4.524	+ **155**
Прочія машины . . .	212	531	682	660	634	+ **103**	778	+ **144**
Орудія артиллерійскія, оружіе и снаряды .		14	15	14	17	+ **3**	15	— **2**
Руды		8	23	12	15	+ **7**	17	+ **2**
Шлаки и т. п.		15	30	20	10	— **5**	8	— **2**
Металлы и различныя металлическія издѣлія, за вычетомъ грузовъ для перестройки горныхъ участковъ .	4.495	6.874	7.831	8.464	13.157	+ **5.326**	16.097	+ **2.940**

И по количеству, и по характеру колебаній наибольшій интересъ въ этой группѣ представляетъ перевозка земледѣльческихъ машинъ и орудій, металловъ и разныхъ металлическихъ издѣлій. Въ урожайномъ 1909 г. всѣ эти виды грузовъ повысились, въ слѣдующемъ 1910 г. земледѣльческія машины и орудія понизились, и даже значительно (почти на 30%), а въ 1911 г. снова оказалось повышеніе, причемъ перевозка металловъ и разныхъ металлическихъ издѣлій возрасла въ этомъ году на 55%. То же повторилось, хотя съ меньшею силою, въ 1912 г. (возрастаніе на 22%). Слѣдовательно, и по этой группѣ грузовъ, какъ и по группѣ ископаемыхъ, наиболѣе замѣтный ростъ совпалъ съ неурожаемъ въ западной Сибири.

Ничтожные размѣры перевозки руды показываютъ, что, несмотря на богатство рудныхъ мѣсторожденій въ Сибири и на удобное расположеніе ихъ или вблизи каменноугольныхъ залежей, или среди огромныхъ площадей лѣсовъ, обезпечивающихъ заводскую дѣятельность горючимъ матеріаломъ, металлургическое производство въ Сибири развито весьма слабо. Въ Сибири потребляются преимущественно привозные чугунъ и желѣзо—уральскіе и отчасти съ юга европейской Россіи; незначительные же по числу и дѣятельности сибирскіе заводы съ проведеніемъ Сибирской ж. д. совершенно упали, не выдержавъ конкуренціи съ уральскимъ продуктомъ, доставляемымъ дешевымъ воднымъ путемъ по рѣкамъ Турѣ, Иртышу и Оби; низкіе желѣзнодорожные тарифы также облегчаютъ ввозъ металловъ въ Сибирь.

Возрастаніе перевозки желѣзныхъ, стальныхъ и чугунныхъ товаровъ, въ томъ числѣ и въ 1912 г., объясняется увеличеніемъ населенія Сибири, крупными постройками въ раіонѣ дороги и ростомъ какъ переселенческихъ поселковъ, такъ и сибирскихъ городовъ. Этими же причинами, повидимому, надо объяснить увеличеніе спроса и на другіе товары: строительные матеріалы, посуду, стеклянныя издѣлія и др.

Съ развитіемъ колонизаціи Сибири возрастаетъ спросъ на земледѣльческія машины и орудія для переселенцевъ. Употребленіе ихъ вызывается также и тѣмъ, что сравнительно большіе надѣлы, отводимые переселенцамъ (до 15 дес. на душу), требуютъ для полнаго использованія ихъ подъ посѣвы и для уборки урожая достаточнаго количества рабочихъ рукъ; за неимѣніемъ же необходимаго числа этихъ рукъ въ Сибири, приходится прибѣгать къ машинному способу обработки полей и уборки урожая. Устроенные правительствомъ въ болѣе крупныхъ центрахъ Сибири склады отпускаютъ машины на льготныхъ условіяхъ съ разсрочкой платежа. За малымъ исключеніемъ, земледѣльческія

машины и орудія получаются изъ за границы и частью изъ европейской Россіи. Главными пунктами полученія машинъ являются станціи Омскъ и Ново-Николаевскъ, откуда большая часть этихъ грузовъ вывозится водою по Иртышу и Оби.

Продукты обработки лѣса и издѣлія изъ дерева и лозы и т. п. Въ этой группѣ главное мѣсто занимаютъ лѣсные строительные матеріалы, а затѣмъ—дрова, но такъ какъ въ числѣ строительныхъ матеріаловъ заключаются и грузы для перестройки горныхъ участковъ, то въ слѣдующей таблицѣ перевозка строительныхъ матеріаловъ показана въ «разныхъ» лѣсныхъ грузахъ, за вычетомъ грузовъ перестройки. Нѣкоторыя издѣлія изъ дерева, употребляемыя въ домашнемъ обиходѣ, выдѣлены съ тою цѣлью, чтобы показать размѣры колебаній въ ихъ перевозкѣ отдѣльно по годамъ.

	1900 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось въ сравненіи съ 1908 г.	1912 г.	По сравненію съ 1911 г. болѣе +, менѣе —.
	Тысячи пудовъ.							
Дрова		4.017	6.057	6.721	5.250	+ **1.233**	7.180	+ **1.930**
Бочарныя (бондарныя) издѣлія. . .		128	160	150	131	+ **3**	129	—
Деревянныя издѣлія и щепной товаръ.		575	667	580	589	+ **14**	679	+ **90**
Мочало и мочальныя издѣлія. . .	2.081	7	78	108	109	+ **37**	136	+ **27**
Плетеныя издѣлія .		20	17	27	24	+ **4**	25	+ **1**
Разные лѣсные грузы (главнымъ образомъ, строительные)		5.609	8.974	10.448	9.553	+ **3.944**	8.565	— **988**

Въ перевозкѣ дровъ замѣчается постепенное, и довольно значительное, возрастаніе, кромѣ 1911 г., въ которомъ дровъ перевезено было меньше, чѣмъ въ 1910 г., почти на 1½ милл. пуд.

Перевозка различныхъ издѣлій изъ дерева, мочалы, лозы и т. п. колеблется по годамъ съ наклонностью къ повышенію, за исключеніемъ бочарныхъ издѣлій, перевозка которыхъ въ 1911 и 1912 г.г. уменьшилась почти до уровня 1908 г.

Строительные грузы [1]) въ теченіе 1908—1910 г.г. ежегодно

---

[1]) Показанное въ таблицѣ количество лѣсныхъ грузовъ—ниже значащагося въ приложеніи 9. Повидимому, въ этомъ приложеніи, составленномъ по отчетнымъ даннымъ, въ число коммерческихъ грузовъ включены и грузы перестройки горныхъ участковъ.

возрастали, а затѣмъ въ 1911 г. сократились на 895 т. пуд. и въ 1912 г.—на 988 т. пуд., что, быть можетъ, находится въ связи съ неурожаемъ хлѣбовъ въ западной Сибири въ 1911 г.

Лѣсныя богатства Сибири сосредоточены, главнымъ образомъ, въ восточномъ участкѣ дороги, а въ западномъ участкѣ лѣса расположены къ сѣверу отъ линіи. Эксплоатація лѣсовъ развивается въ виду увеличенія спроса на строительные матеріалы и дрова какъ со стороны желѣзной дороги, такъ и со стороны переселенцевъ. Нѣкоторыя заготовки для нуждъ дороги и населенія Сибири производятся мѣстными управленіями государственныхъ имуществъ, открывшими во многихъ мѣстахъ казенные склады. Эта организація отчасти способствовала увеличенію перевозки лѣса и дровъ по Сибирской дорогѣ.

Несмотря на обиліе лѣсовъ въ Сибири, довольно значительное количество лѣсныхъ матеріаловъ ввозится на Сибирскую дорогу изъ раіоновъ Пермской и Самаро-Златоустовской ж. д. Привознымъ лѣсомъ снабжается преимущественно западный участокъ дороги, на который доставить лѣсъ дешевле съ Урала, чѣмъ съ сѣвера Сибири. Кромѣ того, въ Сибирь привозятся подѣлочные матеріалы такихъ породъ, которыя не встрѣчаются или мало встрѣчаются въ лѣсахъ Сибири, каковы, напримѣръ, орѣхъ, букъ, ясень, дубъ.

Издѣлія, смѣшанныя изъ дерева и металловъ: инструменты, аппараты, мебель, экипажи и т. п. Перевозка грузовъ этой группы представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1900 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось съ 1908 г.	1912 г.	По сравненію съ 1911 г. болѣе +, менѣе —.
	Тысячи пудовъ.							
Инструменты (кромѣ ремесленныхъ), аппараты, приборы, часы	29	62	87	100	110	+ 48	128	+ 18
Мебель, кромѣ металлической и плетеной	39	108	113	111	105	— 3	121	+ 16
Экипажи и лодки .	64	416	472	476	502	+ 86	612	+ 110
Разн. грузы группы	30	134	147	101	127	— 7	104	— 23

По мѣрѣ увеличенія населенія въ Сибири и развитія городской жизни возрастаетъ и потребность въ инструментахъ,

аппаратахъ, экипажахъ и т. д. Менѣе значителенъ спросъ на мебель, перевозка которой въ 1910 и 1911 г.г. даже понизилась.

Большинство поименованныхъ грузовъ поступаетъ съ другихъ дорогъ въ виду отсутствія въ Сибири фабрикъ и заводовъ, изготовляющихъ такіе предметы, какъ инструменты, аппараты, часы и т. п., и слабаго развитія производства экипажей.

Земледѣльческіе продукты и обработка ихъ, т. е. хлѣбные грузы, вина, пиво, спиртъ, сахаръ, табакъ, фрукты и друг.

	1900 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилоеь или уменьшилось съ 1908 года.	1912 г.	По сравненію съ 1911 г. болѣе +, менѣе —.
				Тысячи пудовъ.				
Хлѣбные грузы . .		49.688	47.453	29.392	38.338	**—11.350**	60.442	**+22.104**
въ томъ числѣ:								
хлѣбъ въ зернѣ..		33.533	31.087	13.418	23.063	**—10.470**	44.867	**+21.804**
мука		13.293	13.013	12.612	11.989	**— 1.304**	11.316	**— 673**
выжимки и высѣвки . . .		1.377	1.817	1.273	1.582	**+ 205**	2.800	**+ 1.218**
прочіе хлѣбные грузы. . . .		1.485	1.536	2.089	1.704	**+ 219**	1.459	**— 245**
Овощи (главнымъ образомъ, картофель).	20.571	298	347	438	525	**+ 227**	412	**— 113**
Сѣно		421	247	1.083	4.307	**+ 3.886**	8.691	**+ 4.384**
Табакъ и табачныя издѣлія		611	606	657	639	**+ 28**	777	**+ 138**
Спиртъ		422	573	640	760	**+ 338**	715	**— 45**
Вина, водки, ликеры		798	734	708	713	**— 85**	760	**+ 47**
Пиво, портеръ . .		301	370	309	315	**+ 14**	386	**+ 71**
Сахаръ		2.955	2.806	3.522	2.916	**— 39**	3.425	**+ 509**
Разные сельскохозяйственные продукты		975	1.136	1.461	1.014	**+ 39**	1.797	**+ 783**

Главные грузы этой группы — хлѣбные, послѣ небольшого пониженія въ 1909 г., сократились въ 1910 г. на 18 милл. пуд., или на 38%, по причинамъ, объясненнымъ выше. Въ 1911 г., при неурожаѣ въ западной Сибири, перевозка хлѣба увеличилась на 9 милл. пуд., или на 30%, но еще болѣе хлѣбные грузы возрасли въ 1912 г.—на 22 милл. пуд., или почти на 58%, въ оба года—отъ ввоза продовольственнаго хлѣба.

Неравномѣрность перевозки хлѣба по Сибирской ж. д. наблюдалась и раньше и, можно сказать, составляетъ довольно обычное для сибирскаго хлѣба явленіе. Совершенно справедливо Управленіе дороги считаетъ сибирскій хлѣбъ—резервомъ для европейской Россіи [1]). Какъ резервъ, онъ можетъ находить сбытъ въ западномъ направленіи въ тѣ годы, когда встрѣтится недостатокъ въ хлѣбѣ въ европейской Россіи. Съ другой стороны, опытъ показываетъ, что въ неурожайные годы можетъ имѣть мѣсто и обратное явленіе: ввозъ хлѣба изъ европейской Россіи въ Сибирь. Такъ, посѣтившій Сибирь въ 1901 и 1902 г.г. недородъ хлѣбовъ потребовалъ ввоза хлѣба на Сибирскую линію: въ 1901 г. — 7,3 милл. пуд., въ 1902 г. — 10,3 милл. пуд. и въ 1903 г.—2,2 милл. пуд., тогда какъ при нормальныхъ условіяхъ ввозится лишь до 500 т. пуд. высокихъ сортовъ муки, крупы и крахмала. Послѣ войны, перевозка хлѣбныхъ грузовъ, при урожаяхъ выше средняго, достигла въ 1906 г. 41,8 милл. пуд. и въ 1907 г.—54,5 милл. пуд., но уже въ 1908 г. для сбыта сибирскаго хлѣба встрѣтились неблагопріятныя условія. Вслѣдствіе значительнаго урожая хлѣбовъ въ Америкѣ и нѣкотораго пониженія цѣнъ на хлѣбъ на внутреннихъ рынкахъ, сибирскіе хлѣба по своей отдаленности, да еще при дѣйствіи тарифнаго перелома въ Челябинскѣ, вывозились на западные рынки въ меньшемъ, въ сравненіи съ предыдущими годами, количествѣ. Кромѣ того, на сокращеніе перевозки хлѣба по Сибирской ж. д. въ 1908 г. [2]) повліяла эпизоотія скота въ Сибири, уменьшившая подвозочныя гужевыя средства.

Изъ этого видно, какимъ капризнымъ случайностямъ подверженъ сбытъ сибирскаго хлѣба и какъ мало сибирскіе хозяева могутъ считать себя обезпеченными въ томъ, что при хорошемъ урожаѣ плоды трудовъ ихъ могутъ найти помѣщеніе на рынкахъ европейской Россіи. Особенно мало шансовъ для значительнаго сбыта сибирскаго хлѣба на западно-европейскіе рынки. Кромѣ дорогой стоимости доставки въ порты Балтійскаго моря, не малое затрудненіе для вывоза сибирскаго хлѣба по другому пути — чрезъ порты Бѣлаго моря — состоитъ въ томъ, что сибирскій хлѣбъ можетъ попасть въ сѣверные порты уже тогда, когда Сѣверная Двина замерзаетъ; отправленный въ этомъ на-

---

[1]) Очеркъ развитія и дѣятельности Сибирской ж. д. за время съ 1900 г. по 1910 г., стр. 76. Объясненія перевозки хлѣбныхъ, какъ и другихъ грузовъ, до 1910 г. взяты изъ этого изданія.

[2]) По сравненію съ 1907 г. перевозка хлѣбныхъ грузовъ сократилась въ 1908 г. почти на 5 милл. пуд.

правленіи хлѣбъ поступаетъ поэтому за границу лишь въ слѣдующемъ году.

Изъ зерновыхъ хлѣбовъ перевозится по Сибирской ж. д., главнымъ образомъ, пшеница и значительно меньше рожь и овесъ и другіе виды хлѣбныхъ грузовъ.

Пшеница до 1909 г. вывозилась, въ годы увеличенія спроса на нее, на внутренніе рынки и на мельницы уральскаго горнозаводскаго раіона, а въ 1909 г. въ большей своей части была отправлена за границу, преимущественно Бѣлымъ моремъ; вывозъ же въ европейскую Россію, въ виду хорошаго тамъ урожая хлѣба, прекратился.

Овса было вывезено въ 1906 г. въ Забайкалье 2 милл. пуд., въ европейскую Россію—2 милл. пуд. и за границу—930 т. пуд. Въ 1907 г. овесъ главной своей массой направился въ Москву и ея окрестности, пострадавшія отъ недорода. Въ 1908 г. главными потребителями сибирскаго овса оказались забайкальскій раіонъ и въ особенности уральскій раіонъ въ виду постигшаго Богословскій горный округъ недорода. Въ 1909 г. сравнительно большое количество овса двинулось за границу, преимущественно чрезъ Бѣлое море, и въ Забайкалье.

Увеличеніе посѣвовъ ржи въ Сибири идетъ съ меньшей интенсивностью, нежели другихъ хлѣбовъ. Обстоятельство это находитъ себѣ объясненіе въ томъ, что озимые посѣвы въ тѣхъ мѣстахъ Сибири, гдѣ снѣжные покровы не глубоки (напримѣръ, въ Акмолинской области), при суровыхъ зимахъ настолько промерзаютъ, что не всегда даютъ весенніе всходы, яровые же посѣвы ржи также ненадежны, потому что яровая рожь, требующая для своего созрѣванія болѣе продолжительное время, при коротькомъ сибирскомъ лѣтѣ не всегда дозрѣваетъ.

Сибирская пшеничная мука идетъ въ уральскій горный раіонъ, Забайкалье и отчасти на внутренніе рынки.

Слѣдуетъ еще отмѣтить вывозъ изъ Сибири масляничныхъ сѣмянъ въ европейскую Россію и чрезъ порты Балтійскаго моря за границу.

Такимъ образомъ, и разсмотрѣніе перевозокъ по отдѣльнымъ видамъ хлѣбныхъ грузовъ подтверждаетъ неустойчивость вывоза главнѣйшихъ изъ нихъ какъ въ количествѣ вывоза, такъ и въ отношеніи рынковъ, почти до полнаго прекращенія спроса на сибирскій хлѣбъ въ годы хорошихъ урожаевъ въ европейской Россіи. Вопросъ о необезпеченности сбыта сибирскаго хлѣба задѣтъ, между прочимъ, въ брошюрѣ А. Мелкихъ [1]), въ которой разсма-

[1]) А. Мелкихъ. Изъ экономической жизни западной Сибири.

триваются также и различныя предположенія по постройкѣ желѣзныхъ дорогъ съ цѣлью сокращенія разстоянія между сибирскими и европейскими рынками.

Какъ показываютъ произведенныя обслѣдованія крестьянскихъ хозяйствъ [1]), отъ 25 до 40% всѣхъ расходовъ въ бюджетѣ сибирскаго крестьянина составляютъ расходы по покупкѣ необходимыхъ ему продуктовъ. Эти расходы онъ можетъ покрывать почти исключительно продажею продуктовъ своего хозяйства, такъ какъ его заработокъ отъ промысловъ составляетъ, въ среднемъ, лишь 11%, земля даетъ ему до 60% и скотъ—до 20% его доходовъ. При такомъ соотношеніи его доходовъ «судьба всѣхъ живущихъ за Ураломъ русскихъ крестьянъ зависитъ, главнымъ образомъ, отъ судьбы сибирскаго хлѣба» [2]). Площадь посѣва съ каждымъ годомъ растетъ. О быстротѣ этого роста можно судить по тому, что площадь посѣва пшеницы увеличилась въ 1909 г., по сравненію съ средней за 1901—1905 г. г., въ Тобольской губерніи на 14%, въ Томской—на 81%, въ Акмолинской области—на 52%, въ Семипалатинской—на 185% и въ Тургайской—на 106%. Въ частности, напримѣръ, въ Томской губерніи ростъ посѣвной площади опередилъ приростъ населенія. Такъ, съ 1906 г. по 1909 г. населеніе этой губерніи увеличилось съ 2.553 тыс. до 3.453 тыс. человѣкъ, или на 35%, а площадь подъ пшеницей возрасла на 55% [3]). Излишекъ хлѣба въ западной Сибири уже въ настоящее время исчисляется въ 70—75 милл. пуд. и по мѣрѣ расширенія площади посѣва будетъ расти, такъ какъ крестьяне, переселяясь изъ европейской Россіи въ Сибирь, почти ничѣмъ, кромѣ привычныхъ для нихъ хлѣбопашества и разведенія домашняго скота, не занимаются. Наступленіе кризиса отодвигается, потому что недавно осѣвшіе переселенцы не имѣютъ возможности сразу поднять большую площадь цѣлины и довольствуются скромнымъ посѣвомъ; иные пока не имѣютъ его и сами покупаютъ хлѣбъ. Но кризисъ, по мнѣнію А. Мелкихъ, можетъ наступить, если излишки сибирскаго хлѣба не будутъ находить обезпеченнаго сбыта.

Разбирая существующіе и проектируемые пути для вывоза сибирскаго хлѣба въ европейскую Россію, Туркестанъ и за границу чрезъ Бѣлое и Карское моря, А. Мелкихъ находитъ [4]), что

---

[1]) Матеріалы по обслѣдованію переселенческаго хозяйства въ степномъ краѣ, Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской губерніяхъ. Вып. XXIV.

[2]) «Поѣздка въ Сибирь и Поволжье», записка П. А. Столыпина и А. В. Кривошеина, стр. 93.

[3]) А. Мелкихъ. Изъ экономической жизни западной Сибири, стр. 8.

[4]) Тоже, стр. 22.

«ни одинъ изъ этихъ путей не представляетъ сколько-нибудь благопріятнаго разрѣшенія вопроса о судьбѣ сибирскаго хлѣба» и что разрѣшеніе тревожнаго для мѣстнаго населенія вопроса заключается въ увеличеніи перемалыванія хлѣба въ муку, которая легче можетъ найти доступъ на внѣшніе рынки, а главное— въ развитіи другихъ статей сельскаго хозяйства: маслодѣлія, свиноводства, выкормки домашней птицы и въ расширеніи потребленія хлѣба въ самой Сибири путемъ развитія мѣстной промышленности мануфактурной, металлургической и проч., въ особенности горной, которая находится въ полномъ упадкѣ, несмотря на громадныя богатства полезныхъ ископаемыхъ въ Сибири.

Животныя, перевозимыя поштучно. Въ перевозкѣ животныхъ большой интересъ представляетъ 1911 г., въ которомъ неурожай могъ вызвать продажу крестьянами части скота, подобно тому, какъ это произошло въ Самарской губерніи [1]).

	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось съ 1908 года.	1912 г.	По сравненію съ 1911 г. болѣе +, менѣе —.
	Тысячи пудовъ.						
Лошади.	202	362	356	825	+ **623**	954	+ **129**
Крупный рогатый скотъ .	579	750	1.985	1.660	+ **1.081**	1.582	— **78**
Бараны и овцы	8	7	19	20	+ **12**	45	+ **25**
Свиньи.	21	30	42	24	+ **3**	3	— **21**
Прочія животныя. . . .	44	6	4	5	— **39**	3	— **2**

До 1906 г. перевозка скота по Сибирской ж. д. производилась въ очень слабыхъ размѣрахъ, наибольшее количество было перевезено въ 1903 г. —19 т. пуд. всѣхъ видовъ животныхъ. Съ открытіемъ движенія по линіи Вологда-Вятка увеличился вывозъ скота въ С.-Петербургъ. Высшаго размѣра перевозка рогатаго скота и мелкихъ животныхъ достигла въ 1910 г., но затѣмъ, какъ видно изъ таблицы, въ 1911 и 1912 г.г. перевозка рогатаго скота и свиней сократилась, а перевозка лошадей, барановъ и овецъ увеличилась. Возможно, что увеличеніе перевозки лошадей, барановъ и овецъ въ оба послѣднихъ года объясняется усиленною продажею ихъ крестьянами послѣ неурожая 1911 г.; сокращеніе же перевозки рогатаго скота и свиней могло быть вызвано увеличившимся убоемъ ихъ на мѣстѣ.

Продукты животнаго царства и издѣлія изъ нихъ. Довольно многочисленная группа этихъ грузовъ заключаетъ въ себѣ мясной

---

[1]) Стр. 224 записки.

товаръ, битую птицу и дичь, рыбный товаръ, кость, кожи и шкуры и издѣлія изъ нихъ, мѣха, щетину, волосъ, перо, пухъ, сало, жиры, масло, мыло, воскъ и другъ.

	1900 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось съ 1908 г.	1912 г.	По сравненію съ 1911 г. болѣе +, менѣе —.
	Тысячи пудовъ.							
Мясной товаръ, битая птица и дичь	2.727	2.346	2.503	2.812	2.895	+ 549	2.823	— 72
Рыбный товаръ . .	314	1.210	1.431	1.689	1.486	+ 276	1.611	+ 125
Кожи и шкуры . .	384	594	689	921	963	+ 369	1.372	+ 409
Мѣховой товаръ . .	313	298	433	412	349	+ 51	450	+ 101
Кость		19	22	21	36	+ 17	77	+ 41
Жиры и сало . . .		290	297	368	333	+ 43	249	— 84
Обувь и другія кожанныя издѣлія .	1.742	313	333	366	352	+ 39	401	+ 49
Яйца		156	252	243	237	+ 81	202	— 35
Разные продукты и издѣлія		760	781	811	787	— 27	952	+ 165

Перевозка мяса производится со станцій западнаго участка, преимущественно въ вывозномъ сообщеніи на С.-Петербургъ, Москву, восточную Сибирь и Уралъ. Мясо перевозится исключительно въ зимніе мѣсяцы—ноябрь, декабрь, январь и отчасти февраль. Сравненіе перевозки мяса за послѣдніе годы съ перевозкою его въ 1900 г. показываетъ, что похвастаться на развитіе этой статьи мѣстнаго промысла нельзя.

Сибирскій скотъ закупается обычно въ весеннее время въ отдаленныхъ степныхъ областяхъ, медленно подвигается по степи къ сѣверу и лѣтомъ подходитъ къ Омску, Петропавловску и другимъ скотопромышленнымъ узловымъ пунктамъ. При этомъ скотъ достигаетъ высшей степени нагула, но убивается лишь по наступленіи морозовъ. Съ 1906 г. началась усиленная перевозка свинины и сала свиного. Спросъ на свинину такъ великъ, что фирма Брюль и Тегерсенъ построила въ Курганѣ оборудованную всѣми позднѣйшими техническими усовершенствованіями скотобойню и вывозитъ значительное количество свинины. Главный вывозъ свинины и сала идетъ на С.-Петербургъ, Москву, Забайкалье и сталъ развиваться вывозъ чрезъ Виндаву за границу. Охватывая раіонъ приблизительно въ 120 в. вокругъ Кургана, свиноводство даетъ населенію до 1,5 милл. р. и въ своемъ значеніи конкурируетъ даже

съ маслодѣліемъ, доходъ отъ котораго исчислялся для 1909 г. приблизительно свыше 1,7 милл. р. [1]).

Сбытъ рыбнаго товара до 1906 г. былъ незначительный, несмотря на обиліе рыбы въ сибирскихъ озерахъ и рѣкахъ. Объясняется это, между прочимъ, плохой организаціей способовъ добычи рыбы мѣстными рыбопромышленниками, лишь въ послѣдніе годы начавшими употреблять болѣе совершенныя снасти. Съ 1906 г. стали прибывать въ Сибирь рыбопромышленники изъ европейской Россіи, и ихъ дѣятельность подняла вдвое перевозку рыбы по Сибирской ж. д. Кромѣ мѣстной рыбы, увеличивается перевозка добываемыхъ на дальнемъ востокѣ кэты и кэтовой икры, которыя ввозятся въ раіонъ Сибирской ж. д. и проходятъ по ней транзитомъ, направляясь въ европейскую Россію.

Къ данной группѣ товаровъ причисляется, не вошедшее въ помѣщенную выше таблицу, сливочное масло, перевозимое большою скоростью. Эта отрасль сельскохозяйственной промышленности и экспортъ масла за границу могли создаться лишь съ проведеніемъ Сибирской ж. д. Первая маслодѣльня для экспортнаго соленаго масла была устроена въ Курганскомъ уѣздѣ въ 1894 г. Выгода этого дѣла привлекла къ нему предпринимателей изъ мѣстныхъ купцовъ, мѣщанъ и зажиточныхъ крестьянъ; вскорѣ начали возникать артели съ маслодѣльнями, объединяющими по нѣсколько деревень. Изъ Курганскаго уѣзда маслодѣліе стало распространяться на сосѣдніе уѣзды Тобольской губерніи, на Томскую губернію и Акмолинскую область. Успѣшному развитію сибирскаго маслодѣлія способствовали какъ инструкторы и техники, командированные бывшимъ Министерствомъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ для руководства крестьянскими артелями, такъ и иностранныя экспортныя конторы, открывшія маслодѣламъ кредитъ. Главными потребителями сибирскаго масла являются Данія и Англія. Экспортируется сибирское масло чрезъ С.-Петербургъ, Ригу и Виндаву.

Со стороны Сибирской ж. д. оказывается всевозможное содѣйствіе успѣшной перевозкѣ масла: изготовлены особые вагоны-ледники, отправляются спеціальные поѣзда съ масломъ съ увеличенною скоростью движенія, на станціяхъ отправленія масла (въ Курганѣ, Омскѣ, Петропавловскѣ, Каинскѣ и Ново - Николаевскѣ) устроены пакгаузы-ледники для храненія масла. Въ 1911 г. со станцій Сибирской ж. д. отправлено масла около 4.800 т. пуд.

Волокнистыя вещества и издѣлія изъ нихъ, т. е. мануфактурные товары, шерсть, ленъ, пенька, бумага, готовое платье и мног. др.

---

[1]) А. Мелкихъ. Изъ экономической жизни западной Сибири, стр. 24

	Тысячи пудовъ,					Увеличилось или уменьшилось съ 1908 г.		По сравненію съ 1911 г. болѣе +, менѣе —.
	1900 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.		1912 г.	
Мануфактурный товаръ	692	1.392	1.440	1.884	1.916	+ 524	2.348	+ 432
Платье готовое и бѣлье	90	248	297	445	394	+ 146	445	+ 51
Ленъ, кудель, пакля	796	145	65	133	132	— 13	134	+ 2
Пенька		38	56	44	53	+ 15	117	+ 64
Шерсть		462	524	570	624	+ 162	703	+ 79
Хлопокъ и вата . .		59	100	49	38	— 21	66	+ 28
Пряжа и нитки . .		71	95	107	114	+ 43	140	+ 26
Веревки и канаты.		281	294	252	245	— 36	322	+ 77
Войлокъ		119	119	144	182	+ 63	166	— 16
Мѣшки и мѣшечныя ткани . . .		307	248	235	190	— 117	343	+ 153
Бумага, картонъ и издѣлія изъ нихъ		368	424	463	444	+ 76	548	+ 104
Обои.		26	27	34	29	+ 3	37	+ 8
Разные товары группы		129	134	137	121	— 8	138	+ 17

Эта группа товаровъ представляетъ большой интересъ, потому что въ составъ ея входятъ многіе предметы, потребляемые въ обыденной жизни населенія. Данныя таблицы показываютъ, что за немногими исключеніями перевозка товаровъ, принадлежащихъ къ группѣ волокнистыхъ веществъ, изъ года въ годъ возрастаетъ. Пониженіе перевозки нѣкоторыхъ товаровъ, какъ, напримѣръ, предметовъ одежды, мѣшковъ, обоевъ, произошло въ неурожайномъ 1911 г., но зато въ 1912 г. всѣ грузы группы, кромѣ войлока, дали повышеніе, для многихъ изъ нихъ относительно очень большое.

Съ ростомъ населенія особенно увеличивается потребность въ мануфактурныхъ товарахъ и готовомъ платьѣ. При полномъ отсутствіи въ Сибири мануфактурныхъ фабрикъ этотъ товаръ получается, главнымъ образомъ, изъ Нижняго-Новгорода, Москвы, С.-Петербурга, Лодзи и др. пунктовъ европейской Россіи. Выдающееся положеніе по прибытію мануфактуры занимаютъ Омскъ, Ново-Николаевскъ и Томскъ, откуда прилегающіе раіоны снабжаются по р.р. Иртышу, Оби и Томи.

Шерсть, перевозка которой непрерывно возрастаетъ, напро-

тивъ, составляетъ предметъ вывоза изъ Сибири. Преобладаетъ перевозка овечьей шерсти. Опыты разведенія тонкорунныхъ овецъ въ Сибири дали благопріятные результаты, а сравнительное обиліе земель для пастбищъ представляетъ удобное условіе для разведенія овцеводства и производства шерсти. Сибирская шерсть стягивается, главнымъ образомъ, къ Петропавловску и Омску; чрезъ Бійскую транзитную контору направляется шерсть, поступающая изъ Монголіи по Чуйскому тракту, а со ст. Ново-Николаевскъ идетъ шерсть монгольская и изъ Кулундинской степи. Частью мѣстнымъ желѣзнымъ путемъ, частью гужомъ (изъ Петропавловска), сибирская шерсть везется на Ирбитскую ярмарку и оттуда смѣшаннымъ желѣзнодорожнымъ и воднымъ путемъ—въ Нижній-Новгородъ и на другіе рынки европейской Россіи. Значительная часть семипалатинской шерсти идетъ по Иртышу, переходитъ затѣмъ на Пермскую ж. д. и далѣе по Камѣ и Волгѣ попадаетъ въ Нижній-Новгородъ и на прочіе рынки.

Бакалейные товары. Изъ многочисленныхъ товаровъ этой группы преобладающее значеніе въ перевозкѣ по Сибирской ж. д. имѣетъ чай—отъ 70 до 80%; затѣмъ въ довольно значительныхъ, и притомъ постепенно возрастающихъ, размѣрахъ, перевозятся кондитерскіе товары и сушеные, вяленые и моченые фрукты и ягоды.

	1900 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось съ 1908 г.	1912 г.	По сравненію съ 1911 г. болѣе +, менѣе —.
	Тысячи пудовъ.							
Чай	1.674	3.596	2.914	3.525	3.477	— 119	2.713	— 764
Сущеные, вяленые и моченые фрукты и ягоды		267	314	350	169	— 98	371	+ 202
Кондитерскіе товары	287	309	315	380	358	+ 49	408	+ 50
Прочіе бакалейные товары		270	255	262	269	— 1	320	+ 51

Перевозка чая, колеблющаяся по годамъ, сильно сократилась въ 1912 г. — на 764 т. пуд., или на 22%. Управленіе дороги, ссылаясь на Челябинскую таможню, объясняетъ уменьшеніе этого груза политическими осложненіями въ Китаѣ [1]).

---

[1]) Исчисленіе размѣровъ движенія и доходовъ Сибирской ж. д. на 1914 г.

Ввозъ въ Сибирь сушеныхъ и вяленыхъ фруктовъ сильно увеличился съ проведеніемъ Ташкентской ж. д., приблизившей сибирскіе рынки къ мѣсту производства этихъ товаровъ — Средней Азіи.

Разнообразные *москательные, благовонные товары и смолы* перевозятся по Сибирской ж. д. въ мало измѣняющихся цифрахъ: отъ 1.268 т. пуд. до 1.295 т. пуд. въ 1908—1910 г.г., 1.207 т. пуд. въ 1911 г. и 1.280 т. пуд. въ 1912 г.

Почти всѣ товары этой группы составляютъ предметъ ввоза по Сибирской ж. д.; мѣстное производство ограничивается выдѣлкою спичекъ и гонкою смолы и дегтя.

Перевозка *поштучныхъ предметовъ* (кромѣ животныхъ) очень измѣняется по годамъ въ зависимости отъ размѣровъ перевозки желѣзнодорожнаго подвижного состава.

Группа *мелочныхъ товаровъ*, въ составъ которой входятъ разнообразные предметы, большею частію принадлежащіе къ потребностямъ обыденной жизни (домашняя кладь, галантерейный товаръ, картины, игрушки, книжный товаръ, ниточный товаръ и т. д.), въ общихъ итогахъ, увеличилась въ 1908—1912 г.г. съ 600 т. до 900 т. пуд. Возрастаютъ постепенно: галантерейный товаръ (97—143 т. пуд.), канцелярскія принадлежности (43—81 т. пуд.), игрушки (13—26 т. пуд.) и нѣк. др. Большое пониженіе замѣчается въ перевозкѣ домашней клади и пассажирскихъ вещей (434 т. пуд. въ 1908 г., 215 т. пуд. въ 1912 г.). Заслуживаетъ вниманія сокращеніе перевозки книжнаго товара и учебныхъ пособій съ 64 т. пуд. въ 1909 г. до 50 т. пуд. въ 1912 г.

Наконецъ, послѣдняя группа товаровъ, къ которой отнесены *грузы, не связанные ни съ однимъ изъ предыдущихъ отдѣловъ*, даетъ очень сильное колебаніе по годамъ: съ 117 т. пуд. въ 1908 г. перевозка товаровъ этой группы поднялась до 867 т. пуд. въ 1910 г., а затѣмъ сократилась до 265 т. пуд. въ 1912 г.

Изъ представленнаго обозрѣнія товарнаго движенія по Сибирской ж. д. видно, что въ ея жизни за послѣднее время выдается 1912 г., въ которомъ перевозка коммерческихъ грузовъ малой и большой скоростей возрасла по сравненію съ 1911 г. на 43 (точнѣе—42,7) милл. пуд., или на 30,4%. Если изъ числа перевезенныхъ товаровъ выдѣлить хлѣбные грузы, сѣно и каменный уголь, то получится слѣдующая картина роста товарнаго движенія въ 1912 г.:

Годы.	Всего грузовъ малой и большой скоростей.	Въ томъ числѣ: Хлѣбныхъ грузовъ.	Сѣна.	Каменнаго угля.	Остальныхъ грузовъ.
	Милліоны пудовъ.				
1911	140,5	38,3	4,3	12,8	85,1
1912	183,2	60,4	8,7	21,1	93,0
Увеличилось въ 1912.	42,7	22,1	4,4	8,3	7,9
Въ %.	*30,4%*	*57,7%*	*102,3%*	*64,8%*	*9,3%*

Такимъ образомъ, изъ 42,7 милл. пуд. общаго возрастанія грузовъ въ 1912 г.—34,8 милл. пуд. приходятся на поименованные массовые грузы: хлѣбъ, сѣно и уголь и 7,9 милл. пуд.—на всѣ остальные товары. Если принять въ разсчетъ, что по случаю неурожая перевозка многихъ товаровъ сократилась въ 1911 г. по сравненію съ предыдущимъ 1910 г., то возрастаніе въ 7,9 милл. пуд., или на 9,3%, для самыхъ разнообразныхъ грузовъ, характеризующихъ экономическую и бытовую стороны жизни сибирскаго населенія, уже не покажется значительнымъ.

Работа Сибирской дороги въ текущемъ 1913 и послѣдующіе годы покажетъ, дѣйствительно ли 1912 г., въ зависимости отъ усилившейся колонизаціи Сибири, положилъ начало болѣе сильному развитію коммерческаго движенія на этой линіи, чѣмъ наблюдалось въ 1908—1911 г.г.

Пока же къ предположенію объ экономическомъ оживленіи Сибири приходится относиться сдержанно. Можно указать на очень немногія хозяйственныя статьи, которымъ посчастливилось: масло, свинина, шерсть едва ли не единственные товары, производство которыхъ развивается послѣдовательно и твердо. Главныя богатства Сибири — горныя и лѣсъ—остаются почти не тронутыми, мануфактурная и металлургическая промышленность и многіе другіе виды индустріи или не существуютъ въ Сибири, или находятся въ зачаточномъ состояніи и мѣстное населеніе нуждается въ привозѣ изъ Европы множества продуктовъ и необходимыхъ въ жизни предметовъ, которые могли бы производиться въ самой Сибири.

Для того, чтобы Сибирь могла выйти изъ этого состоянія, требуются, кромѣ предпріимчивости, рабочая сила, капиталъ и пути сообщенія. Нужны подъѣздные пути и питательныя вѣтки отъ мѣстъ нахожденія рудныхъ богатствъ и лѣсовъ и отъ промышленныхъ и торговыхъ пунктовъ къ главной желѣзнодорожной магистрали. Нужны дороги, которыя давали бы выходъ продук-

тамъ мѣстнаго производства на рынки ихъ потребленія. Въ настоящее время, кромѣ строящейся Амурской, разрѣшены, или же только предположены линіи Южно-Сибирская, Кяхтинская (Верхнеудинскъ-Мысовая), Алтайская, Ачинскъ-Минусинская, Кольчугино-Юрга, Ленская и линія, соединяющая южную Сибирь съ Туркестаномъ. Чѣмъ скорѣе будутъ осуществляться эти пути, тѣмъ скорѣе настанетъ для Сибири экономическое пробужденіе.

Въ дѣятельности Сибирской ж. д. имѣется одна особенность, не существующая пока на другихъ желѣзныхъ дорогахъ: эксплоатація находящейся въ вѣдѣніи дороги Анжерской *каменноугольной копи.*

Удобное расположеніе Анжерской копи на половинѣ длины Сибирской дороги (въ Томской губерніи при разъѣздѣ Анжерскомъ), и притомъ у самой дороги, ставитъ ее въ очень благопріятныя условія въ дѣлѣ снабженія дороги каменноугольнымъ топливомъ. Копь принадлежитъ къ Судженскому мѣсторожденію, составляющему сѣверное крыло огромнаго Кузнецкаго каменноугольнаго бассейна площадью въ 40.000 кв. верстъ, т. е. вдвое больше Донецкаго бассейна. Анализами каменнаго угля Анжерской копи доказаны очень хорошія его качества: спекаемость, малое количество сѣры и малодымность.

Добыча угля со времени передачи Анжерскихъ копей въ вѣдомство Министерства Путей Сообщенія, т. е. съ февраля 1899 г., до 1908 г. ежегодно шла на повышеніе и съ 1½ милл. пуд. въ 1899 г. была доведена до 19,9 милл. пуд. въ 1908 г. Въ слѣдующемъ 1909 г. добыча сократилась до 16,7 милл. пуд., а въ 1910 г. снова понизилась до 15,7 милл. пуд. Стоимость разработки колеблется. Въ пятилѣтіе 1906—1910 г.г. низшій расходъ — 6,1081 коп. на пудъ угля — былъ достигнутъ въ 1910 г., высшій расходъ оказался въ 1908 г.—7,6902 коп. на пудъ [1]).

Забайкальская ж. д.

Отъ ст. Иннокентьевской, передъ Иркутскомъ, до ст. Манчжурія, находящейся за предѣлами Россіи, въ 18 в. отъ границы, проходитъ Забайкальская ж. д., составляющая въ сущности продолженіе Сибирской ж. д. Разстояніе между конечными станціями Забайкальской дороги равняется 1.434 в. Отъ станціи Карымской отдѣляется вѣтвь на Срѣтенскъ съ маленькимъ отвѣтвленіемъ на

---

[1]) Очеркъ развитія и дѣятельности Сибирской ж. д. за время съ 1900 по 1910 г.г., стр. 153.

Нерчинскъ. Общее протяженіе этихъ линій вмѣстѣ съ магистралью считается въ 1.696 в. Къ главной линіи, соединяющейся на ст. Манчжурія съ Китайскою Восточною ж. д., примыкаютъ мелкія вѣтки частнаго пользованія и служебныя. За исключеніемъ 18 в. китайской территоріи, Забайкальская ж. д. пролегаетъ по Иркутской губерніи и Забайкальской области. Обогнувъ озеро Байкалъ съ юга, дорога проходитъ преимущественно по долинамъ рѣкъ, во многихъ мѣстахъ по крутымъ скалистымъ косогорамъ.

Сѣверную часть Забайкалья будетъ обслуживать строющаяся Амурская ж. д. Назначеніе проектируемой Кяхтинской желѣзной дороги—пробудить къ жизни и промышленной дѣятельности западную часть Забайкальской области и притянуть грузы изъ Монголіи. Предполагается, конечно, что и наши промышленники повезутъ что-нибудь для сбыта въ Монголію. Въ значительной части Кяхтинская линія пойдетъ по берегу судоходной рѣки Селенги, но это уже мѣстная особенность забайкальскихъ сооруженій: искусственные пути сообщенія (желѣзнодорожные и почтовые) ведутся тамъ обыкновенно параллельно естественнымъ воднымъ путямъ и даже по самымъ берегамъ рѣкъ.

Забайкалье богато лѣсомъ и полезными ископаемыми: золотомъ, мѣдными, желѣзными, серебросвинцовыми рудами, каменнымъ углемъ, а въ послѣднее время открыты залежи вольфрама, селитренныя (содовыя) озера, нефть, бѣлый мраморъ очень хорошаго качества; но, кромѣ золота, другія мѣсторожденія почти не разрабатываются. Причины—тѣ же, которыя были указаны въ описаніи товарныхъ перевозокъ по Сибирской ж. д. Мѣстное населеніе занимается преимущественно земледѣліемъ и скотоводствомъ.

Развитіе товарнаго движенія по Забайкальской ж. д. съ 1908 г., т. е. послѣ войны и ея ликвидаціи, усматривается изъ слѣдующихъ отчетныхъ данныхъ:

Годы.	Всего перевезено грузовъ малой скорости. Милл пуд.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ. Милл. пуд.	Въ %
1908	36,7	—	—
1909	37,4	0,7	*1,9%*
1910	44,4	7,0	*18,7%*
1911	50,9	6,5	*14,6%*

Въ 1912 г. грузовъ большой и малой скоростей, согласно отчетнымъ даннымъ, перевезено 80,5 милл. пуд., противъ 51,8 милл. пуд., перевезенныхъ въ 1911 г., болѣе на 28,7 милл. пуд. Такъ какъ грузовъ большой скорости перевозится по Забайкальской ж. д. около 1 милл. пуд., то вся означенная разница приходится

на увеличеніе товарнаго движенія малой скорости. Не слѣдуетъ, однако, приписывать столь значительный ростъ перевозокъ экономическимъ причинамъ. Въ числѣ коммерческихъ грузовъ малой скорости заключаются грузы постройки второго пути Забайкальской ж. д., и они-то вмѣстѣ съ другими хозяйственными грузами, включаемыми въ коммерческое движеніе, главнымъ образомъ, повысили цифру товарныхъ перевозокъ въ 1912 г.

За послѣдніе три года товарное движеніе на Забайкальской ж. д. возрастало значительно, но все же оно оставалось наиболѣе слабымъ изъ всей казенной сѣти, кромѣ Баскунчакской ж. д. [1]).

Пробѣгъ грузовъ малой скорости и выручка отъ перевозки ихъ измѣнялись слѣдующимъ образомъ:

Годы.	Пробѣгъ грузовъ малой скорости.			Выручка отъ перевозки грузовъ.		
	Милліоны пудо-верстъ.	Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.		Тысячи рублей.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	
		Милл. пудо-верстъ.	Въ %.		Тыс. р.	Въ %.
1908	19.405,0	—	—	5.055	—	—
1909	21.249,7	1.844,7	*9,5%*	4.827	— 228	— *4,5%*
1910	23.935,5	2.685,8	*12,6%*	5.394	+ 567	+ *11,7%*
1911	26.056,2	2.120,7	*8,8%*	6.913	+ 1.519	+ *28,2%*

Сопоставленіе приведенныхъ данныхъ показываетъ значительное отклоненіе роста выручки отъ количества и пробѣга грузовъ. Несоотвѣтствіе это, повидимому, объясняется, кромѣ измѣненій въ составѣ коммерческихъ грузовъ, тѣмъ, что по Забайкальской ж. д. перевозится много воинскихъ грузовъ, оплачиваемыхъ дешевыми тарифами. Происшедшее въ 1911 г. сокращеніе перевозки воинскихъ грузовъ при повышеніи перевозокъ коммерческихъ грузовъ дало большій приростъ выручки въ процентномъ отношеніи, сравнительно съ приростомъ количества и пробѣга грузовъ.

Отмѣченное увеличеніе товарнаго движенія по Забайкальской ж. д. связано въ значительной степени съ производствомъ работъ по постройкѣ Амурской ж. д. и второго пути Забайкальской ж. д. Эти работы потребовали большого числа рабочихъ, прибывшихъ изъ другихъ раіоновъ и способствовавшихъ увеличенію спроса на разные товары и издѣлія, но отсюда до экономическаго оживленія края, обслуживаемаго дорогою, еще далеко. Управленіе дороги въ отчетѣ за 1911 г., вышедшемъ въ 1912 г., указываетъ,

---

[1]) Приложеніе 6.

какъ на условія, не благопріятствующія эксплоатаціи дороги, именно на продолжающееся «весьма слабое экономическое положеніе края и отсутствіе всякой промышленности» [1]). И составъ грузовъ показываетъ, что на мѣстѣ преобладаетъ спросъ лишь на строительные грузы, топливо и пищевые продукты: хлѣбъ, чай, сахаръ, соль и т. д.

Нижеслѣдующія свѣдѣнія, касающіяся главныхъ грузовъ дороги, заимствованы изъ отчета по эксплоатаціи дороги за 1911 г., отчасти же получены отъ коммерческаго отдѣла Управленія дороги.

Строительные матеріалы. Имѣющіяся неполныя данныя относятся къ перевозкѣ слѣдующихъ строительныхъ матеріаловъ:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Тысячи пудовъ.		
Известь и алебастръ	—	830	701
Лѣсные матеріалы	1.553	1.227	1.921
Камень строительный. . . .	—	255	396
Желѣзо, жесть, сталь, чугунъ не въ дѣлѣ	873	1.086	1.253

Изъ поименованныхъ грузовъ послѣдовательное возрастаніе за три года проявили металлы не въ дѣлѣ. Въ 1912 г. перевозка этихъ грузовъ также увеличилась на 122 т. пуд. Ростъ ихъ объясняется потребностями строившагося головного участка Амурской ж. д., отчасти же спросомъ со стороны увеличивающагося населенія Забайкальской области. Перевозка лѣсныхъ матеріаловъ колеблется, и прежде, до 1909 г., производилась даже въ бо̀льшихъ размѣрахъ [2]). Строительнаго камня въ 1911 г. перевезено больше, чѣмъ въ 1910 г., извести и алебастра—меньше. Известь и лѣсные матеріалы большею частью принадлежатъ къ предметамъ мѣстнаго производства, тогда какъ алебастръ, желѣзо и проч. ввозятся въ Забайкальскую область.

Топливо и керосинъ. Заготовка дровъ производится въ раіонѣ Забайкальской дороги, но нѣкоторое количество ихъ ввозится съ Сибирской ж. д. Каменный уголь въ большихъ количествахъ также ввозится въ Забайкалье. Что касается нефтяныхъ грузовъ, то въ Забайкалье поступаетъ преимущественно керосинъ, другіе же продукты нефти привозятся въ небольшомъ количествѣ.

---

[1]) Отчетъ по эксплоатаціи Забайкальской ж. д. за 1911 г., стр. 26.

[2]) Приложеніе 9.

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Тысячи пудовъ.		
Дрова.	2.072	3.971	5.266
Каменный уголь	4.144	4.740	3.783
Керосинъ	344	448	387
Другіе продукты нефти. . .		79	51

Эти данныя указываютъ на ежегодное возрастаніе перевозки дровъ. Въ 1911 г. ввезено, между прочимъ, съ ближайшихъ станцій Сибирской ж. д. 1½ милл. пуд., заготовленныхъ поставщиками для нуждъ Забайкальской ж. д., тогда какъ въ 1910 г. дрова прибывали на станціи исключительно какъ мѣстный грузъ. Сокращеніе перевозки каменнаго угля (по ввозу) въ 1911 г. объясняется перезаготовками въ 1910 г. Въ 1912 г. перевозка угля повысилась на 1,5 милл. пуд.

Хлѣбные грузы. Мѣстнаго хлѣба недостаетъ для населенія Забайкальской области, а потому значительное количество его ввозится въ предѣлы Забайкалья, какъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ, представляющихъ общіе итоги по перевозкѣ хлѣба и распредѣленіе главныхъ хлѣбовъ по роду сообщенія за четыре года.

	Мѣстное сообщеніе.	Вывозъ.	Ввозъ.	Транзитъ.	Итого.
	Тысячи пудовъ.				
1908 г.					
Рожь.	47	1	41	17	106
Овесъ	242	—	1.442	16	1.700
Мука пшеничная и ржаная. .	478	20	3.192	13	3.703
Всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ . . .	—	—	—	—	**5.843**
1909 г.					
Рожь.	56	—	121	2	179
Овесъ	174	2	1.643	47	1.866
Мука пшеничная и ржаная. . .	549	12	3.817	10	4.388
Всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ . . .	—	—	—	—	**6.961**
1910 г.					
Рожь	24	14	61	—	99
Овесъ	226	24	1.575	—	1.825
Мука пшеничная и ржаная. . .	756	28	4.543	4	5.331
Всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ . . .	—	—	—	—	**8.536**
1911 г.					
Рожь.	54	—	184	—	238
Овесъ	370	4	1.821	—	2.195
Мука пшеничная и ржаная. . .	1.017	60	4.409	4	5.490
Всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ . . .	—	—	—	—	**9.530**

Изъ таблицы видно, что болѣе всего ввозится въ Забайкалье муки и овса, и хотя мѣстное производство ихъ возрастаетъ, но и ввозъ увеличивается. Въ 1912 г. перевозка ржи увеличилась на 205 т. пуд. и муки—на 877 т. пуд., перевозка же овса въ этомъ году сократилась на 114 т. пуд.

Чай ввозится изъ Китая или проходитъ по Забайкальской ж. д. транзитомъ. Привозимый изъ Китая чай лишь въ небольшомъ количествѣ остается для употребленія въ предѣлахъ Забайкалья; большинство же чайныхъ грузовъ вывозится въ европейскую Россію, западную Сибирь и среднюю Азію. Съ открытіемъ 15 іюля 1910 г. завознаго склада для чая при Иркутской таможнѣ ввозъ его и затѣмъ вывозъ изъ склада въ другіе раіоны увеличились, а транзитъ сократился.

	Чай.				
Годы.	Мѣстное сообщеніе.	Вывозъ.	Ввозъ.	Транзитъ.	Итого.
	Тысячи пудовъ.				
1909	—	—	—	—	3.048
1910.	125	275	406	2.980	3.786
1911.	121	1.115	908	2.008	4.152
Увеличилось или уменьшилось въ 1911 г.	— 4	+ 840	+ 502	— 972	+ 366

Другихъ пищевыхъ продуктовъ перевезено:

	1909 г.	**1910 г.**	**1911 г.**
	Тысячи пудовъ.		
Сахаръ	662	666	645
Соль	475	520	554
Масло коровье [1])	278	275	263
Мясной товаръ, битая птица и дичь	594	640	1.044
Рыбный товаръ	732	1.096	1.386

За исключеніемъ масла, перевозка котораго нѣсколько сократилась, и сахара, перевозимаго въ довольно устойчивомъ количествѣ (въ 1911 г. сократилась перевозка рафинада и увеличилась перевозка сахарнаго песка), остальные поименованные грузы возрастаютъ.

Ростъ рыбныхъ грузовъ зависитъ не столько отъ увеличенія спроса на рыбу въ Забайкальѣ, сколько отъ развитія рыбныхъ промысловъ на Амурѣ. Заготовленныя на промыслахъ въ Николаевскѣ на Амурѣ соленая кэта и кэтовая икра стали въ послѣдніе

---

[1]) Въ томъ числѣ и большою скоростью.

годы распространяться, какъ недорогіе продукты питанія среди людей средняго и малаго достатка, и находятъ все увеличивающійся сбытъ въ Сибири и европейской Россіи. Поэтому значительная часть рыбнаго товара (670 т. пуд., или почти 50% въ 1911 г.) проходитъ по Забайкальской ж. д. транзитомъ. Распространенію въ Россіи недорогой амурской рыбы способствуетъ дороговизна рыбы, добываемой въ европейскихъ водахъ, а на икру европейскаго происхожденія установились такія цѣны, по которымъ скоро въ состояніи будутъ покупать ее только люди, имѣющіе достатокъ выше средняго.

Изъ другихъ продуктовъ питанія было ввезено въ раіонъ Забайкальской ж. д. въ 1911 г., за вычетомъ вывоза:

сахара	532 тыс. пуд.
соли	500 » »
масла	112 » »
мяса	416 » »

Транзитомъ перевезено: мяса 211 т. пуд., масла 91 т. пуд.

Съ увеличеніемъ населенія въ Забайкальѣ и числа рабочихъ на желѣзнодорожныхъ постройкахъ возрасло также потребленіе *пива, портера и спирта*, которыхъ за три года перевезено:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Тысячи пудовъ.		
Пиво и портеръ	150	139	206
Спиртъ	171	180	293

Пиво и портеръ перевозятся преимущественно въ мѣстномъ сообщеніи и даже служатъ предметомъ вывоза въ сосѣдніе раіоны (38 т. пуд. въ 1911 г. при ввозѣ въ 6 т. пуд.). Значительная часть спирта (115 т. пуд. въ 1911 г.) проходитъ транзитомъ.

Перевозка *мануфактурныхъ товаровъ и предметовъ одѣянія и домашняго обихода* тоже увеличивается.

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Тысячи пудовъ.		
Мануфактурный товаръ . . .	391	490	624
Платье готовое и бѣлье . .	105	172	224
Обувь	92	125	155
Стеклянная и хрустальная посуда и издѣлія изъ стекла	205	236	324

Стеклянная посуда перевозится преимущественно въ мѣстномъ сообщеніи, готовое платье, бѣлье, обувь и мануфактура ввозятся въ Забайкалье или проходятъ по Забайкальской ж. д. транзитомъ.

Свѣдѣнія о перевозкѣ *машинъ, кромѣ земледѣльческихъ*, показываютъ, что за послѣдніе три отчетныхъ года перевезено ихъ: въ 1909 г.—145 т. пуд., въ 1910 г.—125 т. пуд. и въ 1911 г.—247 т. пуд.

Изъ товаровъ, вывозъ которыхъ преобладаетъ надъ другими видами сообщенія, слѣдуетъ указать на *кожи, шкуры и шерсть овечью*.

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Тысячи пудовъ.		
Кожи и шкуры, кромѣ отнесенныхъ къ мѣхамъ . . .	157	141	139
Шерсть овечья	172	122	133

Въ томъ числѣ вывезено въ 1911 г.: кожъ и шкуръ—67 т. пуд. и шерсти—106 т. пуд. Судя по приведеннымъ цифрамъ, нельзя сказать, чтобы эти статьи мѣстнаго производства развивались. Скорѣе можно предполагать слабое состояніе животноводства въ раіонѣ дороги. Подтвержденіемъ этого предположенія служатъ слѣдующія свѣдѣнія о количествѣ домашнихъ животныхъ въ Иркутской губерніи и Забайкальской области [1]):

	Иркутская губернія.	Забайкальская область.
	Тысячи головъ.	
Лошади:		
1909 г.	210	546
1910 »	225	558
1911 »	279	577
Крупный рогатый скотъ:		
1909 г.	320	916
1910 »	346	979
1011 »	361	984
Овцы, бараны и козы:		
1909 г.	217	1.384
1910 »	229	1.225
1911 »	235	1.124
Свиньи:		
1909 г.	65	118
1910 »	50	124
1911 »	83	127

Эти данныя свидѣтельствуютъ о сравнительно большомъ приростѣ числа лошадей въ Иркутской губерніи въ 1911 г.; увеличеніе числа другихъ животныхъ—слабѣе, а количество овецъ, барановъ и козъ въ Забайкальской области даже сократилось.

---

[1]) Статистическій Ежегодникъ Россіи 1911 г., изд. Центральнаго Статистическаго Комитета.

Перечисленные выше грузы, въ общей ихъ сложности, составляютъ отъ 61% до 63% всѣхъ товарныхъ перевозокъ по Забайкальской ж. д. Какъ видно изъ представленныхъ объясненій, ростъ ихъ вызывается почти исключительно увеличеніемъ переселенческаго населенія и приливомъ рабочихъ на постройки Амурской дороги и второго пути Забайкальской дороги, а не экономическимъ оживленіемъ края и не усиленіемъ разработки его природныхъ богатствъ.

Забайкалье, во всякомъ случаѣ, настолько богато разнообразнымъ матеріаломъ для эксплоатаціи, обработки и вывоза, что можно съ полною увѣренностью разсчитывать на его лучшее будущее, а слѣдовательно и на постепенное усиленіе работы Забайкальской ж. д.

3. Экономическія причины измѣненій товарнаго движенія.

а) Итоги грузовыхъ перевозокъ по отправленію и вліяніе на нихъ урожаевъ, войны и забастовки 1905 г.

Предыдущія объясненія и разсмотрѣніе перевозокъ по отдѣльнымъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ устанавливаютъ фактъ непрерывнаго возрастанія товарнаго движенія съ 1907 г. Въ 1909—1911 г.г. возрастаніе перевозки товаровъ выразилось съ особою силою и получило повальный характеръ, захвативъ какъ хлѣбные, такъ и всевозможные другіе грузы, въ особенности же строительные, металлургическіе, топливо и лѣсъ.

Въ увеличеніи желѣзнодорожныхъ перевозокъ отразилось улучшеніе экономическаго положенія страны, какъ общаго, такъ и мѣстнаго по отдѣльнымъ раіонамъ. Экономическое положеніе Россіи опредѣляется при нормальныхъ условіяхъ, главнымъ образомъ, урожаемъ и его ближайшими послѣдствіями—развитіемъ промышленности и торговли, внутренней и внѣшней. Къ числу исключительныхъ причинъ, неблагопріятно повліявшихъ на размѣры желѣзнодорожныхъ перевозокъ за время, предшествовавшее періоду 1907—1911 г.г., относятся русско-японская война и забастовки въ 1905 г. на желѣзныхъ дорогахъ, въ промышленныхъ предпріятіяхъ и почтово-телеграфныхъ учрежденіяхъ. Эти исключительныя причины задержали естественное экономическое развитіе страны и оставили свой слѣдъ въ товарномъ движеніи на желѣзныхъ дорогахъ въ 1904 и 1905 г.г.

Значеніе поименованныхъ факторовъ въ товарномъ движеніи выяснится лучше, если взять болѣе продолжительный періодъ, захватывающій какъ годы войны, такъ и нѣсколько предшествовавшихъ ей лѣтъ. Показателемъ измѣненія товарныхъ перевозокъ избрано въ нижеслѣдующихъ объясненіяхъ **отправленіе товаровъ** по желѣзнымъ дорогамъ, начиная съ 1900 г. и кончая 1911 г., какъ оно изображается въ изданіи Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ «Общіе итоги перевозокъ». Недостаточность отчетныхъ данныхъ за этотъ періодъ времени не позволяетъ привести соотвѣтственныя цифры перевозокъ по другимъ видамъ сообщеній: ввозу и транзиту. По существу дѣла, впрочемъ, отправленіе товаровъ, не характеризуя съ должною правильностью тѣ или другіе раіоны въ экономическомъ отношеніи по причинамъ, не разъ указаннымъ въ этой запискѣ, выражаетъ развитіе и сокращеніе движенія по всей сѣти желѣзныхъ дорогъ съ такою же наглядностью, какъ и болѣе полныя цифровыя данныя по всѣмъ видамъ сообщеній, потому что какъ прибытіе товаровъ на станціи

желѣзныхъ дорогъ, такъ и транзитъ ихъ опредѣляются отправленіемъ товаровъ и общій итогъ всего товарнаго движенія за рядъ лѣтъ представляетъ кривую, совпадающую съ кривою отправленія товаровъ. Такимъ образомъ, данныхъ объ отправленіи товаровъ достаточно для того, чтобы видѣть, какой оборотъ (возрастаніе или сокращеніе) приняли товарныя перевозки въ каждомъ отдѣльномъ году и за весь избранный періодъ и какой интенсивности достигли онѣ въ послѣднее время по сравненію съ предшествовавшими годами. Останавливаясь на отправленіи товаровъ, какъ показателѣ товарнаго движенія въ связи съ урожаями, торговлею, промышленностью и такими событіями, какъ война и забастовки, нельзя было ограничиться только статистикой перевозокъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, потому что сопоставленіе общихъ свѣдѣній, имѣющихъ значеніе для всего государства, съ неполными данными о товарныхъ перевозкахъ только по казенной сѣти хотя, вѣроятно, привело бы къ одинаковымъ общимъ выводамъ, но въ частностяхъ могло бы дать отклоненія въ ущербъ правильности тѣхъ или другихъ сравненій и заключеній. Поэтому въ приведенныя дальше цифры отправленія товаровъ включены также и данныя о перевозкахъ по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Перевозки грузовъ (всѣхъ—малой, большой и пассажирской скоростей) по отправленію въ періодъ 1900—1911 г.г. шли такимъ образомъ [1]): въ 1900 г. отправлено 3.958,4 милл. пуд., въ 1901 г.—3.991,2 милл. пуд., въ 1902 г.—4.173 милл. пуд., въ 1903 г.—4.559,3 милл. пуд. Слѣдовательно, въ четырехлѣтіе передъ войною грузовое отправленіе повысилось на 600,9 милл. пуд., или, среднимъ числомъ, по *200,3 милл. пуд.* въ годъ. Въ 1904 г. началась война съ Японіей и возрастаніе грузовъ по отправленію ограничилось небольшимъ количествомъ въ 10,2 милл. пуд. Въ 1905 г. война кончилась, но въ концѣ этого года произошла забастовка на желѣзныхъ дорогахъ, повлекшая за собою временное сокращеніе и даже прекращеніе движенія; въ результатѣ войны и забастовки, перевозка товаровъ по отправленію понизилась на 353,1 милл. пуд. Жизненные экономическіе интересы страны, насколько они выражаются въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ, пострадали отъ забастовки гораздо больше, чѣмъ отъ войны на Дальнемъ Востокѣ. По возстановленіи на желѣзныхъ дорогахъ правильнаго движенія временно задержанные грузы отправлялись въ усиленномъ количествѣ въ 1906 г. и отчасти въ 1907 г. Отправка грузовъ въ 1906 г. поднялась на 699,5 милл. пуд., въ 1907 г.—еще на 284,3 милл. пуд. и въ 1908 г.—на 47,6

[1]) Приложеніе 12. Безъ поштучныхъ предметовъ и безъ повагонныхъ перевозокъ птицъ живыхъ.

милл. пуд. и дошла до 5.247,8 милл. пуд., по сравненію съ 1903 г. (4.559,3 милл. пуд.) болѣе на 688,5 милл. пуд., что составляетъ *137,7 милл. пуд.* средняго ежегоднаго возрастанія. Въ слѣдующемъ періодѣ 1909—1911 г.г. отправка грузовъ ежегодно повышалась, а именно: въ 1909 г.—на 373,6 милл. пуд., въ 1910 г.—на 437,3 милл. пуд. и въ 1911 г.—на 750,4 милл. пуд. Грузовое отправленіе въ 1911 г. составило 6.809,1 милл. пуд., въ сравненіи съ 1908 г. (5.247,8 милл. пуд.) болѣе на 1.561,3 милл. пуд.; среднее ежегодное возрастаніе за 1909—1911 г.г. опредѣлилось въ *520,4 милл. пуд.*

Вліяніе урожая хлѣбовъ на желѣзнодорожныя перевозки выражается обыкновенно: въ крупномъ увеличеніи хлѣбныхъ перевозокъ въ годъ урожая и въ слѣдующемъ за нимъ году (преимущественно въ первой половинѣ) и въ повышеніи роста многихъ грузовъ, не принадлежащихъ къ хлѣбнымъ. Послѣднее объясняется тѣмъ, что урожай приноситъ деньги, которыя населеніе обращаетъ на пріобрѣтеніе самыхъ разнообразныхъ предметовъ, принадлежащихъ къ потребностямъ его жизни и занятій; увеличеніе же спроса вызываетъ ростъ промышленнаго производства этихъ предметовъ и торговли ими, причемъ повышается и потребленіе продуктовъ и предметовъ заграничнаго происхожденія. Увеличеніе производства, въ свою очередь, вызываетъ усиленную добычу сырья, топлива и разныхъ матеріаловъ, перевозка которыхъ по желѣзнымъ дорогамъ, воднымъ и грунтовымъ путямъ повышается. Въ слѣдующей таблицѣ урожаи сопоставлены съ товарнымъ движеніемъ на желѣзныхъ дорогахъ.

Годы.	Урожаи въ 72 губерніяхъ и областяхъ. [1])		Отправка хлѣбныхъ грузовъ:		Отправка всѣхъ остальныхъ грузовъ:	
	Выше средняго. [2])	Средніе и ниже средняго. [2])	увеличилась.	уменьшилась.	увеличилась.	уменьшилась.
	Милліоны пудовъ.					
1900	—	3.496,8	—	—	—	—
1901	—	3.059,1	37,2	—	—	4,4
1902	4.128,7	—	138,7	—	43,1	—
1903	3.951,8	—	49,3	—	337,0	—
1904	4.418,2	—	—	14,9	25,1	—

[1]) Всѣ хлѣба, какъ они показаны въ изданіи Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія «Сборникъ статистико-экономическихъ свѣдѣній по сельскому хозяйству Россіи и иностранныхъ государствъ» вып. 1912 и 1913 г.г. См. приложеніе 13.

[2]) Средній сборъ зерна въ 72 губерніяхъ и областяхъ въ 1900—1911 г.г. составилъ 3.891 милл. пуд.

Годы.	Урожаи въ 72 губерніяхъ и областяхъ.		Отправка хлѣбныхъ грузовъ:		Отправка всѣхъ остальныхъ грузовъ:	
	Выше средняго.	Средніе и ниже средняго.	увеличилась.	уменьшилась.	увеличилась.	уменьшилась.
			Милліоны пудовъ.			
1905	—	3.783,8	—	20,3	—	332,8
1906	—	3.256,8	93,2	—	606,3	—
1907	—	3.722,5	—	49,0	333,3	—
1908	—	3.845,9	—	66,0	113,6	—
1909	4.717,5	—	288,0	—	85,6	—
1910	4.610,8	—	12,1	—	425,2	—
1911	—	3.699,9	3,8	—	746,6	—

Послѣ неурожайныхъ 1900 и 1901 г.г., наступили три урожайныхъ года—1902, 1903 и 1904. Отправленіе хлѣба увеличилось въ 1902 г. на 138,7 милл. пуд., въ 1903 г.—на 49,3 милл. пуд. и, несмотря на начавшуюся войну, держалось на высокомъ уровнѣ въ 1904 г., сократившись лишь на 14,9 милл. пуд. Отправленіе грузовъ, не принадлежащихъ къ хлѣбнымъ, возросло въ 1902 г. на 43,1 милл. пуд., въ 1903 г.—на 337 милл. пуд. и въ 1904 г. (въ первый годъ войны)—на 25,1 милл. пуд. Вліяніе войны сказалось въ уменьшеніи, правда, незначительномъ, отправокъ хлѣба и въ ослабленіи роста другихъ грузовъ. При другихъ обстоятельствахъ, т. е. не будь войны, судя по размѣру урожая 1904 г.—высшаго по количеству снятаго въ пятилѣтіе 1900—1904 г.г. хлѣба—несомнѣнно получились бы другіе результаты. Забастовочное движеніе 1905 г. отягчило послѣдствія войны, сузило и отдалило естественное экономическое развитіе Россіи. Поэтому и вліяніе урожая 1904 г. отразилось на грузовомъ движеніи лишь въ 1906 г., въ которомъ, несмотря на неурожай этого года, отправка хлѣба повысилась на 93,2 милл. пуд., а прочихъ грузовъ—на 606,3 милл. пуд. Въ этихъ цифрахъ сказались какъ послѣдствія урожая 1904 г., такъ и въ особенности послѣдствія забастовочнаго движенія 1905 г., выразившіяся въ усиленной перевозкѣ въ 1906 г. грузовъ, задержанныхъ въ концѣ 1905 г. забастовкою.

Въ послѣдующіе два года отправка хлѣба сократилась: въ 1907 г.—на 49 милл. пуд. и въ 1908 г.—еще на 66 милл. пуд. Урожаи въ оба года были ниже средняго. Однако, отправка другихъ грузовъ, кромѣ хлѣбныхъ, не поддалась этому теченію и въ 1907 г. увеличилась на 333,3 милл. пуд., а въ 1908 г.—на 113,6 милл. пуд.

Выдающійся урожай 1909 г. и реализація его по высокимъ цѣнамъ повысили перевозку грузовъ: хлѣбныхъ—на 288 милл.

пуд. и прочихъ — на 85,6 милл. пуд. Повтореніе урожая въ 1910 г., который былъ тоже отличнымъ по количеству, хотя нѣсколько хуже по качеству зерна, поддержало достигнутый въ 1909 г. высокій уровень отправки хлѣба, которая даже немного повысилась, а именно въ 1910 г. на 12,1 милл. пуд. и въ 1911 г.—на 3,8 милл. пуд. Очень сильно повысились грузы, не принадлежащіе къ хлѣбнымъ: послѣ увеличенія ихъ въ 1909 г. на 85,6 милл. пуд., отправленіе ихъ возросло въ 1910 г. на 425,2 милл. пуд. и въ 1911 г.—на 746,6 милл. пуд., при неурожаѣ въ этомъ году въ нѣкоторыхъ раіонахъ.

Нельзя не замѣтить въ приведенныхъ данныхъ разницы между хлѣбными и прочими грузами. Первые то повышаются, то понижаются, находясь въ прямой зависимости отъ урожаевъ, тогда какъ вторые, за единственнымъ исключеніемъ забастовочнаго 1905 г., во всѣ остальныя 10 лѣтъ, съ 1902 г., неизмѣнно повышались и только интенсивность этого повышенія увеличивалась въ урожайномъ и въ слѣдующемъ за урожайнымъ годахъ. Повышающееся непрерывно, даже въ неурожайные годы, отправленіе грузовъ, не принадлежащихъ къ хлѣбнымъ, доказываетъ существованіе причинъ, вызывающихъ постоянное увеличеніе перевозки этихъ грузовъ. Очевидно, въ странѣ происходитъ непрерывно возрастающая работа, постоянное производство или добыча разнообразныхъ предметовъ потребленія и народнымъ трудомъ создаются цѣнности, распространяемыя при посредствѣ путей сообщенія въ странѣ, а также и за ея предѣлами. Нѣкоторое вліяніе на размѣры этихъ перевозокъ имѣетъ увеличивающійся ввозъ товаровъ изъ-за границы.

Размѣры перевозокъ собственно *хлѣбныхъ грузовъ* зависятъ въ Россіи въ значительной степени отъ вывоза ихъ на иностранные рынки. Вліяніе внѣшней торговли хлѣбомъ на отправленіе хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ видно изъ слѣдующихъ цифръ [1]):

Годы.	Вывозъ хлѣбовъ за границу.	Увеличеніе или уменьшеніе вывоза по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	Отправленіе хлѣбовъ по желѣзнымъ дорогамъ.	Увеличеніе или уменьшеніе отправленія по сравненію съ предыдущимъ годомъ.
	Милліоны пудовъ.			
1900	420,0	—	725,1	—
1901	466,4	+ **46,4**	762,3	+ **37,2**
1902	579,6	+ **113,2**	901,0	+ **138,7**
1903	651,9	+ **72,3**	950,3	+ **49,3**

[1]) Приложенія 12, 14 и 15.

Годы.	Вывозъ хлѣбовъ за границу.	Увеличеніе или уменьшеніе вывоза по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	Отправленіе хлѣбовъ по желѣзнымъ дорогамъ.	Увеличеніе или уменьшеніе отправленія по сравненію съ предыдущимъ годомъ.
	Милліоны пудовъ.			
1904	648,7	— 3,2	935,4	— 14,9
1905	697,2	+ **48,5**	915,1	— 20,3
1906	590,5	— 106,7	1.008,3	+ **93,2**
1907	470,3	— 120,2	959,3	— 49,0
1908	404,7	— 65,6	893,3	— 66,0
1909	761,8	+ **357,1**	1.181,3	+ **288,0**
1910	848,4	+ **86,6**	1.193,4	+ **12,1**
1911	823,9	— 24,5	1.197,2	+ **3,8**

За исключеніемъ забастовочнаго 1905 г. и слѣдующаго за нимъ 1906 г., въ которые перепуталось правильное желѣзнодорожное движеніе, въ остальные годы наблюдаются весьма близкія колебанія въ отправленіи хлѣбовъ по желѣзнымъ дорогамъ и въ вывозѣ ихъ за границу. Въ приложенной діаграммѣ [1]) обѣ линіи, изображающія отправленіе хлѣбныхъ грузовъ и экспортъ ихъ, представляютъ почти полное совпаденіе. Отправляется хлѣбъ не только за границу, но и на внутренніе рынки, но вывозъ хлѣба за границу, требующій перевозки его по желѣзнымъ дорогамъ или непосредственно къ приграничнымъ станціямъ, или къ нашимъ портамъ для дальнѣйшей отправки морскимъ путемъ, преобладаетъ надъ перевозкою хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ на внутренніе рынки. Этимъ и объясняется близкое совпаденіе линій, изображающихъ отправленіе хлѣбныхъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ и вывозъ ихъ за границу.

Та же діаграмма устанавливаетъ близкое совпаденіе линіи, представляющей отправленіе всѣхъ остальныхъ грузовъ, кромѣ хлѣбныхъ, съ линіею, изображающею итогъ всѣхъ вообще грузовыхъ отправокъ. Особенно характерны въ обѣихъ линіяхъ пріостановка наростанія грузовыхъ отправокъ въ 1904 г. (годъ войны), паденіе отправокъ въ 1905 г. (годъ забастовки) и сильное повышеніе ихъ въ 1906, 1907, 1910 и 1911 г.г.

Замѣчается также совпаденіе, но не во всѣ годы, линіи, изображающей общіе обороты внѣшней торговли (вывозъ и привозъ) съ линіею отправленія всѣхъ вообще грузовъ, изъ чего ясно, что между размѣромъ грузового движенія на желѣзныхъ дорогахъ

---

[1]) Приложеніе 22.

и внѣшнею торговлею какъ хлѣбомъ, такъ и другими предметами существуетъ извѣстная связь.

Наконецъ, менѣе всего общіе итоги грузовыхъ отправленій совпадаютъ съ урожаемъ хлѣбовъ. Зигзаги изображающей его линіи, большею частію, не соотвѣтствуютъ линіи грузовыхъ перевозокъ, а въ нѣкоторые годы, какъ, напримѣръ, въ 1901, 1903, 1910 и 1911 г.г., обѣ линіи совершенно расходятся въ противоположныя стороны. Этимъ подтверждается высказанное выше замѣчаніе, что общій размѣръ грузовыхъ перевозокъ зависитъ не только отъ количества перевезеннаго хлѣба, но также, и даже въ большей степени, отъ перевозки другихъ грузовъ, создаваемыхъ трудомъ страны. Это и естественно, потому что нехлѣбныхъ грузовъ въ четыре—пять разъ больше, чѣмъ хлѣбныхъ.

Изъ числа грузовъ, не принадлежащихъ къ хлѣбнымъ, выдающееся значеніе по количеству перевозимыхъ товаровъ, имѣютъ слѣдующія группы:

Горючія ископаемыя: нефть, каменный уголь и торфъ.

Отправленіе нефти, каменнаго угля и торфа по желѣзнымъ дорогамъ въ теченіе періода 1900—1911 г.г. шло слѣдующимъ образомъ [1]):

Годы.	Нефть и нефтяные продукты.	Каменный уголь и коксъ.	Торфъ.	Итого.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: увеличилось	уменьшилось.
			Милліоны пудовъ.			
1900 . . .	271,0	730,1	11,6	**1.012,7**	—	—
1901 . . .	278,3	743,7	12,4	**1.034,4**	21,7	—
1902 . . .	272,5	741,6	10,6	**1.024,7**	—	9,7
1903 . . .	311,4	822,9	11,7	**1.146,0**	121,3	—
1904 . . .	326,2	834,3	12,9	**1.173,4**	27,4	—
1905 . . .	229,6	784,1	9,7	**1.023,4**	—	150,0
1906 . . .	210,2	971,0	15,7	**1.196,9**	173,5	—
1907 . . .	205,0	1.114,4	17,1	**1.336,5**	139,6	—
1908 . . .	226,3	1.128,8	16,5	**1.371,6**	35,1	—
1909 . . .	239,5	1.099,5	12,9	**1.351,9**	—	19,7
1910 . . .	268,7	1.089,2	14,7	**1.372,6**	20,7	—
1911 . . .	298,8	1.297,3	15,1	**1.611,2**	238,6	—
Увеличилось съ 1900 г.	27,8	567,2	3,5	**598,5**		
Въ процентномъ отношеніи. .	*10,2 %*	*77,7 %*	*30,2 %*	*59,1 %*		

[1]) Приложеніе 16.

Въ перевозкѣ горючихъ ископаемыхъ замѣчается довольно правильное соотношеніе съ урожаемъ хлѣбовъ. Послѣ неурожайнаго 1901 г. отправка этихъ грузовъ уменьшилась на 9,7 милл. пуд., а послѣ урожайнаго 1902 г. — повысилась на 121,3 милл. пуд. Въ 1904 г. былъ хорошій урожай, но война, а главное забастовка привели къ тому, что отправка горючихъ ископаемыхъ сократилась въ 1905 г. на 150 милл. пуд., и только въ 1906 г. она повысилась на 173,5 милл. пуд. и въ 1907 г.—еще на 139,6 милл. пуд. Наконецъ, весьма значительное повышеніе перевозки горючихъ ископаемыхъ—на 238,6 милл. пуд.—произошло въ 1911 г., послѣ двухъ отличныхъ урожаевъ 1909 и 1910 г.г. Наглядное изображеніе этихъ измѣненій въ перевозкѣ горючихъ ископаемыхъ представлено въ приложенной діаграммѣ [1]), въ которой характерное пониженіе грузовъ въ 1905 г. для горючихъ ископаемыхъ выразилось особенно замѣтно.

Металлургическіе грузы, къ которымъ въ приложенныхъ таблицахъ [2]) причислены: желѣзныя, марганцовыя и др. руды, металлы и издѣлія изъ металловъ, кромѣ машинъ. Въ этомъ составѣ отправлено металлургическихъ грузовъ:

Годы.	Руды.	Металлы.	Издѣлія.	Итого.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: увеличилось.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: уменьшилось.
			Милліоны пудовъ.			
1900	247,9	138,5	74,4	**460,8**	—	—
1901	201,9	128,6	71,2	**401,7**	—	59,1
1902	203,5	127,7	69,2	**400,4**	—	1,3
1903	244,1	153,3	73,3	**470,7**	70,3	—
1904	294,6	164,2	75,2	**534,0**	63,3	—
1905	231,2	150,9	64,8	**446,9**	—	87,1
1906	313,9	165,7	69,4	**549,0**	102,1	—
1907	353,1	179,1	73,9	**606,1**	57,1	—
1908	300,0	179,1	75,6	**554,7**	—	51,4
1909	307,9	178,8	82,4	**569,1**	14,4	—
1910	348,2	206,8	101,0	**656,0**	86,9	—
1911	406,9	246,7	110,6	**764,2**	108,2	—
Увеличилось съ 1900 г.	159,0	108,2	36,2	**303,4**		
Въ процентномъ отношеніи. . .	*64,1 %*	*78,2 %*	*48,6 %*	*65,8 %*		

Отправленіе металлургическихъ грузовъ носитъ всѣ описанныя выше характерныя черты: сокращеніе въ неурожайные годы, пони-

---

[1]) Приложеніе 23.

[2]) Приложенія 17 и 23.

женіе въ 1905 г., рѣзкое повышеніе въ 1906 г. и возрастаніе въ годы, слѣдующіе за урожаями, съ наибольшею силою выразившееся въ 1911 г.

Изъ металлургическихъ грузовъ болѣе всего увеличилась въ періодъ 1900—1911 г.г. отправка сырого матеріала—руды, а именно на 159 милл. пуд. (на 64,1%). На возрастаніе перевозки руды имѣло вліяніе, кромѣ развитія металлургической промышленности въ Россіи, также увеличившееся требованіе на руду за границу (съ 27 милл. пуд. въ 1900 г. вывозъ руды за границу возросъ до 94 милл. пуд. въ 1911 г.). Значительно увеличилось и отправленіе металловъ—на 108,2 милл. пуд., а въ процентномъ отношеніи (78,2%) даже больше, чѣмъ возрасла отправка руды.

Строительные грузы, подробно обозначенные въ особомъ приложеніи [1]). Колебанія въ перевозкѣ этихъ грузовъ имѣютъ нѣкоторыя отличія отъ перевозки предыдущихъ грузовъ, а именно строительные грузы чувствительнѣе относятся къ послѣдствіямъ неурожаевъ по той простой причинѣ, что въ голодные годы населенію не до строительства. Если не въ городахъ, то въ селахъ и деревняхъ по недостатку у населенія средствъ строительство, какъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ, подъ вліяніемъ неурожаевъ сокращается, въ урожайные же годы увеличивается.

Годы.	Строительные грузы.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: увеличилось.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: уменьшилось
	Милліоны пудовъ.		
1900	281,6	—	—
1901	256,9	—	24,7
1902	243,2	—	13,7
1903	290,6	47,4	—
1904	271,4	—	19,2
1905	225,3	—	46,1
1906	216,3	—	9,0
1907	248,6	32,3	—
1908	264,1	15,5	—
1909	278,0	13,9	—
1910	358,5	80,5	—
1911	445,6	87,1	—
Увеличилось съ 1900 г. . . .	164,0		
Въ процентномъ отношеніи .	*58,2 %*		

[1]) Приложенія 18 и 23. Не взятъ известнякъ, который перевозится не только для строительныхъ потребностей, но и какъ флюсъ при переплавкѣ руды. Кромѣ того, въ составъ строительныхъ грузовъ не вошелъ лѣсъ (тесъ, доски, бревна) по невозможности, на основаніи желѣзнодорожной статистики, выдѣлить лѣсъ, отправленный за границу, отъ лѣса, употребленнаго на постройки въ самой Россіи. Весь лѣсъ, въ томъ числѣ и строительный, кромѣ балясинъ, дверей, рамъ и т. п., показанъ дальше особо.

Неурожаи 1900 и 1901 г.г. вызвали уменьшеніе построекъ и сокращеніе перевозки строительныхъ грузовъ въ 1901 и 1902 г.г., и только послѣ хорошаго урожая 1902 г. строительная дѣятельность значительно усилилась въ 1903 г. Наступившая война также не могла благопріятствовать развитію строительнаго дѣла, что и сказалось на сокращеніи отправленія строительныхъ грузовъ въ 1904 и 1905 г.г. Ослабленіе перевозки строительныхъ грузовъ продолжалось и въ 1906 г., который былъ неурожайнымъ. Послѣ задержки построекъ въ теченіе трехъ лѣтъ, съ 1907 г. наступилъ періодъ возобновленія строительной дѣятельности и, такъ сказать, наверстанія упущеннаго въ 1904—1906 г.г. Въ чрезвычайной степени усилились постройки въ 1910 и 1911 г.г., послѣ двухъ выдающихся урожаевъ, когда и сельское населеніе пріобрѣло возможность починить и обновить свои избы и хозяйственныя строенія.

За весь періодъ съ 1900 г. отправленіе строительныхъ грузовъ увеличилось на 164 милл. пуд., или на 58,2%. До войны, въ 1900—1903 г.г. эти грузы увеличились только на 9 милл. пуд., въ періодъ войны и въ неурожайномъ 1906 г. они сократились на 74,3 милл. пуд., а затѣмъ, въ 1907—1911 г.г. увеличились на 229,3 милл. пуд., въ томъ числѣ на 167,6 милл. пуд. за послѣдніе два года—1910 и 1911.

Издѣлія обрабатывающей промышленности [1]). Нормально большая часть этихъ грузовъ, въ особенности мануфактурныя, стеклянныя, фарфоровыя, глиняныя и т. п. издѣлія, должна постоянно возрастать вслѣдствіе увеличенія числа населенія. Въ отдѣльности по видамъ издѣлій, могутъ происходить колебанія въ зависимости отъ разнообразныхъ причинъ увеличенія и сокращенія спроса и предложенія.

Объ отправленіи по желѣзнымъ дорогамъ издѣлій имѣются слѣдующія данныя:

Годы.	Машины и орудія земледѣльческія и др.	Стеклянныя, фарфоровыя, глиняныя издѣлія.	Издѣлія льняныя, хлопчатобумажныя, шерстяныя, шелковыя.	Бумага, картонъ и издѣлія изъ нихъ.	Итого.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: увеличилось.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: уменьшилось.
			Милліоны пудовъ.				
1900 . .	24,0	20,7	58,5	15,6	**118,8**	—	—
1901 . .	22,7	24,0	60,3	17,3	**124,3**	5,5	—
1902 . .	24,4	24,5	61,2	18,5	**128,6**	4,3	—
1903 . .	27,6	25,4	65,8	20,0	**138,8**	10,2	—
1904 . .	27,7	24,2	62,8	20,5	**135,2**	—	3,6
1905 . .	26,4	23,4	63,8	20,0	**133,6**	—	1,6

[1]) Приложенія 19 и 23. Въ эту группу вошли лишь нѣкоторыя издѣлія, поименованныя въ приложеніи 19.

Годы.	Машины и орудія земледѣльческія и др.	Стеклянныя, фарфоровыя, глиняныя издѣлія.	Издѣлія льняныя, хлопчатобумажныя, шерстяныя, шелковыя.	Бумага, картонъ и издѣлія изъ нихъ.	Итого.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: увеличилось.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: уменьшилось.
			Милліоны пудовъ.				
1906 . .	29,2	27,9	71,1	23,2	**151,4**	17,8	—
1907 . .	32,2	29,3	70,5	24,1	**156,1**	4,7	—
1908 . .	37,0	30,4	69,7	22,2	**159,3**	3,2	—
1909 . .	40,7	31,0	78,2	25,3	**175,2**	15,9	—
1910 . .	48,4	35,2	79,9	29,0	**192,5**	17,3	—
1911 . .	57,1	37,7	83,0	31,1	**208,9**	16,4	—
Увеличилось съ 1900 г..	33,1	17,0	24,5	15,5	**90,1**		
Въ процентномъ отношеніи . .	*137,9%*	*82,2%*	*41,9%*	*99,4%*	*75,8%*		

Въ періодъ 1900—1911 г.г. сильнѣе всего увеличилась перевозка машинъ и земледѣльческихъ орудій — болѣе, чѣмъ въ два раза. Наименѣе увеличилась перевозка тканей, пряжи и т. п. издѣлій. Замѣчательно, что, въ общемъ, неурожайные годы не оказали замѣтнаго вліянія на перевозку издѣлій, уменьшившуюся только въ 1904 и 1905 г.г., т. е. въ годы войны и забастовки, да произошло сокращеніе этихъ грузовъ, кромѣ машинъ и стеклянныхъ и глиняныхъ издѣлій, въ 1908 г., что, можетъ быть, находится въ связи съ сокращеніемъ хлѣбной торговли въ этомъ году. И для издѣлій наиболѣе благопріятными оказались 1909—1911 г.г., въ которые отправка этихъ грузовъ увеличилась на 49,6 милл. пуд. изъ общаго возрастанія съ 1900 г. въ 90,1 милл. пуд.

Лѣсные грузы и издѣлія изъ дерева [1]). Въ этой же группѣ заключаются дрова, древесный уголь, смола и деготь.

Годы.	Лѣсные товары (доски, тесъ и проч.).	Издѣлія изъ дерева.	Дрова, корни, пни.	Древесный уголь, смола и деготь.	Итого.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: увеличилось.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: уменьшилось.
			Милліоны пудовъ.				
1900 . . .	328,1	22,5	225,2	15,3	**591,1**	—	—
1901 . . .	319,0	23,7	235,8	16,3	**594,8**	3,7	—
1902 . . .	318,0	24,1	244,4	16,7	**603,2**	8,4	—
1903 . . .	379,7	25,9	240,4	16,7	**662,7**	59,5	—
1904 . . .	363,4	25,0	250,8	17,2	**656,4**	—	6,3
1905 . . .	331,7	23,9	243,1	15,1	**613,8**	—	42,6
1906 . . .	376,6	27,8	296,5	17,8	**718,7**	104,9	—

[1]) Приложенія 20 и 23.

Годы.	Лѣсные товары (доски, тесъ и проч.).	Издѣлія изъ дерева.	Дрова, корни, пни.	Древесный уголь, смола и деготь.	Итого.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: увеличилось.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: уменьшилось.
			Милліоны пудовъ.				
1907 . . .	421,1	28,5	358,7	20,7	**829,0**	110,3	—
1908 . . .	439,0	30,5	411,2	23,2	**903,9**	74,9	—
1909 . . .	496,6	30,2	376,1	23,0	**925,9**	22,0	—
1910 . . .	567,4	34,5	345,9	25,3	**973,1**	47,2	—
1911 . . .	634,9	35,6	396,2	29,1	**1.095,8**	122,7	—
Увеличилось съ 1900 г. .	306,8	13,1	171,0	13,8	504,7		
Въ процентномъ отношеніи. . . .	*93,5%*	*58,2%*	*75,9%*	*90,2%*	*85,4%*		

Въ общей сложности, отправленіе лѣсныхъ грузовъ сократилось лишь въ годы войны и забастовки и въ этомъ отношеніи лѣсные грузы сходятся съ издѣліями, поименованными выше. Нѣсколько расходится съ этимъ общимъ положеніемъ перевозка дровъ, которая понижалась не только въ 1905 г., но также въ 1903, 1909 и 1910 г.г. Въ перевозкѣ досокъ, теса и нѣкоторыхъ другихъ лѣсныхъ товаровъ произошло небольшое уменьшеніе въ 1902 г., послѣ неурожаевъ 1900 и 1901 г.г. Однако, послѣ неурожайнаго 1906 г. отправка этихъ товаровъ увеличилась въ 1907 г. на 44,5 милл. пуд., преимущественно на внутренніе рынки.

Въ 1910 г. отправленіе по желѣзнымъ дорогамъ лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ увеличилось на 70,8 милл. пуд. и въ 1911 г. еще на 67,5 милл. пуд. Такъ какъ вывозъ лѣса за границу (безъ дровъ) за эти два года возросъ только на 3 милл. пуд., [1]) то изъ этого можно заключить, что увеличеніе отправленія лѣсныхъ матеріаловъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1910 и 1911 г.г. было вызвано, главнымъ образомъ, потребностями внутреннихъ рынковъ.

Наконецъ, *группа сельскохозяйственныхъ грузовъ и жизненныхъ припасовъ* заключаетъ разнообразные продукты растительнаго и животнаго происхожденія (кромѣ хлѣбныхъ грузовъ, о которыхъ сказано выше) и землеудобрительные туки [2]). Въ общемъ итогѣ всѣхъ этихъ грузовъ отправлено:

---

[1]) Увеличился на 10 милл. пуд. вывозъ досокъ и др. строительныхъ матеріаловъ и сократился отпускъ другихъ сортовъ лѣса.

[2]) Приложенія 21 и 23. Показанными въ прил. 21 товарами не исчерпываются всѣ сельскохозяйственные грузы; нѣкоторые изъ нихъ заключаются въ грузахъ, не распредѣленныхъ по группамъ.

Годы.	Сельскохозяйственные грузы и жизненные припасы.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: увеличилось.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: уменьшилось.
	Милліоны пудовъ.		
1900	333,2	—	—
1901	369,0	35,8	—
1902	411,0	42,0	—
1903	414,9	3,9	—
1904	391,8	—	23,1
1905	405,7	13,9	—
1906	520,8	115,1	—
1907	504,4	—	16,4
1908	515,5	11,1	—
1909	526,5	11,0	—
1910	625,4	98,9	—
1911	712,1	86,7	—
Увеличилось съ 1900 г. . .	378,9		
Въ процентномъ отношеніи	*113,7 %*		

Несмотря на разнородность грузовъ этой группы и на зависимость большинства изъ нихъ отъ урожаевъ, отправленіе ихъ сохраняетъ характерныя черты прочихъ грузовъ: сокращеніе во время войны (въ 1904 г.), весьма значительное повышеніе въ 1906 г. перевозки товаровъ, задержанныхъ забастовкою въ 1905 г., и сильное увеличеніе перевозокъ въ 1910 и 1911 г.г. То обстоятельство, что въ таблицѣ показано не пониженіе, а небольшое сравнительно повышеніе грузовъ въ забастовочномъ 1905 г. дѣла не мѣняетъ, такъ какъ повышеніе это зависѣло отъ болѣе высокаго урожая свекловицы и льна въ сравненіи съ предшествовавшимъ 1904 г. Равнымъ образомъ, и уменьшеніе отправленія грузовъ этой группы въ 1907 г. зависѣло отъ пониженія урожая свекловицы противъ высокаго урожая 1906 г. Въ общемъ же, получается одинаковая съ другими грузами кривая въ перевозкѣ сельскохозяйственныхъ грузовъ и жизненныхъ припасовъ.

Въ приложенной таблицѣ можно прослѣдить постепенное возрастаніе перевозки грузовъ данной группы, что свидѣтельствуетъ о развитіи сельскаго хозяйства въ Россіи, потому что большинство этихъ грузовъ—отечественнаго происхожденія.

Такъ, въ теченіе 1900—1911 г.г. увеличилось отправленіе:

картофеля	съ	21,5	до	57,6	милл. пуд.
овощей	»	13,0	»	24,1	» »
сѣна	»	19,0	»	43,1	» »

сѣмянъ масляничныхъ, техническихъ и друг. растеній	съ	40,9	до 68,4	милл. пуд.
маслъ сѣменныхъ и древесныхъ	»	12,2	» 24,2	» »
фруктовъ свѣжихъ	»	12,4	» 26,3	» »
табака	»	9,6	» 14,8	» »
сахара	»	69,5	» 127,2	» »
молочныхъ продуктовъ	»	7,5	» 15,9	» »
яицъ	»	9,2	» 16,1	» »
кожъ и шкуръ	»	9,3	» 17,9	» »

Слабѣе увеличилось отправленіе льна, пеньки и нѣкоторыхъ другихъ грузовъ.

Землеудобрительныхъ туковъ, большая часть которыхъ—иноземнаго происхожденія и ввозится въ Россію (20 милл. пуд. въ 1911 г.), было отправлено въ 1900 г. 9,5 милл. пуд., а въ 1911 г.—33,3 милл. пуд.

Всѣ поименованные выше и распредѣленные по группамъ товары вмѣстѣ съ хлѣбными составляютъ отъ 88 до 89% всѣхъ грузовъ по отправленію. Съ присоединеніемъ, подъ названіемъ «остальныхъ», товаровъ, не вошедшихъ въ группы, отправленіе грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1900—1911 г.г. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Годы.	Всѣ грузы, вошедшіе въ поименованныя группы, и хлѣбные.	Въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ болѣе+, менѣе—.	Всѣ остальные грузы.	Въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ болѣе+, менѣе —.	Итого.	
	Милліоны пудовъ.					
1900 .	3.523,4	—	425,0	—	**3.958,4**	Неурожайный годъ.
1901 . .	3.543,5	+ 20,1	447,7	+ 22,7	**3.991,2**	Еще болѣе неурожайный годъ.
1902 . .	3.712,1	+ 168,6	460,9	+ 13,2	**4.173,0**	Урожай выше средняго.
1903 . .	4.074,1	+ 362,0	485,2	+ 24,3	**4.559,3**	
1904 . .	4.097,6	+ 23,5	471,9	— 13,3	**4.569,5**	Высокій урожай. Начало войны съ Японіей.
1905 . .	3.763,8	— 333,8	452,6	— 19,3	**4.216,4**	Окончаніе войны съ Японіей, желѣзнодорожная забастовка.
1906 . .	4.361,3	+ 597,5	554,6	+ 102,0	**4.915,9**	Неурожайный годъ. Усиленное отправленіе грузовъ, задержанныхъ безпорядками 1905 г.
1907 . .	4.640,1	+ 278,8	560,1	+ 5,5	**5.200,2**	
1908 . .	4.662,4	+ 22,3	585,4	+ 25,3	**5.247,8**	
1909 . .	5.008,0	+ 345,6	613,4	+ 28,0	**5.621,4**	Высокіе урожаи.
1910 .	5.371,6	+ 363,6	687,1	+ 73,7	**6.058,7**	
1911 . .	6.035,1	+ 663,5	774,0	+ 86,9	**6.809,1**	Неурожай въ восточныхъ губерніяхъ и въ западной Сибири.

Эти цифры показываютъ, что и остальные грузы, не вошедшіе въ группы, подчинялись общимъ условіямъ перевозки, существовавшимъ въ періодъ 1900—1911 г.г., и на нихъ также отражались урожаи, неурожаи, война и забастовка 1905 г.; подобно многимъ грузамъ, вошедшимъ въ группы, ростъ остальныхъ грузовъ оказался наиболѣе сильнымъ въ періодъ 1909—1911 г.г., и только въ 1906 г. наблюдалось еще болѣе значительное увеличеніе за счетъ задержки грузовъ въ 1905 г.

Любопытное явленіе представляетъ перевозка грузовъ, небольшихъ по количеству и по значенію для желѣзныхъ дорогъ, но казалось бы имѣющихъ интересъ, какъ показателей культурнаго развитія страны. Грузы эти—*книжный товаръ и учебныя пособія.* Они, конечно, растутъ, какъ и всѣ грузы, но въ интенсивности роста ихъ происходитъ, судя по статистикѣ, нѣчто, заслуживающее вниманія. Если отправленіе книжныхъ грузовъ и учебныхъ пособій раздѣлить на три періода: до войны, во время войны и забастовки съ присоединеніемъ 1906 г., въ которомъ часть грузовъ принадлежала къ задержаннымъ отправкамъ 1905 г., и, наконецъ, послѣ войны, то получается слѣдующая картина возрастанія книжныхъ и учебныхъ грузовъ:

	Годы.	Отправлено книжнаго товара и учебныхъ пособій.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: увеличилось.	уменьшилось.
		Тысячи пудовъ.		
1. Періодъ до войны съ Японіей.	**1900**	1.184	—	—
	1901	1.162	—	22
	1902	1.398	236	—
	1903	1.852	454	—
2. Періодъ войны и забастовки.	**1904**	1.867	15	—
	1905	1.859	—	8
	1906	2.326	467	—
3. Періодъ послѣ войны.	**1907**	2.090	—	236
	1908	2.420	330	—
	1909	2.429	9	—
	1910	2.419	—	10
	1911	2.519	100	—

Въ первый періодъ (до войны) отправленіе книжныхъ и учебныхъ грузовъ увеличивалось, въ среднемъ, на 223 т. пуд. въ годъ, во второй періодъ (время войны и забастовки)—на 158 т. пуд. въ годъ и въ третій періодъ, до 1911 г. включительно,—только на 39 т. пуд. Если оба послѣднихъ періода соединить, въ виду рѣзкихъ колебаній перевозокъ въ 1904—1908 г.г.

отъ временныхъ причинъ, то и въ этомъ случаѣ среднее возрастаніе отправленія книжныхъ и учебныхъ грузовъ въ 1904—1911 г.г. составитъ 83 т. пуд. въ годъ противъ 223 т. пуд. средняго возрастанія въ 1901—1903 г.г. Наименьшее возрастаніе приходится на 1909 и 1910 г.г. (въ 1910 г. даже произошло пониженіе на 10 т. пуд.), т. е. въ годы лучшихъ урожаевъ и увеличенія средствъ у населенія. Слабъ приростъ и въ 1911 г.—100 т. пуд. Словомъ, по желѣзнодорожной статистикѣ выходитъ, что спросъ на чтеніе растетъ въ послѣдніе годы менѣе значительно, чѣмъ до и во время войны и въ ближайшіе за нею годы.

Такимъ образомъ статистическія свѣдѣнія устанавливаютъ: а) зависимость размѣра хлѣбныхъ перевозокъ не только отъ урожаевъ или неурожаевъ, но и отъ вывоза хлѣба за границу; б) постоянное (если не считать войны и забастовки 1905 г.) возрастаніе прочихъ, не принадлежащихъ къ хлѣбнымъ, грузовъ, ростъ которыхъ, подъ вліяніемъ урожаевъ или неурожаевъ колеблется лишь въ своей интенсивности, но въ общемъ итогѣ этихъ грузовъ не прекращается даже въ неурожайные годы и в) сильное повышеніе роста товарнаго движенія въ 1909—1911 г. г. по сравненію съ предыдущими годами (въ среднемъ выводѣ за годъ, 200,3 милл. пуд. въ 1901—1903 г.г., 137,7 милл. пуд. въ 1904—1908 г.г. и 520,4 милл. пуд. въ 1909—1911 г.г.).

Соотвѣтственныхъ данныхъ за 1912 г. еще не имѣется. Въ изданныхъ Управленіемъ Желѣзныхъ Дорогъ «Предварительныхъ главнѣйшихъ свѣдѣніяхъ о результатахъ эксплоатаціи россійскихъ желѣзныхъ дорогъ общаго значенія за 1912 г.» показано товарныхъ перевозокъ на казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогахъ по всѣмъ видамъ сообщеній (отправленію, прибытію и транзиту), кромѣ хозяйственныхъ грузовъ, перевезенныхъ въ рабочихъ поѣздахъ, въ 1910 г.—12.766 милл. пуд., въ 1911 г. 14.340 милл. пуд., болѣе на 1.574 милл. пуд. и въ 1912 г.—15.576 милл. пуд., болѣе въ сравненіи съ 1911 г. на 1.236 милл. пуд. Судя по этимъ цифрамъ, и въ 1912 г., т. е. въ четвертомъ подъ рядъ году, поддерживалась высокая интенсивность товарнаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ; неурожай хлѣбовъ на большомъ пространствѣ въ 1911 г. и ослабленіе вывоза хлѣбовъ за границу въ 1912 г. лишь немного уменьшили размѣры прироста грузовъ противъ 1911 г., въ которомъ увеличеніе товарнаго движенія было самымъ значительнымъ въ исторіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

б) **Статистическія данныя изъ разныхъ областей экономической жизни Россіи.**

Доказательствомъ того, что усиленіе дѣятельности желѣзныхъ дорогъ въ 1909—1912 г.г. зависѣло отъ наступленія въ странѣ болѣе благопріятнаго общаго экономическаго положенія, служатъ приведенные дальше факты, взятые изъ разнообразныхъ областей экономической жизни — промышленной, торговой, банковой и государственнаго хозяйства. Всѣ они одинаково отмѣчаютъ улучшеніе въ 1909—1912 г.г. въ сравненіи съ предшествовавшимъ этому періоду временемъ.

Развитіе промышленныхъ предпріятій. По произведеннымъ въ 1887, 1897 и 1908 г.г. промышленнымъ переписямъ развитіе промышленнаго дѣла въ Россіи оказалось за эти 21 годъ въ слѣдующемъ положеніи:

Годы.	Число заведеній.	Среднее увеличеніе въ годъ.	Число рабочихъ, въ тыс.	Среднее увеличеніе въ годъ.	Сумма производства, въ милл. р.	Среднее увеличеніе въ годъ.
1887	30.888	814	1.318,0	78,0	1.334,5	150,4
1897	39.029		2.098,2		2.839,1	
1908	39.494	42	2.668,8	51,9	4.906,5	187,9

Въ эти числа вошли всѣ извѣстныя въ то время фабрики, заводы и др. заведенія. Какъ видно, изъ приведенныхъ цифръ, число заведеній и рабочихъ возросло значительнѣе въ 1887—1897 г.г., чѣмъ въ 1897—1908 г.г., сумма же производства, наоборотъ, увеличилась больше въ послѣднія 11 лѣтъ. Изъ этого слѣдуетъ заключить, что, приближаясь къ послѣднему времени, промышленность въ Россіи пошла не столько по пути возникновенія новыхъ фабричныхъ и прочихъ заведеній, сколько по пути расширенія производства существующихъ.

Для сопоставленія съ другими приведенными выше данными о товарномъ движеніи болѣе подходитъ послѣдній періодъ положенія промышленности въ 1897—1908 г.г.

За послѣдующіе четыре года, 1909—1912, имѣются сравнимыя данныя лишь о промышленныхъ заведеніяхъ, состоящихъ подъ надзоромъ фабричной инспекціи; но такъ какъ эти заведенія принадлежатъ къ числу наиболѣе значительныхъ, то измѣненія въ ихъ количествѣ и въ числѣ состоящихъ въ нихъ рабочихъ въ достаточной мѣрѣ могутъ характеризовать общее направленіе промышленности въ это четырехлѣтіе. Если взять для сравненія соотвѣтственныя данныя за 1908 г., то движеніе числа промышленныхъ заведеній, состоящихъ подъ надзоромъ фабричной инспекціи, и числа рабочихъ представится въ слѣдующемъ видѣ [1]):

[1]) По даннымъ Министерства Торговли и Промышленности.

Годы.	Число заведеній.	Измѣненія въ отдѣльные годы.	Среднее возрастаніе въ годъ.	Число рабочихъ, въ тыс.	Измѣненія въ отдѣльные годы.	Среднее возрастаніе въ годъ.
1908	14.953	—		1.806,2	—	
1909	14.733	— 220		1.832,8	+ 26,6	
1910	15.721	+ 988	600	1.952,0	+ 119,2	86,2
1911	16.600	+ 879		2.051,2	+ 99,2	
1912	17.356	+ 756		2.151,2	+ 100,0	

Сопоставленіе средняго возрастанія всѣхъ промышленныхъ заведеній и числа рабочихъ въ нихъ за 1897—1908 г.г. съ числомъ заведеній, находящихся подъ надзоромъ фабричной инспекціи, и съ числомъ рабочихъ въ нихъ за 1908—1912 г.г. показываетъ сильное увеличеніе числа заведеній въ послѣднее трехлѣтіе (среднимъ числомъ, по 600 въ годъ), въ сравненіи съ періодомъ 1897—1908 г.г. (среднимъ числомъ, 42 въ годъ), причемъ весь приростъ падаетъ на три послѣднихъ года—1910, 1911 и 1912, тогда какъ въ 1909 г. произошло нѣкоторое сокращеніе числа заведеній. Относительно менѣе увеличилось въ 1909—1912 г.г. число рабочихъ—среднимъ числомъ, на 86,2 т. въ годъ противъ 51,9 т. средняго возрастанія въ 1897—1908 г.г., что могло зависѣть, какъ отъ рода вновь открытыхъ заведеній, такъ и отъ успѣховъ фабричной и заводской техники, клонящейся къ замѣнѣ человѣческаго труда механическимъ.

Во всякомъ случаѣ, приведенныя данныя, свидѣтельствуя о томъ, что въ періодъ времени съ 1897 г. развитіе промышленности въ Россіи было наиболѣе интенсивнымъ въ 1910—1912 г.г., находятся въ полномъ согласіи съ данными о развитіи желѣзнодорожныхъ перевозокъ.

Ту же картину даютъ свѣдѣнія канцеляріи Совѣта Министровъ о числѣ разрѣшенныхъ *акціонерныхъ компаній* [1]). Изъ этого источника извѣстно, что въ 1903—1911 г.г. разрѣшено къ открытію акціонерныхъ компаній, какъ для эксплоатаціи новыхъ предпріятій, такъ и для расширенія и преобразованія существующихъ:

---

[1]) Уставы акціонерныхъ компаній разсматриваются Совѣтомъ Министровъ, въ канцеляріи котораго имѣются поэтому полныя свѣдѣнія о нихъ.

Годы.	Число разрѣшенныхъ акціонерныхъ компаній.	Среднимъ числомъ. въ годъ.	Сумма основныхъ капиталовъ, въ милл. руб.	Средняя годовая сумма въ милл. р.
1903	83	103	58,4	104,0
1904	96		119,2	
1905	73		72,3	
1906	114		105,1	
1907	136		156,9	
1908	119		112,4	
Итого въ **1903—1908 г.г.**	**621**		**624,3**	
1909	128	232	108,8	263,8
1910	198		224,2	
1911	262		320,9	
1912	342		401,5	
Итого въ **1909—1912 г.г.**	**930**		**1.055,4**	

Слѣдовательно, и въ акціонерномъ дѣлѣ замѣчается то же явленіе, т. е. наибольшая интенсивность роста числа акціонерныхъ компаній приходится на 1909—1912 г.г.,—въ среднемъ, 232 компаніи въ годъ, противъ 103 компаній за 1903—1908 г.г. Одинаково это относится и къ размѣрамъ основныхъ капиталовъ акціонерныхъ компаній. Въ общей сложности, въ теченіе послѣднихъ четырехъ лѣтъ (1909—1912) разрѣшена реализація акціонерныхъ капиталовъ на сумму 1.055,4 милл. р., въ среднемъ—по 263,8 милл. р. въ годъ, тогда какъ въ предыдушія шесть лѣтъ сумма основныхъ капиталовъ опредѣлялась въ 624,3 милл. р., а въ среднемъ—по 104 милл. р. въ годъ.

Не всѣ разрѣшенныя компаніи открыли свои дѣйствія, но общее направленіе акціонернаго дѣла также указываетъ на болѣе значительное развитіе промышленной дѣятельности въ 1909—1912 г.г., въ сравненіи съ предшествовавшими годами.

Доставленныя для настоящей работы нѣкоторыми казенными палатами, находящимися въ крупныхъ центрахъ, статистическія данныя представляютъ ростъ числа *торговыхъ и промышленныхъ заведеній*, облагаемыхъ налогами въ пользу казны, въ слѣдующихъ цифрахъ [1]):

	1907 г.	**1908** г.	**1909** г.	**1910** г.	**1911** г.
Московская губернія.					
Торговыя заведенія	20.244	20.083	20.727	21.440	22.936
Промышленныя заведенія	3.394	3.432	3.309	3.485	4.008
	23.638	23.515	24.036	24.925	26.944

[1]) По всѣмъ поименованнымъ губерніямъ цифровыя данныя относятся: къ торговымъ заведеніямъ 1—3 разрядовъ и къ промышленнымъ заведеніямъ 1—6 разрядовъ. Не вошли въ подсчетъ торговыя заведенія 4 разряда и промышленныя заведенія 7 и 8 разрядовъ.

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ	—	**—123**	**+521**	**+889**	**+2.019**
Въ %	—	*0,5 %*	*2,2 %*	*3,7 %*	*8,1 %*
Кромѣ того, предпріятій, обязанныхъ публичною отчетностью	—	—	485	527	570
С.-Петербургская губернія.					
Торговыя заведенія	—	—	22.611	23.845	24.735
Промышленныя заведенія	—	—	1.997	2.183	2.304
	—	—	24.608	26.028	27.039
Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ	—	—	—	**+1.420**	**+1.011**
Въ %	—	—	—	*5,8 %*	*3,9 %*
Кромѣ того, предпріятій, обязанныхъ публичною отчетностью	—	—	520	579	632
Кіевская губернія.					
Торговыя заведенія	—	14.234	16.294	17.809	18.843
Промышленныя заведенія	—	826	884	1.044	1.112
	—	15.060	17.178	18.853	19.955
Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ	—	—	**+2.118**	**+1.675**	**+1.102**
Въ %	—	—	*14,1 %*	*9,7 %*	*5,8 %*
Кромѣ того, предпріятій, обязанныхъ публичною отчетностью	—	—	135	154	170
Варшавская губернія.					
Торговыя заведенія	—	—	14.627	15.873	17.203
Промышленныя заведенія	—	—	759	954	982
	—	—	15.386	16.827	18.185
Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ	—	—	—	**+1.441**	**+1.358**
Въ %	—	—	—	*9,4 %*	*8,1 %*
Кромѣ того, предпріятій, обязанныхъ публичною отчетностью	—	—	175	192	203
Самарская губернія.					
Торговыя заведенія	—	7.343	7.884	8.270	8.742
Промышленныя заведенія	—	415	414	411	430
	—	7.758	8.298	8.681	9.172
Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ	—	—	**+540**	**+383**	**+491**
Въ %	—	—	*7,0 %*	*4,6 %*	*5,6 %*
Кромѣ того, предпріятій, обязанныхъ публичною отчетностью	—	—	16	19	22

Во всѣхъ поименованныхъ губерніяхъ наблюдается значительное увеличеніе числа торговыхъ и промышленныхъ предпріятій въ послѣдніе годы, свидѣтельствующее о подъемѣ мѣстной экономической жизни. Въ особенности характерно прогрессивное возрастаніе числа торговыхъ и промышленныхъ заведеній въ Московской губерніи. Въ процентномъ отношеніи наиболѣе значительное возрастаніе произошло въ Кіевской и Варшавской губерніяхъ. Только въ Самарской губерніи замѣчается почти полная неподвижность въ числѣ промышленныхъ заведеній.

Исчисленіе казенными палатами прибылей торговыхъ и промышленныхъ предпріятій даетъ матеріалъ для опредѣленія роста чистаго дохода предпріятій. Такъ, по свѣдѣніямъ Московской казенной палаты, прибыли предпріятій Московской губерніи составляли, въ общемъ:

	1907 г.	**1909** г.	Увеличилось съ 1907 г. въ %.	**1911** г.	Увеличилось съ 1909 г. въ %
	Милл. р.			Милл. р.	
Торговыхъ.	59,6	64,3	**8** %	77,2	**20** %.
Промышленныхъ. . .	17,7	17,4	—	21,6	**24** %.

Наибольшій ростъ прибылей оказался въ 1910 и 1911 г.г.

За отсутствіемъ данныхъ объ оборотахъ и прибыляхъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій по губерніямъ С.-Петербургской, Кіевской, Варшавской и Самарской за 1907 г., однородное сравненіе прибылей въ этихъ губерніяхъ возможно лишь за 1909—1911 г.г. Въ это трехлѣтіе (т. е. собственно въ 1910 и 1911 г.г. по сравненію съ 1909 г.) прибыли какъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, такъ и предпріятій, обязанныхъ публичною отчетностью, увеличились, по свѣдѣніямъ казенныхъ палатъ, въ процентномъ отношеніи:

	Торговыя предпріятія.	Промышленныя предпріятія.	Предпріятія, обязанныя публичною отчетностью.
Въ С.-Петербургской губерніи .	16 %	19 %	11 %
» Кіевской » .	14 %	69 %	125 %
» Варшавской » .	22 %	35 %	16 %
» Самарской » .	16 %	4 %	46 %

Въ Московской губерніи прибыли предпріятій, обязанныхъ публичною отчетностью, увеличились въ 1909—1911 г.г. на 6%.

Такимъ образомъ, въ послѣдніе годы, очевидно, создалась благопріятная почва для расширенія дѣятельности торговыхъ, промышленныхъ и акціонерныхъ предпріятій и для повышенія ихъ заработковъ.

Въ результатѣ увеличившейся дѣятельности промышленныхъ предпріятій должно было возрасти количество изготовляемыхъ ими продуктовъ, что уже непосредственно отражалось на грузовыхъ перевозкахъ по желѣзнымъ дорогамъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ увеличилась перевозка сырья, топлива и орудій производства.

При всей невозможности останавливаться здѣсь на развитіи многочисленныхъ производствъ, существованіе которыхъ обусловливается потребностями современной жизни, нельзя, однако, не коснуться производства чугуна и желѣза какъ потому, что эта отрасль промышленности доставляетъ желѣзнымъ дорогамъ большое количество грузовъ, такъ и потому, что увеличеніе или сокращеніе потребленія чугуна и желѣза тѣсно связываются съ общимъ экономическимъ положеніемъ страны. Такое же значеніе имѣютъ размѣры потребленія минеральнаго топлива.

Производство чугуна и желѣза. Производство чугуна въ Россіи въ 1900—1908 г.г. [1]) подвергалось значительнымъ колебаніямъ. Достигнувъ въ 1900 г. 179,1 милл. пуд., выплавка чугуна черезъ три года, въ 1903 г., упала до 150,2 милл. пуд.,въ слѣдующемъ 1904 г. поднялась до 180 милл. пуд., затѣмъ въ 1905 г. понизилась до 165,5 милл. пуд. и въ 1908 г. опредѣлилась въ цифрѣ 171,1 милл. пуд., менѣе, въ сравненіи съ выплавкой 1900 г., на 8 милл. пуд. Съ улучшеніемъ экономическаго положенія населенія и съ увеличеніемъ требованія на чугунъ производство его возросло: въ 1909 г.—до 175,3 милл. пуд. (на 4,2 милл. пуд.), въ 1910 г.—до 185,6 милл. пуд. (на 10,3 милл. пуд.) и въ 1911 г.—до 219,1 милл. пуд. (на 33,5 милл. пуд.), а всего за три года—на 48 милл. пуд., или на 28%.

Еще сильнѣе возросло производство чугуна въ 1912 г., а именно до 256,3 милл. пуд., или на 37,2 милл. пуд. болѣе въ сравненіи съ выплавкою 1911 г.

Такимъ образомъ, съ 1909 г. происходитъ прогрессивное возрастаніе производства чугуна, съ наибольшею силою выразившееся въ 1911 и 1912 г.г.

Производство желѣза [2]) съ 134,4 милл. пуд. въ 1900 г. возросло до 147,6 милл. пуд. въ 1908 г., или на 33,2 милл. пуд. за 8 лѣтъ, въ среднемъ по 4,1 милл. пуд. въ годъ; въ 1909 г. изготовлено желѣза 162,9 милл. пуд., въ 1910 г.—184,2 милл. пуд. и въ 1911 г.—202,7 милл. пуд.

---

[1]) И. Корзухинъ. Желѣзная промышленность въ 1912 г. («Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли» 1913 г. № 43) и свѣдѣнія Горнаго Департамента.

[2]) Тѣ же источники.

Въ 1912 г. производство желѣза сдѣлало дальнѣйшіе успѣхи, повысившись до 227,5 милл. пуд.

Годовое производство желѣза увеличивалось въ 1909—1912 г.г. послѣдовательно на 15,3 милл. пуд., 21,3 милл. пуд., 18,5 милл. пуд. и 24,8 милл. пуд. противъ средняго возрастанія за 1900—1908 г.г. по 4,1 милл. пуд. въ годъ.

Вывозъ чугуна и желѣза за границу незначителенъ (около 5 милл. пуд. въ 1911 г.), а потому весь приростъ производства ихъ пошелъ на потребности внутреннихъ рынковъ, встрѣтившись съ болѣе сильнымъ повышеніемъ спроса на чугунъ и желѣзо въ Россіи въ 1909—1912 г.г. сравнительно съ предыдущими годами.

Усиленный спросъ на чугунъ продолжается и даже возникало предположеніе, что вырабатываемаго нашими заводами чугуна можетъ недостать для удовлетворенія предъявляемыхъ въ 1913 г. требованій и что опять можетъ наступить у насъ «чугунный голодъ», какъ было въ 1911 г., когда пришлось прибѣгнуть къ ввозу чугуна изъ за границы на льготныхъ основаніяхъ.

Земскія свѣдѣнія объ отпускѣ желѣза изъ земскихъ складовъ крестьянамъ должны бы быть интересны, показывая распространеніе желѣза среди народныхъ массъ, но это дѣло не имѣетъ правильной организаціи и земская торговля желѣзомъ нерѣдко носитъ совершенно случайный характеръ. Такъ, изъ свѣдѣній, полученныхъ отъ управляющаго Самарской казенной палатой И. Н. Хроновскаго, видно, что въ періодъ времени съ 1896 г. до 1907г. отпускъ изъ складовъ мѣстнаго губернскаго земства населенію Самарской губерніи кровельнаго желѣза колебался отъ 67 пуд. до 37.633 пуд. и происходилъ не въ размѣрахъ спроса со стороны крестьянъ, а въ зависимости отъ имѣвшихся у земства свободныхъ средствъ на заготовку желѣза: Въ 1908 г. даже совсѣмъ не производилось земствомъ отпуска желѣза. Въ послѣдующіе три года отпущено кровельнаго желѣза какъ непосредственно губернскимъ земствомъ, такъ и чрезъ уѣздныя земскія управы Самарской губерніи: въ 1909 г.—9.358 пуд., въ 1910 г.—43.826 пуд. и въ 1911 г.—44.195 пуд. Во всякомъ случаѣ послѣднія цифры указываютъ на увеличеніе потребленія желѣза среди крестьянъ Самарской губерніи.

Добыча каменнаго угля и нефти. Увеличеніе спроса на топливо можетъ служить хорошимъ признакомъ развивающейся экономической жизни страны. По мѣрѣ увеличенія населенія и роста городовъ и другихъ населенныхъ мѣстъ требованія на топливо (главнымъ образомъ, на дрова) постоянно возрастаютъ; но еще больше растутъ требованія на топливо со стороны желѣзныхъ

дорогъ, пароходствъ и промышленныхъ заведеній, дѣятельность которыхъ въ Россіи въ послѣдніе годы идетъ впередъ усиленнымъ темпомъ. Какъ уже упоминалось выше, въ послѣдніе годы значительно увеличилось число фабрикъ, заводовъ и другихъ промышленныхъ предпріятій и расширяется дѣятельность заведеній, основанныхъ раньше. Открытіе для эксплоатаціи новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1908—1912 г.г. шло слабѣе [1]), въ сравненіи съ періодомъ 1893—1907 г.г., въ теченіе котораго была выстроена половина (болѣе 31 т. верстъ) существующихъ желѣзнодорожныхъ путей, но сильное увеличеніе товарныхъ и пассажирскихъ перевозокъ за послѣдніе годы на всѣхъ дѣйствующихъ линіяхъ вызываетъ соотвѣтственное увеличеніе потребленія желѣзными дорогами топлива.

Не касаясь дровъ, о производствѣ которыхъ не имѣется свѣдѣній, и торфа, потребленіе котораго въ Россіи ограничивается небольшимъ, сравнительно, количествомъ, добыча и потребленіе въ Россіи каменнаго угля и нефти въ 1901—1912 г.г. представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Каменный уголь.

Годы.	Всего добыто въ Россіи [2]).	Привезено изъ-за границы, за вычетомъ вывоза.	Итого.	Въ теченіе года: увеличилось.	Въ теченіе года: уменьшилось.
	Милліоны пудовъ.				
1901	1.018,9	222,8	1.241,7	86,3 (въ среднемъ)	
1908	1.581,4	264,4	1.845,8		
1909	1.595,4	260,5	1.855,9	10,1	
1910	1.522,0	280,7	1.802,7	—	53,2
1911	1.734,7	317,5	2.052,2	249,5	—
1912	1.887,0	340,0 [3])	2.227,0	174,8	—

Потребленіе каменнаго угля въ Россіи въ періодъ 1901—1908 г.г. увеличивалось, въ среднемъ, по 86,3 милл. пуд., а въ 1909—1912 г.г.—по 95,3 милл. пуд. въ годъ. Наиболѣе крупный приростъ потребленія произошелъ въ 1911 г. — на 249,5 милл. пуд. и въ 1912 г. — на 174,8 милл. пуд. Несомнѣнно, что увеличеніе отечественной добычи угля не соотвѣтствуетъ росту потребности въ топливѣ за послѣдніе годы. Особенно чувствуется это въ те-

---

[1]) Въ пятилѣтіе 1908—1912 г.г. сѣть казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ увеличилась на 3 т. верстъ, не считая линій, находящихся въ постройкѣ.

[2]) За 1908—1912 г.г. по послѣднимъ свѣдѣніямъ Горнаго Департамента.

[3]) Только по европейскимъ границамъ. Въ 1911 г. по этимъ границамъ было привезено, за вычетомъ вывоза, 312 милл. пуд.

кущемъ 1913 г., въ которомъ, несмотря на болѣе энергичную добычу, привозъ угля изъ за границы повысился въ первые 8 мѣсяцевъ по сравненію съ тѣмъ же періодомъ 1911 г. на 88 милл. пуд., или почти на 50%.

Нефть.

Годы.	Всего добыто въ Россіи [1]).	Въ теченіе года: увеличилось.	Въ теченіе года: уменьшилось.	Вывезено за границу нефти и ея продуктовъ.
		Милліоны пудовъ.		
1901	706,3		25,7 (въ среднемъ)	95,1
1908	526,4			48,6
1909	563,3	36,9	—	48,6
1910	588,4	25,1	—	52,4
1911	558,6	—	29,8	52,1

Добыча нефти въ 1912 г. опредѣлилась въ 565,3 милл. пуд., т. е. лишь немногимъ превзошла добычу 1911 г.

Вывезено нефти за границу въ 1912 г. по европейской границѣ, въ Финляндію и по черноморской границѣ Кавказа 48,6 милл. пуд. вмѣсто 50,3 милл. пуд., вывезенныхъ чрезъ тѣ же границы въ 1911 г.

На сокращеніе добычи нефти въ 1905 г. имѣли вліяніе безпорядки на бакинскихъ промыслахъ. Съ 615 милл. пуд. въ 1904 г. добыча нефти на бакинскихъ площадяхъ упала въ 1905 г. до 410 милл. пуд., и хотя въ послѣдующіе годы она увеличилась, но ни разу не доходила даже до 500 милл. пуд. Вмѣстѣ съ другими нефтеносными раіонами добыча нефти въ Россіи въ 1909—1912 г.г. колебалась между 558—588 милл. пуд. и въ 1912 г. была на 20% ниже добычи 1901 г. Сокращеніе добычи нефти приписывается истощенію старыхъ бакинскихъ площадей. То или иное истощеніе, вѣроятно, имѣется, но едва ли оно достаточно въ научномъ отношеніи обслѣдовано. Въ практическомъ же отношеніи пониженіе добычи нефти въ то время, когда спросъ на топливо увеличился до небывалыхъ еще въ Россіи размѣровъ, привелъ къ повышенію цѣнъ на нефть. Въ 1910 г. легкая нефть расцѣнивалась въ Балаханахъ, въ среднемъ, по 15 к. за пудъ, въ іюлѣ 1912 г. цѣна на нее дошла до 37 к., а въ августѣ 1913 г.—до 54 к.

Внѣшняя торговля. Развитіе внѣшней торговли по цѣнности вывоза и привоза представляетъ ту же картину болѣе значительнаго усиленія съ 1909 г.

---

[1]) По послѣднимъ свѣдѣніямъ Горнаго Департамента.

Годы.	Вывозъ.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: увеличилось.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: уменьшилось.	Привозъ.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: увеличилось.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: уменьшилось.
	Милліоны рублей.					
1901 . . .	761,6	—	—	593,4	—	—
1902 . . .	860,3	98,7	—	599,2	5,8	—
1903 . . .	1.001,2	140,9	—	681,7	82,5	—
1904 . . .	1.006,4	5,2	—	651,4	—	30,3
1905 . . .	1.077,3	70,9	—	635,1	—	16,3
1906 . . .	1.094,9	17,6	—	800,7	165,6	—
1907 . . .	1.053,0	—	41,9	847,4	46,7	—
1908 . . .	998,3	—	54,7	912,7	65,3	—
1909 . . .	1.427,7	429,4	—	906,3	—	6,4
1910 . . .	1.449,1	21,4	—	1.084,4	178,1	—
1911 . . .	1.591,4	142,3	—	1.161,7	77,3	—
1912 . . .	1.518,3	—	73,1	1.171,7	10,0	—

Нашъ вывозъ поднялся въ 1909 г. по сравненію съ 1908 г. на необычайную сумму 429,4 милл. р. и не только держался на достигнутой высотѣ въ 1910 и 1911 г.г., но еще увеличился въ эти оба года, и лишь въ 1912 г. понизился на 73,1 милл. р., оставаясь, однако, болѣе высокимъ по сравненію съ вывозомъ въ періодъ съ 1901 г. по 1910 г. включительно.

Привозъ изъ-за границы имѣетъ наклонность къ постоянному возрастанію, но размѣры этого возрастанія очень измѣнчивы по годамъ. Уменьшеніе привоза произошло лишь въ годы войны и забастовки (1904 и 1905) и въ 1909 г.,—въ послѣднемъ случаѣ, быть можетъ, въ связи съ сокращеніемъ вывоза въ предшествовавшіе два года. Сильное возрастаніе вывоза въ 1909—1911 г.г. сопровождалось, начиная съ 1910 г., увеличеніемъ привоза, продолжающимся до послѣдняго времени. Даже въ 1912 г., въ которомъ вывозъ сократился, цѣнность привезенныхъ товаровъ продолжала расти и превзошла наиболѣе высокую цѣнность привоза 1911 г.

Въ среднемъ, обороты внѣшней торговли составляли: по вывозу въ 1901—1908 г.г.—982 милл. р. въ годъ, а въ 1909—1912 г.г.—1.496 милл. р. въ годъ и по привозу въ 1901—1908 г.г.—715 милл. р. въ годъ, въ 1909—1912 г.г.—1.081 милл. р. въ годъ.

Цѣны на рабочія руки зависятъ болѣе всего отъ увеличенія или сокращенія спроса на рабочій трудъ и обыкновенно повышаются при подъемѣ промышленности и расширеніи производства.

Интересныя свѣдѣнія по этому предмету для Московской губерніи имѣются въ разработкѣ московскаго земства [1]). Коррес-

[1]) В. М. Колобовъ. Промыслы и внѣземледѣльческіе заработки крестьянъ Московской губерніи въ «Статистическомъ Ежегодникѣ Московской губерніи» за 1911 г.

понденты земства отмѣчаютъ увеличеніе отхода крестьянъ на промыслы вслѣдствіе недостатка земли и невозможности прокормиться земледѣльческимъ трудомъ. Въ нѣкоторыхъ селахъ почти вся молодежь уходитъ въ Москву на фабрики и заводы, въ другихъ почти изъ каждаго дома отдаютъ одного, а то и нѣсколько подростковъ въ сапожники, портные и пр. Такое же стремленіе идти на фабрики и въ отхожіе промыслы замѣчается и у крестьянскихъ дѣвушекъ. Однако, ежегодно возрастающее предложеніе труда не останавливаетъ повышенія цѣнъ на рабочія руки въ Московской губерніи, потому что потребность въ рабочихъ и ремесленникахъ возрастаетъ еще больше, чѣмъ предложеніе труда. Въ слѣдующей таблицѣ приведены наиболѣе характерные примѣры увеличенія средней мѣсячной платы (на своихъ харчахъ):

	Въ **1894**—**1903** г.г.	Въ **1910** г.	Въ **1911** г.	Повышеніе между **1894** — **1903** г.г. и **1911** г. въ %.
		Р у б л и.		
Ткачи	17,86	20,50	22,63	*26,7* %
Кузнецы . . .	25,41	30,50	35,00	*37,7* %
Слесаря	25,42	44,42	44,88	*76,6* %
Столяры . . .	22,31	35,00	37,14	*66,5* %
Токари	22,50	45,00	50,00	*122,2* %

Несмотря на усилившееся привлеченіе на фабрики женщинъ, трудъ которыхъ расцѣнивается ниже мужского, средній годовой заработокъ рабочаго въ промышленныхъ заведеніяхъ Московской губерніи повысился съ 201 р. 37 к. въ 1901 г. до 237 р. 43 к. въ 1909 г.

Поденная плата рабочимъ въ Москвѣ, по свѣдѣніямъ Московской городской управы, измѣнялась въ 1901—1911 г. г. слѣдующимъ образомъ:

	1901 г.	**1903** г.	**1904** г.	**1908** г.	**1909** г.	**1910** г.	**1911** г.
			В ъ к о п ѣ й к а х ъ.				
Каменщики	115	130	*118*	125	129	128	140
Кровельщики	116	132	*121*	127	135	136	143
Кузнецы	124	146	*125*	138	142	144	154
Маляры	117	132	*121*	132	137	143	154
Печники	115	129	*120*	128	136	142	150
Столяры	148	183	*135*	208	190	172	175
Штукатуры	115	130	*120*	127	133	134	146

Въ этой таблицѣ замѣчательна аналогія съ отмѣченными выше явленіями: рѣзкое паденіе заработной платы въ 1904 г. (въ годъ войны), почти не измѣнившейся и въ 1905 г. (въ годъ забастовки) и значительное повышеніе ея въ 1909—1911 г.г.

Довольно ограниченныя свѣдѣнія по С.-Петербургу имѣются только за три года, 1910—1912 [1]). Повышеніе рабочей платы за эти три года въ С.-Петербургѣ шло въ слѣдующемъ порядкѣ:

	1910 г.	1911 г.	1912 г.
Чернорабочіе поденно	83 к.	96 к.	1 р. 5 к.
Плотники »	1 р. 22 »	1 р. 31 »	1 » 43 »
Печники »	1 » 10 »	1 » 43 »	1 » 18 »
Каменщики »	1 » 39 »	1 » 63 »	1 » 70 »
Огородники за недѣлю	2 » 91 »	3 » 66 »	4 » 30 »
Няни помѣсячно . .	3 » 42 »	3 » 94 »	4 » 29 »
Кухарки » . .	5 » 54 »	5 » 91 »	6 » 26 »
Одна прислуга » . .	5 » 08 »	5 » 32 »	5 » 82 »
Огородницы » .	9 » 25 »	9 » 42 »	9 » 26 »

Сравнительно, скромно повысилась съ 1901 г. плата сельскохозяйственнымъ рабочимъ, какъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ Отдѣла Сельской Экономіи и Сельскохозяйственной Статистики [2]) о рабочей платѣ по отдѣльнымъ раіонамъ во время уборки хлѣбовъ:

Раіоны.	1901—1905 г.г.	1908 г.	1911 г.
	Въ копѣйкахъ.		
Центральный земледѣльческій	128	146	156
Средневолжскій	118	128	122
Новороссійскій	211	210	277
Юго-Западный	132	140	195
Малороссійскій	149	155	187
Промышленный	149	161	172
Прибалтійскій	146	183	205
Приозерный	127	144	149

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что движеніе цѣнъ на рабочія руки, въ общемъ, находится въ соотвѣтствіи съ теченіемъ экономической жизни въ 1901—1911 г.г. и что послѣ 1908 г. цѣны на рабочій трудъ обнаружили тенденцію къ болѣе значительному повышенію, чѣмъ было до этого года.

Операціи кредитныхъ учрежденій имѣютъ тѣсную связь съ общимъ экономическимъ положеніемъ страны, а потому по балансамъ банковъ можно судить о развитіи промышленности, сельскаго хозяйства и торговли. Полная сравнимость за рядъ лѣтъ,

---

[1]) Краткій сводъ статистическихъ данныхъ по г. С.-Петербургу за 1912 г., стр. 29.

[2]) Сборникъ статистико-экономическихъ свѣдѣній по сельскому хозяйству Россіи и иностранныхъ государствъ вып. 1913 г., изд. Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія.

кромѣ чисто внѣшней, едва ли возможна, потому что политика банковъ мѣняется подъ вліяніемъ разныхъ обстоятельствъ, но тѣмъ не менѣе на балансахъ банковъ отражаются происходящія въ экономической жизни болѣе крупныя измѣненія.

Состояніе главнѣйшихъ активныхъ счетовъ Государственнаго Банка съ 1901 г. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Годы (къ 1 января).	Учетъ и спеціальные текущіе счеты подъ векселя.	Ссуды и спеціальные текущіе счеты подъ % бумаги.	Товарныя ссуды.	Разныя ссуды.	Итого учетно-ссудныхъ операцій.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: увеличилось.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: уменьшилось.
		Милліоны рублей.					
1901	271,2	107,7	42,1	58,8	**479,8**	—	—
1902	329,3	127,4	46,8	57,6	**561,1**	81,3	—
1903	269,7	110,6	45,9	59,2	**485,4**	—	75,7
1904	272,3	100,1	52,3	56,2	**480,9**	—	4,5
1905	190,2	110,6	51,3	58,2	**410,3**	—	70,6
1906	372,4	281,4	66,3	56,7	**776,8**	366,5	—
1907	242,8	170,0	58,4	59,2	**530,4**	—	246,4
1908	292,7	148,0	62,3	62,8	**565,8**	35,4	—
1909	251,4	130,2	59,5	60,5	**501,6**	—	64,2
1910	225,5	88,6	83,3	68,8	**466,2**	—	35,4
1911	336,1	150,4	116,4	64,2	**667,1**	200,9	—
1912	505,4	203,0	144,0	71,7	**924,1**	257,0	—
1913	539,0	211,3	126,6	89,7	**966,6**	42,5	—
Увеличилось съ 1901 г. .	267,8	103,6	84,5	30,9	**486,8**	—	—
Въ %. .	*99 %*	*96 %*	*200 %*	*52 %*	*101 %*	—	—

Въ періодъ 1901—1912 г. г. учетно-ссудныя операціи Государственнаго Банка увеличились болѣе, чѣмъ вдвое. Болѣе всего выросли ссуды подъ товары—на 200%, преимущественно въ 1909—1912 г. г., т. е. въ періодъ урожаевъ и усиленныхъ выдачъ ссудъ подъ хлѣбъ.

И въ приведенныхъ балансовыхъ остаткахъ Государственнаго Банка можно прослѣдить вліяніе событій 1904 и 1905 г. г. Вліяніе войны сказалось въ сокращеніи учетно-ссудныхъ операцій на 1 января 1905 г. на 70,6 милл. р. Въ годъ забастовочнаго движенія на счетахъ Банка оказалось огромное увеличеніе выдачъ подъ векселя и процентныя бумаги; остатки ссудъ по этимъ счетамъ, въ общемъ итогѣ, повысились по балансу на 1 января 1906 г. на 353 милл. р., а къ началу 1907 г. они понизились на 241 милл. р. и вошли въ норму. Наконецъ, подъ вліяніемъ урожаевъ и подъема промышленности за послѣдніе годы учетно-ссудныя операціи Государственнаго Банка значи-

тельно возрасли въ 1910, 1911 и 1912 г. г., достигнувъ къ началу 1913 г. 966,6 милл. р. противъ 466,2 милл. р. къ началу 1910 г., т. е. увеличились на 107% за три года.

Особое вниманіе привлекаютъ къ себѣ слѣдующія ссуды:

	Выдано въ теченіе года.				
	1908 г.	**1909** г.	**1910** г.	**1911** г.	**1912** г.
	Милліоны рублей.				
Промышленнымъ предпріятіямъ.. .	29,9	25,7	17,7	27,9	20,8
Подъ сельскохозяйственные продукты	74,1	96,5	151,3	205,0	198,0
Подъ металлы	103,8	124,3	185,2	235,9	234,9
Подъ дубликаты желѣзнодорожныхъ накладныхъ и др. документы, безъ распредѣленія по категоріямъ товаровъ	52,2	46,7	59,1	63,3	95,4
Учрежденіямъ мелкаго кредита . .	19,8	25,3	36,8	50,0	96,4

Весьма значительное развитіе получили ссуды учрежденіямъ мелкаго кредита, а также подъ сельскохозяйственные продукты и металлы.

Учетно-ссудныя операціи частныхъ коммерческихъ банковъ въ Россіи, составлявшія по балансамъ къ началу 1903 г. около 890 милл. р., а черезъ шесть лѣтъ къ началу 1909 г.—1.261 милл. р., болѣе на 371 милл. р., стали затѣмъ развиваться съ большою быстротою и достигли къ 1 января 1910 г.—1.547 милл. р., 1911 г.—2.078 милл. р., 1912 г.—2.397 милл. р. и 1913 г.—2.886 милл. р., увеличившись за три послѣднихъ года на 1.339 милл. р., или на 87%.

Развитіе мелкаго кредита видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

Къ 1 января.	Число учрежденій мелкаго кредита.	Число участниковъ въ нихъ, въ тысячахъ.	Оборотныя средства учрежденій мелкаго кредита, въ милл. р.
1905 . . .	6.813	2.340	112,5
1908 . .	8.658	3.423	170,2
Увеличилось съ 1905 г.	1.845	1.083	57,7
Среднее годовое возрастаніе.	**615**	**361**	**19,2**
1913. . .	16.287	8.941	601,6
Увеличилось съ 1908 г.	7.629	5.518	431,4
Среднее годовое возрастаніе.	**1.526**	**1.103**	**86,3**

Слѣдовательно, по числу учрежденій и участниковъ въ нихъ, а также по суммѣ оборотныхъ средствъ мелкій кредитъ развивался значительнѣе въ 1909—1912 г.г., чѣмъ въ предшествовавшемъ періодѣ съ 1905 года.

Государственные доходы. Если, наконецъ, обратиться къ государственному хозяйству и посмотрѣть, какъ измѣнилось поступленіе обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ, то и въ этой области встрѣтится та же картина вліянія войны, забастовки и общаго экономическаго подъема послѣднихъ лѣтъ.

Въ слѣдующей таблицѣ среднее возрастаніе доходовъ показано по періодамъ: а) до войны, б) во время войны и забастовки съ присоединеніемъ и 1906 г., имѣвшаго тѣсную связь съ событіями 1904 и 1905 г. г., в) въ первые три года послѣ войны и г) въ послѣдніе три года, отличавшіеся особенно высокимъ ростомъ поступленій.

Годы.	Всего поступило обыкновенныхъ доходовъ.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: увеличилось.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ: уменьшилось.	Среднее годовое возрастаніе.
	Милліоны рублей.			
1901	1.799,5	—	—	
1902	1.905,4	105,9	—	116,1
1903	2.031,8	126,4	—	
1904	2.018,3	—	13,5	
1905	2.024,5	6,2	—	80,0
1906	2.271,7	247,2	—	
1907	2.342,5	70,8	—	
1908	2.417,8	75,3	—	84,9
1909	2.526,3	108,5	—	
1910	2.781,0	254,7	—	
1911	2.951,8	170,8	—	193,2
1912	3.105,9	154,1	—	

На относительно крупное повышеніе доходовъ въ 1902 и 1903 г.г. имѣло, между прочимъ, вліяніе распространеніе казенной винной монополіи на 19 губерній европейской Россіи и западную Сибирь. Среднее годовое возрастаніе доходовъ за этотъ періодъ времени опредѣлилось въ *116,1 милл. р.*

Подъ вліяніемъ войны, поступленіе обыкновенныхъ доходовъ сократилось въ 1904 г. на 13,5 милл. р., чего, за исключеніемъ этого года, не наблюдалось ни разу за двадцать лѣтъ, въ 1892—1912 г. г., даже въ годы неурожаевъ и голодовокъ.

Въ 1905 г., для увеличенія средствъ государственнаго казначейства, ослабленныхъ войною, были повышены нѣкоторые налоги, но приростъ доходовъ ограничился небольшою суммою въ 6,2 милл. р. Безъ повышенія налоговъ, несомнѣнно, не было бы и этого прироста, а произошло бы дальнѣйшее пониженіе итога поступленій, такъ какъ вслѣдствіе забастовокъ многіе доходы сроковъ 1905 г.

были внесены въ казну лишь въ 1906 г. Это послѣднее обстоятельство выразилось въ сильномъ повышеніи доходовъ 1906 г., сразу на 247,2 милл. р.—явленіе для того времени безусловно ненормальное, вызванное нарушеніемъ правильности поступленія доходовъ въ 1905 г.

Среднее годовое возрастаніе доходовъ въ періодъ 1904—1906 г. г., при относительно крупномъ повышеніи обложенія, сопровождавшемся сокращеніемъ выкупныхъ платежей (на 54 милл. р. противъ 1903 г.), составило *80 милл. р.*

Слѣдующіе три года, 1907—1909, за исключеніемъ полнаго прекращенія съ 1907 г. выкупныхъ платежей, протекали въ остальномъ при нормальныхъ условіяхъ и дали, въ среднемъ, увеличеніе поступленій на *84,9 милл. р.* въ годъ.

Въ сравненіи съ этою цифрою, или даже съ суммою средняго возрастанія доходовъ въ 1901—1903 г. г. (116,1 милл. р.), приростъ доходовъ: въ 1910 г. на 254,7 милл. р., въ 1911 г.—на 170,8 милл. р. и въ 1912 г.—на 154,1 милл. р., а въ среднемъ—на *193,2 милл. р.* въ годъ представляется безпримѣрнымъ въ исторіи финансовъ Россіи и тѣмъ болѣе знаменателенъ, что на увеличеніе доходовъ въ это трехлѣтіе повышеніе обложенія имѣло очень небольшое вліяніе.

Для лучшаго уясненія зависимости роста доходовъ въ 1910—1912 г.г. отъ подъема экономическаго положенія Россіи они раздѣлены въ слѣдующей таблицѣ на три группы:

а) Доходы, наиболѣе зависящіе отъ состоянія торговли и промышленности, какъ показателей общаго положенія экономической жизни населенія. Сюда отнесены: государственный промысловый налогъ, косвенные налоги, кромѣ сбора съ питей, гербовый сборъ, крѣпостныя пошлины, сборъ съ товаровъ и судовъ въ портахъ, лѣсной доходъ и поступленія отъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

б) Доходы отъ казенной винной операціи и сборы съ питей.

в) Всѣ остальные доходы.

При такой группировкѣ доходовъ возрастаніе ихъ въ 1910—1912 г. г. выразилось въ слѣдующихъ суммахъ:

Годы.	Доходы, наиболѣе зависящіе отъ положенія торговли и промышленности.	Казенная винная операція и сборы съ питей.	Всѣ остальные доходы.	Итого.
	Милліоны рублей.			
1910	167,3	52,0	35,4	**254,7**
1911	160,6	19,7	(—9,5)	**170,8**
1912	74,5	42,8	36,8	**154,1**

Общее экономическое улучшеніе, какъ и слѣдовало ожидать, отразилось болѣе всего на первой группѣ доходовъ. Ослабленіе прироста этой группы доходовъ въ 1912 г. произошло, главнымъ образомъ, по желѣзнымъ дорогамъ (увеличилось на 35,7 милл. р. противъ 97,6 милл. р. прироста за 1911 г. и 70,6 милл. р.— за 1910 г.) и по косвеннымъ налогамъ.

Взятые изъ разнообразныхъ областей экономической жизни и представленные выше факты даютъ одну и ту же картину и рисуютъ одну и ту же кривую, за самыми незначительными, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, и вполнѣ объяснимыми отступленіями: ослабленіе или даже пріостановку роста нормальнаго экономическаго развитія Россіи въ годы русско-японской войны и забастовки и значительный подъемъ экономической жизни, въ сравненіи съ предыдущими годами, въ 1910—1912 г. г. и отчасти даже нѣсколько раньше—въ 1909 г.

Этотъ экономическій подъемъ не составляетъ случайнаго явленія, что доказывается его длительностью: за три—четыре года онъ не ослабѣлъ, несмотря даже на неурожай хлѣбовъ въ 1911 г. на большомъ пространствѣ европейской и азіатской Россіи. Вопреки нѣкоторымъ предсказаніямъ, возвѣстившимъ, что по теоріи и бывшимъ примѣрамъ экономическое благополучіе Россіи приканчивается и она находится на пути къ экономическому кризису, практическая жизнь обнаруживаетъ до послѣдняго времени совсѣмъ иное теченіе, о чемъ свидѣтельствуютъ продолжающееся въ 1913 г. повышеніе спроса на чугунъ, желѣзо и топливо, дальнѣйшій ростъ (на 260 милл. р. за 10 мѣсяцевъ 1913 г.) государственныхъ доходовъ и многіе другіе признаки (напримѣръ, хорошіе результаты большинства ярмарокъ въ 1913 г.) устойчивости достигнутаго экономическаго положенія.

Относящіяся къ 1913 г. свѣдѣнія не только не подтверждаютъ мрачныхъ предсказаній, но есть полное основаніе разсчитывать на то, что благопріятный урожай этого года можетъ дать толчокъ къ дальнѣйшему улучшенію. Теорія періодичности экономическихъ кризисовъ, повидимому, нуждается въ большой поправкѣ, необходимость которой вытекаетъ изъ измѣнившихся условій трудовой жизни русскаго народа. Изъ этого не слѣдуетъ, конечно, что кризиса, въ тѣхъ или другихъ размѣрахъ, не можетъ быть. Если не кризисъ, то задержка въ правильномъ развитіи благосостоянія государства не только принципіально, но и практически возможна по причинамъ, о которыхъ говорится дальше. Произойдетъ ли это,—неизвѣстно, а пока нѣмые, но неопровержимые свидѣтели—

цифровыя данныя—устанавливаютъ фактъ проявившагося въ послѣдніе годы роста экономической жизни Россіи въ размѣрахъ, не наблюдавшихся у насъ раньше. И напряженность этого роста не сдаетъ, не идетъ на убыль. Ближайшіе годы покажутъ, въ какой мѣрѣ вступила Россія въ новый періодъ своего существованія — періодъ пробужденія къ болѣе энергичной творческой дѣятельности и къ болѣе полному и лучшему использованію своихъ производительныхъ силъ.

в) Вліяніе внѣшней торговли на улучшеніе современнаго экономическаго положенія Россіи.

Промышленное и торговое оживленіе въ Россіи за послѣдніе годы проявилось вслѣдъ за увеличеніемъ спроса на внутреннихъ рынкахъ на произведенія обрабатывающей промышленности въ значительно повысившихся размѣрахъ. Повышеніе требованій на издѣлія и другіе предметы внутри страны объясняется тѣмъ, что потребители получили возможность усилить свои покупки. За исключеніемъ немногочисленнаго въ Россіи класса зажиточныхъ людей, повышеніе покупательной силы для каждой отдѣльной единицы въ остальной массѣ населенія, т. е. отдѣльнаго потребителя или семьи, можетъ быть незначительнымъ и еще не обозначаетъ вполнѣ упрочившагося благосостоянія населенія, но и небольшое для каждой семьи повышеніе затратъ, при громадномъ числѣ населенія Россіи, обращается, въ общей сложности, въ крупныя суммы, поступающія въ общій коммерческій оборотъ на пользу промышленности и торговли.

Еслибъ можно было учесть стоимость всякаго рода цѣнностей, ежегодно создаваемыхъ и пріобрѣтаемыхъ населеніемъ, то передъ нами открылась бы въ высшей степени интересная картина кругооборота товаровъ и денегъ. Но статистики, охватывающей всѣ отрасли труда, не существуетъ; не имѣется также данныхъ о всей массѣ товаровъ, поступающихъ на внутренніе рынки. Приходится поэтому ограничиться свѣдѣніями о внѣшней торговлѣ, учитываемой въ изданіяхъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, т. е. только одною частью общей картины кругооборота товаровъ и денегъ, и притомъ такою частью, которая регулируется не только условіями производства внутри страны, но и мѣняющимися требованіями внѣшнихъ рынковъ.

Для того, чтобы подсчитать, какія денежныя выгоды дала Россіи внѣшняя торговля послѣднихъ лѣтъ, необходимо возвратиться къ представленнымъ уже выше общимъ свѣдѣніямъ по

вывозу и привозу и остановиться, прежде всего, на вывозѣ за границу товаровъ русскаго производства.

Въ періодъ 1902—1912 г. г. [1]) цѣнность нашего вывоза, съ подраздѣленіемъ его на хлѣбъ и прочіе товары, возрастала въ слѣдующихъ цифрахъ:

Годы.	Цѣнность всего вывоза.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	В ъ т о м ъ ч и с л ѣ: а) Хлѣба [2]).	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	б) Прочихъ товаровъ.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.
			М и л л і о н ы р у б л е й.			
1902 .	860,3	—	432,7	—	427,6	—
1903 .	1.001,2	+ 140,9	479,7	+ 47,0	521,5	+ 93,9
1904 .	1.006,4	+ 5,2	496,6	+ 16,9	509,8	— 11,7
1905 .	1.077,3	+ 70,9	568,4	+ 71,8	508,9	— 0,9
1906 .	1.094,9	+ 17,6	472,2	— 96,2	622,7	+ 113,8
1907 .	1.053,0	— 41,9	430,7	— 41,5	622,3	— 0,4
1908 .	998,3	— 54,7	379,8	— 50,9	618,5	— 3,8
1909 .	1.427,7	+ 429,4	749,5	+ 369,7	678,2	+ 59,7
1910 .	1.449,1	+ 21,4	747,5	— 2,0	701,6	+ 23,4
1911 .	1.591,4	+ 142,3	739,0	— 8,5	852,4	+ 150,8
1912 .	1.518,3	— 73,1	551,0	— 188,0	967,3	+ 114,9

Въ зависимости отъ урожаевъ 1902—1904 г. г., вывозъ хлѣба поднялся въ 1903—1905 г. г.; съ ослабленіемъ урожаевъ въ 1906—1908 г. г. сократился и вывозъ хлѣба въ эти годы. Подъ вліяніемъ выдающагося урожая 1909 г. и благопріятной конъюнктуры на внѣшнихъ рынкахъ экспортъ хлѣба увеличился въ 1909 г. на 369,7 милл. р. Достигнувъ уровня (749,5 милл. р.), не имѣвшаго прецедента въ прошломъ, вывозъ хлѣба оставался на большой высотѣ въ слѣдующіе 1910 и 1911 г. г., понизившись въ оба года на небольшую сумму 10,5 милл. р., и только въ 1912 г. произошло серьезное сокращеніе вывоза хлѣба—на 188 милл. р., но и въ сокращенныхъ размѣрахъ цѣнность вывезеннаго въ 1912 г. за границу хлѣба превышала цѣнность вывоза въ періоды 1902—1904 г.г. и 1906—1908 г.г.

---

[1]) 1900 и 1901 г. г. исключены въ виду того, что подъ вліяніемъ неурожаевъ товарообмѣнъ съ иностранными государствами въ эти годы былъ особенно слабымъ.

[2]) Безъ риса.

Вывозъ за границу другихъ товаровъ, кромѣ хлѣба, имѣетъ наклонность къ устойчивому удержанію за собою внѣшнихъ рынковъ, сокращаясь очень мало послѣ періодовъ повышенія. Болѣе крупное увеличеніе вывоза товаровъ, не принадлежащихъ къ хлѣбнымъ, произошло въ 1903, 1906, 1911 и 1912 г. г. Нѣкоторое пониженіе вывоза этихъ товаровъ въ 1904 и 1905 г. г. было вызвано исключительными причинами — войною и забастовками; этими же причинами объясняется значительное увеличеніе (на 113,8 милл. пуд.) вывоза въ 1906 г., большую часть котораго надо отнести за счетъ забастовочнаго 1905 г. Небольшое пониженіе вывоза товаровъ, не принадлежащихъ къ хлѣбнымъ, въ 1907 и 1908 г.г. явилось результатомъ неестественнаго повышенія вывоза въ 1906 г. Въ конечномъ выводѣ, если сравнить вывозъ 1908 г. съ вывозомъ 1903 г., то окажется, что и въ періодъ 1904—1908 г.г., несмотря на неблагопріятныя условія, вывозъ увеличился на 97 милл. р. Въ послѣдніе же четыре года, 1909—1912, вывозъ товаровъ, не принадлежащихъ къ хлѣбнымъ, ежегодно повышался, причемъ самое крупное возрастаніе его за весь періодъ съ 1902 г. произошло въ 1911 г.—на 150,8 милл. р. и въ 1912 г.—на 114,9 милл. р.

Преобладающими въ нашемъ вывозѣ товарами являются хлѣбъ и другіе жизненные припасы, сырые и полуобработанные матеріалы; вывозъ же издѣлій занимаетъ въ торговлѣ Россіи очень незначительное мѣсто и слабо развивается [1]).

Слѣдующія свѣдѣнія показываютъ, вывозъ какихъ именно товаровъ, не принадлежащихъ къ хлѣбнымъ, наиболѣе увеличился въ 1910 и 1911 г. г.:

	Возрастаніе вывоза:	
	въ 1911 г. по сравненію съ 1910 г.	въ 1912 г. по сравненію съ 1911 г. [2]).
	На сумму, въ милл. руб.	
Сахарный песокъ	39,8	(—11,6)
Масло коровье.	19,8	(— 2,8)
Яйца	17,1	3,9
Картофель, картофельная мука и крахмалъ	4,0	0,1
Сѣмена масляничныя и другія	4,0	(— 1,5)
Выжимки	2,9	4,5
Фрукты и ягоды.	2,5	(— 2,0)
Спиртъ	2,0	1,7
Мясо и домашняя битая птица	1,7	1,1

[1]) Издѣлій вывезено: въ 1901—1905 г.г., въ среднемъ, на 45,1 милл. р. въ годъ, въ 1906—1910 г.г., въ среднемъ, на 58 милл. р. въ годъ и въ 1911 г.—на 65,4 милл. р.

[2]) Лишь по европейскимъ границамъ.

	Возрастаніе вывоза:	
	въ 1911 г. по сравненію съ 1910 г.	въ 1912 г. по сравненію съ 1911 г.
	На сумму, въ милл. руб.	
Ленъ и льняная кудель . . .	(—3,7)	45,7
Пенька и пеньковая пакля . .	6,0	1,9
Шерсть	2,5	3,2
Лѣсные матеріалы	4,2	10,9
Руды всякія	0,5	3,9
Металлы не въ дѣлѣ.	2,5	(—2,9)
Нефть и ея продукты	0,7	7,5
Шкуры и кожи	12,8	26,2
Гривы и хвосты конскіе и щетина.	2,0	4,2
Животныя	2,4	4,2
Всѣ издѣлія	10,9	3,7

За послѣдніе четыре года, 1909—1912, было вывезено за границу товаровъ на 5.986 милл. р., тогда какъ цѣнность вывоза въ предшествовавшіе четыре года, 1905—1908, составила, въ общемъ, 4.223 милл. р. Разница въ пользу 1909—1912 г. г. достигла огромной суммы 1.763 милл. р.

Такое крупное увеличеніе выручки отъ продажи товаровъ за границу въ 1909—1912 г. г. должно было сильнѣйшимъ образомъ отразиться, и отразилось, на экономическомъ положеніи Россіи. Около 80% [1]) всего экспорта Россіи составляютъ товары сельскохозяйственнаго происхожденія, а потому около $^4/_5$ суммы 1.763 милл. р., на которую увеличился вывозъ въ 1909—1912 г. г., или около 1.400 милл. р. причитались за счетъ вывоза продуктовъ русскаго сельскаго хозяйства. Какіе были результаты для сельскаго хозяйства на внутреннихъ рынкахъ въ четырехлѣтіе 1909—1912 г. г.—неизвѣстно, но во всякомъ случаѣ тоже не плохіе.

Какъ ни велика сумма 1.400 милл. р., даже еслибъ она вся поступила къ сельскимъ хозяевамъ, но при дѣленіи ея на число хозяйствъ, да еще за четыре года, она распыляется въ небольшія, въ среднемъ для каждаго хозяйства, суммы. Въ общемъ же оборотѣ страны прибытокъ сельскаго хозяйства имѣлъ огромное значеніе. Сколько бы изъ этихъ денегъ ни разошлось по карманамъ всякаго рода мелкихъ и крупныхъ посредниковъ и экспортеровъ, присосавшихся къ хлѣбной торговлѣ и другимъ отраслямъ сельскаго хозяйства, но перепала не малая толика и въ пользу самихъ сельскихъ хозяевъ—помѣщиковъ и крестьянъ, которые свой прибытокъ не попрятали въ кубышки, а большую часть его понесли на рынокъ и тѣмъ вызвали развитіе многихъ отраслей промышленности и торговли. За счетъ заработка отъ продажи хлѣба и другихъ продуктовъ сельскаго хозяйства пріобрѣтались сельско-

[1]) По отчетнымъ даннымъ за 1911 г.

хозяйственныя орудія, одежда и разный мануфактурный товаръ, желѣзо, лѣсъ, стеклянныя, глиняныя, металлическія и др. издѣлія и т. д. Увеличеніе спроса со стороны сельскихъ массъ и создало болѣе всего благопріятную почву для развитія производства въ Россіи, такъ какъ одно городское населеніе, большинство котораго принадлежитъ къ лицамъ служащимъ и мелкимъ ремесленникамъ и торговцамъ, само по себѣ не можетъ вызвать такой подъемъ промышленности, какой произошелъ въ послѣдніе годы. Равнымъ образомъ, и правительственные заказы, поддерживая нѣкоторыя отрасли промышленности, не имѣютъ всеобъемлющаго значенія и недостаточны для созданія столь повышенной конъюнктуры безъ участія народныхъ массъ въ увеличеніи спроса.

Вышеприведенными данными о внѣшней торговлѣ и ея результатахъ за послѣдніе годы опредѣляется важное значеніе нашего сельскаго хозяйства въ отпускной торговлѣ, независимо отъ его значенія для внутреннихъ рынковъ. Несомнѣнно, что и въ будущемъ Россія не можетъ удивить Европу своими издѣліями въ сколько-нибудь значительныхъ размѣрахъ и обречена самой судьбою и природой поставлять на внѣшніе рынки жизненные припасы и другое сырье. Эти товары въ то же время требуются въ постоянно возрастающемъ количествѣ и на внутреннихъ рынкахъ. Поэтому для достиженія дальнѣйшихъ успѣховъ во внѣшней торговлѣ и для удовлетворенія потребностей внутри страны необходимо удѣлять наибольшее вниманіе и средства на развитіе производства сельскохозяйственныхъ продуктовъ. Увеличеніе производства этихъ продуктовъ и улучшеніе качества ихъ—вѣрный путь къ общему улучшенію благосостоянія Россіи.

Наряду съ развитіемъ вывоза, развивался и привозъ иностранныхъ товаровъ изъ-за границы, какъ это видно изъ слѣдующихъ данныхъ, въ которыхъ измѣненія въ привозѣ сопоставлены съ измѣненіями въ вывозѣ за 1902—1912 г.г.:

Годы.	Цѣнность всего привоза.	Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ.	Увеличеніе или уменьшеніе вывоза.
	Милліоны рублей.		
1902	599,2	—	—
1903	681,7	+ 82,5	+ 140,9
1904	651,4	— 30,3	+ 5,2
1905	635,1	— 16,3	+ 70,9
1906	800,7	+ 165,6	+ 17,6
1907	847,4	+ 46,7	— 41,9
1908	912,7	+ 65,3	— 54,7
1909	906,3	— 6,4	+ 429,4
1910	1.084,4	+ 178,1	+ 21,4
1911	1.161,7	+ 77,3	+ 142,3
1912	1.171,7	+ 10,0	— 73,1

Въ четырехлѣтіе 1905—1908 г.г., предшествовавшее періоду экономическаго подъема Россіи, привезено было изъ за границы товаровъ на 3.196 милл. р.; въ послѣдніе четыре года, 1909—1912, привозъ оцѣнивался въ 4.324 милл. р. въ годъ, и, такимъ образомъ, русскіе потребители переплатили за границу въ 1909—1912 г.г. болѣе, чѣмъ уплатили въ предшествовавшіе четыре года, на 1.128 милл. р. Сопоставленіе этой цифры съ 1.763 милл. р., переполученными по вывозу въ 1909—1912 г.г.,тоже сравнительно съ четырехлѣтіемъ 1905—1908 г.г., показываетъ, что переполученные по внѣшней торговлѣ 1.763 милл. р. не ушли по товарообмѣну въ 1909—1912 г.г. обратно за границу цѣликомъ и что изъ нихъ болѣе 600 милл. р. осталось въ оборотѣ. Кромѣ того, едва-ли можно сомнѣваться въ томъ, что если большая часть суммы 1.763 милл. р. причиталась сельскимъ хозяевамъ или посредникамъ по сельскому хозяйству за вывезенные за границу сельскохозяйственные продукты, то большая часть товаровъ, выписанныхъ изъ-за границы, была оплачена не сельскими хозяевами, а промышленниками, городскими потребителями и изъ числа сельскихъ хозяевъ—болѣе крупными землевладѣльцами, имѣющими возможность потреблять издѣлія заграничнаго производства.

Стоитъ посмотрѣть списокъ привезенныхъ въ Россію товаровъ, чтобы убѣдиться, что сравнительно небольшая часть ихъ принадлежитъ къ предметамъ, предназначеннымъ для сельскихъ хозяевъ. Таковы: крупный и мелкій скотъ, удобрительныя вещества, растенія и сѣмена, сельскохозяйственныя орудія и машины общею стоимостью менѣе 100 милл. р. Остальные привозные предметы суть слѣдующіе: [1]) жизненные припасы—на 207 милл. р., продукты животнаго происхожденія и издѣлія изъ нихъ, кромѣ удобрительныхъ веществъ,—на 83 милл. р., лѣсной товаръ—на 44 милл. р., животныя, кромѣ сельскохозяйственныхъ,—на 2 милл. р., керамическіе матеріалы и издѣлія—на 25 милл. р., каменный уголь и коксъ—на 40 милл. р., каучукъ, разныя смолы и продукты обработки ихъ—на 42 милл. р., матеріалы и продукты химическаго производства (въ томъ числѣ дубильныя вещества, краски, косметическій товаръ, растительныя масла и пр.)—на 55 милл. р., руды и металлы не въ дѣлѣ и въ издѣліяхъ, кромѣ сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій,—на 233 милл. р., писчебумажный товаръ и произведенія печати—на 32 милл. р., волокнистыя вещества въ сыромъ видѣ—на 244 милл. р. и въ издѣліяхъ—на 67 милл. р. и разные товары—на 16 милл. р. Конечно, нѣкоторая часть этихъ товаровъ тоже идетъ на потребности сельскихъ хозяевъ, но пре-

---

[1]) По отчетнымъ даннымъ за 1911 г.

обладающее количество ихъ поступаетъ въ промышленныя заведенія и къ городскимъ торговцамъ и потребителямъ.

Этимъ подтверждается высказанное предположеніе, что сельскіе хозяева, получивъ деньги за свои продукты, употребили ихъ на различныя пріобрѣтенія на внутреннихъ рынкахъ; разошедшіяся же по другимъ карманамъ деньги поступили въ промышленный и торговый оборотъ, т. е. на пріобрѣтеніе матеріаловъ русскаго и иностраннаго происхожденія для обрабатывающей промышленности, на выдѣлку издѣлій и на выписку готовыхъ издѣлій изъ-за границы.

При такомъ кругооборотѣ денегъ промышленность, подъ вліяніемъ возрастающаго спроса, увеличила производство, развилась и внутренняя торговля, первоначальный же импульсъ всего этого движенія находится преимущественно въ увеличеніи количества и удачномъ сбытѣ за границу сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Въ текущемъ 1913 г. положеніе баланса внѣшней торговли измѣнилось не въ пользу Россіи вслѣдствіе значительно усилившагося привоза. Однако, въ настоящее время было бы преждевременно дѣлать какіе-либо заключительные выводы о томъ, какъ сложится торговый балансъ по внѣшней торговлѣ съ окончаніемъ года.

Виды на дальнѣйшій ростъ валовыхъ доходовъ желѣзныхъ дорогъ въ связи съ современными явленіями въ экономической жизни Россіи.

Разсмотрѣніе фактическихъ данныхъ изъ разнообразныхъ областей экономической жизни и сопоставленіе ихъ съ статистикой желѣзнодорожныхъ перевозокъ убѣждаютъ въ томъ, что происшедшій подъемъ работы и доходовъ желѣзныхъ дорогъ, начиная съ 1909 г., находится въ соотвѣтствіи съ установившимся подъемомъ общаго экономическаго положенія Россіи. Поступательное движеніе русской промышленности и торговли въ 1909—1912 г.г. въ повышенныхъ противъ прежнихъ лѣтъ размѣрахъ сугубо оттѣняется и даетъ особенно выпуклую картину потому, что оно послѣдовало вслѣдъ за періодомъ если не угнетенія, то сильной сдержанности естественнаго экономическаго развитія государства въ періодъ войны и послѣдовавшихъ за нею событій. Не столько даже война, сколько внутренніе безпорядки оказали сдерживающее вліяніе на помѣщеніе капиталовъ въ промышленныя и торговыя предпріятія. Зато, когда наступило успокоеніе и возвратилась увѣренность въ прочности порядка, а вмѣстѣ съ тѣмъ объявился приливъ денегъ отъ реализаціи урожая и повысился спросъ на всевозможные продукты производства, промышленная и торговая дѣятельность возобновилась съ удвоенной силой. Достигнутое улучшеніе, какъ можно предполагать по доступнымъ для наблюденія признакамъ, составляетъ прочное завоеваніе, а потому, задаваясь вопросомъ о дальнѣйшемъ экономическомъ ростѣ Россіи, можно говорить лишь о томъ, съ какою силою онъ будетъ развиваться дальше, а не о возможности обратнаго движенія. Движенія назадъ, во всякомъ случаѣ, и нельзя предполагать при нормальномъ ходѣ государственной жизни; тѣмъ менѣе основаній къ подобному предположенію теперь, при томъ темпѣ, какой приняла хозяйственная дѣятельность страны въ послѣдніе годы. Темпъ этотъ еще недостаточенъ по сравненію съ нѣкоторыми другими культурными народами, надъ ускореніемъ его слѣдуетъ еще много трудиться, но уже одно пробужденіе сознанія невозможности оставаться при прежней медлительности вмѣщаетъ въ себѣ залогъ успѣха. Рядомъ съ общимъ улучшеніемъ должна увеличиваться и работа желѣзныхъ дорогъ и вмѣстѣ съ тѣмъ, несомнѣнно, будетъ расти и валовая выручка ихъ, но въ ближайшіе годы—не съ тою, можетъ быть, быстротою, съ какою

росла въ 1909—1911 г.г. Остановка и тѣмъ болѣе пониженіе доходовъ желѣзныхъ дорогъ такъ же невѣроятны, какъ невѣроятна остановка экономическаго развитія Россіи послѣ принимаемыхъ за послѣдніе годы мѣръ по улучшенію народнаго хозяйства, устройству путей сообщенія, расширенію кредита и привлеченію капиталовъ въ промышленность и торговлю.

Не касаясь здѣсь вопроса о томъ, почему въ Россіи затраты на улучшеніе народнаго хозяйства не такія, какъ въ государствахъ западной Европы или въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ, необходимо признать, что со стороны нашихъ законодательныхъ учрежденій, правительства и общественныхъ организацій удѣляется въ настоящее время гораздо больше вниманія на подъемъ экономическаго благосостоянія населенія и на это отпускаются значительно большія средства, чѣмъ это было возможно еще въ недалекомъ прошломъ. Требуется еще многое сдѣлать въ этой области, не останавливаясь передъ затрудненіями и препятствіями, но и то, что уже сдѣлано, начинаетъ приносить свои благотворные плоды.

Дальнѣйшее экономическое развитіе Россіи можетъ ускоряться и замедляться въ зависимости отъ разнообразныхъ условій, при которыхъ будетъ протекать жизнь государства, дѣятельность законодательной и исполнительной властей и трудъ самого населенія. Послѣднее условіе особенно важно. Богатство народовъ создается ихъ собственнымъ трудомъ. Правящія власти могутъ, посредствомъ различныхъ мѣропріятій, помогать населенію, поощрять и до извѣстной степени вызывать иниціативу, но всѣ ихъ усилія безполезны, если само населеніе остается инертнымъ. По счастью, жажда творческой работы и лучшаго существованія проникаетъ въ массы русскаго народа, а наряду съ интересами личными и мѣстными современная жизнь и русская мысль выдвигаютъ на очередь многія крупныя задачи общаго значенія, то или иное разрѣшеніе которыхъ не можетъ пройти безслѣдно для уклада экономическаго будущаго страны.

Такъ какъ направленіе и интенсивность хозяйственной дѣятельности населенія отражаются на работѣ желѣзныхъ дорогъ, то настоящая записка не была бы полна, еслибы въ ней не были отмѣчены, хотя бы въ немногихъ чертахъ, наиболѣе существенныя и характерныя явленія современной хозяйственной жизни страны.

Къ числу явленій, которыя заслуживаютъ особаго вниманія, необходимо отнести пробужденіе національнаго самосознанія. Въ экономической области это явленіе выражается, между прочимъ, въ

появляющихся въ спеціальной литературѣ и въ періодической печати сужденіяхъ о ненормальности отношеній Россіи къ иностранному рынку и о необходимости выйти изъ зависимаго отъ иностранцевъ положенія.

Крупная задолженность Россіи по займамъ, заключеннымъ за границею, увеличившаяся отъ передвиженія на заграничные денежные рынки значительнаго количества процентныхъ бумагъ, выпущенныхъ внутри страны, не сокращается, но роковымъ образомъ ежегодно возрастаетъ вслѣдствіе заключенія новыхъ внѣшнихъ займовъ если не государствомъ, то общественными и частными учрежденіями. По существу дѣла безразлично, заключаются ли за границею займы русскимъ государственнымъ казначействомъ или русскими общественными управленіями, частными желѣзными дорогами и другими частными предпріятіями. Во всѣхъ случаяхъ платежныя обязательства Россіи, какъ государства, увеличиваются и для покрытія ихъ приходится напрягать заботы по увеличенію нашего вывоза.

Для населенія государства не все равно, вывозятся ли за границу только продукты избыточные или и такіе, которые нужны самой вывозящей ихъ странѣ. Въ послѣднемъ случаѣ поднимаются цѣны на внутреннихъ рынкахъ страны-производительницы и жизнь въ ней дорожаетъ. Продать, подъ давленіемъ обстоятельствъ, необходимое и лучшее еще не значитъ вести хорошую торговлю. Разбирая нашъ вывозъ, не трудно убѣдиться, что изъ Россіи сбываются и такіе товары, которые лучше было бы оставлять у себя дома. Едва-ли можно говорить о томъ, что русскія дѣти такъ упитываются молокомъ, что лишь избытки его обращаются въ масло для продажи въ Англію и Данію, или что то же масло не нашло бы сбыта на внутреннихъ рынкахъ, еслибы цѣны на него не поднялись до потери для многихъ возможности пріобрѣтать его въ желаемомъ количествѣ. Стоитъ вспомнить о городскихъ дѣтяхъ не только недостаточныхъ родителей, но и людей средняго достатка, и посмотрѣть, много ли молока дается имъ и какое молоко они получаютъ.

То же слѣдуетъ сказать о вывозѣ яицъ, птицы и многихъ другихъ жизненныхъ припасовъ. Иностранные потребители получаютъ ихъ не безъ ущерба для питанія русскихъ людей. Въ послѣднее время нѣмцамъ не стало хватать мяса собственнаго скота и они пожелали получать его изъ Россіи. Нѣмцы очень разборчивы въ качествахъ мяса, они требуютъ непремѣнно хорошее мясо и готовы за хорошее мясо платить выгодныя для нашихъ продавцовъ и экспортеровъ цѣны. И вотъ возникъ вопросъ о мѣрахъ къ облегченію

вывоза мяса за границу: и тарифы для этого надо исправить, и завести спеціальные вагоны, отвѣчающіе требованіямъ нѣмцевъ, не принимающихъ мяса не указанныхъ ими достоинствъ. А въ это время въ Москвѣ вводится продажа мяса условной годности, какъ мѣра, облегчающая снабженіе мясомъ бѣдныхъ, въ разсчетѣ на то, что русскій желудокъ безъ труда переваритъ и такой продуктъ. Усиленіе экспорта мяса происходитъ притомъ въ такое время, когда скотоводство въ Россіи по соотношенію съ приростомъ населенія сокращается. Положеніе, конечно, не нормальное, которое и не было бы допущено, еслибы не существовало неизбѣжной необходимости увеличивать нашъ вывозъ для покрытія заграничныхъ платежей по нашимъ обязательствамъ и пріобрѣтеніямъ.

Изъ другихъ товаровъ можно указать на безостановочное возрастаніе вывоза, въ ущербъ русскому сельскому хозяйству, отрубей, жмыховъ и выжимокъ. Въ послѣднее время поднимался вопросъ о высушиваніи свекловичныхъ остатковъ, получаемыхъ на свеклосахарныхъ заводахъ, и объ отправкѣ ихъ, въ сухомъ видѣ, за границу, гдѣ организуется добываніе изъ нихъ цѣнныхъ химическихъ веществъ, которыя, вѣроятно, будутъ сбываться и въ Россію. Наряду съ этимъ проектируются мѣры къ улучшенію скотоводства въ Россіи и выказывается несомнѣнная заботливость о поднятіи мясныхъ качествъ и продуктивности крестьянскаго скота. Но для этого необходимо, чтобы питательные кормы, сбываемые за границу, обращались на питаніе русскаго скота, а не германскаго.

Острый оборотъ принимаетъ въ Россіи вопросъ о топливѣ. Не хватаетъ дровъ, не хватаетъ каменнаго угля, нефти. При обиліи собственныхъ каменноугольныхъ залеганій приходится приволзить каменный уголь и коксъ изъ-за границы на крупныя суммы (почти на 40 милл. р. въ 1911 г. и на 53 милл. р. въ 1912 г. [1]). Одновременно вывозятся изъ Россіи столь необходимые ей нефть и ея продукты (на 30 милл. р. въ 1911 г., на 36,5 милл. р. въ 1912 г. [2]).

---

[1]) Въ первые восемь мѣсяцевъ 1913 г. привозъ каменнаго угля и кокса по европейскимъ границамъ увеличился на 20,7 милл. р. сравнительно съ тѣмъ же періодомъ 1912 г.

[2]) Въ первые восемь мѣсяцевъ 1912 г. вывозъ нефти и нефтяныхъ продуктовъ по европейскимъ границамъ увеличился на 9,2 милл. пуд., а по стоимости—на 10,3 милл. р.

*

Подобныя несообразности, при существующихъ условіяхъ слабаго производства многихъ предметовъ въ Россіи и при необходимости получать ихъ изъ-за границы, неизбѣжны, потому что ослабленіе вывоза неминуемо привело бы, рано или поздно, къ ухудшенію нашего торговаго, а за нимъ и разсчетнаго балансовъ по сношеніямъ съ иностранными государствами и къ утечкѣ золота, обезпечивающаго наше денежное обращеніе.

Измѣнить положеніе къ выгодѣ русскихъ потребительскихъ массъ возможно: увеличеніемъ производства жизненныхъ припасовъ и другихъ продуктовъ, потребленіе которыхъ возрастаетъ въ самой Россіи, сокращеніемъ заемныхъ операцій на внѣшнихъ рынкахъ и сокращеніемъ привоза товаровъ изъ-за границы. Въ сущности же все это сводится къ развитію народнаго труда въ широкихъ размѣрахъ и къ накопленію капиталовъ внутри страны. Но увеличеніе производства въ размѣрахъ, удовлетворяющихъ возрастающій спросъ на внутреннихъ рынкахъ, требуетъ времени. Накопленіе свободныхъ капиталовъ въ Россіи достижимо, но, вѣроятно, тоже не скоро, а потому обращеніе къ иностранному капиталу можетъ надолго еще остаться неизбѣжнымъ средствомъ для развитія производительныхъ силъ Россіи. Что касается сокращенія привоза товаровъ изъ-за границы, то ослабленіе его могло бы измѣнить нашъ торговый международный балансъ въ лучшую сторону, но оно связано опять же съ увеличеніемъ собственнаго производства.

Списокъ товаровъ, привозимыхъ въ Россію,—печальный для русской промышленности и предпріимчивости синодикъ. Чего только тутъ нѣтъ, начиная съ исконнаго русскаго продукта—ржи. Въ 1912 г. было привезено ея на 5,5 милл. р., въ первые восемь мѣсяцевъ 1913 г. ввозъ увеличился противъ тѣхъ же мѣсяцевъ 1912 г. на 2,7 милл. р. Овса было ввезено по европейскимъ границамъ въ 1912 г. на 632 т. р., въ первые восемь мѣсяцевъ 1913 г.—на 1.400 т. р. Далѣе, изъ привозныхъ жизненныхъ припасовъ можно назвать различныя овощи, фрукты, хмѣль, виноградныя вина, спиртъ, соль поваренную и проч. Въ числѣ продуктовъ животнаго происхожденія встрѣчаются рыба, воскъ пчелиный, кожи и кожаныя издѣлія, мѣха. Затѣмъ слѣдуютъ: дрова, бревна и другой лѣсъ, столярныя, токарныя и рѣзныя издѣлія, плетеныя издѣлія, глина, мѣлъ, цементъ, дикій камень, графитъ, точильные камни, кирпичъ и всевозможныя глиняныя и стеклянныя издѣлія, краски въ родѣ свинцовыхъ бѣлилъ и ярь-мѣдянки, сѣрный колчеданъ, желѣзо и сталь въ разныхъ видахъ, мѣдь, свинецъ и другіе металлы и издѣлія изъ нихъ,—не только машины и сложные аппараты, а такія, какъ трубы,

замки, жестяныя коробки, проволока, ножевой товаръ, косы, серпы, вилы; наконецъ, писчебумажный товаръ до тетрадокъ плохой нѣмецкой работы для дѣтскаго раскрашиванія включительно, шерсть, шелкъ, бумажныя, шерстяныя, шелковыя ткани, канаты, веревки и мног. друг. Всего не перечислить. Всѣ поименованные предметы могутъ бытъ добыты или выработаны въ Россіи, но производство ихъ или недостаточно развито, или оно уступаетъ по качествамъ заграничному. Въ теченіе многихъ лѣтъ русская промышленность пользуется таможеннымъ покровительствомъ, русскіе потребители ея произведеній переплачиваютъ, въ общемъ, большія деньги, а въ концѣ концовъ ввозится ежегодно на сотни милліоновъ рублей такой товаръ, какой могъ бы быть полученъ въ самой Россіи и въ то же время, какъ слѣдствіе крупнаго привоза, по необходимости вывозятся продукты, въ которыхъ нуждаются внутренніе рынки.

Національное самосознаніе стало приходить въ смущеніе отъ такого, продолжающагося съ давняго времени, положенія нашей внѣшней торговли. Къ сожалѣнію, не такъ легко и просто выйти изъ него. Недостатокъ собственныхъ капиталовъ въ странѣ вынуждаетъ обращаться къ иностранному денежному рынку и увеличивать внѣшнюю задолженность. Прискорбно, что по малочисленности въ Россіи предпріимчивыхъ людей, подготовленныхъ воспитаніемъ къ практической дѣятельности, вмѣстѣ съ необходимыми иностранными капиталами водворяются въ Россіи во множествѣ иностранныя предпріятія, которыя захватываютъ наши національныя богатства и всю выгоду отъ своихъ дѣйствій переправляютъ въ свои страны, т. е. поступаютъ въ Россіи такъ же, какъ привыкли поступать въ некультурныхъ владѣніяхъ Африки и Азіи. Примѣры работы иностранныхъ предпріятій, конечно, поучительны для русскихъ, но иностранные спеціалисты для поученія русскихъ людей и для насажденія производствъ выписывались еще при царѣ Іоаннѣ Грозномъ, къ этой мѣрѣ въ широкихъ размѣрахъ прибѣгалъ императоръ Петръ Великій, отправлявшій вмѣстѣ съ тѣмъ русскую молодежь учиться за границу, и, повидимому, несмотря на протекшіе вѣка, обѣ мѣры остаются необходимыми и для нашего времени.

И такъ, увеличеніе и усовершенствованіе производства для снабженія внутреннихъ рынковъ русскими продуктами и издѣліями требуемыхъ качествъ и для вытѣсненія иностранныхъ продуктовъ есть одна изъ величайшихъ національныхъ задачъ для русской сельскохозяйственной, добывающей и обрабатывающей промышленности. Выполненіе этой задачи обѣщаетъ къ тому же вѣрныя выгоды производителямъ, потому что емкость внутреннихъ рынковъ растетъ и дальше будетъ расти безъ конца. Если бы русскіе про-

мышленники сорганизовались не только для усовершенствованія способовъ извлеченія своихъ выгодъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и для преслѣдованія національныхъ задачъ, также обезпечивающаго имъ хорошій заработокъ, то зависимость русскихъ рынковъ отъ иностранныхъ могла бы скоро сократиться очень значительно. Легче всего, казалось-бы, достигнуть увеличенія производства сельскохозяйственныхъ продуктовъ. Съ увеличеніемъ производства этихъ продуктовъ прибавился бы матеріалъ и для экспорта за границу, безъ ущерба для русскихъ потребителей.

Не имѣя возможности существенно развить вывозъ издѣлій въ западно-европейскія культурныя государства, русская обрабатывающая промышленность могла бы усилить вывозъ издѣлій въ сосѣднія азіатскія государства, а также въ государства ближняго востока. Разсчитывать на серьезные успѣхи въ этомъ отношеніи едва-ли, однако, возможно, если у русскихъ промышленниковъ не проявится больше иниціативы, энергіи, знанія и многаго другого, безъ чего нельзя, съ надеждой на успѣхъ, мечтать о завоеваніи внѣшнихъ рынковъ, даже азіатскихъ. Въ самое послѣднее время для русской промышленности и торговли открылись весьма благопріятныя условія въ Монголіи, но и эти благопріятныя условія остаются очень мало и плохо использованными. Товаръ посылается не подходящій и не всегда доброкачественный, цѣны же на него назначаются несообразно высокія, и въ результатѣ монголы, по сообщеніямъ корреспондентовъ, начинаютъ задумываться надъ серьезностью предложенія русскихъ товаровъ и не прочь привлечь на свои рынки издѣлія другихъ европейскихъ народовъ и возстановить торговыя сношенія съ китайцами. На ближнемъ востокѣ, въ Турціи, русскіе товары съ успѣхомъ вытѣсняются австрійскими, румынскими, германскими, англійскими, даже индійскими и американскими, несмотря на близость турецкихъ рынковъ къ нашимъ границамъ.

Въ послѣдніе годы во всѣхъ странахъ съ развитымъ промышленнымъ производствомъ стали возникать синдикаты и имъ подобныя организаціи. Это современное явленіе въ области промышленности получило распространеніе и въ Россіи въ виду очевидныхъ выгодъ для входящихъ въ эти организаціи предпріятій. Защитники синдикатовъ считаютъ, что свободная конкуренція, при которой всегда возможно перепроизводство продуктовъ, влекущее за собою крахи предпріятій со всѣми невыгодными ихъ послѣдствіями, отжила свой вѣкъ и въ современныхъ условіяхъ промышленной жизни должна уступить мѣсто соглашенію производителей, имѣющему цѣлью монополизировать промышленность, ограничивать производство опредѣленными размѣрами, распредѣ-

лять его между всѣми участниками соглашенія по заранѣе выработаннымъ нормамъ и устанавливать однообразныя, устойчивыя и, конечно, повышенныя цѣны.

На первый взглядъ, дѣйствительно, задачи синдикатовъ какъ будто бы благодѣтельны не только для производителей, но и для потребителей, для которыхъ рѣзкія колебанія цѣнъ и неустойчивость ихъ тоже нежелательны. На практикѣ, однако, получается совсѣмъ иное. Преслѣдованіе коммерческихъ выгодъ всегда являлось главнымъ и, можно сказать, единственнымъ побужденіемъ основанія и дѣйствія промышленныхъ предпріятій, которыя и при свободной конкуренціи никогда не упускали представлявшейся возможности поднять цѣны на изготовляемые ими продукты. Эти желанія всетаки сдерживались конкуренціею. При существованіи же синдикатовъ этотъ сдерживающій элементъ отсутствуетъ и слабость человѣческихъ вожделѣній—жажда обогащенія—получаетъ возможность болѣе полнаго осуществленія. Трудно допустить, чтобы при такихъ благопріятныхъ условіяхъ промышленныя предпріятія останавливались передъ соблазномъ извлечь возможно большія выгоды изъ своего дѣла и регулировали цѣны такъ, чтобы онѣ давали разумно-умѣренный процентъ на затраченный капиталъ и были безобидны для потребителей. Опытъ государствъ, допустившихъ синдикаты, показалъ, что, наоборотъ, синдикатскія организаціи легко вступаютъ на путь злоупотребленія своимъ положеніемъ и умышленно сдерживаютъ производство ниже потребности, чтобы поднять цѣны на продукты производства и этимъ способомъ увеличить свои прибыли. Поэтому въ большинствѣ странъ, гдѣ образовались синдикаты, законодательство вступило на путь огражденія населенія отъ ихъ дѣйствій и борьбы съ ними,—борьбы не легкой, потому что кромѣ явныхъ, зарегистрованныхъ синдикатовъ, существуютъ тайныя соглашенія, обнаружить которыя чрезвычайно затруднительно. Но и въ дѣйствіяхъ явныхъ синдикатовъ не всегда возможно доказать умышленно вредное для населенія и государства направленіе.

Синдикатскія соглашенія уже успѣли и въ Россіи захватить производства минеральнаго топлива, цемента, желѣза, мѣди, асбеста и мн. др., даже мяса и сала. Въ печать проникли слухи объ образованіи всероссійскаго соляного синдиката. Словомъ, синдикатскія соглашенія пришлись промышленникамъ по вкусу и стали распространяться.

Ѳ. Р. Фертнеръ въ изданной въ 1909 г. брошюрѣ «Нуженъ ли Донецкой промышленности синдикатъ?» развивалъ мысль, что такой синдикатъ для Донецкой промышленности необходимъ и что въ результатѣ его образованія, въ отличіе отъ свободной кон-

куренціи, цѣны на уголь примутъ устойчивость съ постоянной тенденціей къ пониженію, такъ какъ вся поглощающаяся конкурентной борьбой энергія будетъ направлена промышленными предпріятіями на пониженіе стоимости производства продукта.

Такой синдикатъ образовался еще въ 1908 г., но цѣны на уголь, какъ разъ наоборотъ, получили тенденцію къ повышенію. Такъ, цѣны на паровичный рядовой (не мытый) уголь держались въ рудникахъ въ срединѣ года: въ 1910 г.—отъ 6 до 8½ к., въ 1911 и 1912 г. — отъ 7 до 9¾ к., въ 1913 г. — отъ 10 до 13 к. за пудъ и слѣдовательно за три года повысились на 50—70% [1]). Въ началѣ іюля 1913 г. въ Одессѣ уголь продавался: машинный по 22 к., пламенный—по 27 к., антрацитъ по 29—30 к., коксъ—по 43—45 к. за пудъ. Добыча угля хотя и увеличивается, но размѣръ увеличенія не соотвѣтствуетъ повышенію спроса на уголь со стороны потребителей. Получился угольный голодъ и увеличился привозъ угля изъ за границы. Проф. Гольдштейнъ на съѣздѣ по горному дѣлу въ апрѣлѣ 1913 г. выступалъ съ докладомъ, въ которомъ доказывалъ, что въ созданіи промышленнаго кризиса на твердое горючее ископаемое виноватъ синдикатъ, монополизировавшій каменноугольную промышленность на югѣ Россіи.

Предполагаемое существованіе негласнаго синдиката крупныхъ заводчиковъ на бакинскихъ нефтяныхъ промыслахъ послужило поводомъ къ запросу со стороны членовъ Государственной Думы Министру Торговли и Промышленности. На безспорность существованія нефтяного синдиката указывалось, между прочимъ, въ «Новомъ Экономистѣ» [2]). Есть такой синдикатъ или нѣтъ, но добыча нефти въ Баку, при возрастающемъ спросѣ на нее, не увеличивается, а цѣны на нефть повышаются и съ 14—16 к. въ 1910 г. дошли на Бакинскомъ рынкѣ до 44 к. въ первой половинѣ іюля 1913 г., а въ Рыбинскѣ—до 53 к. Безъ всякихъ видимыхъ основаній цѣна на керосинъ въ Баку для внутреннихъ рынковъ была поднята въ началѣ ноября 1912 г. на 20 к. съ пуда, а черезъ 20 дней—еще на 20 к. и доведена съ 43 к. до 83 к. и даже до 88 к. за пудъ [3]). Въ Царицынѣ цѣна на керосинъ въ концѣ ноября 1912 г. повысилась до 1 р. 60 к. за пудъ наливомъ въ вагонахъ, въ Перми въ началѣ ноября того же года керосинъ стоилъ 2 р. 05 к. и въ отдаленныхъ пунктахъ глухихъ уѣздовъ Пермской губерніи продавался по 7—8 к. за фунтъ.

---

[1]) «Торгово-промышленный Югъ» за 1913 г., № 15.

[2]) Статья Б. Н. Д. «Народное бѣдствіе» въ № 24 «Новаго Экономиста» 1913 г.

[3]) Цѣны на нефть и керосинъ заимствованы изъ журнала «Нефтяное Дѣло» за 1912 и 1913 г.г.

Въ 1913 г. объявилась забастовка рабочихъ на нефтяныхъ промыслахъ. Для большинства изъ нихъ она закончилась незначительными уступками со стороны владѣльцевъ рудниковъ, но нефтепромышленники уже учли забастовку въ свою пользу, повысивъ цѣны на нефть до 50 и болѣе копѣекъ и угрожая дальнѣйшимъ ихъ повышеніемъ. Такое значительное повышеніе цѣнъ на нефть не вызывается увеличеніемъ расходовъ по добычѣ ея, промышленники только пользуются обстоятельствами, подъ видомъ дѣйствія экономическаго закона о превышеніи спроса надъ предложеніемъ.

Въ 1906 г. образовался синдикатъ цементныхъ заводовъ сѣвернаго раіона Россіи, въ составъ котораго, между прочимъ, вошли большіе цементные заводы С.-Петербургской и Новгородской губерній [1]). По заключенному синдикатскому договору были установлены максимальныя и притомъ, по сравненію съ мощностью заводовъ, весьма низкія нормы производительности и продажи цемента и однообразныя цѣны за бочку цемента. Этотъ синдикатъ существовалъ три года, производство цемента при немъ оставалось въ тѣхъ же размѣрахъ, какъ и до синдиката. Любопытно, что по условіямъ договора заводы слабосильные или вырабатывавшіе плохой цементъ, мало пользовавшійся спросомъ, могли уступать свою норму другимъ, лучшимъ заводамъ и получали за невыработанный ими цементъ по 1 р. съ бочки; этимъ способомъ вознагражденія поддерживалось ихъ существованіе. Въ теченіе слѣдующаго трехлѣтія дѣйствовалъ въ томъ же раіонѣ второй цементный синдикатъ, при которомъ была оставлена почти та же норма производства. А между тѣмъ въ это время увеличились постройки и спросъ на цементъ сталъ сильно возрастать. Запретъ синдиката увеличивать производство на мѣстныхъ заводахъ привелъ къ увеличенію ввоза въ С.-Петербургъ новороссійскаго цемента. Это бы еще ничего, но за недостаткомъ отечественнаго цемента значительно увеличился привозъ иностраннаго цемента, преимущественно шведскаго и датскаго. Изъ за матеріальныхъ побужденій нѣсколькихъ заводовъ, вошедшихъ въ синдикатъ, государству пришлось переплачивать крупныя суммы иностранцамъ [2]) за продуктъ, производство котораго можетъ быть развито въ Россіи, богатой известняками, до любыхъ размѣровъ. Дѣйствія синдиката привели къ вздорожанію цемента почти вдвое (съ 3 р.—

---

[1]) См. статью Б. К. «Синдикатъ цементныхъ заводовъ на сѣверѣ Россіи» въ № 10 «Вѣстника Финансовъ, Промышленности и Торговли» за 1913 г.

[2]) Привезено цемента по европейскимъ границамъ: въ 1910 г.—3.300 т. пуд. на 990 т. р., въ 1911 г.—9.047 т. пуд. на 2.714 т. р., въ 1912 г.—10.869 т. пуд. на 3.259 т. р.

3 р. 50 к. до 6—7 р. за бочку). Послѣ распаденія второго синдиката въ 1912 г. производительность цемента на сѣверныхъ заводахъ удвоилась и весь вырабатываемый ими продуктъ распродается безъ затрудненій на сѣверныхъ же рынкахъ.

Для характеристики дѣйствій синдикатскихъ организацій можно указать еще на слѣдующіе примѣры. Синдикатъ цементныхъ заводчиковъ въ привислинскихъ губерніяхъ съ цѣлью уничтоженія конкуренціи пріобрѣлъ въ 1911 г. два завода для выдѣлки цемента и закрылъ ихъ. Между тѣмъ, цементные заводы получили большіе заказы, помимо обычныхъ мѣстныхъ, изъ Кіева и Харькова и, работая полной силой днемъ и ночью, оказались не въ состояніи выработать заказаннаго количества. Для выполненія заказа синдикату пришлось выписать изъ Австріи 1.000 вагоновъ цемента [1]).

Другой случай закрытія завода по одинаковымъ побужденіямъ произошелъ въ томъ же 1911 г. Синдикатъ петербургскаго общества костеобжигательныхъ заводовъ, скупившій почти всѣ подобные заводы въ западномъ краѣ, пріобрѣлъ для уничтоженія конкуренціи костеобжигательный заводъ въ Граевѣ и прекратилъ его дѣятельность [2]).

Такого рода дѣйствія синдикатовъ не только направлены противъ интересовъ обывательскихъ, но и существеннымъ образомъ нарушаютъ интересы государства. Вздуваніе цѣнъ ложится тяжелымъ гнетомъ на средства потребителей, къ числу которыхъ принадлежитъ и казна, вынужденная переплачивать на поставляемыхъ синдикатчиками въ казну продуктахъ. Сокращеніе же производства въ размѣрахъ, не отвѣчающихъ спросу, должно тормозить правильное развитіе промышленной и торговой дѣятельности въ странѣ и, какъ видно изъ приведенныхъ примѣровъ, заставляетъ потребителей обращаться къ иностранному рынку и невольно способствовать ухудшенію баланса по международной торговлѣ.

Слѣдовательно, дѣйствія синдикатовъ въ описанныхъ случаяхъ ведутъ какъ разъ не къ тѣмъ послѣдствіямъ, которыхъ государство, опекающее и охраняющее промышленность, въ правѣ ожидать отъ нея: увеличенія производства и вытѣсненія съ внутреннихъ рынковъ иностранныхъ товаровъ.

Искусственное уменьшеніе производства должно, между прочимъ, сокращать количество грузовъ, перевозимыхъ по воднымъ

---

[1]) По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ.

[2]) Тоже.

путямъ и желѣзнымъ дорогамъ. Это обстоятельство, наносящее денежный ущербъ казенному и частному транспортному хозяйству, трудно учесть при общемъ экономическомъ развитіи страны, но понижающее вліяніе его вполнѣ возможно.

Увлеченіе синдикатовъ въ преслѣдованіи своихъ выгодъ не устраняетъ возможности наступленія кризиса: торговаго—по недостатку на рынкахъ синдицированныхъ продуктовъ, и обывательскаго—отъ истощенія высокими цѣнами покупательной силы населенія. Начавшись съ однихъ товаровъ, повышеніе цѣнъ естественно переходитъ на другіе товары и, такимъ образомъ, ведетъ къ общему вздорожанію жизни, отъ чего терпитъ все населеніе, не имѣющее организацій, которыя могли бы бороться съ убыточнымъ для него направленіемъ синдикатской дѣятельности. Кризисъ обывательскій, т. е. истощеніе высокими цѣнами покупательной силы населенія, вынудитъ населеніе сокращать спросъ на продукты и издѣлія промышленности. Можетъ быть, предпріятіямъ, вошедшимъ въ синдикаты, это и не страшно, но общее-то экономическое развитіе государства несомнѣнно потерпитъ отъ этой вынужденной сдержанности въ удовлетвореніи потребностей.

Особо важное значеніе имѣетъ недостатокъ выработки топлива. Требованія на него въ послѣдніе годы увеличились чрезвычайно, и несомнѣнно будутъ расти и дальше, такъ какъ число фабрикъ и заводовъ увеличивается, работа желѣзныхъ дорогъ и пароходовъ тоже увеличивается и вмѣстѣ съ тѣмъ возрастаетъ сѣть желѣзныхъ дорогъ, въ большихъ городахъ въ обиліи возводятся новыя постройки и, въ довершеніе всего, въ скоромъ времени должны начать плаваніе достраивающіяся военныя суда.

Угольный голодъ чувствуется не только въ европейской Россіи, но и на дальнемъ востокѣ. По недостатку собственной добычи и тамъ приходится ввозить уголь изъ Японіи.

Непомѣрное повышеніе цѣнъ на нефть и уголь сильно удорожаетъ эксплоатацію предпріятій, потребляющихъ топливо, въ томъ числѣ и желѣзнодорожное предпріятіе казны. Въ числѣ мѣръ, направленныхъ къ пониженію стоимости топлива для казны и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, правительство остановилось на предположеніи предоставить въ законодательномъ порядкѣ желѣзнымъ дорогамъ право самимъ производить добычу минеральнаго топлива. Эта мѣра имѣетъ за собой всѣ разумныя основанія. Въ самомъ дѣлѣ, вполнѣ естественно и выгодно такимъ предпріятіямъ, какъ желѣзныя дороги, поглощающія большое количество топлива, самимъ добывать его, не прибѣгая къ дорого обходящимся услугамъ частныхъ промышленныхъ фирмъ. Опытъ эксплоатаціи Ан-

жерскихъ копей Сибирскою ж. д. доказываетъ полную возможность и выгодность разработки угля средствами казны. Съ тою же цѣлью удешевленія топлива, очевидно, полезно предоставить желѣзнымъ дорогамъ и эксплоатацію нефтяныхъ участковъ.

Этимъ, однако, еще не разрѣшается общій вопросъ о борьбѣ съ повышеніемъ цѣнъ на топливо. Дороговизна топлива тѣмъ особенно тяжела, что она влечетъ за собою увеличеніе цѣнъ на всевозможные другіе продукты обрабатывающей промышленности, на жилища, сдаваемыя съ отопленіемъ, на керосинъ, потребленіе котораго въ деревняхъ находится въ стадіи развитія, и т. д.; словомъ, ведетъ къ удорожанію жизни для всей массы населенія. Безъ многихъ предметовъ, стоимость которыхъ повышается, потѣснившись, можно обойтись, или можно сократить потребленіе ихъ; топливо же нужно всѣмъ, оно имѣетъ всеобъемлющее значеніе, ибо въ немъ заключается энергія всей человѣческой жизнедѣятельности. Не слѣдуетъ забывать при этомъ, что какъ бы ни были велики запасы нефти и угля, заложенные въ нѣдрахъ земли, количество ихъ имѣетъ свои предѣлы; потребность же въ топливѣ все больше и больше возрастаетъ. Можетъ быть, человѣчество откроетъ другіе, еще неизвѣстные ему источники движущей и тепловой энергіи, или станетъ шире пользоваться силою движенія воды и воздуха, но пока необходимо признать, что запасы минеральнаго топлива—богатство, которое постепенно можетъ истощаться.

Такое значеніе топлива если не теперь, когда запасы его еще очень велики, то впослѣдствіи должно привести человѣчество къ сознанію и единственно правильному и цѣлесообразному рѣшенію, что топливо, во всѣхъ его видахъ, болѣе же всего минеральное, не должно быть во владѣніи отдѣльныхъ лицъ и компаній, устанавливающихъ размѣры добычи его по своему усмотрѣнію, а должно стать государственною собственностью, съ тѣмъ, чтобы эксплоатація каменноугольныхъ копей и нефтеносныхъ земель велась государствомъ и топливо отпускалось населенію и предпріятіямъ по цѣнамъ себѣ-стоимости съ небольшою накидкою или даже безъ нея. Государство можетъ сдавать частнымъ компаніямъ работы по извлеченію изъ нѣдръ земли угля и нефти на поставленныхъ имъ условіяхъ, за плату, соображенную съ размѣромъ затраченнаго капитала и стоимостью услугъ; но едва-ли можетъ вѣчно сохраняться такое положеніе, чтобы частные предприниматели, извлекая изъ земли цѣнности, не ими созданныя, назначали произвольно цѣны на нихъ и, повышая цѣны ради собственнаго обогащенія, ограничивали возможность пользоваться топливомъ въ необходимыхъ размѣрахъ какъ для промышленныхъ

цѣлей, такъ и въ обиходѣ домашней жизни населенія. Такое направленіе нефтяной и угольной промышленности, наряду съ дѣйствіями другихъ синдикатовъ, искусственно сдерживающихъ производство и поднимающихъ цѣны, представляетъ общественную опасность и стѣсняетъ экономическое развитіе государства тамъ, гдѣ подобные синдикаты привились.

При государственной монополіи минеральнаго топлива побужденій къ ограниченію производства топлива не можетъ быть. Равнымъ образомъ, съ этой стороны станутъ невозможными стѣсненія для заводскихъ, фабричныхъ, перевозочныхъ и другихъ предпріятій, а если при этомъ будутъ найдены пути къ преслѣдованію закономъ попытокъ синдикатскихъ организацій искусственно сдерживать производство въ ущербъ потребленію, то здоровое развитіе промышленности будетъ обезпечено, населеніе будетъ получать все необходимое по болѣе правильнымъ и умѣреннымъ цѣнамъ и кругооборотъ товаровъ, а слѣдовательно и работа желѣзныхъ дорогъ и другихъ перевозочныхъ предпріятій, будутъ послѣдовательно, изъ года въ годъ, развиваться. Это одинаково можетъ относиться ко всѣмъ государствамъ съ большимъ промышленнымъ производствомъ.

Можетъ быть, такая постановка этого дѣла въ Россіи еще не безусловно необходима въ настоящее время, но вступленіемъ на путь добычи топлива самими нуждающимися въ немъ казенными предпріятіями (желѣзными дорогами) уже сдѣланъ первый шагъ къ ограниченію въ этомъ важномъ дѣлѣ частнаго произвола.

Мысль о казенной монополіи топлива высказывается нѣкоторыми современными экономистами [1]). Объ отчужденіи нефтяныхъ земель отъ нефтепромышленниковъ и о казенной монополіи ихъ проситъ Самарскій биржевой комитетъ, а Нижегородскій биржевой комитетъ, въ числѣ мѣръ противъ удорожанія нефти, считаетъ необходимымъ непосредственное участіе казны въ разработкѣ нефтяныхъ участковъ для потребностей казенныхъ предпріятій, полагая этимъ ослабить спросъ на частную нефть и добиться пониженія цѣнъ на нее.

Таково теченіе мыслей въ общественныхъ организаціяхъ, имѣющихъ близкое отношеніе къ промышленности и торговлѣ.

Природныя богатства Россіи—съ одной стороны и возрастающая потребность во всевозможныхъ издѣліяхъ и продуктахъ—съ другой обезпечиваютъ хорошее будущее русской промышлен-

---

[1]) Въ числѣ другихъ, защитникомъ обращенія добыванія топлива и даже водныхъ силъ въ государственную монополію выступаетъ проф. Н. Мигулинъ. См. его статью «Когда же конецъ кризису?» въ № 26 «Новаго Экономиста» за 1913 г.

ности во всѣхъ ея отрасляхъ, безъ особаго покровительства, къ которому наши промышленники такъ привыкли. Кстати промышленники додумались до вѣрныхъ способовъ самимъ защищать себя, гарантировать свои предпріятія отъ кризисовъ и нажимать на потребителя съ цѣлью извлеченія наибольшихъ выгодъ. Этотъ поворотъ въ ихъ политикѣ долженъ и въ Россіи, по примѣру другихъ государствъ, привести къ тому, что придется въ извѣстныхъ случаяхъ, т. е. когда вредное направленіе промышленныхъ организацій будетъ доказано, не ихъ защищать, а отъ ихъ дѣйствій оберегать населеніе. Интересы населенія требуютъ не образованія трестовъ, синдикатовъ и имъ подобныхъ соглашеній, а свободной конкуренціи и умноженія числа предпріятій въ Россіи, гдѣ промышленный классъ относительно малочисленъ, а вступленіе образованныхъ молодыхъ силъ въ частное дѣло, требующее иниціативы, смѣтливости и энергіи, избѣгается.

Но, конечно, государственная власть не можетъ оставаться безучастной къ дѣйствительнымъ нуждамъ промышленности и, напротивъ, обязана принимать тѣ мѣры къ ея развитію, осуществленіе которыхъ зависитъ отъ закона и правительственныхъ распоряженій. Къ заявленіямъ промышленниковъ объ ихъ нуждахъ этого порядка правительство не можетъ не прислушиваться. Къ мѣрамъ, проведеніе которыхъ зависитъ отъ государственной власти, принадлежатъ: развитіе и усовершенствованіе сообщеній, оборудованіе и устройство портовъ, тарифные вопросы, международные торговые договоры, урегулированіе отношеній хозяевъ и рабочихъ и т. п.

Во главѣ нуждъ, требующихъ самаго широкаго удовлетворенія, стоитъ улучшеніе дорожнаго дѣла въ Россіи, т. е. сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, проведеніе грунтовыхъ дорогъ и улучшеніе водныхъ путей съ цѣлью большаго использованія ихъ для передвиженія грузовъ и людей. Во многихъ раіонахъ европейской Россіи нужны не столько новыя магистрали, сколько подъѣздные и питательные пути къ существующимъ магистралямъ. Полезно было бы разработать проекты желѣзныхъ дорогъ дешеваго типа для подвозки такихъ массовыхъ грузовъ, какъ лѣсъ, каменный уголь и нѣк. др. Проведеніе питательныхъ путей дастъ выходъ мѣстнымъ произведеніямъ изъ многихъ угловъ, не имѣющихъ удобныхъ сообщеній, и тѣмъ самымъ увеличитъ количество грузовъ, перевозимыхъ по существующимъ желѣзнымъ дорогамъ. Въ азіатской Россіи, бѣдной желѣзнодорожными путями, требуется постройка магистралей по многимъ направленіямъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ нужна постройка и питательныхъ вѣтвей. Богатство Россіи водными путями смягчаетъ вопросъ о сообщеніяхъ, но состояніе многихъ

нашихъ рѣкъ, въ особенности второстепенныхъ, таково, что безъ предварительныхъ работъ по ихъ очисткѣ и углубленію судоходство по нимъ представляется или затруднительнымъ, или даже невозможнымъ. Не менѣе необходимы грунтовыя дороги для соединенія населенныхъ мѣстъ съ желѣзнодорожными и водными путями. Недостатокъ путей сообщенія—главная причина, почему громадныя естественныя богатства Россіи, разработка которыхъ могла бы дать хорошій заработокъ предпринимателямъ и населенію, остаются не тронутыми и не использованными. Настоятельность постройки путей такъ велика, что не приходится разбирать, на какіе капиталы лучше строить —на казенные или частные, русскіе или иностранные. Полезныя указанія, въ какихъ именно направленіяхъ слѣдуетъ дополнить существующую сѣть, могутъ дать мѣстныя желѣзнодорожныя управленія, близко знакомыя съ потребностями извѣстныхъ имъ раіоновъ [1]).

Успѣхъ промышленности и торговли зависитъ, однако, прежде всего, отъ увеличенія спроса на добываемые продукты и вырабатываемыя издѣлія со стороны населенія. Въ Россіи около 80% населенія принадлежитъ къ сельскимъ элементамъ. Часть сельскихъ обывателей уходитъ на фабрики, заводы, въ услуженіе и въ другіе отхожіе промыслы, но большая часть ихъ—около 75% всего населенія—остается въ деревняхъ и селахъ и ведетъ полевое хозяйство. Являясь производителями сельскохозяйственныхъ продуктовъ, сельскіе обыватели въ то же время по своему численному преобладанію надъ другими сословіями составляютъ главный контингентъ потребителей многихъ промышленныхъ продуктовъ и издѣлій. Городское населеніе, менѣе значительное по сравненію съ сельскимъ, превышаетъ въ Россіи 23 милл.—цифра тоже не малая. Со стороны городского населенія предъявляется большой спросъ, между прочимъ, на такіе продукты и издѣлія, которые не имѣютъ обращенія въ деревняхъ и селахъ.

Контингентъ городскихъ потребителей, большая часть которыхъ существуетъ опредѣленными доходами, болѣе постояненъ и устойчивъ съ наклонностью увеличивать спросъ по мѣрѣ роста городского населенія. Менѣе устойчивъ спросъ на продукты и издѣлія промышленности со стороны сельскихъ обывателей, потому что покупательная сила ихъ зависитъ, главнымъ образомъ, отъ урожаевъ разводимыхъ ими полевыхъ, огородныхъ и садовыхъ растеній и отъ успѣха реализаціи какъ растительныхъ, такъ

[1]) Подобнаго рода работу выполнило, напримѣръ, Управленіе Юго-Западныхъ ж. д., составившее въ 1911 г. записку о сооруженіи ширококолейныхъ подъѣздныхъ путей къ станціямъ Юго-Западныхъ дорогъ.

и другихъ произведеній ихъ хозяйства; урожаи же измѣнчивы, отчего и покупательная сила сельскихъ обывателей непостоянна.

Сказаннымъ опредѣляется вся важность сельскаго хозяйства въ Россіи, какъ страны преимущественно земледѣльческой. Въ положеніи сельскаго хозяйства заключается основа всего экономическаго благополучія Россіи. Уродится достаточно зерна, хорошо продастъ сельскій обыватель свои произведенія,—поднимутся и промышленность, и торговля. Недавній примѣръ урожаевъ 1909 и 1910 г.г. показалъ, какое движеніе вверхъ получили и промышленность, и торговля, и все вообще экономическое положеніе Россіи послѣ обильнаго сбора зерна и удачной реализаціи его. Поэтому всѣ мѣры, клонящіяся къ улучшенію сельскаго хозяйства, увеличивая покупательную силу сельскаго населенія, очевидно, способствуютъ и развитію всѣхъ видовъ промышленности и торговли. А такъ какъ отъ развитія ихъ зависитъ и дальнѣйшій ростъ желѣзнодорожнаго движенія, то умѣстно здѣсь остановиться на разсмотрѣніи *направленія, принимаемаго крестьянскимъ хозяйствомъ*, т. е. тою массою мелкихъ хозяйственныхъ единицъ, отъ здороваго состоянія которыхъ преимущественно зависитъ матеріальный прогрессъ Россіи.

Въ настоящей запискѣ невозможно дать обстоятельныя свѣдѣнія о современномъ положеніи сельской жизни въ Россіи. По сложности предмета приходится ограничиться очень немногими свѣдѣніями о происходящихъ въ хозяйственной жизни крестьянъ явленіяхъ въ отдѣльныхъ мѣстностяхъ. Къ сожалѣнію, въ нѣкоторыхъ случаяхъ надо пользоваться устарѣвшими свѣдѣніями за недостаткомъ свѣжаго матеріала.

Изслѣдованія петербургскаго земства касаются, главнымъ образомъ, травосѣянія, введенія улучшенныхъ сельскохозяйственныхъ орудій, искусственнаго удобренія и промысловъ крестьянъ С.-Петербургской губерніи [1]).

Площадь земли въ губерніи, занятой сѣянной травой, составляла:

въ	**1882—1886** т.	969 дес.
»	**1896** ».	3.471 »
»	**1901** ».	5.151 »
»	**1904** ».	5.397 »

[1]) К. Н. Ходневъ. Травосѣяніе, улучшенныя орудія и искусственныя удобренія въ крестьянскомъ хозяйствѣ С.-Петербургской губерніи по обслѣдованію 1903 г., изд. 1908 г. — Статистическіе сборники по С.-Петербургской губерніи за 1906—1910 г.г. Промыслы крестьянскаго населенія С.-Петербургской губерніи. (Вышли въ 1908—1911 г.г. не по всѣмъ уѣздамъ).

Ростъ числа селеній, въ которыхъ обнаружено травосѣяніе, усматривается изъ слѣдующихъ данныхъ:

	Число селеній, въ которыхъ сѣяна трава.	Процентное отношеніе къ общему числу селеній въ губерніи.
Въ **1896**	541	11,7 %
» **1903**	1.140	24,6 %

Слѣдующія свѣдѣнія о погодномъ высѣвѣ травъ даютъ представленіе о распространеніи травосѣянія:

въ **1894**	888,6 дес.
» **1895**	1.298,1 »
» **1896**	1.285,0 »
» **1900**	1.358,2 »
» **1901**	1.727,7 »
» **1902**	2.204,5 »
» **1903**	2.366,5 »

Приведенныя свѣдѣнія указываютъ на стремленіе крестьянъ С.-Петербургской губерніи вводить травосѣяніе и тѣмъ самымъ улучшать свое хозяйство, но все это—въ небольшихъ размѣрахъ.

Въ деревнѣ Витино Петергофскаго уѣзда удалось выяснить, какимъ путемъ крестьянскія общины пришли къ сознанію пользы отъ травосѣянія [1]). Сначала передъ ними были примѣры окружающихъ хозяевъ—помѣщика, пришлаго переселенца-эстонца и своихъ односельцевъ-піонеровъ дѣла, а затѣмъ рѣшающее значеніе имѣло чтеніе попавшейся имъ книжки Бажаева «Руководство къ правильному устройству травосѣянія на надѣльныхъ крестьянскихъ земляхъ Московской губерніи», изд. московскаго земства. Послѣ прочтенія этой книжки, цѣною въ 10 коп., состоялся единогласный приговоръ домохозяевъ о передѣлѣ полей на четыре части для введенія травосѣянія. Изъ этого видно, съ какою готовностью крестьяне слѣдуютъ примѣрамъ и совѣтамъ, когда убѣждаются въ выгодности болѣе совершенныхъ способовъ веденія хозяйства. Жаль только, что въ С.-Петербургской губерніи крестьянамъ, желавшимъ улучшить свое хозяйство, пришлось довольствоваться случайными источниками, а не пользоваться систематическими, постоянными, широко направленными совѣтами подъ руководствомъ и наблюденіемъ за ходомъ дѣла казенныхъ или земскихъ агрономовъ.

Переходъ крестьянъ С.-Петербургской губерніи къ болѣе совершеннымъ орудіямъ характеризуется слѣдующими примѣрами:

---

[1]) Хѳдневъ, стр. 105.

въ 1896 г. общее число плуговъ у крестьянъ было сосчитано въ 14.274 штуки, а въ 1903 г. ихъ было 30.981, болѣе на 217%. Плугами владѣли въ 1903 г. 30% всѣхъ домохозяевъ, катки оказались только у 3,44% домохозяевъ, молотилки—у 1,21% домохозяевъ, вѣялки—у 4,74% домохозяевъ.

Распространеніе усовершенствованныхъ орудій среди крестьянъ С.-Петербургской губерніи, за исключеніемъ плуговъ, какъ видно, стоитъ на низкомъ уровнѣ.

Селеній, въ которыхъ употреблялись искусственные туки, числилось въ 1903 г. 523, или 11% общаго числа селеній въ губерніи.

Замѣтны заботы крестьянъ С.-Петербургской губерніи объ улучшеніи качества лошадей, на что указываетъ слѣдующее распредѣленіе лошадей на три категоріи по росту, въ процентахъ.

	1882 г.	**1888** г.	**1894** г.	**1900** г.
Малорослыя лошади	54,8	58,1	32,8	45,7
Среднерослыя	29,5	30,1	39,1	35,7
Высокія	15,7	11,8	28,1	18,6

Сократилось количество малорослыхъ лошадей и увеличилось количество среднерослыхъ и высокихъ.

Такимъ образомъ, среди крестьянъ С.-Петербургской губерніи существуетъ, хотя и въ слабой степени, прогрессивное теченіе въ сельскомъ хозяйствѣ; но главная отрасль этого хозяйства—земледѣліе, за небольшимъ исключеніемъ, не обезпечиваетъ ихъ, а потому почти всѣ крестьяне С.-Петербургской губерніи занимаются промыслами (лѣсными заготовками, рыболовствомъ, плитными ломками, обжиганіемъ угля и гонкою смолы, драньемъ коры, выдѣлкою кожъ, сплавомъ и выгрузкой лѣсныхъ матеріаловъ, извозомъ, наймомъ въ услуженіе, работой на фабрикахъ и заводахъ, ремеслами, торговлей и мн. др.).

Въ слѣдующей таблицѣ приведены свѣдѣнія, полученныя подворною переписью въ 1900 г. по четыремъ уѣздамъ С.-Петербургской губерніи [1]). Не введены малочисленныя группы неприписного населенія (арендаторовъ, мѣщанъ и поселенцевъ).

Уѣзды.	Общее число хозяйствъ въ уѣздѣ.	Изъ общаго числа хозяйствъ занято: Исключительно земледѣліемъ.	Промыслами и земледѣліемъ.	Исключительно промыслами.	Общій заработокъ отъ занятій промыслами. Рубли.	На одно хозяйство.
Новоладожскій .	17.300	1 %	77,2 %	21,8 %	5.624.856	329
Шлиссельбургскій	7.226	6,7 %	74,4 %	18,9 %	1.868.852	277
Царскосельскій .	15.407	3 %	82 %	15 %	5.807.689	389
Петергофскій . .	10.587	3,5 %	81,7 %	14,8 %	3.402.356	332

[1]) Однородныя свѣдѣнія по другимъ уѣздамъ не напечатаны.

Слѣдовательно, ничтожный процентъ крестьянъ С.-Петербургской губерніи занимается только земледѣліемъ; громадное большинство, кромѣ земледѣлія, занимается промыслами и отъ 15 до 22% совсѣмъ не занимается земледѣліемъ, предпочитая промышленныя занятія. Промысловые заработки давали на хозяйство въ четырехъ уѣздахъ, по свѣдѣніямъ за 1900 г., отъ 277 до 389 р. въ годъ; въ настоящее время промышленныя занятія даютъ больше, такъ какъ цѣны на рабочія руки и на продукты и издѣлія поднялись, но современныхъ цифровыхъ данныхъ, которыя можно было бы сравнить съ данными 1900 г., не имѣется.

Въ Московской губерніи, какъ и въ С.-Петербургской и нѣкоторыхъ другихъ, главнымъ тормазомъ къ развитію крестьянскаго хозяйства съиздавна являлся недостатокъ у крестьянъ кормовыхъ средствъ, зависящій какъ отъ недостатка сѣнокосовъ, такъ и отъ невысокихъ достоинствъ получаемаго съ нихъ сѣна. Недостатокъ кормовъ служитъ препятствіемъ къ увеличенію скотоводства, а малочисленность скота является причиной плохого удобренія полей и низкой урожайности. Земство Московской губерніи давно уже обратило вниманіе на ненормальность этого положенія и настоятельно рекомендовало крестьянамъ заводить у себя посѣвы кормовыхъ травъ, главнымъ образомъ, клевера. Въ 1892 г. только два селенія во всей губерніи приступили къ правильному общественному травосѣянію при содѣйствіи земства, ссужавшаго сѣмена. Черезъ 10 лѣтъ такихъ селеній было уже 610, а въ 1911 г.—1.705, что составляетъ 30% общаго числа всѣхъ селеній въ губерніи. Изъ отдѣльныхъ уѣздовъ выдаются въ отношеніи травопольнаго хозяйства Звенигородскій, въ которомъ селенія съ травосѣяніямъ составляютъ 57,6%, Волоколамскій — 47,6% и Верейскій — 47,6%. Въ этотъ подсчетъ не вошли случаи распространенія травосѣянія по почину самихъ крестьянскихъ обществъ. Въ настоящее время общественное травосѣяніе пріобрѣло уже крупное значеніе въ хозяйственной жизни крестьянскаго населенія Московской губерніи и въ дальнѣйшемъ скорѣе надо ожидать техническихъ въ немъ улучшеній, чѣмъ количественнаго расширенія и распространенія его [1]).

Въ 1910 г. исполнилось 20 лѣтъ съ тѣхъ поръ какъ ветеринарное бюро московскаго земства стало собирать свѣдѣнія о состояніи крестьянскаго скотоводства въ губерніи. Это обстоятельство дало поводъ московскому земству сдѣлать сводку собранныхъ данныхъ [2]), изъ которыхъ оказывается слѣдующее:

---

[1]) Статистическій Ежегодникъ Московской губерніи за 1911 г.

[2]) Тоже за 1910 г.

БИБЛІОТЕКА * Ученаго Комитета Нар. Хоз.

Годы.	Количество скота въ селеніяхъ Московской губерніи.	
	Лошадей.	Крупнаго рогатаго скота.
	Въ тысячахъ.	
1891	193	259
1901	181	282
1910	183	296

Эти свѣдѣнія показываютъ, что количество лошадей у крестьянъ за 20 лѣтъ сократилось на 5%, а количество рогатаго скота увеличилось на 14% при приростѣ населенія не менѣе какъ на 40%. Пониженіе количества лошадей произошло въ первое десятилѣтіе, а во второмъ десятилѣтіи число лошадей у крестьянъ стало устойчивѣе и даже немного увеличилось. Количество рогатаго скота, въ общемъ, имѣетъ наклонность къ медленному возрастанію, отдѣльно же по годамъ то увеличивается, то сокращается. Въ 1911 г. зарегистровано въ Московской губерніи 175 т. лошадей и 290 т. крупнаго рогатаго скота, по сравненію съ 1910 г. менѣе на 8 т. лошадей и на 6 т. рогатаго скота. Земскія свѣдѣнія [1]) объясняютъ сокращеніе скота у крестьянъ въ 1911 г., главнымъ образомъ, недостаткомъ кормовъ и вынужденною поэтому продажею скота крестьянами въ этомъ году; но, повидимому, уменьшеніе количества скота зависѣло также отъ повышенной смертности его въ 1911 г. (1,8% вмѣсто 1,1% въ 1910 г. для лошадей и 1,3% вмѣсто 0,8% въ 1910 г. для рогатаго скота). Рогатый скотъ пріобрѣтаетъ въ Московской губерніи все большее и большее значеніе, какъ скотъ продуктивный: благопріятныя условія для сбыта молока способствуютъ возникновенію тамъ молочныхъ товариществъ и развитію молочной торговли.

Подобно С.-Петербургской, Московская губернія съ ея развитою промышленностью не вполнѣ можетъ служить типичнымъ примѣромъ веденія крестьянскаго сельскаго хозяйства, такъ какъ значительная часть ея сельскаго населенія не занимается хозяйствомъ, а работаетъ на заводахъ и фабрикахъ. Поэтому процентъ безлошадныхъ и безкоровныхъ хозяйствъ въ этой губерніи очень великъ [2]).

---

[1]) Статистическій Ежегодникъ Московской губерніи за 1911 г.

[2]) Статистическій Ежегодникъ Московской губерніи за 1909 и 1911 г.г. Въ большей части другихъ губерній число безлошадныхъ крестьянскихъ хозяйствъ составляетъ отъ 25 до 30%. Это количество безлошадныхъ хозяйствъ довольно устойчиво. По крайней мѣрѣ, 30 лѣтъ назадъ, по конской переписи 1882 г. число крестьянскихъ дворовъ, не имѣвшихъ лошадей, составляло въ 45 губерніяхъ почти 27% (26,8%).

	Въ 1906 г.	Въ 1911 г.
	Въ % къ общему числу хозяйствъ.	
Хозяйствъ безлошадныхъ	43,0	45,7
» съ 1 лошадью	42,1	42,1
» » 2 лошадьми	11,9	10,0
» » 3 »	2,2	1,6
» » 4 и болѣе лошадьми	0,8	0,6
» безкоровныхъ	33,1	32,8
» съ 1 головой рогатаго скота	38,7	35,0
» » 2 » » »	19,8	21,8
» » 3 » » »	6,2	7,4
» » 4 и болѣе головъ рогатаго скота	2,2	3,0

Слѣдовательно, въ пятилѣтіе 1906—1911 г.г. число безлошадныхъ хозяйствъ увеличилось и сократилось число хозяйствъ, имѣющихъ болѣе одной лошади; число же безкоровныхъ хозяйствъ немного сократилось и увеличилось число хозяйствъ, имѣющихъ болѣе одной коровы.

Если взять количество скота не въ отношеніи къ числу хозяйствъ, а въ отношеніи къ числу десятинъ надѣльной земли, то для Московской губерніи получатся слѣдующіе выводы:

	На 100 десятинъ надѣльной пашни приходилось:		
	въ 1894 г.	въ 1911 г.	Увеличилось за 17 лѣтъ, въ %.
Лошадей	22,1	24,0	9 %
Крупнаго рогатаго скота	31,6	39,7	26 %

Этотъ разсчетъ даетъ нѣсколько болѣе благопріятныя для крестьянскаго хозяйства показанія.

По даннымъ изслѣдованія 1898—1900 г.г. только 6% крестьянскаго населенія Московской губерніи можно считать исключительно земледѣльческимъ. Четыре пятыхъ взрослаго мужского населенія и около половины женскаго занимаются промыслами; изъ нихъ три пятыхъ уходятъ на заработки на сторону и двѣ пятыхъ занимаются промыслами въ своихъ селеніяхъ. Смотря по роду работы, лица, занимающіяся промыслами, имѣютъ очень разнообразные заработки, которые въ слѣдующей таблицѣ показаны для однихъ отхожихъ промышленниковъ въ годовомъ размѣрѣ, для другихъ—въ мѣсячномъ, для третьихъ же—въ иные сроки (за все время работы или въ неопредѣленное время) [1]).

---

[1]) Статистическій Ежегодникъ Московской губерніи за 1911 г.

	Приносятъ домой (мужчины):		
	Въ годъ.	Въ мѣсяцъ.	Въ другіе сроки.
	Въ рублях ъ.		
Обработка волокнистыхъ веществъ.	30—150	6—20	45— 70
» металловъ	25—250	5—40	50— 70
» минеральныхъ веществъ.	—	7—15	—
» животныхъ продуктовъ	—	7—20	60— 80
» дерева.	60—130	7—25	50—200
Лѣсные промыслы	—	7—15	—
Добыча торфа.	—	—	30
Сельское хозяйство (огородники, рабочіе въ теплицахъ).	—	8—12	35—100
Производство питательныхъ продуктовъ . .	90	7—20	70—200
Полиграфическія производства.	—	5—22	200
Изготовленіе одежды	100	3—20	13—300
Производство предметовъ культа и роскоши (серебряныхъ, золотыхъ дѣлъ мастера, иконописцы, оптики и нѣк. др.). .	—	4—30	—
Работы по устройству, ремонту и содержанію машинъ и строительныя вообще . .	100—120	5—25	25—180
Извозъ.	100—115	6—20	6— 60
Торговля и посредничество.	75—150	8—25	65—165
Служба частная, общественная, прислугой и поденная.	120—160	4—40	12—125

Женскій трудъ на соотвѣтственныхъ занятіяхъ расцѣнивается дешевле. Заработокъ на одно хозяйство зависитъ отъ того, сколько членовъ хозяйства работаетъ на сторонѣ.

Цѣны на рабочій трудъ увеличиваются по всѣмъ видамъ промысловъ; въ 1911 г. онѣ по сравненію съ средними цѣнами за 1894—1903 г.г. повысились для ткачей на 26%, для портныхъ—на 28% и т. д., кончая повышеніемъ въ 133% для переплетчиковъ. Только для пильщиковъ отмѣчено пониженіе цѣны на 23% [1]).

Цѣны рабочимъ въ сельскомъ хозяйствѣ тоже постепенно и неуклонно возрастаютъ. Въ 1911 г. по сравненію съ средними цѣнами за 1899—1908 г.г. плата поднялась: годовымъ работникамъ-мужчинамъ—на 12%, женщинамъ—на 16%, подросткамъ—на 16%, лѣтнимъ работникамъ-мужчинамъ—на 11%, женщинамъ—на 18%, подросткамъ—на 13%. Поденная плата въ періодъ 1898—1911 г.г. поднялась: мужчинамъ—на 29%, женщинамъ—на 30%, работнику съ лошадью—на 33%.

---

[1]) Статистическій Ежегодникъ Московской губерніи за 1911 г. ч. 2, стр. 5.

Такимъ образомъ заработокъ крестьянъ, въ особенности отъ промысловъ, возросъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ значительно увеличились цѣны на многіе предметы, пріобрѣтаемые крестьянствомъ.

Въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ московское земство предлагаетъ своимъ корреспондентамъ присылать отвѣты на вопросъ: поправляются крестьяне или бѣднѣютъ? Едва-ли легко дать объективный отвѣтъ на этотъ вопросъ по точнымъ признакамъ. Тѣмъ не менѣе, полученные отвѣты имѣютъ несомнѣнный интересъ. Число отвѣтовъ было: въ 1909 г.—258, въ 1910 г.—335 и въ 1911 г.—436, а распредѣленіе ихъ по тремъ группамъ въ процентномъ отношеніи приводитъ къ слѣдующимъ показаніямъ:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Крестьяне поправляются	7,7	20,6	32,1
Крестьяне бѣднѣютъ	63,6	34,0	16,3
Крестьяне остаются въ одномъ положеніи	28,7	45,4	51,6

Изъ этихъ отвѣтовъ корреспондентовъ московскаго земства явствуетъ возрастаніе процента крестьянъ, достатокъ которыхъ увеличивается, и пониженіе процента крестьянъ бѣднѣющихъ. Причины этихъ измѣненій, вѣроятно, очень сложны, но едва-ли можно сомнѣваться въ томъ, что урожаи послѣднихъ лѣтъ и оживленіе промышленности и торговли были главными причинами поворота къ болѣе благопріятному положенію крестьянъ. Нѣкоторые корреспонденты смотрятъ на этотъ поворотъ пессимистически. По ихъ отмѣткамъ выходитъ, что съ внѣшней стороны крестьяне какъ-будто поправляются, если судить по тому, что они стали лучше одѣваться и строятъ себѣ хорошія жилища, но въ хозяйствѣ ихъ корреспонденты не замѣчаютъ улучшеній, а нѣкоторые изъ нихъ находятъ даже ухудшеніе, указывая на то, что часть крестьянъ сокращаетъ посѣвы, убавляетъ скотъ и уходитъ изъ деревни въ Москву. На это можно замѣтить, что, вѣроятно, эти крестьяне находятъ болѣе выгодные заработки въ Москвѣ, потому и уходятъ, и что, улучшая свои жилища и одежду, они не могутъ дѣлать это на счетъ ухудшенія своего матеріальнаго положенія.

Въ числѣ другихъ данныхъ, взаимное земское страхованіе имѣетъ серьезное показательное значеніе въ вопросѣ, ухудшается или улучшается, въ общемъ, матеріальное положеніе крестьянъ. Слѣдующія свѣдѣнія касаются земскаго страхованія исключительно сельскихъ построекъ въ Самарской губерніи за 10 лѣтъ съ 1902 г.:

	1902 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Число домохозяевъ, въ тысячахъ.	361	415	422	429
Число построекъ, въ тысячахъ.	1.787	2.227	2.271	2.346
Дѣйствительная стоимость построекъ, въ тысячахъ рублей	48.981	81.236	84.340	99.573
Число построекъ на одного домохозяина .	4,94	5,36	5,38	5,46
Средняя стоимость построекъ одного домохозяина	135	196	200	232

Изъ этихъ данныхъ видно значительное увеличеніе общей стоимости застрахованныхъ сельскихъ построекъ и стоимости каждой отдѣльной постройки. Общая стоимость построекъ въ 10-лѣтіе увеличилась на 50,6 милл. р., или на 103%, при увеличеніи числа домохозяйствъ на 19%. Средняя стоимость построекъ въ одномъ домохозяйствѣ оцѣнивалась въ 1902 г. въ 135 р., а въ 1911 г.—въ 232 р., болѣе на 72%. Замѣчательно увеличеніе стоимости построекъ (на 15 милл. р.) и количества ихъ въ неурожайномъ 1911 г. Увеличеніе это было результатомъ двухъ предшествовавшихъ урожайныхъ лѣтъ.

Добровольное земское страхованіе сельскихъ построекъ въ той же губерніи даетъ не менѣе интересные результаты. Въ 1902 г. добровольнымъ страхованіемъ воспользовались 4.985 домохозяевъ, въ 1911 г.—28.035; стоимость застрахованныхъ построекъ составляла въ 1902 г. 2.820 т. р., а въ 1911 г.—17.859 т. р.; средняя стоимость постройки одного домохозяйства возрасла за 10 лѣтъ съ 566 р. до 637 р. [1]).

Земскія данныя, слѣдовательно, указываютъ на крупное увеличеніе цѣнности сельскихъ построекъ въ Самарской губерніи.

Самарская губернія, имѣя благопріятныя почвенныя, но неблагопріятныя атмосферическія условія, въ пятилѣтіе 1905—1909 г.г. перенесла одинъ годъ (1906) полнаго неурожая [2]), два года слабоурожайныхъ, одинъ годъ урожая близкаго къ среднему, и только въ одномъ 1909 г. урожай былъ значительно выше средняго, причемъ крестьянскаго хлѣба было продано за предѣлы губерніи не менѣе 22 милл. пуд. Высокіе урожаи 1909 г. и слѣдующаго за нимъ 1910 г. дали населенію возможность пополнить свой живой и мертвый инвентарь и улучшить постройки, на что, главнымъ образомъ, и были употреблены средства, вырученныя отъ продажи зерна. Но двухъ послѣдовательныхъ урожаевъ оказалось

---

[1]) Свѣдѣнія о земскомъ страхованіи въ Самарской губерніи, составленныя по земскимъ источникамъ, были получены отъ управляющаго Самарскою казенною палатою И. Н. Хроновскаго.

[2]) Въ 1906 г. собрано было съ одной десятины, въ среднемъ, пшеницы 7 пуд. ржи—8 пуд. и овса—6 пуд., средняя же норма за 15 лѣтъ составляла для пшеницы 30 пуд., для ржи—36 пуд. и для овса—32 пуда.

недостаточно для того, чтобы населеніе, экономическое положеніе котораго было подорвано предшествовавшими неурожаями, могло прочно оправиться. Этому помѣшалъ неурожай въ 1911 г., поставившій крестьянъ Самарской губерніи въ необходимость не только распродать часть скота и инвентаря, но и лишиться нѣкоторой части выкупленной надѣльной земли [1]).

Частые неурожаи и незнаніе крестьянами улучшенныхъ способовъ культуры не могли благопріятствовать прогрессивному теченію крестьянскаго хозяйства въ Самарской губерніи и, можетъ быть, были главными причинами тѣхъ отрицательныхъ явленій, на которыя указываетъ князь Оболенскій для Николаевскаго уѣзда [2]), а именно существованія примитивныхъ способовъ обработки земли, отсутствія правильнаго плодосмѣна и распродажи крестьянами земли, скупаемой крестьянами-богачами.

Въ настоящее время положеніе крестьянъ Самарской губерніи улучшилось, такъ какъ по свѣдѣніямъ Центральнаго Статистическаго Комитета [3]) въ 1912 г. собрано въ Самарской губерніи всѣхъ хлѣбовъ, кромѣ озимаго ячменя, овса и картофеля, 162 милл. пуд., противъ 1911 г. (41 милл. пуд.) болѣе на 121 милл. пуд., и остатокъ хлѣбовъ, за вычетомъ сѣмянъ на посѣвы, составилъ на душу населенія 37,93 пуд., тогда какъ въ 1911 г. онъ былъ исчисленъ въ 4,40 пуд. Въ 1913 г. урожай въ Самарской губерніи исчисляется выше средняго. Сборъ сѣна въ 1912 г. оказался тоже очень хорошимъ: по свѣдѣніямъ волостныхъ правленій, въ среднемъ,—76,6 пуд. [4]), а по свѣдѣніямъ Центральнаго Статистическаго Комитета—даже 77,2 пуд. съ десятины, тогда какъ сборъ сѣна въ 1911 г. ограничивался 29 пуд. съ десятины.

Слѣдующія свѣдѣнія показываютъ положеніе скотоводства въ Самарской губерніи въ 1909 и къ началу 1912 г.г. по сравненію съ предыдущими годами по земскимъ источникамъ [5]).

---

[1]) Сборникъ хозяйственно-статистическихъ свѣдѣній по Самарской губерніи вып. I, 1912 г., изд. мѣстнаго земства.

[2]) Кн. В. Оболенскій. Очерки хуторской Россіи. «Русская Мысль» за январь и февраль 1913 г.

[3]) Статистическій Ежегодникъ Россіи за 1912 г.

[4]) Урожай хлѣбовъ и травъ въ 1912 г. въ Самарской губерніи, изд. самарскаго земства, 1912 г.

[5]) Сборникъ хозяйственно-экономическихъ свѣдѣній по Самарской губерніи, вып., 1 Самара, 1912 г. и Земско-Статистическій Справочникъ изд. 1913 г. Данныя Центральнаго Статистическаго Комитета даютъ разницу, очень значительную въ нѣкоторые годы противъ земскихъ свѣдѣній. Отчасти эта разница можетъ зависѣть отъ включенія въ подсчетъ Комитета молодняка, но въ нѣкоторыхъ случаяхъ этою одною причиною разногласіе между обоими источниками не объясняется.

Годы.	Лошадей.	Рогатаго скота.	Овецъ.	Свиней.	Козъ.	Верблюдовъ.
	Тысячи головъ.					
1887 [1])	1.017,8	1.150,3	1.971,3	246,0	52,8	4,5
1891 [1])	553,3	484,0	933,5	87,9	28,6	4,9
1904	1.040,8	1.047,5	1.789,6	202,2	56,0	37,6
1905	1.021,8	1.010,1	1.616,9	190,5	57,8	44,4
1906	814,6	808,0	1.297,2	139,5	38,2	39,1
1907	815,9	766,1	1.314,9	177,9	44,3	45,3
1908	852,9	790,5	1.380,2	169,2	46,1	78,7
1909	978,2	875,7	1.417,9	167,6	65,1	81,2
къ началу 1912 г.. . . .	892,8	850,9	1.279,7	146,8	65,3	70,3

Количество скота сильно мѣняется по годамъ: сокращается въ неурожайные годы и увеличивается въ урожайные. Однако, сокращеніе въ неурожайные годы послѣдняго періода съ 1904 г. не достигло ни разу такого низкаго уровня, до какого количество скота въ Самарской губерніи опустилось въ 1891 г. Съ другой стороны, съ 1906 г. количество скота, за исключеніемъ козъ и верблюдовъ, ни разу не поднималось до уровня 1887, 1904 и 1905 г.г. Употребленіе верблюдовъ въ сельскомъ хозяйствѣ Самарской губерніи распространяется въ виду ихъ выносливости и нетребовательности.

Сокращеніе скота или слабый, сравнительно съ увеличеніемъ населенія, приростъ его составляетъ общее въ сельской жизни Россіи явленіе, объясняемое распашкою пастбищъ подъ посѣвы. По даннымъ Центральнаго Статистическаго Комитета [2]) въ 50 губерніяхъ европейской Россіи приходилось въ 1912 г. на 100 жителей сельскаго населенія 20 лошадей, 29 головъ рогатаго скота, 34 овцы, 10 головъ свиней. Между тѣмъ, по конской переписи 1882 г. число лошадей въ 48 губерніяхъ на 100 сельскихъ жителей доходило до 28,3; количество рогатаго скота въ 50 губерніяхъ по оффиціальнымъ свѣдѣніямъ составляло въ 1888 г. около 30 (29,7) головъ, а еще раньше, въ 1883 г.,—33 головы; овецъ по тѣмъ же свѣдѣніямъ насчитывалось въ 50 губерніяхъ на 100 человѣкъ, въ 1857 г.—72,1, въ 1870 г.—68,8, въ 1883 г.—59,4, въ 1888 г.—53,6, свиней въ 1857 г.—15,3, въ 1870 г.—13,9, въ 1883 г.—12,0 и въ 1888 г.—11,1 [3]).

Эти данныя за большой промежутокъ времени подтверждаютъ значительное сокращеніе животныхъ въ европейской Россіи по отношенію къ численности населенія.

---

[1]) 1887 г. приведенъ какъ примѣръ высокаго, а 1891 г.—очень низкаго состоянія скотоводства въ Самарской губерніи въ прежнее время.

[2]) Ежегодникъ 1912 г.

[3]) А. Фортунатовъ. Сельскохозяйственная статистика европейской Россіи, стр. 200—219.

Съ другой стороны, по свѣдѣніямъ Департамента Земледѣлія [1]), въ южныхъ губерніяхъ рабочее направленіе въ содержаніи рогатаго скота стало уступать мѣсто мясо-молочному направленію, сознаніе необходимости котораго все болѣе проникаетъ въ массы населенія. Старанія мѣстныхъ учрежденій поднять качество скота путемъ прилитія культурной крови, кое-гдѣ уже дали замѣтные результаты. Такъ, указывается на Лебедянскій уѣздъ Харьковской губерніи, въ которомъ, благодаря систематической метизаціи мѣстнаго скота со швицами, метисовъ послѣднихъ уже не рѣдкость встрѣтить въ крестьянскихъ стадахъ, такъ что земство даже отказывается отъ премированія на выставкахъ многихъ хорошихъ экземпляровъ въ виду значительнаго количества экспонатовъ, доставляемыхъ населеніемъ.

Въ изданіяхъ Департамента Земледѣлія указывается еще на повышеніе урожайности хлѣбовъ. Для ржи измѣненіе размѣра урожайности опредѣляется слѣдующими средними цифрами:

	1881—1890 г.	1891—1900 г.	1901—1910 г.
	Въ пудахъ съ десятины.		
Въ 8 центральныхъ и южныхъ губерніяхъ.			
У владѣльцевъ	48	53	65
У крестьянъ	40	42	51
Въ 6 юго-восточныхъ губерніяхъ [2]):			
У владѣльцевъ	52	58	62
У крестьянъ	45	49	49

Отдѣльно по губерніямъ эти измѣненія весьма разнообразны; въ Самарской губерніи урожайность въ 1901—1910 г.г. на крестьянскихъ поляхъ исчислялась въ томъ же размѣрѣ (38 пуд.), какъ и въ десятилѣтіе 1881—1890 г.г. и ниже, чѣмъ была въ десятилѣтіе 1891—1900 г.г. (43 пуд.), а въ Саратовской губерніи за всѣ три десятилѣтія она понизилась съ 44 до 40 пуд. Этихъ регрессивныхъ явленій не замѣчается въ остальныхъ 12 губерніяхъ. Колебанія по годамъ очень значительны, въ зависимости отъ размѣра урожаевъ и неурожаевъ.

Улучшеніе урожайности въ поименованныхъ раіонахъ приписывается увеличившемуся примѣненію навознаго удобренія, которое не примѣняется лишь въ южной окраинѣ Саратовской губерніи

---

[1]) См. изданіе Департамента Земледѣлія, подъ редакціею Г. Г. Морачевскаго, «Земледѣльческій центръ и югъ европейской Россіи» (губерніи Тульская, Орловская, Курская, Харьковская, Полтавская, Екатеринославская, Херсонская и Таврическая), 1911 г.

[2]) Г. Г. Морачевскій. Юго-востокъ европейской Россіи (губерніи Самарская, Саратовская, Симбирская, Пензенская, Воронежская и Тамбовская).

и въ степной части Самарской губерніи. Можно разсчитывать на то, что примѣненіе удобренія въ Россіи пойдетъ болѣе быстрыми шагами. Увѣренность эта основывается на увеличеніи потребленія у насъ искусственныхъ туковъ [1]). По даннымъ земской статистики, въ срединѣ прошлаго десятилѣтія потреблялось въ Россіи ежегодно 13 милл. пуд. минеральныхъ удобреній. Въ 1911 же году привозъ четырехъ основныхъ туковъ: молотыхъ томасшлаковъ, суперфосфатовъ, стассфуртскихъ калійныхъ солей и чилійской селитры изъ за границы выразился въ 24 милл. пуд., а въ 1912 г.—въ 30 милл. пуд. Сырыхъ матеріаловъ для приготовленія удобреній—натуральныхъ фосфоритовъ и немолотаго томасшлака ввезено въ Россію въ 1911 г. 1,7 милл. пуд. и въ 1912 г.—2,9 милл. пуд. [2]). Къ этому слѣдуетъ прибавить производство минеральныхъ удобреній изъ отечественныхъ матеріаловъ (преимущественно суперфосфатовъ).

Несомнѣнно, что распространеніе удобренія въ самое послѣднее время дѣлаетъ, въ сравненіи съ прежнимъ временемъ, замѣтные успѣхи. Но оно еще ничтожно въ сравненіи, напримѣръ, съ Германіей, которая, при пространствѣ въ 10 разъ меньшемъ, чѣмъ европейская Россія, потребляетъ около 167 милл. пуд. разныхъ минеральныхъ удобреній.

Дальнѣйшее увеличеніе потребленія минеральныхъ удобреній можетъ существенно повысить урожайность земли и количество собираемаго съ полей зерна. Къ сожалѣнію, и здѣсь приходится сталкиваться съ синдикатами, создавшими изъ внутренней торговли минеральными удобреніями монополію, подѣлившими между собою Россію по раіонамъ и поднимающими цѣны на туки въ то время, какъ за границей повсемѣстно цѣны на туки изъ года въ годъ клонятся къ пониженію [3]). Тамъ умѣютъ цѣнить значеніе и выгодность удешевленія удобренія и всѣми мѣрами стремятся къ этому въ общихъ интересахъ, съ цѣлью поддержанія своего сельскаго хозяйства на должной высотѣ.

Другимъ признакомъ обращенія населенія къ лучшимъ способамъ земледѣльческой культуры служитъ усилившееся распространеніе сельскохозяйственныхъ орудій. Этотъ фактъ сталъ уже достаточно общеизвѣстнымъ. Сельскохозяйственныя орудія продаются земствами, складами Переселенческаго Управленія (послѣд-

---

[1]) См. статью Б. Калинскаго «Распространеніе минеральныхъ удобреній въ Россіи, ихъ производство и торговля ими» въ № 7 «Вѣстника Финансовъ, Промышленности и Торговли» 1913 г.

[2]) Кромѣ того, другихъ природныхъ удобрительныхъ веществъ—гуано, кости сырой—привезено въ 1911 г. 353 т. пуд. и въ 1912 г.—926 т. пуд.

[3]) Статья Б. Калинскаго въ «Вѣстникѣ Финансовъ».

ними преимущественно въ Сибири и степныхъ областяхъ) и частными фирмами. По свѣдѣніямъ, собраннымъ статистическимъ бюро совѣта съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи [1]), одними только складами 310 земствъ продано сельскохозяйственныхъ орудій въ 1901 г. на сумму 3,7 милл. р., а черезъ 10 лѣтъ, въ 1911 г.—на 9 милл. р. [2]). Наибольшія требованія на орудія предъявляются въ южныхъ и восточныхъ губерніяхъ, менѣе—въ центрѣ Россіи и очень слабыя—въ сѣверныхъ губерніяхъ.

Слѣдующія свѣдѣнія характеризуютъ дѣятельность Самарскаго губернскаго селъскохозяйственнаго склада на основаніи полученныхъ отчетовъ склада за 1907—1911 г.г.:

Число проданныхъ сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій.

	1907 г.	**1908** г.	**1909** г.	**1910** г.	**1911** г.	Итого за 5 лѣтъ.
Плуговъ однолемешныхъ.	4.990	4.078	3.188	3.993	2.696	18.945
» двухъ и многолемешныхъ	1.088	508	240	299	85	2.220
Сѣялокъ рядовыхъ . . .	190	605	772	1.061	397	3.025
» прочихъ	58	19	30	35	16	158
Боронъ, буккеровъ, пропашниковъ и т. п.. . .	33	153	463	789	895	2.333
Косилокъ.	115	86	147	249	83	680
Конныхъ граблей . . .	148	94	117	252	67	678
Жатокъ.	429	252	739	1.170	154	2.744
Сноповязалокъ	29	4	60	117	19	229
Молотильныхъ машинъ .	61	123	299	269	25	777
Вѣялокъ	308	590	796	649	41	2.384
Сортировочныхъ машинъ.	5	4	16	54	62	141
Сепараторовъ.	26	43	34	49	55	207
Всего вмѣстѣ съ мелкими земледѣльческими орудіями на сумму, *въ тыс. руб.*.	267	277	472	589	177	1.782

Пріобрѣтеніе крестьянами сельскохозяйственныхъ орудій по стоимости ихъ удвоилось въ 1909 и 1910 г.г. въ сравненіи съ двумя предшествовавшими годами. Неурожай 1911 г. замѣтно отразился на пониженіи дѣятельности земскаго склада.

Изъ собранныхъ осенью 1909 г. Самарскою губернскою земскою управою свѣдѣній оказалось, что изъ числа 430 т. крестьянскихъ

---

[1]) См. «Земская торговля желѣзомъ и сельскохозяйственными орудіями въ 1901—1911 г.г.», Харьковъ, 1912 г.

[2]) Въ упомянутомъ изданіи продажа за 1912 г. оцѣнивается въ 12 милл. р., но въ этой суммѣ, кромѣ сельскохозяйственныхъ орудій, заключаются и разныя металлическія издѣлія. Въ статьѣ Я. П. «Земская торговля сельскохозяйственными машинами, орудіями и желѣзомъ» («Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли» № 51 за 1912 г.) стоимость проданныхъ земствами сельскохозяйственныхъ орудій исчисляется въ 9 милл. р.

дворовъ въ губерніи 21,7% не имѣли плуговъ и 1,7% имѣли деревянные однолемешные плуги; остальные 76,6% дворовъ были снабжены желѣзными плугами, причемъ 60,4% имѣли по одному плугу, а 16,2%—по два и болѣе плуговъ [1]). Выяснилось также приблизительно, что около 60% пріобрѣтаемыхъ плуговъ покупаются крестьянами въ земствѣ и до 40%—въ частныхъ складахъ.

Такимъ образомъ, даже очень немногія приведенныя отрывочныя свѣдѣнія указываютъ на существованіе въ крестьянской средѣ стремленій къ улучшенію своихъ хозяйственныхъ статей съ цѣлью повышенія ихъ доходности. Иначе и не можетъ быть при практическомъ складѣ ума русскаго крестьянина. Существовавшая и во многихъ мѣстахъ понынѣ существующая рутина объясняется, главнымъ образомъ, неосвѣдомленностью крестьянъ и тѣмъ, что только въ послѣдніе годы открылась возможность широкихъ ассигнованій изъ казны на подъемъ крестьянскаго хозяйства и на оказаніе крестьянамъ агрономической помощи.

Съ распаденіемъ общины и переходомъ крестьянъ къ единоличному владѣнію, стремленіе ихъ къ улучшенію своего хозяйства должно еще болѣе усилиться. Высочайшій указъ 9 ноября 1906 г. знаменуетъ новую эпоху въ сельскохозяйственной жизни Россіи. Какъ бы ни относиться къ происходящей земельной реформѣ, но нельзя отрицать того, что она ставитъ крестьянъ въ такія бытовыя условія, при которыхъ желаніе увеличить доходность земли должно значительно усилиться, возможность же достигнуть лучшихъ результатовъ облегчается мѣрами правительства и земскихъ учрежденій, оказывающихъ крестьянамъ не только денежную помощь, но и всяческое содѣйствіе къ разрѣшенію, чрезъ инструкторовъ и агрономовъ, вопросовъ, касающихся улучшенія эксплоатаціи земли и болѣе выгодной постановки животноводства и другихъ хозяйственныхъ статей.

Выходъ изъ общины по указу 9 ноября 1906 г. начался съ 1907 г. и слѣдовательно для части крестьянскихъ хозяйствъ, перешедшихъ на единоличное владѣніе, уже имѣется опытъ отъ 3 до 5 лѣтъ, не говоря о тѣхъ хуторахъ, которые въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ существовали еще до воспослѣдованія указа 9 ноября 1906 г. Выдѣлившіеся по этому указу крестьяне уже проявили свое отношеніе къ землѣ, къ ея воздѣлыванію; многіе изъ нихъ обратились къ лучшимъ системамъ полевого хозяйства, стали обращать больше вниманія на садоводство, птицеводство и другія отрасли хозяйства. Мѣстами, конечно,

---

[1]) С. Бажановъ. Плугъ въ крестьянскомъ хозяйствѣ Самарской губерніи. С.-Петербургъ, 1911 г.

могутъ быть и неудачные результаты реформы, вслѣдствіе косности крестьянъ и трудности для нихъ отходить отъ привычекъ, усвоенныхъ отъ отцовъ и дѣдовъ. Къ числу неудачныхъ послѣдствій реформы слѣдуетъ отнести и наблюдавшіеся случаи продажи надѣловъ такими крестьянами, которые могли бы вести сельское хозяйство.

Переустройство крестьянскаго землевладѣнія, какъ извѣстно, вызвало не одинаковое къ себѣ отношеніе въ обществѣ и печати. Не касаясь политической стороны дѣла, на которую любятъ ссылаться противники реформы, и оставаясь въ предѣлахъ экономическаго ея значенія, слѣдуетъ замѣтить, что по незначительности времени дѣйствія новаго землеустройства еще трудно подводить общіе итоги о ея результатахъ для всей Россіи, да и матеріаловъ для этого не имѣется. Литература по земельной реформѣ и статистическія изслѣдованія хотя увеличиваются, но касаются пока немногихъ мѣстностей, или же вышедшія изданія выражаютъ личныя наблюденія авторовъ, основанныя не столько на точныхъ данныхъ, сколько на субъективныхъ впечатлѣніяхъ. Въ этой запискѣ представляется возможнымъ воспользоваться лишь немногими работами и изданіями, имѣющими отношеніе къ земельной реформѣ.

Фактическая сторона дѣла въ книгѣ Бѣльскаго [1]) относится къ 1908 и 1909 г.г. Въ Волынской губерніи, гдѣ прототипомъ хуторского хозяйства были нѣмецкіе и чешскіе хутора, по даннымъ обслѣдованія, произведеннаго землеустроительными комисіями, на которыя ссылается авторъ [2]), «въ большей части хуторовъ введено травосѣяніе; въ уѣздахъ Ковельскомъ, Луцкомъ, Роменскомъ и Житомірскомъ сокращена площадь пара и введены пропашныя растенія, введены и улучшены спеціальныя культуры—садоводство и хмѣлеводство въ уѣздахъ Житомірскомъ, Новоградволынскомъ, Дубенскомъ и Луцкомъ. Хозяйства во всѣхъ уѣздахъ обзавелись улучшенными сельскохозяйственными орудіями—желѣзными плугами, жатками, молотилками, соломорѣзками и пр Улучшились рабочія лошади и скотъ, развивается молочное хозяйство». Производятся различныя меліоративныя работы, а въ уѣздахъ Житомірскомъ, Дубенскомъ и Луцкомъ началось примѣненіе минеральныхъ удобреній. Таковы въ общихъ чертахъ завоеванія, сдѣланныя на хуторахъ Волынской губерніи, большинство которыхъ находилось еще въ періодѣ устроенія. Сообщенія автора, далѣе, касаются отдѣльныхъ хуторскихъ хозяйствъ въ Тавриче-

---

[1]) С. Бѣльскій. Новая земледѣльческая Россія. С.-Петербургъ, 1910 г.

[2]) Стр. 11.

ской, Херсонской, Саратовской, Орловской, Тульской, Костромской и друг. губерніяхъ и почти вездѣ отмѣчается отношеніе крестьянъ въ пользу реформы и ихъ пониманіе значенія собственнаго владѣнія землею. Такъ, напримѣръ, въ Ярославской губерніи, по словамъ автора [1]),—«во всѣхъ селахъ и деревняхъ есть крестьяне, которые давно уже пришли къ убѣжденію объ огромной пользѣ для ихъ хозяйства перехода на отруба и дѣятельно склоняютъ своихъ односельчанъ къ составленію согласительныхъ приговоровъ. Очень часто такіе крестьяне оказываются и сторонниками интенсивнаго хозяйства, производятъ опыты съ посѣвами кормовыхъ травъ, лучшихъ сортовъ овса, ржи, примѣняютъ на мелкихъ кускахъ искусственное удобреніе и проч.».

Къ тому же времени (1908 и 1909 г.г.) относится обслѣдованіе хуторскихъ хозяйствъ Кіевской губерніи, производившееся силами мѣстнаго агрономическаго персонала и приглашенныхъ лицъ. Обстоятельное описаніе результатовъ произведеннаго обслѣдованія было издано Кіевскою губернскою землеустроительною коммисіею въ 1911 г. [2]).

Болѣе полный матеріалъ собранъ въ уѣздахъ Кіевскомъ и Радомыслъскомъ, съ весьма значительнымъ числомъ хуторскихъ хозяйствъ единоличнаго владѣнія, въ Уманскомъ уѣздѣ, въ которомъ находилась значительная часть вновь образованныхъ или переустроенныхъ хозяйствъ, и въ Каневскомъ уѣздѣ, выдавшемся разнообразіемъ крестьянскихъ хозяйствъ. Обслѣдованію подверглись также старые хутора, существовавшіе до указа 9 ноября 1906 г., и немногочисленные хутора нѣмецкихъ и чешскихъ колонистовъ.

Обезпеченіе хуторскихъ хозяйствъ мертвымъ инвентаремъ въ Кіевскомъ уѣздѣ оказалось въ слѣдующемъ видѣ:

На 100 хозяйствъ приходится, въ среднемъ выводѣ:

Группы хозяйствъ.	Плуговъ.	Драпаковъ.	Ралъ.	Боронъ.	Жатокъ.	Молотилокъ.	Вѣялокъ.	Соломорѣзокъ.	Телѣгъ.	Безъ всякаго скота и земледѣльческихъ орудій.	Безъ всякихъ земледѣльческихъ орудій.	Безъ плуговъ.
Малороссійскія.	92,3	32,4	41,2	130,8	—	7,3	19,1	16,2	105,8	1,5 %	13,2 %	19,1 %
Нѣмецкія. . .	103,4	13,8	3,4	106,9	—	13,8	27,6	82,8	103,4	—	13,8 %	13,8 %
Чешскія . . .	190,9	—	—	390,9	63,6	90,9	—	109,1	136,4	—	—	—

---

[1]) Стр. 111.

[2]) «Хуторскія хозяйства Кіевской губерніи». Кіевъ. 1911 г. Общая характеристика хуторскихъ хозяйствъ губерніи въ этомъ изданіи принадлежитъ А. Я. Ярошевичу.

Эти цифры выгодно отличаютъ чешскія хуторскія хозяйства отъ малороссійскихъ и даже нѣмецкихъ. Они лучше обезпечены мертвымъ инвентаремъ; среди нихъ совсѣмъ нѣтъ хозяйствъ безъ земледѣльческихъ орудій.

Ту же картину даетъ положеніе живого инвентаря.

Среднее число головъ скота на 100 хозяйствъ:

Группы хозяйствъ.	Рабочихъ лошадей.	Молодыхъ лошадей и лошатъ.	Коровъ.	Воловъ.	Бугаевъ.	Молодого рогатаго скота.	Телятъ.	Овецъ.	Свиней.	Безъ рабочаго скота.
Малороссійскія.	138,6	8,8	333,2	8,8	—	65,0	73,4	35,1	296,5	17,5 %
Нѣмецкія . . .	158,6	13,8	493,1	—	10,3	124,1	89,6	—	413,5	13,8 %
Чешскія . . .	227,3	36,4	827,3	—	—	118,2	90,9	—	454,5	—

По числу скота чешскія хуторскія хозяйства тоже идутъ впереди малороссійскихъ и нѣмецкихъ.

По Радомыслъскому уѣзду получается приблизительно та же картина распредѣленія живого и мертваго инвентаря по національностямъ. Интересны показанія хуторянъ этого уѣзда о количествѣ получаемаго навоза и объ урожайности хлѣбовъ.

Въ среднемъ выводѣ получается навоза въ пудахъ:

Группы хозяйствъ.	На 1 хозяйство.	На 1 дес. пашни.	Съ 1 шт. крупнаго скота.
Малороссійскія	3.029	240	355
Нѣмецкія. на собственной землѣ . . .	4.039	262	377
Нѣмецкія. на арендованной землѣ . . .	3.051	287	262
Чешскія	2.900	306	389

Средняя урожайность главныхъ хлѣбовъ и картофеля, въ пудахъ на одну десятину.

Группы хозяйствъ.	Озимая пшеница.	Озимая рожь.	Ячмень.	Овесъ.	Гречиха.	Горохъ.	Картофель.
Малороссійскія	48	40	44,5	40,5	43,5	28	625
Нѣмецкія. на собственной землѣ .	57	56,5	53,5	51,5	38,5	35	770
Нѣмецкія. на арендованной землѣ.	66	51,5	55	46,5	32,5	39	685
Чешскія	78,5	72	67	66	32	45	780

Количество навоза на десятину земли—меньше въ малороссійскихъ хуторахъ, чѣмъ у нѣмцевъ и чеховъ: зато и урожайность хлѣбовъ и картофеля у нихъ меньше; напримѣръ, по сравненію съ чешскими хуторами озимой пшеницы получается въ малороссій-

скихъ хуторахъ меньше на 39%, озимой ржи—на 44%, картофеля—на 20% и т. д., и только гречихи получается болѣе на 36%. Малороссамъ предстоитъ не мало работы для того, чтобы довести свои хозяйства до такой высоты, до какой они доведены у чеховъ.

Сообразно съ состояніемъ хозяйства у трехъ національностей и получаемые ими доходы различны. За вычетомъ расходовъ, въ томъ числѣ задолженности, налоговъ и страховки, получается чистой прибыли, въ среднемъ выводѣ на одну десятину: у малороссовъ — 12 руб. 57 коп., у нѣмцевъ - собственниковъ — 20 руб. 80 коп. и на арендованной землѣ—19 руб. 83 коп. и у чеховъ—30 руб. 70 коп.

Въ Уманскомъ уѣздѣ были обслѣдованы 11 селеній государственныхъ крестьянъ, переходившихъ въ 1907—1909 г.г. къ отрубному пользованію землей и слѣдовательно еще не успѣвшихъ освободиться отъ вліянія общинно-черезполоснаго строя хозяйства.

Въ этихъ хуторахъ, по среднему разсчету на 100 хозяйствъ, приходилось: плуговъ 42,7, экстирпаторовъ и драпаковъ—14, ралъ—37,2, боронъ—105,8, молотилокъ—0,9, соломорѣзокъ—1,4, телѣгъ—65, а живого инвентаря: лошадей рабочихъ—98, молодыхъ—5, коровъ—43, воловъ—8, молодого рогатаго скота—9, телятъ—30, овецъ—61, свиней—44.

Въ 10 селеніяхъ Уманскаго уѣзда оказалось 23% хозяйствъ безъ скота и земледѣльческихъ орудій, 13%—со скотомъ, но безъ мертваго инвентаря, 3%—съ мертвымъ инвентаремъ, но безъ скота, и только 61% хуторянъ обладали и живымъ, и мертвымъ инвентаремъ.

Сравненіе приведенныхъ данныхъ по только-что образовавшимся хуторскимъ хозяйствамъ Уманскаго уѣзда съ болѣе ранними хозяйствами Кіевскаго уѣзда показываетъ, насколько крестьяне общиннаго строя были менѣе обезпечены скотомъ и земледѣльческими орудіями, чѣмъ хуторяне-собственники.

Показательное значеніе въ этомъ отношеніи имѣетъ обслѣдованіе хуторовъ Каневскаго уѣзда, въ которомъ были описаны: старые хутора, образовавшіеся до начала дѣятельности землеустроительныхъ коммисій, новые хутора и отруба, возникшіе при содѣйствіи землеустроительныхъ коммисій, и кромѣ того крестьянскія черезполосныя хозяйства, не переходившія къ отрубамъ, и отдѣльно крестьянскія хозяйства с. Мисаиловки, переживавшія критическій моментъ перехода къ новымъ формамъ землепользованія.

Сравненіе статистическихъ данныхъ, относящихся къ этимъ четыремъ группамъ[1]), даетъ слѣдующіе средніе результаты:

	Число дворовъ.		На 1 дворъ.		На 100 дворовъ.										
	Безъ рабочаго скота (въ %).	Безкоровныхъ (въ %).	Крупнаго скота (штукъ).	Мелкаго скота (штукъ).	Плуговъ.	Экстирпаторовъ и драпаковъ.	Ралъ.	Боронъ.	Катковъ.	Съялокъ.	Жатокъ, молотилокъ и вѣялокъ.	Млынковъ.	Соломорѣзокъ.	Конныхъ граблей.	Телѣгъ.
Старые хутора . . .	—	*16,0 %*	5,1	4,9	128	112	16	196	36	20	32	36	20	16	184
Крестьяне въ селахъ-черезполосники .	*37,1 %*	*41,7 %*	1,9	3,7	57	34	45	86	—	—	1	5	—	—	75
Крестьяне с. Мисаиловки.	*44,9 %*	*63,2 %*	1,3	1,1	40	30	46	65	5	—	2	2	2	1	64
Новые отрубники	*23,9 %*	*70,6 %*	1,8	0,6	55	36	46	84	2	1	—	—	2	—	89

Изъ этой таблицы видно, какъ выгодно отличаются старые хутора, съ установившимся хозяйствомъ, отъ крестьянъ-черезполосниковъ и крестьянъ, только что перешедшихъ или переходящихъ отъ прежнихъ къ новымъ формамъ землепользованія. Эта разница очень наглядно выражается въ стоимости инвентаря.

	Средняя стоимость скота на 1 дворъ.	Средняя стоимость земледѣльческихъ орудій на 1 дворъ.	Средняя стоимость продуктовъ полеводства на 1 дес. земли.
	Рубли.		
Старые хутора	371,7	221,1	52,9
Крестьяне въ селахъ—черезполосники.	110,1	33,1	40,6
Крестьяне с. Мисаиловки	60,7	35,1	44,9
Новые отрубники	70,4	35,8	—

Произведенное въ 1908—1909 г.г. обслѣдованіе хуторскихъ хозяйствъ въ Кіевской губерніи, свидѣтельствуя о низкомъ уровнѣ положенія хозяйствъ, еще не окрѣпшихъ въ новыхъ условіяхъ, должно пріобрѣсти особую цѣнность, если оно будетъ повторено. Только повторныя обслѣдованія могутъ отвѣтить на вопросъ: улучшается или ухудшается крестьянское хозяйство при хуторскомъ и отрубномъ владѣніи. Было бы чрезвычайно интересно

---

[1]) Изъ сравненія исключены отрубники с. Бобрицы, которые купили свои отруба, какъ дополненіе къ надѣльной землѣ, продолжаютъ жить въ селѣ, владѣть черезполосными угодьями и пользоваться общественными пастбищами, а потому не подходятъ вполнѣ ни къ новымъ отрубникамъ, ни къ общинникамъ.

узнать, въ какомъ положеніи находится хуторское хозяйство въ Уманскомъ уѣздѣ, въ с. Мисаиловкѣ и въ отрубахъ Каневскаго уѣзда въ настоящее время. Сравненіе современныхъ данныхъ съ данными обслѣдованія 1908—1909 г.г. можетъ дать очень цѣнный матеріалъ для правильнаго отношенія къ послѣдней земельной реформѣ.

Но и тѣ наблюденія, которыя были сдѣланы въ Кіевской губерніи, уже могли отмѣтить благопріятныя для хуторского хозяйства явленія: улучшеніе въ части хуторскихъ хозяйствъ земледѣльческихъ орудій, болѣе тщательную и своевременную обработку почвы, развитіе примѣненія навознаго удобренія и развитіе новыхъ культуръ, несмотря на недостаточность земли

Командированный въ 1912 г. Пермскимъ отдѣломъ общества «Русское Зерно» и редакціею журнала «Пермскій Вѣстникъ Землеустройства», студентъ С.-Петербургскаго университета П. Н. Першинъ написалъ рядъ очерковъ о своей поѣздкѣ по хуторамъ Пермской губерніи, изданныхъ отдѣльною книжкою [1]). Въ этихъ очеркахъ передаются личныя впечатлѣнія автора, вынесенныя изъ посѣщенія хуторовъ и бесѣдъ съ хуторянами. Общіе выводы, къ которымъ авторъ приходитъ, тоже благопріятны для земельной реформы. Въ продажѣ земли частью крестьянъ онъ видитъ естественное и неопасное явленіе. Численность такихъ крестьянъ, по его наблюденіямъ, незначительна, «она гораздо меньше количества крестьянъ, уходящихъ изъ общественныхъ деревень въ города и на заводы». Эти крестьяне лишь ликвидировали свои формальныя отношенія къ деревнѣ и землѣ, связь съ которою была порвана ими уже раньше. Зато, несмотря на нѣкоторыя временныя затрудненія, происходящія отчасти отъ неурожая 1911 г. и слабыхъ урожаевъ предшествовавшихъ лѣтъ, отчасти же отъ необходимости сравнительно крупныхъ затратъ при переходѣ къ новому хозяйству, почти у всѣхъ хуторянъ даже для поверхностнаго наблюдателя замѣтны ясные признаки недалекаго расцвѣта матеріальныхъ силъ. Энергія хуторянъ направлена какъ къ урегулированію полевого хозяйства, такъ и къ занятіямъ промыслами. Тамъ, гдѣ есть лѣсъ, развивается рубка дровъ, мѣстами встрѣчается выгонка смолы и дегтя, производятся плотничьи работы, гнутье дугъ, колесъ и друг., а на одномъ хуторѣ встрѣтилась даже выдѣлка гнутой вѣнской мебели. Въ сѣверныхъ уѣздахъ принимаетъ широкіе размѣры гончарное производство, въ южныхъ—выдѣлка гончарной и цементно-песчаной черепицы, на которую охотно предъявляется спросъ со стороны единоличныхъ владѣльцевъ.

---

[1]) П. Н. Першинъ. По хуторамъ Пермской губерніи. Пермь, 1912 г.

Улучшеніе земледѣлія, въ виду недавняго образованія хуторовъ, еще не могло принять обширныхъ размѣровъ; напримѣръ, за годъ существованія хуторовъ, сѣвооборотъ былъ введенъ лишь въ 2% хуторскихъ хозяйствъ въ Красноуфимскомъ уѣздѣ и въ 5,4%—въ Соликамскомъ, но и это уже успѣхъ, если принять во вниманіе, что пермское крестьянство раньше совсѣмъ не слыхало о какихъ-либо системахъ сѣвооборотовъ.

Въ 1910 г. мѣстными земскими агрономами были собраны матеріалы по обслѣдованію 350 хуторскихъ и отрубныхъ хозяйствъ Вятской губерніи [1]). Образованіе хуторовъ въ этой губерніи началось съ 1908 г. не во всѣхъ уѣздахъ и лишь очень небольшое число крестьянъ перешло на хуторское хозяйство въ 1907 г. Обслѣдованіемъ 350 хуторовъ выяснились слѣдующіе результаты:

Безлошадныхъ хозяйствъ	14 %
Хозяйствъ съ 1 лошадью	57 %
» » 2 и болѣе лошадьми.	29 %
Безкоровныхъ хозяйствъ	13 %
Хозяйствъ съ 1 коровою	58 %
Хозяйствъ съ 2 и болѣе коровами	29 %
Не имѣютъ мертваго инвентаря.	11 %
Имѣютъ обыкновенный инвентарь	66 %
» улучшенный »	23 %
Не примѣняютъ улучшеній	90 %
Примѣняютъ улучшенія.	10 %

Улучшенія состоятъ: въ травосѣяніи, въ введеніи многопольнаго хозяйства, въ посѣвѣ улучшенныхъ сѣмянъ и въ примѣненіи минеральнаго удобренія. Кромѣ того, на нѣкоторыхъ хуторахъ вводятся садоводство, разведеніе огородныхъ растеній и пчеловодство. Среди крестьянъ-хуторянъ, впервые познакомившихся съ неизвѣстными имъ раньше травосѣяніемъ, многопольнымъ сѣвооборотомъ, сложными сельскохозяйственными машинами, съ содержаніемъ скота въ отапливаемыхъ помѣщеніяхъ и т. п., встрѣчаются лица, отдающіяся новому для нихъ повороту въ веденіи хозяйства съ увлеченіемъ. Въ отдѣльныхъ случаяхъ отмѣчается желаніе крестьянъ пополнить свои познанія въ сельскохозяйственной школѣ. Не мало любопытныхъ примѣровъ, свидѣтельствующихъ о жаждѣ крестьянъ получить недостающія имъ знанія по сельскому хозяйству, встрѣчается и у С. Бѣльскаго [2]). Въ Ярославской губерніи, напримѣръ, на сельскохозяйственныхъ курсахъ крестьяне, особенно тѣ, которые постарше, сначала выражали недо-

---

[1]) Объяснительная записка и матеріалы по обслѣдованію хуторскихъ и отрубныхъ хозяйствъ Вятской губерніи чрезъ земскихъ агрономовъ въ 1910 г. Вятка, 1911 г.

[2]) С. Бѣльскій. Новая земледѣльческая Россія.

умѣніе, зачѣмъ имъ разсказываютъ объ азотѣ, горѣніи, дыханіи и проч. — «Намъ дѣло подай. Какъ сажать лучше, когда навозъ вывезти?» А потомъ они поняли внутреннюю связь этихъ «лишнихъ» разговоровъ съ дѣломъ и стали относиться съ величайшимъ вниманіемъ къ объясненіямъ лекторовъ.

Общество «Русское Зерно» задалось симпатичною цѣлью посылать крестьянъ за границу—въ Чехію, Моравію, Крайну, Хорватію, Штирію, Данію и Францію. Тамъ они работаютъ въ хорошо поставленныхъ хозяйствахъ и, наблюдая, подъ руководствомъ мѣстныхъ хозяевъ, улучшенные пріемы культуры, проходятъ превосходную практическую школу. Побывавшіе въ такихъ условіяхъ крестьяне возвращаются изъ за границы не только съ умѣньемъ, но и съ убѣжденіемъ въ пользѣ этого умѣнья, и у себя на родинѣ становятся піонерами улучшеннных пріемовъ обработки земли и ухода за скотомъ. Изданныя обществомъ письма крестьянъ, побывавшихъ за границею [1]), содержатъ массу матеріала, доказывающаго ихъ наблюдательность и сильное стремленіе познать невѣдомые имъ раньше способы культуры. Кромѣ того, поживъ за границею, крестьяне усваиваютъ себѣ преимущества чистоплотности, аккуратности и благовоспитанности и проникаются уваженіемъ къ честности и трезвости. Все это пока единицы въ новомъ дѣлѣ, но эти единицы своимъ примѣромъ будутъ увлекать другихъ крестьянъ и мало-по-малу будутъ вносить въ крестьянскую жизнь новую струю.

Возвращаясь къ другимъ наблюденіямъ по новому землеустройству, слѣдуетъ отмѣтить замѣтки князя В. А. Оболенскаго о поѣздкѣ его по хуторамъ Псковской губерніи [2]). Отличительная черта этой губерніи состоитъ въ томъ, что хотя всѣ деревни въ ней получили свои надѣлы на общинномъ правѣ, но общинной формы землевладѣнія, въ строгомъ смыслѣ, въ большинствѣ изъ нихъ никогда не существовало. Поэтому законъ 9 ноября 1906 г. явился для большей части псковскихъ крестьянъ не новымъ источникомъ новаго права на землю, а въ значительной мѣрѣ лишь утверждалъ уже привычныя тамъ правовыя представленія. Среднее хозяйство, по наблюденіямъ кн. Оболенскаго, за исключеніемъ малоземельной части его, хозяйство которой держится на арендованной землѣ, безусловно выигрываетъ отъ перенесенія на хутора, выигрываетъ въ удобствѣ положенія, въ большей свободѣ проявленія хозяйственной иниціативы и индивидуальности, въ возможности расширить культурную площадь за счетъ цѣлаго ряда закраиновъ, уголковъ, межъ и т. п. некультурныхъ

---

[1]) Русское Зерно. Письма крестьянъ, изд. 2-е. С.-Петербургъ, 1911 г.

[2]) Кн. В. А. Оболенскій. Очерки хуторской Россіи въ «Русской Мысли», мартъ 1912 г.

площадей, неизбѣжно пропадающихъ въ общинномъ пользованіи. Подъ вліяніемъ условій, способствующихъ развитію индивидуальнаго хуторского хозяйства, хутора стали размножаться въ Псковской губерніи съ удивительной быстротой. Кое-гдѣ раздаются жалобы на недостатокъ кормовъ и выпасовъ, но многіе крестьяне, благодаря примѣненію травосѣянія, вполнѣ удовлетворительно справляются и съ кормовымъ вопросомъ. Съ травосѣяніемъ крестьяне Псковской губерніи знакомы давно. Подворною переписью, производившеюся въ 1901 г., было зарегистровано въ нѣкоторыхъ волостяхъ Островскаго уѣзда до 70% дворовъ, производившихъ посѣвы клевера. Авторъ указываетъ затѣмъ на то, что въ посѣщенныхъ имъ частяхъ Псковской губерніи, въ Островскомъ и Торопецкомъ уѣздахъ, замѣчено сравнительно малое развитіе продажи укрѣпленныхъ надѣловъ и что ему не пришлось записать ни одного случая проматыванія и пропиванія надѣловъ, т. е. такихъ фактовъ, которыми пестрятъ газетныя корреспонденціи изъ разныхъ мѣстъ Россіи.

Хотя кн. Оболенскій затрудняется дать категорическій отвѣтъ на вопросъ: способствуетъ ли новая форма землевладѣнія и землепользованія подъему сельскохозяйственной культуры, потому что въ Псковской губерніи, какъ и въ другихъ мѣстахъ, появленіе хуторовъ совпало съ широкимъ развитіемъ агрономической организаціи и съ несомнѣннымъ прогрессомъ за послѣдніе годы сельскохозяйственной культуры въ Россіи, независимо отъ хуторского движенія, но рядомъ съ этимъ онъ сообщаетъ, что, благодаря агрономической помощи хуторянамъ, повышеніе культуры у нихъ—даже за короткій промежутокъ существованія хуторовъ—поразительное: трехполье осталось только въ мелкихъ хуторахъ, гдѣ трудно кормовую площадь расширить за счетъ зерновой продовольственной ея части, клеверъ, сѣявшійся неправильно, введенъ въ правильный сѣвооборотъ, усилилось травосѣяніе тамъ, гдѣ прежде оно примѣнялось въ слабыхъ размѣрахъ, увеличилось искусственное удобреніе суперфосфатами, осушаются сырые сѣнокосы и болотистыя мѣста и т. д. Особенно замѣтно улучшеніе хозяйства въ глухомъ Торопецкомъ уѣздѣ, гдѣ кн. Оболенскому пришлось убѣдиться, какъ, по его словамъ, «сходитъ по щучьему велѣнію эта вѣковая дрема, сковывавшая хозяйство русскаго крестьянина, какъ пробуждается оно къ новой жизни»... Правда, хозяйство на хуторахъ улучшается съ помощью очень выгодныхъ для хуторянъ безпроцентныхъ ссудъ и къ нимъ заглядываетъ и даетъ совѣты агрономъ, но «нужно видѣть оживленныя лица крестьянъ, подробно допрашивающихъ агронома о способахъ улучшенія того или другого участка луга, о направленіи канавы, о техническомъ устройствѣ

фашинныхъ дренажей и проч., чтобы понять, что это творческое настроеніе не могутъ создать ни ссуды, ни пособія, ни благоволенія начальства, ни помыканія агронома».

Къ инымъ выводамъ пришелъ тотъ же авторъ изъ личныхъ своихъ наблюденій надъ хуторскимъ хозяйствомъ въ Николаевскомъ уѣздѣ Самарской губерніи [1]).

Въ этомъ уѣздѣ крестьяне въ большомъ числѣ пошли на образованіе хуторовъ и отрубовъ. Движеніе это создалось, между прочимъ, подъ вліяніемъ требованій со стороны богатыхъ крестьянъ-скупщиковъ о выдѣленіи ихъ на отруба. Требованія удовлетворялись и богачамъ, какъ водится, выдѣлялись лучшія земли. Остальные крестьяне, боясь потерять всѣ хорошія земли при дальнѣйшихъ повтореніяхъ подобныхъ выдѣловъ, тоже стали расходиться на отруба, какъ это произошло въ селѣ Клинцовкѣ и селеніи Липовкѣ [2]). Вслѣдъ затѣмъ началась массовая продажа крестьянами своихъ надѣловъ и скупка ихъ, въ обходъ закона, другими крестьянами на всѣхъ членовъ семьи, на бѣдныхъ родственниковъ и чрезъ подставныхъ лицъ. Въ отдѣльныхъ случаяхъ скупщики пріобрѣтали до 1.500 дес. надѣльной земли и перепродавали ее по значительно повышеннымъ цѣнамъ или сдавали въ аренду. Далѣе указывается, что въ образовавшихся хуторахъ и отрубахъ улучшенія хозяйствъ незамѣтно. Несмотря на то, что повсюду развилась машинная уборка, она уживается рядомъ съ самой примитивной обработкой полей и съ полнымъ отсутствіемъ плодосмѣна. Увлеченіе посѣвами пшеницы продолжается. Въ 1895 г. въ Николаевскомъ уѣздѣ было засѣяно яровою пшеницею 63,2% общей площади крестьянскихъ посѣвовъ, а въ 1910 г.—78,8%. Какъ и прежде, пшеница сѣется нѣсколько лѣтъ подъ рядъ на одномъ полѣ. Попытки установить плодосмѣнъ не удаются въ большинствѣ случаевъ даже въ частно-владѣльческихъ хозяйствахъ и мѣстные агрономы стоятъ еще передъ неразрѣшенной задачей по выработкѣ цѣлесообразнаго и экономически выгоднаго сѣвооборота. Многіе крестьяне недовольны реформою, ощущая затрудненія въ выгонахъ для скота. Отсталость хуторскихъ хозяйствъ отъ современныхъ способовъ веденія хозяйства была засвидѣтельствована еще въ 1908 г. произведеннымъ

---

[1]) Князь В. Оболенскій. Очерки хуторской Россіи въ «Русской Мысли» 1913 г., январь и февраль.

[2]) Подобное же явленіе замѣчено кн. Оболенскимъ въ Псковской губерніи, гдѣ надѣленіе первыхъ хуторянъ лучшими землями происходило съ разсчетомъ, чтобы этимъ путемъ побудить отдѣльныхъ крестьянъ переходить на хуторское хозяйство.

Самарскою губернскою земскою управою подворнымъ описаніемъ хуторскихъ хозяйствъ, возникшихъ до указа 9 ноября 1906 г.

Убѣждаясь изъ примѣра Николаевскаго уѣзда Самарской губерніи, какъ мало значитъ форма землевладѣнія и землепользованія въ дѣлѣ веденія сельскаго хозяйства, князь Оболенскій приходитъ къ заключенію, что революція, произведенная въ Николаевскомъ уѣздѣ законами о землеустройствѣ въ сферѣ правовыхъ и экономическихъ отношеній, лишаетъ надежды на сколько-нибудь ощутительные результаты въ области культуры въ ближайшемъ будущемъ.

Заключенія князя Оболенскаго нашли возраженіе со стороны Б. Юрьевскаго [1]), указавшаго на односторонность наблюденій князя Оболенскаго и на другіе ихъ недостатки.

Но и въ Самарской губерніи князь Оболенскій нашелъ одну положительную черту закона о новомъ землеустройствѣ: воздѣйствіе его на психологію крестьянъ, которые вынуждены серьезно задумываться надъ сложностью создавшихся отношеній и переоцѣнивать старыя цѣнности. «Можетъ быть», по словамъ князя Оболенскаго, «мысль крестьянская работаетъ теперь энергичнѣе, чѣмъ работала въ самый разгаръ минувшей революціи».

Въ 1911 г. Самарскимъ земствомъ была произведена подворная перепись крестьянскихъ хозяйствъ въ Самарскомъ уѣздѣ [2]). Согласно даннымъ этой переписи числилось къ маю 1911 г. укрѣпленной въ собственность надѣльной земли 120.804 дес. Число хозяйствъ, укрѣпившихъ надѣльную землю черезполосно, составило 90,6%, выдѣлилось на отруба 6,5% и на хутора 2,9% и, слѣдовательно, болѣе 90% хозяйствъ изъ числа укрѣпившихъ надѣльную землю, не порвали окончательно своихъ связей съ общиной. Количество земли между этими тремя категоріями хозяйствъ близко подходитъ къ тому же процентному распредѣленію, а именно: надѣльной земли, укрѣпленной черезполосно, составилось 87%, выдѣленной на отруба—8% и на хутора—5%. Ко времени изслѣдованія изъ укрѣпленной земли было продано крестьянами:

хозяевамъ своей общины.	30.341,5	дес.
» чужихъ общинъ.	7.940,6	»
Всего . . .	38.282,1	дес.

Такимъ образомъ, треть укрѣпленной надѣльной земли была

---

[1]) «Новое Время», мартъ 1913 г. № 13289 и др.

[2]) Подворная перепись крестьянскихъ хозяйствъ Самарской губерніи. Самарскій уѣздъ, стр. 51—55.

выброшена на рынокъ. Число хозяйствъ, купившихъ надѣльную землю, и количество купленной на одно хозяйство земли составило:

въ своей общинѣ.	2.240 хоз.,	на 1 хоз. 13,5 дес.
» чужихъ общинахъ.	455 »	» 1 » 17,4 »

Между тѣмъ, въ среднемъ, на одно хозяйство, укрѣпившее землю, приходилось укрѣпленной земли 9,1 дес. Сопоставленіе этой цифры съ предыдущими доказываетъ сосредоточеніе земель, путемъ скупки, въ рукахъ меньшаго числа хозяйствъ.

Отмѣченная продажа земли произошла, главнымъ образомъ, до 1911 г.; неурожайный 1911 г. въ періодъ переписи еще не могъ оказать своего вліянія на усиленіе продажи укрѣпленныхъ надѣльныхъ земель. По свѣдѣніямъ же, собраннымъ инспекціею мелкаго кредита при Самарскомъ отдѣленіи Государственнаго Банка и захватывающимъ 20 волостей въ Самарскомъ уѣздѣ, оказалось, что количество надѣловъ, проданныхъ въ этихъ волостяхъ со времени изданія указа 9 ноября 1906 г. по 1 іюля 1911 г., равнялось 1.199, а во второй половинѣ 1911 г. было продано 590, или около 33% всѣхъ проданныхъ до конца 1911 г. надѣловъ. Скупали землю преимущественно мѣстные крестьяне, но и посторонніе покупщики играли замѣтную роль, на ихъ долю пришлось 15% общаго числа покупщиковъ надѣльной земли.

Продажа надѣльной земли въ Самарскомъ уѣздѣ въ такихъ большихъ размѣрахъ—явленіе, заслуживающее вниманія. Оно требуетъ ближайшаго изученія съ цѣлью точнаго опредѣленія всѣхъ причинъ, повліявшихъ на продажу крестьянами надѣльной земли. Трудно ожидать, чтобы земельная реформа прошла вездѣ хорошо и гладко. Отклоненія мѣстами возможны, но они не уменьшаютъ великаго значенія реформы для громаднаго большинства остальныхъ крестьянъ, укрѣпившихъ землю въ собственность. Выше были представлены, изъ наблюденій въ разныхъ губерніяхъ, факты и цифровыя данныя, свидѣтельствующія о несомнѣнномъ прогрессѣ сельскаго хозяйства по укрѣпленіи надѣльныхъ земель въ собственность и переходѣ крестьянъ на хутора. Эти свѣдѣнія можно было бы пополнить многочисленными примѣрами изъ другихъ мѣстностей. Такъ, увеличеніе площади культурныхъ земель на хуторахъ въ Витебской, Могилевской и Смоленской губерніяхъ [1]), посредствомъ осушенія и расчистокъ некультурныхъ участковъ, достигаетъ 20—25%. Въ Могилевской губерніи только отъ болѣе совершенной обработки земли общая масса получаемаго владѣль-

---

[1]) Б. Юрьевскій. Что достигнуто землеустройствомъ. С.-Петербургъ, 1912 г.

цами хуторовъ зерна увеличилась, въ среднемъ, на 30%, а въ отдѣльныхъ уѣздахъ—отъ 10 до 50%. То же замѣчается въ Смоленской губерніи. На хуторахъ Минской губерніи урожаи выше, чѣмъ у черезполосниковъ, на 25%. Въ теченіе трехъ лѣтъ хуторская земля въ Могилевской губерніи исправилась настолько, что многіе хуторяне начинаютъ сѣять озимую пшеницу вмѣсто ржи. Въ Витебской губерніи, какъ общее правило, удои молока у хуторянъ по сравненію съ черезполосниками повысились отъ 25 до 50%. Тамъ же замѣчаются улучшенія въ садоводствѣ и огородничествѣ.

Въ Виленской губерніи, по даннымъ мѣстной землеустроительной коммисіи [1]), культура кормовыхъ растеній (клевера и вики) въ хуторскихъ хозяйствахъ съ 1908 г. по 1912 г. возросла на 50%, а мѣстами даже на 75%. Въ послѣднее время крестьяне стали высѣвать кормовую свеклу. Въ Свенцянскомъ уѣздѣ количество дойныхъ коровъ, по сравненію съ дохуторскимъ періодомъ, хотя и сократилось, въ среднемъ, на 29%, а овецъ на 38%, но это временное явленіе, какъ и въ другихъ мѣстностяхъ, объясняется неизбѣжной ломкой хозяйства при разселеніи и уничтоженіи выпасовъ. Наряду съ уменьшеніемъ дойнаго скота увеличилось количество молодняка-нетелей и телятъ, и притомъ большею частію улучшенныхъ породъ, на 23%. Вмѣстѣ съ тѣмъ количество свиней возросло на 54%. Замѣчается развитіе куроводства; на хуторахъ Виленскаго уѣзда количество куръ за четыре года увеличилось на 62%, въ Свенцянскомъ уѣздѣ—на 29%. Въ Виленскомъ уѣздѣ крестьяне-хуторяне стали больше интересоваться садоводствомъ и увеличили площадь садовъ на 112%.

Слѣдующія свѣдѣнія о результатахъ урожая 1912 г. установлены подсчетомъ статистическаго отдѣленія Смоленской губернской земской управы.

	Группы хозяйствъ.		
	Крестьянскія.		
	Черезполосныя.	Хутора и отруба.	Частновладѣльческія.
	Пудовъ съ десятины.		
Рожь	56,7	70,2	81,4
Овесъ	54,5	62,5	63,7
Ячмень	50,1	55,2	66,8
Горохъ	50,8	54,3	58,4
Ленъ: сѣмя	21,0	23,0	30,9
» волокно трепаное	15,7	18,7	23,1
Картофель	420,0	511,0	697,0

[1]) Статья Б. Юрьевскаго въ № 13234 «Нов. Времени» за 1913 г.

*

Изъ этого видно, насколько хуторское хозяйство крестьянъ уже успѣло улучшить культуру главнѣйшихъ разводимыхъ растеній, занявъ среднее мѣсто между общиннымъ черезполоснымъ хозяйствомъ и хозяйствомъ частновладѣльческимъ.

А. Е. Лосицкій, описавшій исторію перехода крестьянъ на хуторское хозяйство, начавшагося задолго до указа 9 ноября 1906 г. [1]), подобно многимъ другимъ изслѣдователямъ современной крестьянской жизни, также отмѣчаетъ перемѣны въ хозяйствѣ крестьянъ, вышедшихъ на хутора и отруба, несмотря на недавнее ихъ образованіе: громадное, сравнительно съ затратою въ общинѣ, сбереженіе труда на обработку разбросанныхъ полосъ, улучшеніе техники обработки почвы, переходъ къ новымъ системамъ полеводства и т. д. Новое законодательство объ общинѣ при всѣхъ его недостаткахъ оказалось, заключаетъ А. Е. Лосицкій свое обозрѣніе, «отвѣчающимъ интересамъ значительныхъ массъ крестьянства, получило широкое примѣненіе и имѣетъ серьезный характеръ. Распространеніе укрѣпленій и особенно разверстаній и выдѣловъ знаменуетъ движеніе деревни отъ феодальнаго уклада къ капиталистическимъ отношеніямъ».

С. Бѣльскій, о книгѣ котораго упоминалось выше, основываясь на извѣстныхъ уже наблюденіяхъ, высказываетъ мысль, что идущее теперь перестроеніе земли должно оказать большое вліяніе на быстрое и непрерывно растущее поднятіе народнаго прогресса въ области земледѣльческой культуры и дать въ результатѣ колоссальный приростъ народнаго богатства. Подобные выводы встрѣчаются и у многихъ другихъ лицъ, знакомыхъ съ хозяйствомъ крестьянъ и происшедшими въ немъ за послѣдніе годы перемѣнами. О земельной реформѣ появились благопріятные отзывы и въ заграничной печати. Въ извѣстной книжкѣ проф. Аухагена [2]), входившаго въ составъ нѣмецкой экспедиціи, пріѣзжавшей посмотрѣть русскія хуторскія хозяйства, приводится сужденіе, по его словамъ, «выдающагося земледѣла, урожденнаго швейцарца, который около 40 лѣтъ управляетъ въ Харьковской губерніи однимъ изъ самыхъ крупныхъ имѣній въ Россіи: еще 25 лѣтъ мира и 25 лѣтъ землеустройства—и Россія станетъ другою страною». И самъ проф. Аухагенъ высказываетъ убѣжденіе, что проведеніе аграрной реформы должно возымѣть хорошія послѣдствія въ развитіи сельскохозяйственнаго организма Россіи и что въ результатѣ «подъемъ земледѣльческой продуктивности долженъ наступить навѣрняка».

---

[1]) А. Е. Лосицкій. Распаденіе общины. С.-Петербургъ, 1912 г.

[2]) Zur Beurteilung der russischen Agrarreform. Von Dr. Auhagen.

Къ такимъ заключеніямъ приходятъ два иностранца,—одинъ, болѣе 40 лѣтъ работающій въ Россіи по сельскому хозяйству, и другой—спеціально пріѣхавшій познакомиться съ нашимъ новымъ землеустройствомъ.

Тотъ же проф. Аухагенъ находитъ, что именно съ подъемомъ земледѣльческой продуктивности и съ увеличеніемъ покупательной способности сельскаго населенія наступитъ и болѣе широкое развитіе русской промышленности. Такимъ образомъ, нѣмецкій ученый отводитъ сельскому хозяйству ту же первенствующую роль въ общемъ строѣ экономической жизни Россіи, которая отмѣчена и на страницахъ этой записки на основаніи данныхъ о значеніи сельскохозяйственныхъ продуктовъ въ нашей международной торговлѣ и о зависимости происшедшаго подъема промышленности отъ выгодной реализаціи ихъ.

Въ подтвержденіе такого взгляда на значеніе сельскаго хозяйства въ Россіи не безынтересно привести извлеченіе изъ недавно вышедшей книжки д-ра Вольманштетера, касающейся германской торговой политики [1]). Основываясь на фактическихъ данныхъ, д-ръ Вольманштетеръ говоритъ въ этой книжкѣ, что по мѣрѣ развитія собственной индустріи въ странахъ, получающихъ издѣлія изъ другихъ болѣе старыхъ индустріальныхъ странъ, сокращается вывозъ изъ нихъ сырья и жизненныхъ припасовъ, которые все болѣе и болѣе становятся необходимыми самой производящей ихъ странѣ. Напримѣръ, Австро-Венгрія, которая въ 80-хъ г.г. и началѣ 90 г.г. прошлаго столѣтія была главной вывозной страной въ Германію, въ настоящее время почти совершенно прекратила ввозъ въ Германію зерна. Понизилась экспортоспособность и Сѣверо - Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ въ періодъ 1900—1909 г.г. для ржи на 82%, для ячменя почти на 39%, для овса на 95%, для живого скота на 47%, для говядины на 38%, для свинины на 31,5%. Увеличивающаяся потребность въ жизненныхъ припасахъ въ индустріальныхъ странахъ и борьба за сырье, повышая цѣны на нихъ, создаютъ весьма благопріятныя условія для развитія сельскаго хозяйства, которое имѣетъ въ нихъ опорный пунктъ для улучшенія своего положенія. Д-ръ Вольманштетеръ даже высказываетъ сомнѣніе въ возможности перепроизводства сельскохозяйственныхъ продуктовъ и находитъ, что опасенія аграрнаго кризиса уже почти прошли и что во всемъ мірѣ конъюнктура сельскаго хозяйства улучшается. Такимъ государствамъ, какъ Германія, съ высокимъ развитіемъ индустріи, приходится думать уже не о повышеніи аграрныхъ таможенныхъ

---

[1]) Stand und Aussichten unserer Handelspolitik. 1913. M. Gladbach.

пошлинъ, поскольку онѣ затрагиваютъ снабженіе страны съѣстными припасами, а объ облегченіи иностраннаго ввоза необходимыхъ продуктовъ [1]).

Несомнѣнно, что д-ръ Вольманштетеръ совершенно правильно оцѣниваетъ современное значеніе сельскаго хозяйства и его будущее. Въ его словахъ наши сельскіе хозяева—землевладѣльцы и крестьяне—могли бы почерпнуть бодрость и вѣру въ свое дѣло, обѣщающее имъ постепенное увеличеніе выгодъ. Въ то же время и положеніе Россіи, какъ государства, обладающаго исключительными рессурсами для развитія сельской промышленности, предопредѣляетъ экономическое улучшеніе ея положенія въ размѣрахъ, учесть которые впередъ невозможно.

Нужно лишь приложить какъ можно болѣе энергіи и труда со стороны населенія; отъ законодательной же власти и правительства зависитъ расчистить дорогу народному труду и оказать поощреніе и помощь творческой дѣятельности населенія.

Заключеніе.

Статистическія данныя и описанные выше, на основаніи достовѣрныхъ источниковъ, факты и наблюденія ясно указываютъ на то, что главенствующее значеніе въ современномъ экономическомъ подъемѣ Россіи имѣли урожаи 1909 и 1910 г.г. и выгодная продажа хлѣба за границу, доставившая русскому сельскому хозяйству крупныя, въ общемъ, суммы денегъ, которыя были употреблены на увеличеніе пріобрѣтенія самыхъ разнообразныхъ продуктовъ и издѣлій; тѣмъ самымъ было вызвано развитіе производства ихъ и торговли ими. Сила происшедшаго промышленнаго и торговаго подъема особенно замѣтно выдвинулась послѣ того, какъ нормальное развитіе производительныхъ силъ Россіи временно было задержано русско-японскою войною и послѣдовавшими за нею внутренними безпорядками.

Увеличеніе производства продуктовъ какъ сельскохозяйственныхъ, такъ и добывающей и обрабатывающей промышленности и развитіе внѣшней торговли вызвали сильный приливъ грузовъ на желѣзныя дороги. Къ этому присоединилось и вліяніе желѣзныхъ дорогъ, недавно открытыхъ для движенія, на развитіе мѣстной производительности. Разсмотрѣніе товарнаго движенія по от-

---

[1]) Болѣе подробное изложеніе содержанія книжки д-ра Вольманштетера находится въ № 44 «Вѣстника Финансовъ, Промышленности и Торговли» за 1913 г.

дѣльнымъ линіямъ показываетъ, что съ 1909 г. возрасла перевозка самыхъ разнообразныхъ грузовъ, но изъ числа ихъ выдающееся мѣсто занимаютъ хлѣбные и другіе сельскохозяйственные грузы, металлургическіе грузы, топливо и, въ связи съ усилившимися постройками,—строительные грузы.

Вмѣстѣ съ тѣмъ увеличилось и пассажирское движеніе. Въ пассажирскомъ движеніи выдѣлился ростъ пригороднаго движенія подъ вліяніемъ дороговизны жизни, вынуждающей часть населенія большихъ городовъ переселяться въ пригородныя мѣстности.

Цифровыя данныя съ очевидностью доказываютъ, что количество добываемыхъ и вырабатываемыхъ въ Россіи цѣнностей возрастаетъ и что энергія возрастанія ихъ въ послѣдніе годы по сравненію съ предыдущимъ временемъ увеличилась. Представленный матеріалъ подтверждаетъ мнѣніе экономистовъ, которые вопросъ о томъ, увеличивается ли матеріальное благосостояніе русскаго народа, разрѣшаютъ утвердительно [1]). Народное благосостояніе не такъ быстро, какъ было-бы желательно, но несомнѣнно растетъ; ростъ его въ области передвиженія выражается въ сильномъ увеличеніи количества перевозимыхъ товаровъ.

Дальнѣйшее развитіе экономическаго благосостоянія Россіи зависитъ, главнымъ образомъ, отъ увеличенія покупательной способности сельскихъ народныхъ массъ. На увеличеніе этой способности можно разсчитывать, такъ какъ подъ вліяніемъ принимаемыхъ серьезныхъ мѣръ сельское хозяйство въ Россіи улучшается и въ народныя толщи проникаетъ сознаніе необходимости перехода къ интенсивной культурѣ и современнымъ способамъ веденія хозяйства, повышающимъ количество и качество продуктовъ. Сбытъ же продуктовъ сельскаго хозяйства обезпечивается растущими потребностями внѣшняго и внутренняго рынковъ. Емкость внутренняго рынка возрастаетъ и для сбыта всевозможныхъ другихъ продуктовъ, а также сырья и издѣлій. Съ постройкою новыхъ желѣзныхъ дорогъ и съ улучшеніемъ водныхъ путей приблизятся къ рынкамъ раіоны, природныя богатства которыхъ пока не эксплоатируются изъ за бездорожья; открытіе этихъ раіоновъ для промышленнаго производства увеличитъ матеріалъ для товарообмѣна и тоже будетъ воздѣйствовать на силу экономическаго подъема.

Развитіе иниціативы и дѣятельности въ населеніи, удержаніе за нимъ природныхъ богатствъ, нынѣ такъ охотно эксплоатируе-

---

1) См., напр., напечатанную въ «Новомъ Времени» въ 1912 г. статью высокоавторитетнаго ученаго и экономиста, проф. Н. П. Петрова «Въ гору или подъ гору».

мыхъ иностранными компаніями, накопленіе въ странѣ собственныхъ капиталовъ и постепенное освобожденіе отъ капиталовъ иностранныхъ—все это задачи, преслѣдованіе которыхъ требуется жизненными интересами государства.

Улучшенію экономическаго положенія Россіи должны способствовать и другія мѣры, на которыхъ за послѣднее время останавливается особое вниманіе законодательныхъ учрежденій, правительства и общественныхъ организацій. Изъ числа такихъ мѣръ слѣдуетъ указать на развитіе крупнаго и мелкаго кредита и на широкое распространеніе кооперацій. Сильнымъ двигателемъ начавшагося пробужденія въ творческой дѣятельности становится также народное образованіе, на распространеніе котораго съ 1908 г. удѣляются въ государственномъ бюджетѣ значительныя, въ сравненіи съ прежними ассигнованіями, ежегодно возрастающія средства.

Отмѣченныя измѣненія въ условіяхъ современной русской дѣйствительности позволяютъ съ увѣренностью отвѣтить на поставленный въ началѣ этой записки вопросъ: достигнутый уровень валовыхъ доходовъ казенной сѣти желѣзныхъ дорогъ не понизится; наоборотъ, надо ожидать, что при дальнѣйшемъ нормальномъ развитіи страны и при томъ направленіи, которое приняла въ послѣдніе годы экономическая жизнь Россіи, работа желѣзныхъ дорогъ будетъ увеличиваться, а доходы ихъ будутъ повышаться въ размѣрахъ, значительно превосходящихъ тѣ, которые наблюдались до конца 1909 г.

Дополнительныя замѣчанія о статистикѣ.

При составленіи настоящей записки и разработкѣ цифровыхъ данныхъ выяснилась недостаточность нѣкоторыхъ статистическихъ матеріаловъ. Извѣстно, какъ слабо поставлена статистика въ Россіи. По многимъ важнѣйшимъ явленіямъ жизни не собирается никакихъ статистическихъ данныхъ. Однимъ изъ самыхъ существенныхъ пробѣловъ въ этомъ отношеніи слѣдуетъ признать отсутствіе правильно организованной періодической статистики, касающейся жизни и занятій крестьянъ, деревни. Правда, многія земства время отъ времени производятъ описанія крестьянскихъ хозяйствъ и обогащаютъ статистическую литературу цѣнными изданіями, но эти описанія представляютъ разрозненныя работы, преслѣдующія разныя заданія, безъ общаго плана, безъ общей программы. Жизнь народныхъ массъ на необъятномъ просторѣ русской земли крайне разнообразна и въ экономическомъ, и въ бытовомъ отношеніяхъ, и однако, исключая, быть можетъ, немногіе углы, она остается мало изученной, темной, да и извѣстное о ней изъ отдѣльныхъ работъ и изслѣдованій большею частію устарѣло, не выражаетъ современнаго состоянія деревни. И тѣ, кто утверждаетъ, что народъ бѣднѣетъ, и тѣ, кто держится иного взгляда, лишены возможности подкрѣпить свои выводы ссылками на статистическія обслѣдованія, обнимающія во всю ширь народную жизнь, и должны довольствоваться отдѣльными наблюденіями.

Недостатокъ статистическихъ данныхъ, касающихся жизни народныхъ массъ, ощущался и при настоящей работѣ. Пока дѣло шло о желѣзнодорожномъ движеніи, необходимыя свѣдѣнія, съ грѣхомъ пополамъ, можно было добыть изъ статистическихъ изданій Министерства Путей Сообщенія и Министерства Финансовъ и изъ неизданныхъ матеріаловъ мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій. По части главныхъ отраслей промышленности тоже нашлось кое-что. Богатый матеріалъ по внѣшней торговлѣ заключается въ изданіяхъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ, никакого нѣтъ по торговлѣ внутренней, если не считать недостаточныхъ, больше лирическихъ, чѣмъ статистическихъ описаній о томъ, какъ торговали на главныхъ ярмаркахъ. Всего же труднѣе разбираться въ вопросахъ экономической жизни крестьянскаго населенія.

Статистическое обслѣдованіе крестьянскихъ хозяйствъ является для настоящаго времени въ высшей степени своевремен-

нымъ и необходимымъ, дѣломъ большой государственной важности. Строй крестьянскаго хозяйства переживаетъ въ данное время переломъ, а потому чрезвычайно было бы интересно установить, въ какомъ состояніи находится оно на рубежѣ новой жизни.

Подобное описаніе, но только хуторскихъ хозяйствъ, предпринимается Главнымъ Управленіемъ Землеустройства и Земледѣлія въ видѣ опыта, въ небольшомъ масштабѣ. Этого, однако, недостаточно. Одинаково необходимо обслѣдованіе какъ хуторскихъ и отрубныхъ хозяйствъ, такъ и хозяйствъ, еще сохраняющихъ общинную форму владѣнія, не только съ цѣлью сравненія ихъ между собою, но и для того, чтобы первое такое обслѣдованіе было исходною точкою при повтореніи его впослѣдствіи и могло дать матеріалъ для сравненія съ однородными данными черезъ тотъ или иной промежутокъ времени.

Повторяемость описаній должна быть первымъ условіемъ правильной постановки статистики крестьянскихъ хозяйствъ. Только путемъ повторенія описаній можно будетъ убѣдиться, какія перемѣны происходятъ въ крестьянской жизни, и разрѣшить вопросы о томъ, въ какомъ направленіи подвигается крестьянское хозяйство, богатѣетъ народъ или бѣднѣетъ, дѣлается ли онъ болѣе просвѣщеннымъ, болѣе культурнымъ и мног. друг. Этотъ же матеріалъ лучше покажетъ, чего сельскому населенію недостаетъ и что надо ему дать для его матеріальнаго и культурнаго подъема. Имѣя статистическій матеріалъ, детально открывающій народную жизнь во всей ея правдѣ, и правительство, и законодательство съ наибольшею плодотворностью и правильностью могутъ работать надъ улучшеніемъ общаго благосостоянія населенія. Необходимо только, чтобы промежутки между описаніями не были большими. Надо считаться съ тѣмъ, что условія жизни мѣняются въ настоящее время гораздо скорѣе, чѣмъ было прежде. Описаніе крестьянскихъ хозяйствъ черезъ каждыя пять лѣтъ, по крайней мѣрѣ въ переходное время, до выясненія результатовъ землеустроительной реформы, повидимому, удовлетворяло бы всѣмъ потребностямъ.

Слѣдовало бы при этомъ озаботиться, чтобы статистическіе листки не представляли изъ себя нагроможденія безчисленнаго множества вопросовъ, разработка которыхъ можетъ занять много времени и обойдется очень дорого. Статистика страшно много теряетъ для практическаго дѣла, если она становится достояніемъ заинтересованныхъ учрежденій и общества спустя много времени отъ момента обслѣдованія. Небольшое число умѣло поставленныхъ вопросовъ можетъ дать вполнѣ достаточные результаты, на разработку же ихъ не слѣдовало бы назначать болѣе года.

Программа вопросовъ въ главныхъ основаніяхъ, съ правомъ дополненія и измѣненія по мѣстнымъ условіямъ, могла бы быть выработана съѣздомъ изъ представителей правительства и земствъ, лицъ компетентныхъ въ статистикѣ и спеціалистовъ по части сельскаго хозяйства.

Организацію дѣла на мѣстахъ можно было бы предоставить земствамъ съ пособіемъ изъ казны, а въ неземскихъ губерніяхъ—мѣстнымъ правительственнымъ учрежденіямъ. Выполненіе описаній, конечно, не слѣдуетъ возлагать на становыхъ приставовъ, волостныхъ старшинъ, писарей и т. п. лицъ. Къ этому надо привлечь мѣстное духовенство, учителей, землевладѣльцевъ и вообще тѣ образованные элементы, къ которымъ земства уже привыкли обращаться. Сводка добытыхъ данныхъ можетъ производиться въ губернскихъ—земскихъ и правительственныхъ—учрежденіяхъ, или же въ Центральномъ Статистическомъ Комитетѣ.

Предпочтительнѣе описанія крестьянскихъ хозяйствъ вести отдѣльно отъ общихъ переписей населенія, о настоятельной необходимости которыхъ, между прочимъ, ходатайствуетъ седьмой очередной съѣздъ представителей промышленности и торговли. Желательность отдѣльнаго обслѣдованія крестьянскихъ хозяйствъ вытекаетъ изъ указаній опыта, изъ котораго извѣстно, что общія переписи населенія въ Россіи устраиваются трудно и рѣдко, а работы по разработкѣ ихъ затягиваются на изрядное число лѣтъ, тогда какъ обслѣдованіе крестьянскихъ хозяйствъ можетъ достигнуть своихъ цѣлей лишь при условіи болѣе частыхъ повтореній и быстраго изданія сводныхъ выводовъ.

Можно быть увѣреннымъ въ томъ, что повтореніе описаній крестьянскихъ хозяйствъ—этихъ основныхъ ячеекъ государственнаго организма Россіи—дастъ богатѣйшій матеріалъ для болѣе точнаго представленія о томъ, откуда, главнымъ образомъ, исходитъ тотъ экономическій подъемъ, который наблюдается въ Россіи въ новѣйшее время.

Сознаніе необходимости періодической статистики крестьянскихъ хозяйствъ существуетъ и на мѣстахъ. Вотъ, въ какихъ картинныхъ выраженіяхъ убѣждаетъ другихъ лицъ заняться собираніемъ статистическихъ данныхъ и наблюденій надъ народною жизнью одинъ изъ корреспондентовъ московскаго земства, протоіерей Н. Е. Сироткинъ [1]), ведущій наблюденія и статистическія записи въ теченіе нѣсколькихъ десятилѣтій: «Вѣдь очень интересно наблюдать: какъ изъ курныхъ крестьянскихъ лачужекъ, безъ трубъ, безъ пола деревяннаго, возникаютъ крестьянскіе дома

---

[1]) Ежегодникъ Московской губерніи за 1910 г., ч. 2, стр. 86.

съ горницами, съ желѣзными крышами, съ цвѣтами на окнахъ, съ оклейкою стѣнъ обоями и листами иллюстрированныхъ журналовъ; какъ изъ домовъ-хлѣвовъ, т. е. когда вмѣстѣ съ людьми въ домѣ помѣщались и животныя—подъ печкою поросенокъ, за печью и даже подъ кроватью (нарами) теленокъ и проч.—возникаютъ дворы съ хлѣвами и теплушками для ягнятъ и телятъ; какъ прежде къ веснѣ раскрывали соломенныя крыши на кормъ скоту, а теперь съ началомъ травосѣянія появилось довольство; какъ прежде на 5 дворовъ была одна лошадь, а теперь лошадь приходится на 1½ двора; какъ прежде была въ домѣ одна корова и дѣти довольствовались молокомъ, а теперь у нѣкоторыхъ уже по двѣ коровы, а есть и по три, а дѣти безъ молока (продаютъ, и очень выгодное занятіе); какъ прежде завести овечку было мечтою, а теперь рѣдкій домъ имѣетъ одну-двѣ овечки, а болѣе по три овцы въ зиму; какъ прежде поросенка покупали (для выращиванія) по 60 к., а теперь за него же платятъ 1½ и 2 р.; какъ прежде сѣяли ленъ и зимними вечерами пряли пряжу и ткали холстину, а теперь льна уже вовсе не сѣютъ (исключенія очень рѣдки: 1 случай на двѣ-три деревни) и зимними вечерами дѣвушки и бабы клеятъ коробки для папиросъ».

Въ этихъ словахъ протоіерея Сироткина, помнящаго жизнь крестьянъ со времени крѣпостного права, чрезвычайно ярко выражена эволюція хорошо знакомой ему московской деревни. Цѣль же его—показать интересъ и пользу статистическихъ описаній.

Въ заключеніе необходимо сказать нѣсколько словъ о статистикѣ и отчетахъ спеціально желѣзнодорожныхъ.

Въ настоящее время подробныя статистическія данныя по всѣмъ установленнымъ группамъ товаровъ разрабатываются Департаментомъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ; Отдѣлъ Статистики и Картографіи Министерства Путей Сообщенія подробно (постанціонно) разрабатываетъ статистику товарныхъ перевозокъ по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ въ общихъ итогахъ ихъ и отдѣльно главнѣйшихъ грузовъ, къ которымъ онъ относитъ: главные хлѣба (пшеницу, рожь, овесъ, ячмень и муку пшеничную и ржаную), лѣсные, каменноугольные, нефтяные грузы и соль; наконецъ, въ отчетахъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ даются общія свѣдѣнія о перевозкѣ пассажировъ и товаровъ и отдѣльныя данныя о перевозкѣ тѣхъ же главнѣйшихъ грузовъ, кромѣ соли, только по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, но (въ особенности по хлѣбу и лѣсу) въ нѣсколько иномъ составѣ, чѣмъ принято Отдѣломъ Статистики и Картографіи. Кромѣ того, излюбленными Управленіемъ Желѣзныхъ Дорогъ грузами являются

скоропортящіеся грузы: молочные, мясо, пиво, рыба, фрукты и яйца. Разработка и исчисленіе въ сущности однихъ и тѣхъ же свѣдѣній, хотя и по разнымъ программамъ, въ трехъ учрежденіяхъ обходится дорого. Казалось бы тѣхъ же цѣлей можно достигнуть, сосредоточивъ это дѣло въ одномъ учрежденіи. Сбереженіе расходовъ, которое можетъ отъ этого получиться, могло бы быть обращено на улучшеніе статистики и на ускореніе изданія статистическихъ сборниковъ.

Эксплоатаціонные отчеты мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и центральнаго Управленія Желѣзныхъ Дорогъ по своимъ формамъ и содержанію имѣютъ очень мало общаго. Отчеты мѣстныхъ управленій заполняются массою мелочей, не имѣющихъ никакого интереса, и не даютъ свѣдѣній, имѣющихъ большой общественный интересъ, не содержатъ, между прочимъ, объясненій причинъ измѣненія въ размѣрѣ перевозокъ, не сообщаютъ дѣленія пассажирскаго движенія на общее и пригородное, по классамъ и т. д., и суммируя всѣ категоріи товарныхъ и багажныхъ перевозокъ, утрачиваютъ значеніе для экономическихъ изслѣдованій. Данныхъ о перевозкѣ главнѣйшихъ и другихъ отдѣльныхъ товаровъ, упоминаемыхъ въ отчетахъ центральнаго Управленія, въ эксплоатаціонныхъ отчетахъ мѣстныхъ управленій, тоже не имѣется [1]). Съ другой стороны, въ отчетахъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ нѣтъ свѣдѣній о перевозкѣ пассажировъ и товаровъ по сообщеніямъ: прямому, мѣстному и транзитному и приводимыя въ нихъ цифры не сходятся съ цифрами мѣстныхъ управленій, вслѣдствіе разныхъ системъ и плановъ составленія отчетовъ. Во многомъ эксплоатаціонные отчеты Управленія Желѣзныхъ Дорогъ не сходятся по цифровымъ выводамъ и съ изданіями Отдѣла Статистики и Картографіи. Между тѣмъ, казалось бы, что въ отчетахъ мѣстныхъ управленій должны содержаться всѣ элементы отчетовъ центральнаго Управленія, такъ чтобы отчеты Управленія Желѣзныхъ Дорогъ представляли въ сущности общую по всей сѣти сводку данныхъ, разсѣянныхъ въ отчетахъ отдѣльныхъ казенныхъ линій. Такое составленіе отчетовъ центральнаго Управленія, во первыхъ, облегчитъ составленіе ихъ, а во вторыхъ, увеличитъ ихъ солидность и достовѣрность, такъ какъ они будутъ основаны на точныхъ и твердыхъ данныхъ, исходящихъ изъ первоисточника статистическихъ работъ — мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ управленій. Теперь же отчеты Управленія Желѣзныхъ

---

[1]) Подробная разработка статистики товарныхъ перевозокъ печатается каждою желѣзною дорогою отдѣльно; эти работы, кромѣ спеціальныхъ учрежденій, близко стоящихъ къ желѣзнодорожному дѣлу, не имѣютъ распространенія.

Дорогъ появляются на божій свѣтъ съ большими потугами и затрудненіями при помощи выписываемыхъ съ линій бухгалтеровъ, отъ опытности которыхъ во многомъ зависятъ и качества отчетовъ. Къ этой мѣрѣ не пришлось бы прибѣгать, если бы отчеты мѣстныхъ и центральнаго управленій были согласованы по формамъ и содержанію въ тѣхъ частяхъ, которыя требуются программою отчетовъ Управленія Желѣзныхъ Дорогъ.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Приложеніе I.

Форма.

ВѢДОМОСТЬ

о количествѣ перевезенныхъ пудовъ грузовъ частныхъ отправителей малой, большой и пассажирской скоростей въ мѣстномъ сообщеніи, по вывозу, ввозу и транзиту.

За ..... мѣсяцевъ 1912 г. сравнительно съ 1911 г.

№№ группъ.	Наименованіе товаровъ.	Мѣстное сообщеніе.		Вывозъ.		Ввозъ.		Транзитъ.		Всего.		Разница въ 1912 г. противъ 1911 г.		Примѣчанія.
		За ..... мѣсяцевъ 1912 г.	За ..... мѣсяцевъ 1911 г.	За ..... мѣсяцевъ 1912 г.	За ..... мѣсяцевъ 1911 г.	За ..... мѣсяцевъ 1912 г.	За ..... мѣсяцевъ 1911 г.	За ..... мѣсяцевъ 1912 г.	За ..... мѣсяцевъ 1911 г.	За ..... мѣсяцевъ 1912 г.	За ..... мѣсяцевъ 1911 г.	Болѣе.	Менѣе.	
	I. Грузы малой скорости.													
	А. Поцудныя и повагонныя перевозки частныхъ отправителей.													
117	а) Рожь													
	б) Пшеница													
	в) Овесъ и овсюгъ													
	г) Просо и сіамицза													
	д) Гаолянъ													
	е) Гречиха.													
	ж) Ячмень													
	з) Кукуруза (маисъ, конскій зубъ и другіе сорта ея) въ зернѣ и початкахъ (кочанахъ). .													
	и) Горохъ (простой или полевой). . . .													
	к) Суржа, полба (эммеръ), суполба, сорго, джугара и росичка													
	м) Бобы (русскіе, конскіе), а также китайскіе, фасоль и чечевица въ сушеномъ и лущеномъ видѣ.													
	Итого по 117-ой группѣ . . .													
68	а) Мука пшеничная													
	б) Мука ржаная, пеклеванная и сѣянная. .													
	в) Мука ржаная, кромѣ пеклеванной и сѣянной.													
	г) Мука гречневая													
	д) Мука бобовая, гороховая, кукурузная, овсяная (въ томъ числѣ, финляндская, кромѣ упакованной въ мѣшки и кули), пшенная, полбенная, чечевичная и ячменная, мука кормовая, молотыя хлѣбныя сметки и толокно . .													
	Итого по 68-ой группѣ. . . .													
52	а) Крупа гречневая (ядрица, вельегорка, продѣльная)													
	б) Пшено													
	в) Крупа кукурузная, манная, овсяная, перловая (ячная, ячменная, а также ячмень обдирный), полбенная и смоленская . . .													
	Итого по 52-ой группѣ . . .													
	И т. д..													

Приложеніе 2.

Число пассажировъ [1]), перевезенныхъ въ 1907—1911 г.г.

Желѣзныя дороги.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось въ сравненіи съ 1907 г. Число пассажировъ.	Увеличилось въ сравненіи съ 1907 г. Въ %.
	Тысячи пассажировъ.						
Европейская Россія.							
Баскунчакская	12	18	19	19	20	**8**	*66,7 %*
Екатерининская. . .	5.068	5.755	6.539	6.969	7.642	**2.574**	*50,8 %*
Либаво-Роменская . .	2.716	2.774	2.891	3.419	4.007	**1.291**	*47,5 %*
Московско-Брестская .	4.206	4.491	4.402	4.900	5.592	**1.386**	*33,0 %*
Московско-Курская и Московско-Нижегородская съ Муромскою	7.852	9.183	9.570	10.844	12.843	**4.991**	*63,6 %*
Николаевская	7.198	7.959	8.291	9.267	10.322	**3.124**	*43,4 %*
Пермская	2.788	2.890	3.171	3.846	4.244	**1.456**	*52,2 %*
Полѣсскія	1.832	1.943	2.054	2.549	3.206	**1.374**	*75,0 %*
Привислинскія	6.625	7.511	8.037	9.432	10.912	**4.287**	*64,7 %*
Риго-Орловская . . .	7.563	8.481	8.448	9.399	10.502	**2.939**	*38,9 %*
Самаро - Златоустовская.	1.837	2.156	2.753	3.239	2.977	**1.140**	*62,1 %*
Сызрано-Вяземская. .	2.497	2.798	3.215	3.499	3.525	**1.028**	*41,2 %*
Сѣверныя	7.949	8.774	9.032	9.637	10.744	**2.795**	*35,2 %*
Сѣверо-Западныя . .	14.861	15.609	17.040	19.331	21.273	**6.412**	*43,1 %*
Юго-Западныя. . . .	11.576	11.663	12.117	13.069	14.613	**3.037**	*26,2 %*
Южныя	9.371	10.243	12.376	13.826	15.226	**5.855**	*62,5 %*
Кавказъ.							
Закавказскія.	8.806	8.895	8.640	8.828	9.224	**418**	*4,7 %*
Средняя Азія.							
Средне-Азіатская. . .	1.938	2.715	2.986	3.432	3.933	**1.995**	*102,9 %*
Ташкентская [2])	883	1.109	1.340	1.463	1.496	**613**	*69,4 %*
Сибирь.							
Забайкальская	1.414	2.061	1.866	1.869	2.200	**786**	*55,6 %*
Сибирская [3])	1.948	2.499	3.344	3.162	3.393	**1.445**	*74,2 %*
Итого .	**108.940**	**119.527**	**128.131**	**141.999**	**157.894**	**48.954**	*44,9 %*
Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ . . .	—	10.587	8.604	13.868	15.895		
Въ процентномъ отношеніи	—	*9,7 %*	*7,2 %*	*10,8 %*	*11,2 %*		

[1]) Включая проводниковъ.

[2]) За исключеніемъ пассажировъ, отбывшихъ со станціи Ташкентъ на Средне-Азіатскую ж. д. и прибывшихъ со Средне-Азіатской ж. д. на эту станцію и не сдѣлавшихъ пробѣга по Ташкентской ж. д.

[3]) Не считая пассажировъ съ нулевымъ пробѣгомъ на станціи Челябинскъ.

Приложеніе 3.

Пробѣгъ пассажировъ за 1907—1911 г.г.

Желѣзныя дороги.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось въ сравненіи съ 1907 г.	
	Милліоны пассажиро-верстъ.					Милл. пасс.-верстъ.	Въ %.
Европейская Россія.							
Баскунчакская . . .	0,5	0,7	0,7	0,7	0,8	**0,3**	*68,0 %*
Екатерининская . . .	499,4	568,2	655,0	704,0	773,1	**273,7**	*54,8 %*
Либаво-Роменская . .	299,3	268,8	275,9	338,5	387,1	**87,8**	*29,3 %*
Московско-Брестская.	443,2	505,8	471,8	517,9	544,7	**101,5**	*22,9 %*
Московско-Курская и Московско-Нижегородская съ Муромскою	553,8	592,4	608,6	669,6	808,8	**255,0**	*46,0 %*
Николаевская	875,7	923,4	948,9	1.060,6	1.154,1	**278,4**	*31,8 %*
Пермская	466,6	492,5	476,0	496,1	569,0	**102,4**	*21,9 %*
Полѣсскія	295,9	318,4	278,2	352,1	449,2	**153,3**	*51,8 %*
Привислинскія. . . .	484,9	588,7	624,2	770,7	799,9	**315,0**	*65,0 %*
Риго-Орловская . . .	417,4	427,4	432,0	471,6	521,1	**103,7**	*24,8 %*
Самаро - Златоустовская	1.149,3	1.145,0	1.197,4	1.193,2	934,0	(–**215,3**)	(*–18,7 %*)
Сызрано-Вяземская .	558,1	637,8	602,1	524,6	501,2	(**–56,9**)	(*–10,2 %*)
Сѣверныя	602,0	732,6	721,8	775,9	816,6	**214,6**	*35,6 %*
Сѣверо-Западныя. .	1.097,0	1.160,0	1.216,2	1.348,7	1.325,5	**228,5**	*20,8 %*
Юго-Западныя. . . .	1.334,0	1.346,6	1.312,7	1.457,0	1.656,4	**322,4**	*24,2 %*
Южныя	989,5	1.077,2	1.220,9	1.370,3	1.556,1	**566,6**	*57,3 %*
Кавказъ.							
Закавказскія.	484,3	445,8	457,9	499,3	566,8	**82,5**	*17,0 %*
Средняя Азія.							
Средне-Азіатская . .	266,2	337,6	356,6	421,2	493,0	**226,8**	*85,2 %*
Ташкентская.	302,7	409,7	459,1	476,8	529,8	**227,1**	*75,0 %*
Сибирь.							
Забайкальская	673,1	574,3	537,5	581,6	466,8	(–**206,3**)	(*-30,6 %*)
Сибирская.	1.739,0	1.952,8	2.179,5	2.016,1	1.744,2	**5,2**	*0,3 %*
Итого.	**13.531,9**	**14.505,7**	**15.033,0**	**16.046,5**	**16.598,2**	**3.066,3**	*22,7 %*
Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ . .	—	973,8	527,3	1.013,5	551,7		
Въ процентномъ отношеніи	—	*7,2 %*	*3,6 %*	*6,7 %*	*3,4 %*		

Приложеніе 4.

Средній пробѣгъ одного пассажира въ 1907—1911 г.г.

Желѣзныя дороги.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось (+) или уменьшилось (—) въ сравненіи съ 1907 г.
	Версты.					
Европейская Россія.						
Баскунчакская . . .	39	38	40	39	39	—
Екатерининская . .	99	99	100	101	101	+ 2
Либаво-Роменская . .	110	97	95	99	97	— 13
Московско-Брестская .	105	113	107	106	97	— 8
Московско-Курская и Московско-Нижегородская съ Муромскою	71	65	64	62	63	— 8
Николаевская	122	116	114	114	112	— 10
Пермская	167	170	150	129	134	— 33
Полѣсскія	162	164	135	138	140	— 22
Привислинскія	73	78	78	82	73	—
Риго-Орловская . . .	55	50	51	50	50	— 5
Самаро - Златоустовская	626	531	435	368	314	—312
Сызрано-Вяземская . .	224	228	187	150	142	— 82
Сѣверныя:						
широкая колея . . .	72	80	76	77	73	+ 1
узкая колея	126	131	130	133	123	— 3
Сѣверо-Западныя . . .	74	74	71	70	62	— 12
Юго-Западныя	115	115	108	111	113	— 2
Южныя	106	105	99	99	102	— 4
Кавказъ.						
Закавказскія	55	50	53	56	61	+ 6
Средняя Азія.						
Средне-Азіатская . . .	137	124	119	123	125	— 12
Ташкентская	343	370	343	326	354	+ 11
Сибирь.						
Забайкальская	476	279	288	311	212	—264
Сибирская	893	781	652	638	514	—379
Въ среднемъ выводѣ по всей сѣти. . . .	**124**	**121**	**117**	**113**	**105**	**— 19** = — 15 %

Приложеніе 5.

Число пассажировъ, перевезенныхъ казенными желѣзными дорогами в[illegible] г.г. съ распредѣленіемъ по классамъ (въ тысячахъ) [1]).

Желѣзныя дороги.	1-й классъ. 1908 г.	1911 г.	Въ 1911 г. болѣе +, менѣе —.	2-й классъ. 1908 г.	1911 г.	Въ 1911 г. болѣе +, менѣе —.	[illegible]-й классъ. 1911 г.	Въ 1911 г. болѣе +, менѣе —.	4-й классъ. 1908 г.	1911 г.	Въ 1911 г. болѣе +, менѣе —.
Европейская Россія.											
Баскунчакская	—	—	—	0,5	0,6	+ *0,1*	19,5	+ *2,6*	—	—	—
Екатерининская	51,5	53,7	+ *2,2*	483,0	561,3	+ *78,3*	4.526,4	+ *1.008,1*	1.342,6	2.270,5	+ *927,9*
Либаво-Роменская	18,7	19,6	+ *0,9*	211,0	277,3	+ *66,3*	2.751,0	+ *707,7*	172,2	722,4	+ *550,2*
Московско-Брестская	33,1	37,8	+ *4,7*	371,1	486,1	+ *115,0*	4.595,5	+ *1.167,0*	36,7	206,5	+ *169,8*
Московско-Курская и Нижегородская съ Муромскою.	69,2	60,2	— *9,0*	835,5	1.039,4	+ *203,9*	10.548,4	+ *2.722,8*	58,3	938,7	+ *880,4*
Николаевская	62,3	74,5	+ *12,2*	679,3	829,8	+ *150,5*	7.769,8	+ *1.446,6*	323,7	1.141,9	+ *818,2*
Пермская	9,4	8,3	— *1,1*	76,4	83,6	+ *7,2*	738,5	+ *214,9*	2.119,3	3.241,8	+ *1.122,5*
Полѣсскія	13,1	18,7	+ *5,6*	128,1	175,3	+ *47,1*	1.821,0	+ *441,0*	37,0	901,7	+ *864,7*
Привислинскія	35,7	56,7	+ *21,0*	570,2	828,4	+ *258,2*	6.477,0	+ *1.754,6*	1.371,0	3.167,0	+ *1.796,0*
Риго-Орловская	90,9	88,6	— *2,3*	1.230,1	1.516,7	+ *286,6*	8.216,3	+ *1.964,7*	175,7	402,1	+ *226,4*
Самаро-Златоустовская . . .	10,9	12,6	+ *1,7*	101,7	137,6	+ *35,9*	951,2	+ *324,5*	537,7	1.263,3	+ *725,6*
Сызрано-Вяземская	12,5	12,3	— *0,2*	156,9	152,8	— *4,1*	1.615,9	— *95,6*	138,0	1.348,6	+ *1.210,6*
Сѣверныя	62,1	82,9	+ *20,8*	739,3	977,4	+ *238,1*	8.907,1	+ *1.959,1*	241,3	482,5	+ *241,2*
Сѣверо-Западныя	197,2	209,5	+ *12,3*	2.053,8	3.010,1	+ *956,3*	16.723,7	+ *4.981,2*	126,5	415,7	+ *289,2*
Юго-Западныя	99,7	129,3	+ *29,6*	699,9	892,3	+ *192,4*	8.280,3	+ *1.339,4*	2.862,5	4.636,1	+ *1.773,6*
Южныя	69,4	93,0	+ *23,6*	786,3	1.035,4	+ *249,1*	9.828,8	+ *3.145,9*	2.149,4	3.699,0	+ *1.549,6*
Кавказъ.											
Закавказскія	145,2	78,3	— *66,9*	1.047,6	870,9	— *176,7*	6.556,6	+ *135,7*	914,0	1.353,8	+ *439,8*
Средняя Азія.											
Средне-Азіатская	6,0	9,0	+ *3,0*	98,4	151,3	+ *52,9*	1.555,1	+ *450,7*	1.382,6	2.116,8	+ *734,2*
Ташкентская	5,4	6,6	+ *1,2*	60,0	66,5	+ *6,5*	544,8	+ *97,7*	735,8	1.161,6	+ *425,8*
Сибирь.											
Забайкальская	6,3	15,5	+ *9,2*	75,5	112,1	+ *36,6*	1.400,9	+ *666,6*	511,1	330,7	— *180,4*
Сибирская	9,7	10,2	+ *0,5*	103,2	108,2	+ *5,0*	1.030,3	+ *116,8*	881,7	2.137,8	+ *1.256,1*
Итого	**1.008,3**	**1.077,3**	+ *69,0*	**10.507,8**	**13.313,1**	+ *2.805,3*	**104.858,1**	+ *24.552,0*	**16.117,1**	**31.938,5**	+ *15.821,4*

[1]) Составлено на основаніи общихъ эксплоатаціонныхъ отчетовъ Управленія Желѣзныхъ[illegible]10 и 1911 г.г.

Приложеніе 6.

Грузы малой скорости, перевезенные въ 1907—1911 г.г.

Желѣзныя дороги.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось въ сравненіи съ 1907 г. Милл. пуд.	Въ %
	Милліоны пудовъ.						
Европейская Россія.							
Баскунчакская	24,2	27,6	24,8	30,8	33,3	+ **9,1**	+ *37,6* %
Екатерининская	1.370,2	1.371,4	1.422,8	1.453,5	1.700,0	+ **329,8**	+ *24,1* %
Либаво-Роменская . . .	266,4	264,4	308,0	305,7	346,0	+ **79,6**	+ *29,9* %
Московско-Брестская .	191,4	197,8	193,7	186,8	202,0	+ **10,6**	+ *5,5* %
Московско - Курская и Московско - Нижегородская съ Муромскою	532,7	516,6	409,2	404,5	455,0	— **77,7**	— *14,6* %
Николаевская	381,4	437,6	503,8	564,7	610,1	+ **228,7**	+ *60,0* %
Пермская	148,8	175,8	177,5	185,5	204,0	+ **55,2**	+ *37,1* %
Полѣсскія	153,1	164,6	204,8	200,3	235,2	+ **82,1**	+ *53,6* %
Привислинскія. . . .	507,1	520,4	529,7	531,7	635,6	+ **128,5**	+ *25,3* %
Риго-Орловская . . .	300,7	316,8	377,9	408,9	428,9	+ **128,2**	+ *42,6* %
Самаро-Златоустовская	180,5	193,8	246,3	258,5	247,6	+ **67,1**	+ *37,2* %
Сызрано-Вяземская . .	190,7	190,4	213,1	211,1	224,0	+ **33,3**	+ *17,5* %
Сѣверныя	262,0	271,3	278,8	304,5	340,1	+ **78,1**	+ *29,8* %
Сѣверо-Западныя . . .	324,5	347,6	368,9	387,7	422,8	+ **98,3**	+ *30,3* %
Юго-Западныя	720,2	647,8	663,7	769,2	916,5	+ **196,3**	+ *27,3* %
Южныя	1.106,8	1.051,8	1.121,7	1.193,3	1.383,6	+ **276,8**	+ *25,0* %
Кавказъ.							
Закавказскія.	183,7	173,5	183,1	189,6	213,7	+ **30,0**	+ *16,3* %
Средняя Азія.							
Средне-Азіатская . .	62,9	66,6	70,6	86,8	110,8	+ **47,9**	+ *76,2* %
Ташкентская.	68,4	75,4	103,2	114,5	109,8	+ **41,4**	+ *60,5* %
Сибирь.							
Забайкальская.	46,8	36,7	37,4	44,4	50,9	+ **4,1**	+ *8,8* %
Сибирская [1])	129,7	132,3	134,4	133,4	134,6	+ **4,9**	+ *3,8* %
Итого . .	**7.152,2**	**7.180,2**	**7.573,4**	**7.965,4**	**9.004,5**	+ **1.852,3**	+ *25,9* %
Увеличилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ	—	28,0	393,2	392,0	1.039,1		
Въ процентномъ отношеніи	—	+ *0,4* %	+ *5,5* %	+ *5,2* %	+ *13,0* %		

[1]) За исключеніемъ грузовъ съ нулевымъ пробѣгомъ на ст. Челябинскъ.

Пробѣгъ грузовъ малой скорости, перевезенныхъ въ 1907—1911 гг.

Желѣзныя дороги.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось съ 1907 г. Милліоны пудо-верстъ.	Въ %.
	Милліоны пудо-верстъ.						
Европейская Россія.							
Баскунчакская	1.227,4	1.396,6	1.219,9	1.487,8	1.552,8	+ **325,4**	+ *26,5* %
Екатерининская	263.501,4	259.240,4	286.748,7	293.918,7	332.463,8	+ **68.962,4**	+ *26,2* %
Либаво-Роменская	72.402,4	68.898,4	79.380,3	79.566,9	90.719,9	+ **18.317,5**	+ *25,3* %
Московско-Брестская	39.634,5	40.358,4	47.681,8	46.932,0	47.461,5	+ **7.827,0**	+ *19,7* %
Московско-Курская и Московско-Нижегородская съ Муромскою	107.262,1	100.739,3	88.831,9	86.385,9	98.517,0	— **8.745,1**	— *8,2* %
Николаевская	94.109,8	111.413,5	122.236,7	127.628,0	120.201,0	+ **26.091,2**	+ *27,7* %
Пермская	59.138,1	69.480,7	73.937,2	65.481,2	74.670,2	+ **15.532,1**	+ *26,3* %
Полѣсскія	43.538,7	41.906,6	55.436,9	52.740,6	61.788,8	+ **18.250,1**	+ *41,9* %
Привислинскія	114.389,3	123.210,3	127.537,2	129.484,4	159.637,1	+ **45.247,8**	+ *39,6* %
Риго-Орловская	59.326,8	62.520,2	79.021,5	92.340,6	89.147,9	+ **29.821,1**	+ *50,3* %
Самаро-Златоустовская	92.457,4	83.871,8	93.067,5	89.479,2	92.463,2	+ **5,8**	—
Сызрано-Вяземская	42.978,7	44.655,6	59.491,4	47.649,4	50.720,1	+ **7.741,4**	+ *18,0* %
Сѣверныя	54.927,3	58.562,3	66.390,2	72.169,8	79.582,3	+ **24.655,0**	+ *44,9* %
Сѣверо-Западныя	62.099,1	66.258,0	69.793,5	76.874,0	82.679,8	+ **20.580,7**	+ *33,1* %
Юго-Западныя	233.606,9	203.394,7	199.552,2	222.064,9	265.510,3	+ **31.903,4**	+ *13,7* %
Южныя	234.926,5	233.266,1	248.398,5	242.206,5	261.660,9	+ **26.734,4**	+ *11,4* %
Кавказъ.							
Закавказскія	44.161,8	47.515,5	52.057,6	51.865,4	58.837,2	+ **14.675,4**	+ *33,2* %
Средняя Азія.							
Средне-Азіатская	37.605,4	31.943,6	35.125,8	44.944,6	58.527,7	+ **20.922,3**	+ *55,6* %
Ташкентская	48.757,4	51.617,4	64.667,8	97.787,6	100.911,3	+ **52.153,9**	+ *107,0* %
Сибирь.							
Забайкальская	29.368,1	19.405,0	21.249,7	23.935,5	26.056,2	— **3.311,9**	— *11,3* %
Сибирская	103.596,5	112.795,0	106.881,4	119.688,9	130.571,3	+ **26.974,8**	+ *26,0* %
Итого	**1.839.015,6**	**1.832.449,4**	**1.978.707,7**	**2.064.631,9**	**2.283.680,3**	+ **444.664,7**	+ *24,2* %
Увеличилось или уменьшилось по сравненію съ предыдущимъ годомъ	—	— 6.566,2	+ 146.258,3	+ 85.924,2	+ 219.048,4		
Въ процентномъ отношеніи	—	— *0,4*%	+ *8,0*%	+ *4,3*%	+ *10,6*%		
Средній пробѣгъ 1 пуда груза, въ верстахъ	257	255	261	259	253		
Средняя выручка съ 1 пуда груза, въ копѣйкахъ	5,3	5,2	5,4	5,5	5,4		

Приложеніе 8.

Перевозка хлѣбныхъ грузовъ въ 1908—1911 г.г.

Желѣзныя дороги.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось въ сравненіи съ 1908 г. Милл. пуд.	Въ %.
	Милліоны пудовъ.					
Европейская Россія.						
Баскунчакская	0,1	0,1	0,2	0,2	+ **0,1**	+ *100* %
Екатерининская	72,1	103,5	122,1	104,1	+ **32,0**	+ *44,4* %
Либаво-Роменская	57,7	82,0	78,1	85,9	+ **28,2**	+ *48,5* %
Московско-Брестская. .	31,9	41,8	33,2	28,5	— **3,4**	— *10,7* %
Московско-Курская и Московско-Нижегородская съ Муромскою	98,2	70,2	58,2 [1])	73,0	— **25,2**	— *25,7* %
Николаевская	100,2	133,8	130,3	114,0	+ **13,8**	+ *13,8* %
Пермская	47,9	47,1	29,5	31,6	— **16,3**	— *34,0* %
Полѣсскія.	35,3	60,9	52,0	53,2	+ **17,9**	+ *50,7* %
Привислинскія	80,0	113,6	98,1	120,5	+ **40,5**	+ *50,6* %
Риго-Орловская	63,9	112,3	114,9	95,2	+ **31,3**	+ *49,0* %
Самаро-Златоустовская .	61,9	104,2	86,1	58,1	— **3,8**	— *6,1* %
Сызрано-Вяземская . . .	71,8	89,2	71,3	74,0	+ **2,2**	+ *3,1* %
Сѣверныя.	35,4	45,0	38,2	36,9	+ **1,5**	+ *4,2* %
Сѣверо-Западныя	48,9	63,2	62,8	60,7	+ **11,8**	+ *24,1* %
Юго-Западныя	154,4	187,3	203,5	250,0	+ **95,6**	+ *61,9* %
Южныя.	159,8	216,7	216,0	225,7	+ **65,9**	+ *41,2* %
Кавказъ.						
Закавказскія	17,3	15,5	16,4	23,6	+ **6,3**	+ *36,4* %
Средняя Азія.						
Средне-Азіатская	12,5	13,3	21,7	27,0	+ **14,5**	+ *116,0* %
Ташкентская	25,4	49,9	48,8 [2])	38,3 [2])	+ **12,9**	+ *50,8* %
Сибирь.						
Забайкальская.	5,8	7,0	8,5	9,5	+ **3,7**	+ *63,8* %
Сибирская [3])	49,7	47,5	29,4	38,3	— **11,4**	— *22,9* %
Итого. .	**1.230,2**	**1.604,1**	**1.519,3**	**1.548,3**	+ **318,1**	+ *25,9* %
Увеличилось или уменьшилось въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ	—	+ 373,9	— 84,8	+ 29,0		
Въ процентномъ отношеніи	—	+ *30,4* %	— *5,3* %	+ *1,9* %		

[1]) Цифра исправлена согласно отчету дороги.

[2]) Цифры исправлены Управленіемъ Ташкентской ж. д. при составленіи смѣты на 1913 г.

[3]) За исключеніемъ грузовъ съ нулевымъ пробѣгомъ на ст. Челябинскъ.

Приложеніе 9.

Перевозка лѣса (кромѣ дровъ) въ 1908—1911 г.г.

Желѣзныя дороги.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Увеличилось или уменьшилось въ сравненіи съ 1908 г. Милл. пуд.	Въ %
	Милліоны пудовъ.					
Европейская Россія.						
Баскунчакская	—	—	—	—	—	—
Екатерининская	44,6	63,7	62,6	72,3	+ **27,7**	+ *62,1* %
Либаво-Роменская	42,9	61,9	66,3	78,2	+ **35,3**	+ *82,3* %
Московско-Брестская	18,5	27,4	32,3	39,0	+ **20,5**	+ *110,8* %
Московско-Курская и Московско-Нижегородская съ Муромскою	30,9	31,4	37,1	38,6	+ **7,7**	+ *24,9* %
Николаевская	26,1	39,2	50,6	63,3	+ **37,2**	+ *142,5* %
Пермская	10,9	12,7	14,7	15,2	+ **4,3**	+ *39,4* %
Полѣсскія	35,9	45,0	49,7	60,9	+ **25,0**	+ *69,6* %
Привислинскія	61,4	63,8	71,1	82,6	+ **21,2**	+ *34,5* %
Риго-Орловская	54,4	67,5	81,3	91,7	+ **37,3**	+ *68,6* %
Самаро-Златоустовская	11,7	9,4	14,3	14,0	+ **2,3**	+ *19,7* %
Сызрано-Вяземская	11,0	12,9	14,2	15,4	+ **4,4**	+ *40,0* %
Сѣверныя	21,4	22,3	31,3	34,0	+ **12,6**	+ *58,9* %
Сѣверо-Западныя	34,7	42,7	53,5	65,2	+ **30,5**	+ *87,9* %
Юго-Западныя	67,2	67,5	76,1	84,7	+ **17,5**	+ *26,0* %
Южныя	76,4	86,3	92,2	103,1	+ **26,7**	+ *34,9* %
Кавказъ.						
Закавказскія	3,5	4,6	4,9	5,9	+ **2,4**	+ *68,6* %
Средняя Азія.						
Средне-Азіатская	3,2	3,1	4,8	6,3	+ **3,1**	+ *96,9* %
Ташкентская	7,2	6,1	9,1	8,6	+ **1,4**	+ *19,4* %
Сибирь.						
Забайкальская	2,7	1,5	1,2	1,9	— **0,8**	— *29,6* %
Сибирская [1])	7,3	10,7	13,6	10,3	+ **3,0**	+ *41,1* %
Итого	**571,9**	**679,7**	**780,9**	**891,2**	+**319,3**	+ *55,8* %
Увеличилось или уменьшилось въ сравненіи съ предшествовавшимъ годомъ	—	+ 107,8	+ 101,2	+ 110,3		
Въ процентномъ отношеніи	—	+ *18,8* %	+ *14,9* %	+ *14,1* %		

[1]) За исключеніемъ грузовъ съ нулевымъ пробѣгомъ на ст. Челябинскъ.

Приложеніе 10.

Перевозка дровъ, каменнаго угля нефти и ея продуктовъ въ 1908—1911 г.г.

Желѣзныя дороги.	Дрова.				Каменный уголь.				Нефть, керосинъ и др. продукты нефти.				Итого.				Увеличилось или уменьшилось въ сравненіи съ 1908 г.	
	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	Милл. пуд.	Въ %.
	Милліоны пудовъ.																	
Европейская Россія.																		
Баскунчакская	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Екатерининская	20,6	3,4	3,1	3,9	696,1	688,3	656,8	795,1	18,7	20,0	19,4	21,1	735,4	711,7	679,3	820,1	+ **84,7**	+ *11,5* %
Либаво-Роменская	39,6	29,4	21,4	22,0	20,6	20,5	18,8	22,8	3,1	3,0	3,0	3,2	63,3	52,9	43,2	48,0	— **15,3**	— *24,2* %
Московско-Брестская	32,2	27,9	24,6	23,9	23,1	18,2	13,9	17,3	8,8	7,2	8,0	8,3	64,1	53,3	46,5	49,5	— **14,6**	— *22,8* %
Московско-Курская и Московско-Нижегородская съ Муромскою.	28,1	21,9	21,1	22,5	100,6	64,4	51,6	60,2	32,0	27,6	28,7	33,4	160,7	113,9	101,4	116,1	— **44,6**	— *27,8* %
Николаевская	67,2	67,6	63,6	64,6	27,9	34,1	39,1	47,4	30,1	30,0	30,0	38,5	125,2	131,7	132,7	150,5	+ **25,3**	+ *20,2* %
Пермская	11,9	14,0	14,3	9,5	21,0	19,8	16,0	19,3	1,8	1,9	2,6	3,2	34,7	35,7	32,9	32,0	— **2,7**	— *7,8* %
Полѣсскія	21,3	23,0	16,7	25,3	4,4	6,6	5,3	5,6	4,0	4,2	4,8	6,3	29,7	33,8	26,8	37,2	+ **7,5**	+ *25,3* %
Привислинскія	30,2	30,2	20,9	23,3	87,0	81,0	77,4	92,1	10,2	9,7	9,3	9,9	127,4	120,9	107,6	125,3	— **2,1**	— *1,6* %
Риго-Орловская	37,8	33,3	31,4	33,7	22,7	17,5	17,4	22,4	7,7	8,0	8,8	9,8	68,2	58,8	57,6	65,9	— **2,3**	— *3,4* %
Самаро-Златоустовская	2,2	1,8	5,8	4,8	1,8	3,0	4,1	4,7	17,1	17,6	20,0	21,5	21,1	22,4	29,9	31,0	+ **9,9**	+ *46,9* %
Сызрано-Вяземская	11,6	6,9	7,5	10,1	16,0	16,4	16,1	17,7	4,1	4,5	5,3	4,6	31,7	27,8	28,9	32,4	+ **0,7**	+ *2,2* %
Сѣверныя	32,2	33,9	32,5	43,3	9,8	7,6	7,7	7,6	35,2	38,1	43,1	51,5	77,2	79,6	83,3	102,4	+ **25,2**	+ *32,6* %
Сѣверо-Западныя	65,1	62,4	53,9	52,1	18,8	21,2	19,6	21,4	7,3	7,0	7,5	8,5	91,2	90,6	81,0	82,0	— **9,2**	— *10,1* %
Юго-Западныя	31,6	34,2	34,4	43,1	85,5	87,8	82,8	106,9	11,6	12,4	12,0	12,4	128,7	134,4	129,2	162,4	+ **33,7**	+ *26,2* %
Южныя	12,3	14,0	13,3	16,4	382,3	370,2	337,9	422,5	14,8	15,6	15,0	17,1	409,4	399,8	366,2	456,0	+ **46,6**	+ *11,4* %
Кавказъ.																		
Закавказскія	10,5	10,5	8,3	11,9	2,2	2,2	2,3	3,1	59,6	56,1	55,9	54,3	72,3	68,8	66,5	69,3	— **3,0**	— *4,1* %
Средняя Азія.																		
Средне-Азіатская	3,9	3,4	3,5	6,0	0,7	0,9	1,2	3,0	3,4	3,6	4,5	6,1	8,0	7,9	9,2	15,1	+ **7,1**	+ *88,7* %
Ташкентская	6,7	4,2	7,7	9,7	0,9	0,9	1,3	1,9	2,2	2,5	3,5	3,6	9,8	7,6	12,5	15,2	+ **5,4**	+ *55,1* %
Сибирь.																		
Забайкальская	1,6	2,1	4,0	5,3	4,2	4,2	4,7	3,7	0,3	0,4	0,5	0,4	6,1	6,7	9,2	9,4	+ **3,3**	+ *54,1* %
Сибирская	4,0	6,0	6,7	5,2	10,8	10,1	10,1	12,8	2,5	2,8	2,9	2,8	17,3	18,9	19,7	20,8	+ **3,5**	+ *20,2* %
Итого	**470,6**	**430,1**	**394,7**	**436,6**	**1.536,4**	**1.474,9**	**1.384,1**	**1.687,5**	**274,5**	**272,2**	**284,8**	**316,5**	**2.281,5**	**2.177,2**	**2.063,6**	**2.440,6**	+ **159,1**	+ *7,0* %
Увеличилось или уменьшилось:																		
а) въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ	—	— 40,5	— 35,4	+ 41,9	—	— 61,5	— 90,8	+ 303,4	—	— 2,3	+ 12,6	+ 31,7	—	— 104,3	— 113,6	+ 377,0		
Въ процентномъ отношеніи	—	— *8,6* %	— *8,2* %	+ *10,6* %	—	— *4,0* %	— *6,2* %	+ *21,9* %	—	— *0,8* %	+ *4,6* %	+ *11,1* %	—	— *4,6* %	— *5,2* %	+ *18,3* %		
б) въ 1911 г. по сравненію съ 1908 г.	—	—	—	— **34,0**	—	—	—	+ **151,1**	—	—	—	+ **42,0**						
Въ процентномъ отношеніи	—	—	—	— *7,2* %	—	—	—	+ *9,8* %				+ *15,3* %						

Приложеніе 11.

Перевозка всѣхъ прочихъ грузовъ (кромѣ хлѣбныхъ, лѣса, дровъ, каменнаго угля, нефти и ея продуктовъ) **въ 1908—1911 г.г.**

Желѣзныя дороги.	**1908** г.	**1909** г.	**1910** г.	**1911** г.	Увеличилось въ сравненіи съ 1908 г. Милл. пуд.	Въ %.
	Милліоны пудовъ.					
Европейская Россія.						
Баскунчакская . . .	27,5	24,7	30,6	33,1	+ **5,6**	+ *20,4* %
Екатерининская . . .	519,3	543,9	589,5	703,5	+ **184,2**	+ *35,5* %
Либаво-Роменская . .	100,5	111,2	118,1	133,9	+ **33,4**	+ *33,2* %
Московско-Брестская..	83,3	71,2	74,8	85,0	+ **1,7**	+ *2,0* %
Московско-Курская и Московско-Нижегородская съ Муромскою.	226,8	193,7	207,8	227,3	+ **0,5**	+ *0,2* %
Николаевская	186,1	199,1	251,1	282,3	+ **96,2**	+ *51,7* %
Пермская	82,3	82,0	108,4	125,2	+ **42,9**	+ *52,1* %
Полѣсскія	63,7	65,1	71,8	83,9	+ **20,2**	+ *31,7* %
Привислинскія	251,6	231,4	254,9	307,2	+ **55,6**	+ *22,1* %
Риго-Орловская . . .	130,3	139,3	155,1	176,1	+ **45,8**	+ *35,1* %
Самаро - Златоустовская.	99,1	110,3	128,2	144,5	+ **45,4**	+ *45,8* %
Сызрано-Вяземская. .	75,9	83,2	96,7	102,2	+ **26,3**	+ *34,7* %
Сѣверныя	137,3	131,9	151,7	166,8	+ **29,5**	+ *21,5* %
Сѣверо-Западныя. . .	172,8	172,4	190,4	214,9	+ **42,1**	+ *24,4* %
Юго-Западныя	297,5	274,5	360,4	419,4	+ **121,9**	+ *41,0* %
Южныя	406,2	418,9	518,9	598,8	+ **192,6**	+ *47,4* %
Кавказъ.						
Закавказскія	80,4	94,2	101,8	114,9	+ **34,5**	+ *42,9* %
Средняя Азія.						
Средне-Азіатская. . .	42,9	46,3	51,1	62,4	+ **19,5**	+ *45,5* %
Ташкентская	33,0	39,6	44,1	47,7	+ **14,7**	+ *44,5* %
Сибирь.						
Забайкальская	22,1	22,2	25,5	30,1	+ **8,0**	+ *36,2* %
Сибирская	58,0	57,3	70,7	65,2	+ **7,2**	+ *12,4* %
Итого . .	**3.096,6**	**3.112,4**	**3.601,6**	**4.124,4**	+ **1.027,8**	+ *33,2* %
Увеличилось въ сравненіи съ предыдущимъ годомъ . . .	—	+ 15,8	+ 489,2	+ 522,8		
Въ процентномъ отношеніи	—	+ *0,5* %	+ *15,7* %	+ *14,5* %		

Приложеніе 12.

Грузы малой, большой и пассажирской скоростей

(отправленіе по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ).

Годы.	Хлѣбные. Милл. пуд.	Хлѣбные. % къ итогу.	Хлѣбные. По сравненію съ предыдущимъ годомъ болѣе+, менѣе—. Милл. пуд.	Остальные. Милл. пуд.	Остальные. % къ итогу.	Остальные. По сравненію съ предыдущимъ годомъ болѣе+, менѣе—. Милл. пуд.	Итого всѣхъ грузовъ. Милл. пуд.	По сравненію съ предыдущимъ годомъ болѣе+, менѣе—. Милл. пуд.
1900	725,1	*18,3* %	—	3.233,3	*81,7* %	—	3.958,4	—
1901 . . .	762,3	*19,1* %	+ **37,2**	3.228,9	*80,9* %	— **4,4**	3.991,2	+ **32,8**
1902	901,0	*21,6* %	+ **138,7**	3.272,0	*78,4* %	+ **43,1**	4.173,0	+ **181,8**
1903	950,3	*20,8* %	+ **49,3**	3.609,0	*79,2* %	+ **337,0**	4.559,3	+ **386,3**
1904	935,4	*20,5* %	— **14,9**	3.634,1	*79,5* %	+ **25,1**	4.569,5	+ **10,2**
1905	915,1	*21,7* %	— **20,3**	3.301,3	*78,3* %	— **332,8**	4.216,4	— **353,1**
1906	1.008,3	*20,5* %	+ **93,2**	3.907,6	*79,5* %	+ **606,3**	4.915,9	+ **699,5**
1907	959,3	*18,4* %	— **49,0**	4.240,9	*81,6* %	+ **333,3**	5.200,2	+ **284,3**
1908	893,3	*17,0* %	— **66,0**	4.354,5	*83,0* %	+ **113,6**	5.247,8	+ **47,6**
1909	1.181,3	*21,0* %	+ **288,0**	4.440,1	*79,0* %	+ **85,6**	5.621,4	+ **373,6**
1910	1.193,4	*19,7* %	+ **12,1**	4.865,3	*80,3* %	+ **425,2**	6.058,7	+ **437,3**
1911	1.197,2	*17,6* %	+ **3,8**	5.611,9	*82,4* %	+ **746,6**	6.809,1	+ **750,4**
Увеличилось съ 1900 г.	+ **472,1**	—		+ **2.378,6**	—		+ **2.850,7**	
Въ %	+ *65,1*%	—		+ *73,6* %			+ *72* %	

Приложеніе 13.

Урожай хлѣбовъ въ 72 губерніяхъ и областяхъ.

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Милліоны пудовъ.											
Пшеница	702,8	710,7	1.009,1	1.032,5	1.107,8	1.057,2	844,7	848,5	941,0	1.289,2	1.286,0	845,3
Рожь.	1.426,8	1.170,7	1.425,1	1.414,1	1.563,8	1.143,5	1.034,1	1.253,2	1.212,7	1.389,3	1.344,8	1.181,4
Ячмень	315,0	318,9	449,6	475,1	460,2	461,2	414,8	472,4	505,4	633,4	616,2	550,5
Овесъ	756,5	553,0	824,7	708,7	996,2	830,0	631,8	803,9	834,2	1.013,9	926,4	760,5
Кукуруза.	53,1	106,1	75,4	78,7	40,4	52,1	109,7	78,9	95,1	61,9	120,3	127,6
Горохъ, бобы, чечевица .	58,8	42,9	66,6	52,0	68,3	48,9	48,8	55,8	57,4	78,6	69,1	60,2
Прочіе хлѣба	183,8	156,8	278,2	190,7	181,5	190,9	172,9	209,8	200,1	251,2	248,0	174,4
	3.496,8	**3.059,1**	**4.128,7**	**3.951,8**	**4.418,2**	**3.783,8**	**3.256,8**	**3.722,5**	**3.845,9**	**4.717,5**	**4.610,8**	**3.699,9**

Приложеніе 14.

Вывозъ хлѣбовъ (за исключеніемъ риса) **по всѣмъ границамъ.**

	1900 г.	**1901 г.**	**1902 г.**	**1903 г.**	**1904 г.**	**1905 г.**	**1906 г.**	**1907 г.**	**1908 г.**	**1909 г.**	**1910 г.**	**1911 г.**
					Тысячи пудовъ.							
Пшеница	116.876	138.580	186.046	254.949	280.884	293.834	219.995	141.674	89.803	314.469	374.590	240.545
Рожь	93.227	82.735	98.221	82.222	60.051	59.674	65.366	45.164	24.911	35.499	40.538	53.874
Ячмень	53.676	77.631	104.165	145.619	151.838	138.263	148.809	132.664	161.389	219.203	244.702	262.638
Овесъ	80.047	80.317	63.333	59.517	54.062	127.327	69.544	26.137	29.374	74.663	83.947	85.130
Кукуруза	19.057	29.710	68.461	39.310	28.895	11.432	15.321	59.913	36.511	41.149	27.425	81.814
Мука пшеничная	4.577	3.955	3.491	5.567	6.363	5.919	6.142	4.043	3.243	5.764	6.820	7.352
» ржаная	9.752	8.960	10.057	10.846	11.993	7.123	7.523	6.344	6.178	7.010	5.498	9.491
Горохъ, бобы, чечевица .	7.940	8.630	11.479	11.656	12.379	13.522	14.806	14.824	18.384	20.015	21.807	26.084
Прочіе хлѣба	4.211	3.508	4.460	5.793	4.199	4.588	3.437	3.503	3.143	5.004	5.360	7.949
Отруби и проч.	30.684	32.403	29.889	36.378	38.015	35.565	39.523	35.988	31.774	39.005	37.725	49.044
	420.047	**466.429**	**579.602**	**651.857**	**648.679**	**697.247**	**590.466**	**470.254**	**404.710**	**761.781**	**848.412**	**823.921**
На сумму, въ тыс. руб. .	306.039	344.582	432.707	479.761	496.650	568.422	472.207	430.766	379.813	749.554	747.560	739.001
Средняя цѣна за 1000 пуд., въ рубл.	729	739	747	736	766	815	800	916	938	984	881	897
Стоимость 1 пуда, въ коп.	72,9	73,9	74,7	73,6	76,6	81,5	80,0	91,6	93,8	98,4	88,1	89,7

Приложеніе 15.

Хлѣбные грузы

(отправленіе по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ).

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
					Тысячи пудовъ.							
Хлѣбъ въ зернѣ.												
Пшеница	161.889	185.872	236.174	287.441	290.069	263.346	295.312	225.622	209.006	385.182	416.460	301.075
Рожь	111.725	100.491	121.069	110.608	82.355	99.935	139.358	129.115	93.217	98.095	85.177	99.843
Ячмень	31.343	48.405	69.117	85.947	75.269	73.970	90.884	84.770	94.526	131.228	141.491	149.871
Овесъ	136.490	126.051	134.155	122.228	133.016	161.178	128.971	124.726	123.963	157.881	156.640	168.849
Кукуруза	19.164	37.683	55.969	36.186	27.341	12.280	20.729	62.367	36.616	40.136	26.332	72.937
Горохъ	11.069	5.533	8.594	10.837	12.005	9.182	9.790	9.900	9.534	12.452	13.426	16.928
Бобы и чечевица		4.007	5.980	5.446	5.546	3.110	4.782	6.816	7.954	11.819	10.417	9.990
Полба, сорго и др.	—	639	584	703	809	461	1.230	2.867	683	834	1.436	1.287
Гречиха	4.422	4.082	5.926	5.561	4.929	3.497	3.946	5.486	4.346	4.825	4.557	8.597
Просо и сіамицза	3.533	4.097	4.814	4.884	5.076	4.061	6.465	7.939	8.388	9.023	8.290	8.271
Крупа.												
Пшенная	15.351	15.167	16.810	16.405	16.471	11.708	15.811	20.997	19.675	19.413	15.953	16.454
Гречневая	12.537	10.774	11.614	11.360	11.745	11.562	10.669	11.047	11.915	13.257	12.243	14.252
Прочая	2.254	2.028	2.472	2.926	3.363	3.423	2.804	3.077	3.316	3.904	3.607	3.714
Мука.												
Пшеничная	112.458	116.557	123.048	133.514	137.687	138.950	161.400	146.023	146.609	156.672	167.171	180.129
Ржаная	58.498	55.134	58.247	67.109	76.291	68.464	58.827	67.072	74.107	81.498	76.906	75.775
Прочая	3.677	2.130	2.566	2.007	1.708	1.674	1.696	1.990	2.505	2.405	1.925	2.302
Хлѣбные остатки.												
Высѣвки сѣмянныя, мякина, отруби	39.500	42.619	42.670	45.953	50.351	47.156	53.877	47.683	44.984	50.682	49.497	64.740
Тарица и т. п.	422	505	582	536	742	521	867	1.177	1.264	1.341	1.259	1.526
Хлѣбъ печеный	807	558	658	713	653	625	855	626	653	654	689	684
	725.139	**762.332**	**901.049**	**950.364**	**935.426**	**915.103**	**1.008.273**	**959.300**	**893.261**	**1.181.301**	**1.193.476**	**1.197.224**

Горючія ископаемыя

(отправленіе по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ).

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
					Т ы с я ч и			п у д о в ъ.				
Нефть и ея продукты.												
Нефть сырая . . .	131.290	15.430	14.705	13.147	19.191	14.460	14.663	21.015	24.087	21.748	23.147	30.049
Нефтяные остатки.		115.154	115.332	133.255	134.750	125.053	95.282	82.765	94.467	108.282	132.841	153.581
Керосинъ и др. освѣтительныя масла	119.650	124.201	118.446	133.699	145.263	72.209	79.995	82.760	87.384	87.668	87.477	87.892
Нефтяныя смазочныя масла . . .	12.475	16.926	16.929	20.579	18.537	13.875	16.825	15.622	17.216	17.128	18.229	19.699
Прочіе продукты нефти	7.542	6.545	7.041	10.693	8.465	3.999	3.466	2.822	3.135	4.691	6.977	7.558
	270.957	278.256	272.453	311.373	326.206	229.596	210.231	204.984	226.289	239.517	268.671	298.779
Каменный уголь и торфъ.												
Антрацитъ и каменный уголь . . .	730.117	743.771	741.672	822.967	834.267	706.748	881.342	1.020.598	1.025.278	996.028	987.288	1.154.939
Коксъ.						77.384	89.636	93.818	103.587	103.502	101.870	142.333
Торфъ	11.641	12.419	10.578	11.673	12.945	9.718	15.682	17.109	16.479	12.876	14.724	15.151
	741.758	756.190	752.250	834.640	847.212	793.850	986.660	1.131.525	1.145.344	1.112.406	1.103.882	1.312.423
Итого . . .	**1.012.715**	**1.034.446**	**1.024.703**	**1.146.013**	**1.173.418**	**1.023.446**	**1.196.891**	**1.336.509**	**1.371.633**	**1.351.923**	**1.372.553**	**1.611.202**

Приложеніе 17.

Металлургическіе грузы

(отправленіе по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ).

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Тысячи пудовъ.											
Руды.												
Желѣзныя, марганцовыя и проч. . .	247.945	201.938	203.461	244.063	294.583	231.233	313.878	353.057	299.981	307.940	348.241	406.874
Металлы.												
Чугунъ не въ дѣлѣ.	47.224	50.752	53.781	64.370	72.879	64.001	69.852	80.999	82.238	78.994	86.060	106.571
Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ, листовыя и сортовыя	85.113	70.601	66.745	81.373	83.612	79.598	87.922	90.308	88.466	91.201	109.865	128.602
Жесть не въ дѣлѣ	878	1.366	1.069	1.004	1.202	1.053	1.466	1.665	2.134	2.197	2.846	3.163
Мѣдь, латунь, томпакъ и бронза не въ дѣлѣ.	2.190	2.208	2.398	2.478	2.859	2.640	2.810	2.550	2.500	2.510	3.290	3.333
Свинецъ не въ дѣлѣ	1.110	1.446	1.481	1.633	1.412	1.512	1.458	1.580	1.668	1.482	1.805	1.799
Цинкъ не въ дѣлѣ.	1.477	1.648	1.639	1.805	1.683	1.517	1.557	1.414	1.625	1.920	2.266	2.478
Разные металлы и сплавы	508	522	638	602	562	571	642	576	520	488	642	805
	138.500	128.543	127.751	153.265	164.209	150.892	165.707	179.092	179.151	178.792	206.774	246.751
Издѣлія, кромѣ машинъ.												
Рельсы и принадлежности пути и подвижного состава	36.471	32.353	33.515	32.521	34.288	28.199	28.490	33.172	33.201	39.255	47.967	50.126
Остальныя издѣлія изъ желѣза, стали, чугуна и жести, кромѣ гвоздей [1]).	35.458	36.181	33.170	37.856	38.114	33.939	37.658	38.274	39.477	40.261	49.457	56.715
Мѣдныя издѣлія.	1.767	1.826	1.670	2.061	1.971	1.906	2.124	1.591	2.058	2.045	2.637	2.821
Свинцовыя и цинковыя издѣлія . . .	454	622	594	663	552	523	904	649	605	563	674	662
Олово не въ дѣлѣ и въ издѣліяхъ. .	226	253	224	253	246	235	232	243	226	254	306	298
	74.376	71.235	69.173	73.354	75.171	64.802	69.408	73.929	75.567	82.378	101.041	110.622
Всего	**460.821**	**401.716**	**400.385**	**470.682**	**533.963**	**446.927**	**548.993**	**606.078**	**554.699**	**569.110**	**656.056**	**764.247**

[1]) Гвозди показаны въ перевозкѣ строительныхъ грузовъ.

Строительные грузы

(отправленіе по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ).

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Тысячи пудовъ.											
Алебастръ и гипсъ	17.785	17.212	16.580	24.380	15.295	13.937	12.533	12.224	13.200	14.745	18.243	22.758
Известь	36.591	34.215	30.282	34.366	32.257	28.083	26.998	30.632	32.557	35.511	45.094	54.641
Мѣлъ	5.224	5.757	5.836	6.855	6.706	6.838	7.105	7.993	8.833	9.444	11.569	14.616
Цементъ	29.123	32.868	33.294	40.602	35.803	31.856	30.806	36.683	40.703	42.398	58.880	72.463
Кирпичъ обыкновенный	76.050	64.064	64.127	70.840	62.881	57.167	47.609	59.643	58.260	61.928	88.963	110.244
Кирпичъ огнеупорный	13.713	11.348	9.371	11.722	13.573	10.711	12.847	15.320	17.172	14.599	16.110	22.471
Строительный камень	87.952	76.435	67.376	82.680	88.391	60.725	61.698	68.166	74.223	77.402	95.630	120.766
Изразцы разные	1.353	1.201	1.232	1.858	1.221	980	832	912	1.099	1.222	1.559	1.896
Черепица	2.400 [1]	1.661	2.199	3.078	2.201	1.981	2.493	2.820	3.120	3.344	3.478	4.327
Трубы дренажныя		832	1.282	1.368	1.379	1.330	1.284	1.627	1.840	2.242	2.514	2.882
Толь кровельный	1.440	1.433	1.398	1.569	1.285	1.343	1.323	1.628	1.874	2.036	2.338	2.777
Алебастровыя, гипсовыя, цементныя издѣлія	323	314	427	329	312	310	294	231	288	383	526	829
Балясины, двери, рамы и др. издѣлія изъ дерева для построекъ	1.068 [2]	1.068	1.127	1.079	1.097	1.039	904	1.008	1.056	969	1.548	1.692
Обои	446	483	536	683	716	537	651	635	762	741	974	977
Гвозди	4.789 [2]	4.789	4.843	5.794	4.930	5.044	6.006	6.284	5.813	7.524	7.095	7.455
Бѣлила свинцовыя	833	812	846	991	937	888	938	965	1.063	1.182	1.268	1.359
Охра	555	529	523	548	543	500	527	539	560	632	712	733
Асфальтъ	1.954	1.914	1.955	1.894	1.897	2.034	1.475	1.323	1.727	1.725	1.959	2.720
Итого	**281.599**	**256.935**	**243.234**	**290.636**	**271.424**	**225.303**	**216.323**	**248.633**	**264.150**	**278.027**	**358.460**	**445.606**

[1]) Опредѣлено приблизительно.
[2]) Въ размѣрѣ перевозки въ 1901 г., за неимѣніемъ данныхъ за 1900 г.

Издѣлія обрабатывающей промышленности, кромѣ поименованныхъ въ другихъ таблицахъ

(отправленіе по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ).

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
1. Машины и орудія земледѣльческія и друг.	Тысячи пудовъ.											
Земледѣльческія, кромѣ деревянныхъ.	8.220	8.900	10.679	12.927	13.206	12.901	14.169	16.134	18.373	21.594	24.525	27.660
Прочія машины	13.931	12.012	11.886	12.539	12.567	11.842	13.028	13.796	16.192	16.731	20.734	25.507
Инструменты, аппараты, вѣсы и т. п..	1.895	1.792	1.876	2.101	1.873	1.688	1.983	2.244	2.461	2.386	3.179	3.928
	24.046	22.704	24.441	27.567	27.646	26.431	29.180	32.174	37.026	40.711	48.438	57.095
2. Стеклянныя издѣлія	16.068	19.441	19.778	20.131	19.002	18.733	22.470	23.701	24.796	25.206	28.369	30.394
3. Фарфоровыя, фаянсовыя и маіоликовыя издѣлія	2.797	2.879	2.845	3.185	3.172	2.835	3.646	3.751	3.591	3.594	4.182	4.393
4. Глиняныя издѣлія (посуда и др.) .	1.800 [1])	1.694	1.810	2.062	2.053	1.802	1.805	1.868	1.996	2.150	2.685	2.865
5. Издѣлія льняныя, пеньковыя, хлопчатобумажныя, шерстяныя и шелковыя.												
Пряжа и нитки.	10.469	10.727	10.664	11.640	10.941	11.287	12.272	13.898	13.361	14.166	15.957	15.921
Мануфактурный товаръ и ткацкія издѣлія..	36.408	37.434	37.704	40.117	37.522	38.819	43.146	41.735	41.586	47.373	47.689	50.670
Мѣшки и мѣшечныя ткани.	7.486	7.633	8.374	8.962	9.115	8.794	10.635	9.745	9.219	10.894	10.173	9.973
Веревки и канаты.	3.099	3.360	3.303	3.919	3.782	3.650	3.834	3.795	4.226	4.345	4.633	4.909
Войлокъ	1.018	1.134	1.172	1.201	1.467	1.239	1.248	1.292	1.338	1.395	1.391	1.522
	58.480	60.288	61.217	65.839	62.827	63.789	71.135	70.465	69.730	78.173	79.843	82.995
6. Бумага, картонъ и издѣлія изъ нихъ [2]).												
Бумага и картонъ, газеты старыя, книги конторскія, древесная и соломенная масса въ непродыравленныхъ листахъ	4.117	5.689	6.429	6.527	6.855	6.746	6.738	5.991	6.423	9.127	10.494	10.621
Бумага оберточная и сахарная и картонъ, рѣзаные въ листахъ.	7.616	7.037	7.595	8.275	8.474	8.573	10.872	12.628	9.782	10.388	11.740	12.777
Древесная и соломенная масса въ продыравленныхъ листахъ	2.557	2.948	2.977	3.516	3.483	2.966	3.201	3.547	3.794	4.063	4.616	5.370
Остальныя издѣлія..	1.324	1.616	1.498	1.710	1.645	1.679	2.370	1.987	2.140	1.749	2.140	2.361
	15.614	17.290	18.499	20.028	20.457	19.964	23.181	24.153	22.139	25.327	28.990	31.129
Итого.	**118.805**	**124.296**	**128.590**	**138.812**	**135.157**	**133.554**	**151.417**	**156.112**	**159.278**	**175.161**	**192.507**	**208.871**

[1]) Цифра приблизительная.

[2]) Детали приведены по установленной номенклатурѣ, отличающейся въ отношеніи данныхъ грузовъ большою запутанностью.

Лѣсные грузы и издѣлія изъ дерева

(отправленіе по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ).

Лѣсные товары.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Тысячи пудовъ.											
Доски и тесъ разные	328.136	176.633	169.584	205.700	196.973	184.580	199.728	221.557	223.897	260.273	312.498	345.145
Шпалы		20.478	26.238	26.903	23.406	17.785	22.900	29.243	36.600	28.825	26.740	20.172
Клепка		10.549	11.812	12.101	10.631	8.973	11.186	14.581	15.857	12.549	13.538	15.732
Дрючки, колья и т. п.		24.908	26.547	32.598	35.586	29.332	42.111	54.531	54.101	93.565	101.416	125.932
Разные сорта дерева		81.520	78.369	96.164	90.781	85.289	94.101	94.629	101.693	94.751	105.838	119.904
Кора и шерсть древесныя и проч. лѣсные товары		4.945	5.468	6.196	6.083	5.706	6.556	6.635	6.924	6.618	7.403	8.001
Издѣлія изъ дерева.												
Бочарныя (бондарныя) издѣлія		6.294	6.796	6.584	7.259	6.921	7.137	8.706	9.142	9.564	9.268	10.202	10.556
Разныя деревянныя издѣлія и щепной товаръ, кромѣ отнесенныхъ къ строительнымъ		9.580	10.272	10.710	11.609	11.164	10.449	11.771	12.162	12.453	12.640	14.649	15.396
Спички зажигательныя		2.343	2.455	2.591	2.682	2.766	2.444	2.839	2.819	3.117	3.029	3.424	3.497
Мочало и мочальныя издѣлія		4.297	4.175	4.174	4.349	4.108	3.907	4.444	4.394	5.352	5.334	6.236	6.167
Смола и деготь		6.160	6.657	6.700	6.859	6.819	6.182	7.155	8.130	8.250	8.558	7.798	8.500
Дрова, корни, пни		225.213	235.758	244.352	240.385	250.834	243.041	296.471	358.654	411.203	376.081	345.863	396.243
Древесный уголь		9.119	9.620	10.045	9.890	10.348	8.942	10.699	12.556	14.939	14.461	17.517	20.558
Итого		**591.142**	**594.766**	**603.174**	**662.695**	**656.420**	**613.767**	**718.667**	**829.033**	**903.950**	**925.952**	**973.122**	**1.095.803**

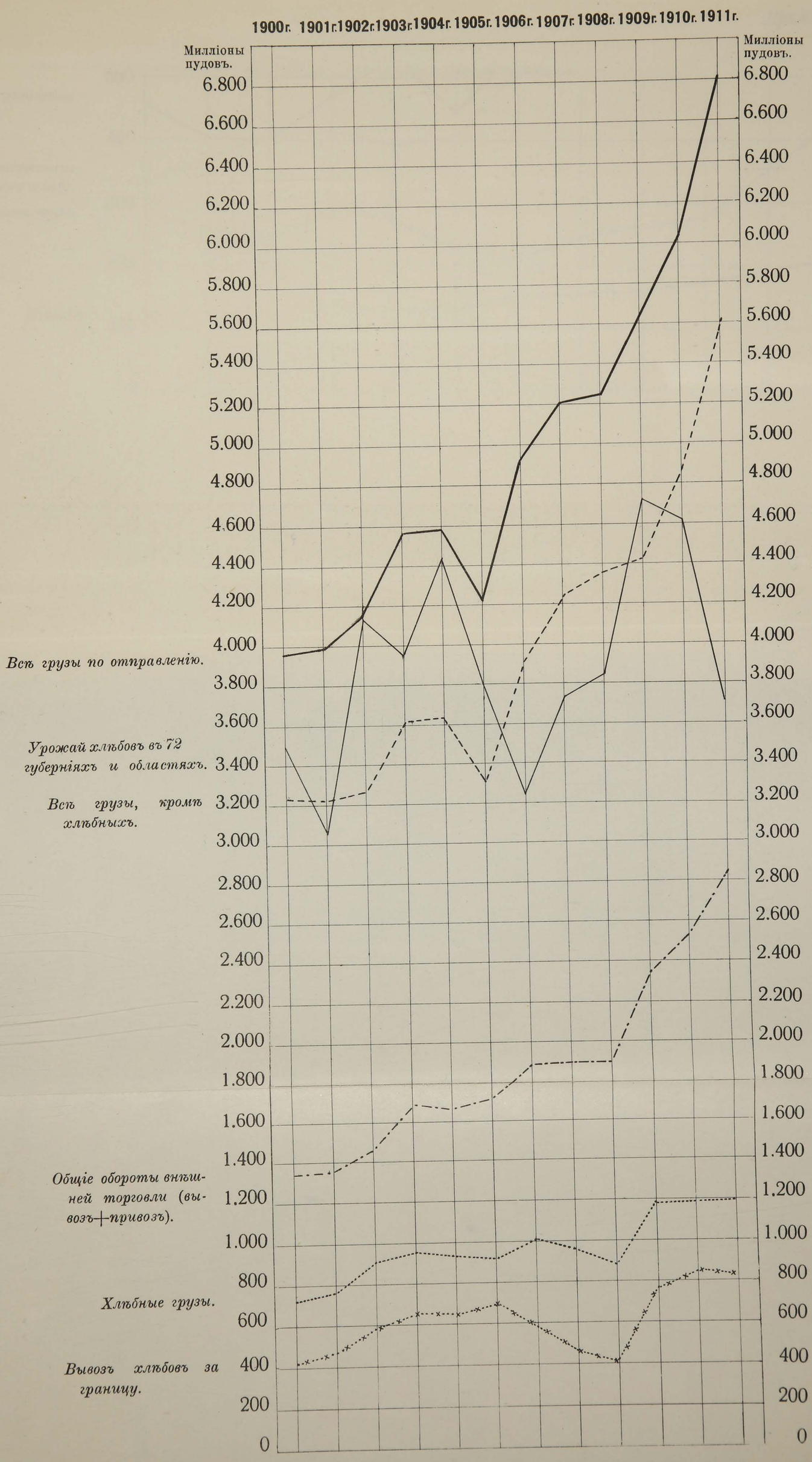
Приложеніе 21.

Сельскохозяйственные грузы (кромѣ хлѣба) и жизненные припасы

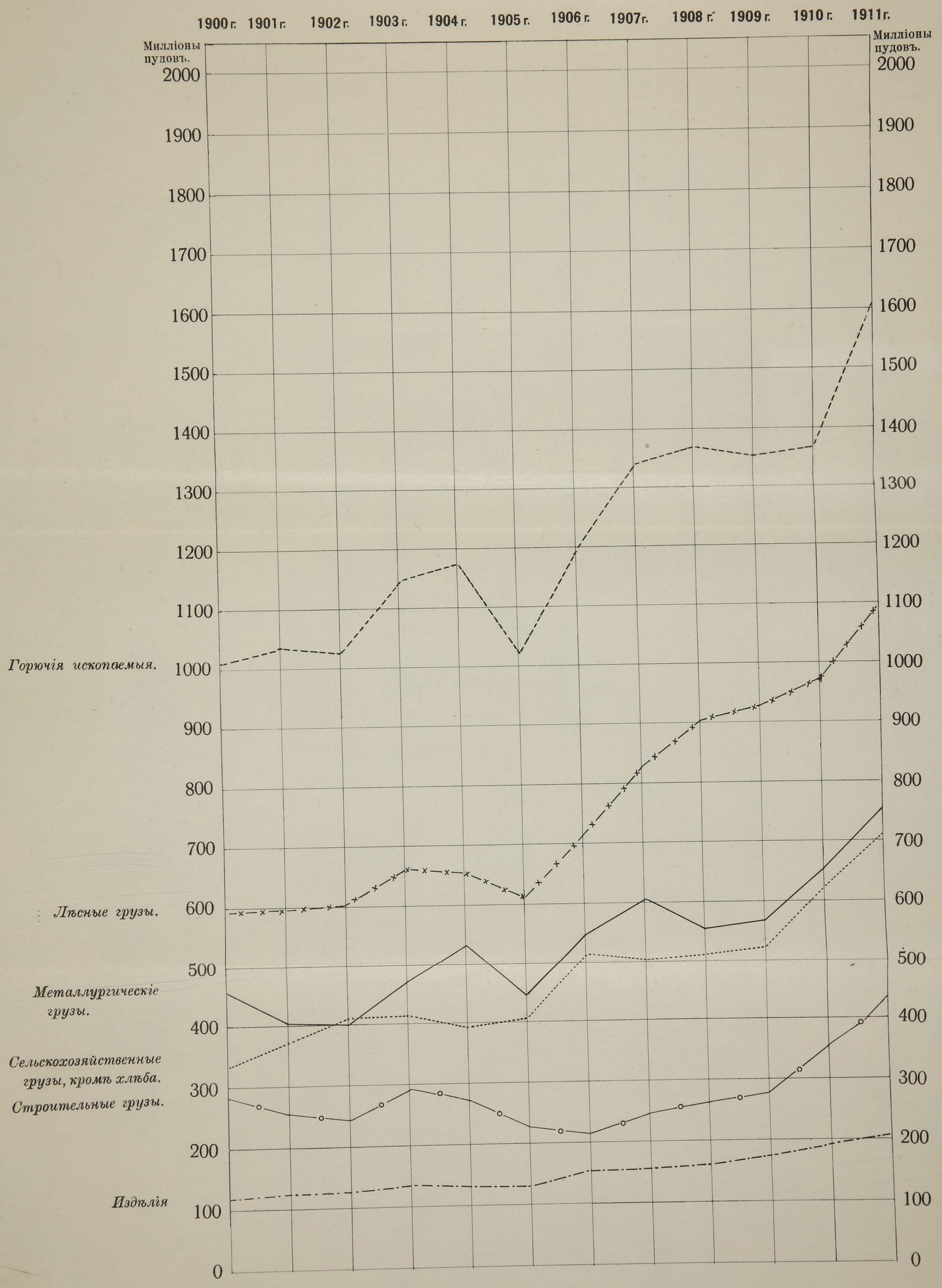
(отправленіе по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ).

	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
					Тысячи пудовъ.							
Картофель	21.518	22.342	26.753	30.511	36.142	35.728	32.215	35.878	41.955	48.850	48.894	57.637
Свекловица и свекла	44.163	67.032	74.398	66.631	47.823	64.065	111.842	86.177	72.974	66 652	139.760	166.811
Овощи	13.049	14.179	17.056	17.539	15.105	15.943	21.288	20.068	19.880	19.960	23.678	24.096
Сѣно	19.000[1])	21.894	25.180	20.488	22.395	22.283	27.808	31.038	28.407	33.060	32.191	43.148
Ленъ, кудель, пакля	14.054	12.786	15.554	23.446	12.882	20.739	19.642	19.366	22.728	19.336	20.263	17.147
Пенька, пеньковая пакля	5.905	5.870	5.685	6.395	6.250	6.310	7.002	7.012	7.343	6.805	6.919	8.209
Хлопокъ и вата	22.033	24.668	24.558	26.467	26.581	22.419	30.060	28.024	29.527	29.342	27.233	33.821
Сѣмена	40.879	34.341	42.179	32.532	37.176	37.450	48.445	53.058	58.269	54.825	58.542	68.425
Масла сѣмянныя и древесныя	12.176	12.009	13.873	15.555	14.790	14.590	17.423	18.469	20.994	19.911	20.084	24.225
Фрукты, плоды, ягоды свѣжіе	12.363	15.037	14.337	15.080	14.636	14.422	21.663	21.403	22.203	23.748	27.537	26.345
Тоже—сушеные, вяленые и моченые.	5.735	5.712	5.967	6.834	6.309	5.442	7.096	6.668	6.927	8.410	7.516	7.942
Табакъ и табачныя издѣлія	9.560	10.253	10.641	12.380	12.626	11.379	13.801	13.147	14.268	14.194	14.200	14.787
Сахаръ	69.475	73.296	80.718	85.043	81.604	74.934	98.371	99.253	103.244	107.294	114.528	127.224
Молоко, масло и др. молочные продукты.	7.494	8.930	9.884	10.790	11.523	11.311	12.883	13.292	12.893	13.301	14.709	15.895
Яйца	9.225	9.832	10.465	12.280	12.511	13.425	13.117	12.501	12.200	13.523	14.694	16.070
Шерсть овечья и др.	7.790	8.884	9.227	9.725	8.691	8.903	9.325	8.973	8.211	9.135	9.385	9.199
Кожи и шкуры	9.279	9.647	10.426	10.480	10.845	11.708	14.302	12.928	13.834	14.704	16.036	17.858
Туки землеудобрительные	9.497	12.326	14.064	12.744	13.942	14.695	14.487	17.141	19.601	23.458	29.274	33.266
Итого	**333.195**	**369.038**	**410.965**	**414.920**	**391.831**	**405.746**	**520.770**	**504.396**	**515.458**	**526.508**	**625.443**	**712.105**

[1]) Приблизительно.


1900г. 1901г. 1902г. 1903г. 1904г. 1905г. 1906г. 1907г. 1908г. 1909г. 1910г. 1911г.
Милліоны пудовъ.
Милліоны пудовъ.
6.800
6.600
6.400
6.200
6.000
5.800
5.600
5.400
5.200
5.000
4.800
4.600
4.400
4.200
4.000
3.800
3.600
3.400
3.200
3.000
2.800
2.600
2.400
2.200
2.000
1.800
1.600
1.400
1.200
1.000
800
600
400
200
0
Всѣ грузы по отправленію.
Урожай хлѣбовъ въ 72 губерніяхъ и областяхъ.
Всѣ грузы, кромѣ хлѣбныхъ.
Общіе обороты внѣшней торговли (вывозъ+привозъ).
Хлѣбные грузы.
Вывозъ хлѣбовъ за границу.

Главныя группы грузовъ, кромѣ хлѣбныхъ.



Опечатки и исправленія.

Страница.	*Строка.*	*Напечатано.*	*Слѣдуетъ читать.*
2	12 сверху	дорогъ	дорогъ,
9	5 снизу	рамахъ,	рамахъ.
15	7 сверху	крайняго не	крайняго не-
16	10 снизу	или почти 24%.	или 26%.
24	13—14 сверху	увеличилось:	увеличилось (въ тысячахъ):
31	1 сверху	годомъ	годомъ,
34	1—2 снизу	выокій	высокій
56	8 снизу	окраинахь	окраинахъ
70	21 »	багажемъ	багажомъ
77	16 »	потому что.	потому что
90	3 »	кожанныя	кожаныя
101	17 сверху	сократила сь	сократилась.
106	12 снизу	Черниговскую и,	Черниговскую и
107	18—19 снизу	издѣлій дерева	издѣлій изъ дерева
110	13 сверху	тѣлежнаго	телѣжнаго
112	4 »	гужемъ	гужомъ
121	13 »	30,5%	30,4 %
132	5 »	1912 г.	1911 г.
134	11 снизу	на половину	нацоловину
138	16 »	и пригородахъ,	и въ пригородахъ,
142	12 »	толчекъ	толчокъ
143	22 »	урожай хлопка въ этомъ году	урожай хлопка въ этомъ году въ Средней Азіи
163	14 снизу	пудовъ	пудовъ.
165	14—15 снизу	дорогамъ	дорогамъ,
166	5 сверху	въ 1909 г.	въ 1909 г.,
171	3 »	принадлежитъ	принадлежатъ
173	5 снизу	боль	боль—
178	14 сверху	Такъ	Такъ,
179	4 »	наоборотъ	наоборотъ,
186	1 снизу	на западѣ,	на западѣ
186	9 »	прорѣзая	прорѣзывая
187	1 сверху	на востокъ	на востокѣ
187	14 »	Милл оны	Милліоны
199	20 »	8 мѣсяцевъ	8 мѣсяцевъ 1912 г.
230	10 »	милл	милл.
235	12 снизу	обращаю	обращаю—
240	13 »	тыс.	Тыс.
246	9 »	съумѣвшими	сумѣвшими
256	3 »	грузовь	грузовъ
263	9—10 сверху	въ 1908—1912 г.г.	въ 1908—1911 г.г.
266	22 снизу, въ послѣднемъ столбцѣ	—	— 2
273	13—14 сверху	кожанныя	кожаныя
274	1 снизу	стр. 24	стр. 24.
276	20 сверху	размѣрахъ,	размѣрахъ
303	16 »	которыхъ,	которыхъ
306	2 » въ третьемъ столбцѣ	числомъ.	числомъ
312	3 сверху	1911 г.	1912 г.
347	13 сверху	съиздавна	сыздавна
352	3 снизу	7 пуд.	7 пуд.,
354	12 »	губерніяхъ	губерніяхъ,
359	10 »	и пр	и пр.
364	12 сверху	земли	земли.

31259